



TALEPUNKTER TIL
FOLKETINGETS EUROPAUDVALG

Møde i Folketingets Europaudvalg den 19. november vedrørende rådsmøde (konkurrenceevne) den 25.-26. november 2010 og rådsmøde (søtransport) den 2.-3. december 2010.

Inspirationspunkter

[Introduktion]

Jeg vil i dag forelægge dagsordenen for to kommende rådsmøder. Den ene for konkurrenceevne, som afholdes den 25.-26. november og den anden for transport, telekommunikation og energi den 2.-3. december 2010.

Alle sager, som jeg forelægger i dag, er til Udvalgets orientering, inklusiv en kort orientering til sidst om regeringens afgivelse af skriftligt indlæg i EU-domstolens sag nr. C-275/10, Residex.

Jeg vil gerne starte med rådsmødedagsordenen for konkurrenceevne, hvor jeg skal præsentere to meddelelser for Udvalget.

Den handler om de to flagskibsinitiativer i EU 2020 strategien om henholdsvis EU's industri- og innovationspolitik.

Innovationspolitikken orienterede jeg også kort om sidst, jeg var her den 1. oktober.

[Konkurrenceevne]

Den første sag, jeg vil orientere Udvalget om i dag, er Kommissionens meddelelse om en integreret industripolitik for en globaliseret verden.

Kommissionen fremsatte den 28. oktober 2010 meddelelsen om en integreret industripolitik med konkurrenceevne og bæredygtighed i centrum.

Meddelelsen er ét af de syv flagskibe i EU's nye 2020 strategi for vækst og beskæftigelse i Europa.

Meddelelsen skal drøftes på rådsmødet den 25. november med henblik på vedtagelse af rådskonklusioner på det kommende rådsmøde den 10. december.

Generelt har regeringen jo mest fokus på at føre en erhvervs politik, der inkluderer den brede dagsorden, herunder hele servicesektoren, frem for en – som nogle vil sige – mere snæver industridagsorden.

Men i takt med, at de europæiske industrier er kommet stigende under pres, er situationen dog ikke desto mindre den, at industripolitik på mange områder er blevet den nye konkurrenceevne-politik.

Og den europæiske konkurrenceevne er under pres, fordi vores industrier ikke har de optimale rammevilkår til at præstere og konkurrere med stærke konkurrenter i for eksempel USA og Asien.

Det vil regeringen selvfølgelig gøre sit til at udbedre.

Under drøftelsen den 25. november vil regeringen derfor støtte, at der fremlægges en strategi for en europæisk industripolitik i en global tid med konkurrenceevne og bæredygtighed i centrum.

Der er god mening i en strategi, der styrker erhvervslivets konkurrenceevne samtidig med, at den sikrer en ressourceeffektiv økonomi, der er så vigtig for fremtidens Europa.

For eksempel arbejder regeringen konkret for en målrettet indsats for blandt andet bæredygtig transport med teknologineutralitet i fokus. Og overordnet arbejder vi selvfølgelig for generelt gode betingelser for at drive virksomhed inden for alle sektorer.

Den viden, der for eksempel opnås i forbindelse med bæredygtig transport og arbejdet omkring teknologineutralitet, kan forhåbentligt overføres til andre sektorer, og på den måde skabe merværdi.

Derfor er det også positivt, at meddelelsen overordnet har en horisontal tilgang, hvor der fokuseres på en række initiativer, der skal forbedre de generelle rammebetingelser for industrien.

For eksempel fokuseres der i meddelelsen på smart regulering, og på, at fremtidig regulering skal underlægges et konkurrenceevne-tjek. Det synes jeg er en rigtig god idé. Det er vigtigt at tjekke, om de initiativer, der igangsættes, nu også virker efter hensigten.

Derudover fokuseres der blandt andet også på virksomheders adgang til finansiering og en styrkelse af det indre marked.

Og så indeholder meddelelsen en række sektorspecifikke initiativer i forhold til for eksempel energi-intensive industrier.

