

Peter Nedergaard

Til undervisningen den 16. marts 2007:

Erhvervs- og regionalpolitikken i EU

## **Disposition:**

- 1. Generel erhvervs politik i EU**
- 2. Energipolitikken i EU**
- 3. Transportpolitikken i EU**
- 4. Begrundelsen for regionalpolitikken: kohæsion**
- 5. Faser i regionalpolitikken**

# 1. Generel erhvervspolitik i EU

## Elementer:

- sektorpolitik: oprindeligt rettet mod ”gamle” industrier (stål, tekstiler), senere mod højteknologi
- f & u-stimulering i den præ-kompompetitive fase:  
telekommunikation,  
informationsteknologi
- standarder: harmoniserede standarder med virksomhedsdeltagelse
- handelspolitik: protektionisme og strategisk handelspolitik (Airbus)

## **Mål erhvervspolitikken:**

- fremme strukturændringer – større, færre, mere højteknologiske virksomheder
- fremme samarbejdet mellem virksomheder i flere EU-lande
- fremme innovation, forskning, teknologisk udvikling

## 2. Energipolitik i EU

Udviklingen:

1952: Kul – EKSF

1957: Atomenergi – Euratomtraktaten

1957: Olie, gas. El – almindelige frihandelsregler i EØF-traktaten

1973: Oliekriserne i '73 og '79:  
forsyningsusikkerhed, prissvingninger – stabilisering  
via lagre og andre energikilder (atomenergi, kul).  
OPEC-kartellet blev brudt.

1985: Det indre marked-programmet

– nationale energimonopoler brydes (adskillelse  
mellem produktion, transmission, distribution) –  
stadig i processen

1990'erne: miljøhensyn vinder frem

1992: Transeuropæiske net (TEN) – Maastricht-  
traktaten

### **3. Transportpolitikken i EU**

Fra begyndelsen et EU-anliggende, da transportomkostninger virker som told på frihandel

Området har været svært at skabe frihandel inden for, fordi de nationale interventioner har været så omfattende.

## **Begrundelserne for intervention i transportpolitikken er mange:**

- 1) Uelastisk udbud
- 2) Transport forudsætter en langtidsholdbar infrastruktur, som ikke er rentabelt for individuelle investorer at gå ind i
- 3) Flere transportformer (f.eks. jernbaner) leder hurtigt til naturligt monopol
- 4) Informationsasymmetri, idet offentligheden ikke kender kvaliteten af transportudstyret
- 5) Sociale hensyn med henblik på at sikre transport til tilbagestående egne.

## Transportpolitikken og EØF-traktaten

- 1) EU har en fælles transportpolitik (som fælles landbrugs-, handels og fiskeripolitik)
- 2) diskrimineringen på grund af handel i EU skal væk (tidligere: billig godstransport med jernbane ved eksport, dyr transport ved import)
- 3) fri etableringsret for transportselskaber
- 4) forskellige reguleringer for forskellige transportformer

I mange år skete der derfor ingenting vedr. den fælles transportpolitik i EU

## Gennembruddet kom i 1982

Europa-Parlamentet indklagede Ministerrådet for Domstolen for passivitet og fik ret.

Domstolen fastslog,

- at der ”inden for rimelig tid” skulle ske en liberalisering af den grænse overskridende transport (inkl. transit)
- at carbotage-kørsel er tilladt (= tage godt med tilbage og aflevere det i et andet medlemsland end ens eget) (før kørte 40% af lastbilerne tomme rundt)



Nyt gennembrud i 1986: Domstolen fastslog, at EU's konkurrenceregler også gjaldt for lufttrafikken.

Konsekvensen var en liberalisering af lufttransporten = ingen markedsdelingsaftaler og fri prisdannelsen på billetterne.

## **4. Begrundelsen for regionalpolitikken: kohæsion**

Kohæsion – sammenhængskraft =

graden, hvormed forskellene med hensyn til social og økonomisk velfærd mellem regioner og grupper i EU holdes på et niveau, som er politisk og socialt acceptabelt

## **Bidrager integrationen i EU til sammenhængskraften eller ej?**

- a) Teoretiske argumenter for:
  - Ifølge neoklassisk økonomisk teori vil faktoraflønningen (renter, lønninger) konvergere ved markedsåbninger.
  - Forudsætningen er, at markederne fungerer perfekt.
  
- b) Teoretiske argumenter imod:
  - Økonomisk geografi: Udviklingen ved integration koncentrerer sig i bestemte vækstcentre, hvor teknologien er længst fremme og arbejdslønningerne højest.

Uanset, hvad der er rigtigt, har sidstnævnte argument vundet argumentationskampen i EU.

## Hvorfor intervention?

- 1) Højere effektivitet: Gennemføre en politik, som fjerner flaskehalse og øvrige barrierer for udviklingen (f.eks. infrastruktur, uddannelse)
- 2) Mere lighed: Sikre bedre offentlig service: Minimumsstandarder på individniveau.

EU-interventionens historie.

- Jo stærkere integration des stærkere EU-intervention i praksis.

## **5. Faser i regionalpolitikken:**

- 1) Toldunionen – Kul- og Stålunionen/ Rom-traktaten  
Fjernede medlemslandenes mulighed for at beskytte bestemte grupper og regioner via handelspolitikken.  
Begyndende ”hjælpepolitik” i f.t. ”stålregionerne”.

2) Fællesmarkedet under dannelse  
Fri bevægelighed for  
produktionsfaktorerne, som søger hen,  
hvor afkastet er bedre.

Efter 1975: Regionalpolitikken vokser i  
betydning. Yderområder får støtte. Sat i  
værk af UK, fordi man vil kompenseres  
for manglende billig landbrugsimport  
fra Australien, Canada og New Zealand  
(handelsforvridning).

3) Det indre marked + den sydlige udvidelse

Sydlige medlemslande frygter at blive tabere i det indre marked. Efter 1985 fordobles midlerne til regionalpolitikken

4) Udvidelsen mod øst

Delvis omdirigering af støtte fra syd mod øst.