I den forbindelse har det været vigtigt for regeringen, at der i meddelelsen ikke åbnes op for lempelser, hvad angår EU's statsstøtteregler – og at protektionistiske tiltag undgås.

De europæiske virksomheder skal have de bedste rammevilkår for at drive virksomhed med henblik på et langtidsholdbart resultat – dette er ikke tiden til kortsigtede lappeløsninger.

Det betyder også, at regeringen arbejder intensivt for en koordineret tilgang til de mange initiativer, som Europa-Kommissionen præsenterer i øjeblikket.

Der skal være sammenhæng mellem initiativerne således, at de enkelte meddelelser og deres indhold understøtter hinanden.

I forlængelse heraf vil jeg gå videre til at kort at orientere om Kommissionens meddelelse om Innovation i EU.

[Innovation i EU]

I forbindelse med min sidste rådsmødedeltagelse i Luxembourg den 11. oktober 2010, orienterede jeg den 1. oktober 2010 Udvalget om Kommissionens meddelelse om Innovation i EU, der på det tidspunkt endnu ikke var fremlagt.

Det er den nu. Den 6. oktober 2010 offentliggjorde Kommissionen meddelelsen, som også er ét af flagskibene i 2020 strategien.

Meddelelsen indeholder i alt 34 initiativer, som adresserer udfordringer i forhold til at skabe bedre rammevilkår for innovation, herunder at skabe en tættere kobling mellem forskning og innovation.

Meddelelsen er sat på rådsmødedagsordenen med henblik på vedtagelse af rådskonklusioner.

Jeg vil overlade det til ministeren for videnskab, teknologi og udvikling at præsentere de konkrete rådskonklusioner for Udvalget senere i dag.

Jeg kan dog kort informere Udvalget om, at der har været et tæt samarbejde i regeringen omkring at fastlægge regeringens holdning til rådskonklusionerne, og som noget af det vigtigste har vi arbejdet for at fokusere og målrette dem mest muligt.

Som jeg også fremførte på rådsmødet den 11.-12. oktober; hvis vi prioriterer alt, ender vi med at prioritere intet.

Og jeg er glad for at meddele Udvalget, at rådskonklusionerne for Innovation i EU er blevet langt mere fokuseret, end der oprindeligt var lagt op til.

Nogle af de hovedpunkter, som regeringen i den forbindelse har fokuseret på, har været at forbedre vilkårene for kommercialisering af viden, fastholde og yderligere at forbedre vilkårene for små- og mellemstore virksomheder samt at sikre, at adgang til finansiering forbedres.

Og nu vil jeg præsentere dagsordenspunkterne for søtransport-rådsmødet.

[Søtransport]

På søfartsområdet har jeg én sag med til Udvalgets orientering.

Den handler om rådskonklusioner om vandbåren transport eller nærmere - nærskibsfart inden for EU, som er på dagsordenen til vedtagelse.

Det overordnede formål med rådskonklusionerne er at fortsætte arbejdet med at fjerne hindringer for nærskibsfarten i EU. På den måde kan man øge transporten til søs og dermed aflaste det europæiske vejnet.

Uden at gå i detaljer vil jeg nævne tre hovedemner i konklusionerne.

For det første tales der om en udbygning af det indre marked, så det i højere grad omfatter søtransport. Det arbejde kaldes med et nyt ord "Blue Belt".

I et "Blue Belt" vil skibene kunne sejle frit inden for EU, og der vil være et minimum af administrative byrder. Et vigtigt skridt på vejen er at få de forskellige IT-systemer, som myndighederne bruger for at varetage deres opgaver på søtransportområdet, til at "tale sammen".

For at udvikle Blue Belt-konceptet yderligere vil der blive igangsat et EU-pilotprojekt. Det støtter vi i regeringen.

For det andet behandler konklusionerne visse miljø- og klimamæssige aspekter i forhold til skibsfart.

Der gives støtte til arbejdet i FN's søfartsorganisation, IMO, med at udvikle bindende globale løsninger, så skibsfarten kan bidrage til at nedbringe den globale CO₂-udledning.

Der er desuden kommet nye krav om lavere svovlindhold i skibenes brændstof, og det kan få konsekvenser for prisen på skibstransport. Konklusionerne lægger derfor op til, at Kommissionen skal følge udviklingen for at hindre, at der sker et uhensigtsmæssigt skift fra søtransport til vej- eller jernbanetransport, som følge af forventede højere brændstofpriser.

Lad mig understrege, at regeringen har lagt stor vægt på, at kravet om lavere svovlindhold fastholdes. Det er vigtigt for at sikre et godt miljø.

For at imødekomme dette krav skal vi effektivisere skibstransporten, fremme innovationen og nye teknologiske løsninger. Det er også noget vi arbejder med fra dansk side.

For det tredje indeholder konklusionerne forskellige elementer vedrørende multimodal transport, det vil sige transport, der består af flere forskellige transportformer. Kommissionen opfordres blandt andet til i højere grad at tage højde for denne type transport ved revisionen af forskellige EU-programmer.

Fra regeringens side støtter vi – ligesom alle øvrige medlemsstater – det belgiske formandskabs udkast til rådskonklusioner.

[Siden sidst – det ekstraordinære rådsmøde]

Under siden sidst kan jeg orientere udvalget om det ekstraordinære rådsmøde, som blev holdt den 10. november. Som bekendt var der kun et punkt på dagsordenen, nemlig forslaget til en oversættelsesordning for EU-patentet.

På rådsmødet lykkedes det ikke at nå til enighed om en konsensusløsning. Spanien og Italien blokerer fortsat på trods af reelle forsøg fra formandskabet på at imødekomme dem. På det grundlag konkluderede formandskabet, at hver en sten nu har været vendt, uden at det har ført til en fælles løsning.

Situationen er derfor nu den, at formandskabet ikke mener, man kan komme videre med en fælles løsning. Formandskabet vil slå dette fast under AOB-punktet på rådsmødet den 25. november. Muligheden for at gå videre efter proceduren om forstærket samarbejde er derfor rykket nærmere.

Det er endnu usikkert, om der kan mobiliseres de ni lande, der skal til for at fremsætte en anmodning om forstærket samarbejde. Det springende punkt i den sammenhæng er formentlig, om der er tillid til, at et forstærket samarbejde efterfølgende kan godkendes med kvalificeret flertal i Rådet.

Som jeg nævnte for udvalget i sidste samråd er det vigtigt for Danmark, at et eventuelt forstærket samarbejde omfatter de lande, som har mange patentansøgninger. Derfor afventer regeringen i øjeblikket, at der fremsættes en konkret anmodning.

Jeg kan forsikre udvalget om, at vi følger sagen meget nøje, og at jeg vil komme tilbage til udvalget, hvis man vælger at gå videre med forstærket samarbejde.

[Siden sidst –Residex-sagen ved EU-domstolen]

Til sidst vil jeg kort orientere om regeringens afgivelse af skriftligt indlæg i EU-domstolens sag nr. C-275/10, Residex, som Udvalget også er blevet skriftligt orienteret om den 23. september 2010.

Sagen omhandler et præjudicielt spørgsmål til EU-domstolen stillet af en nederlandsk domstol. Spørgsmålet vedrører reglerne for tilbagebetaling af ulovlig statsstøtte, og er ret komplekst.

Jeg vil dog forsøge at forklare det så enkelt som muligt.

En nederlandsk kommune har tildelt en virksomhed en garanti i forbindelse med virksomhedens optagelse af lån hos en anden virksomhed. Garantien indeholder statsstøtte.

Og med denne garanti i ryggen har virksomheden kunnet optage andre lån, som har været med til at styrke virksomhedens økonomiske situation og konkurrenceevne.

Nu er det sådan, at når der er truffet beslutning om, at der er tildelt ulovlig statsstøtte, så skal denne statsstøtte tilbagebetales.

Med tilbagebetalingen skal det nemlig sikres, at den fordel, som en virksomhed har modtaget gennem statsstøtten, fjernes.

Udgangspunktet er altså, at når støtten er tilbagebetalt, så er markedet så at sige restaureret fordi den konkurrenceforvridning som opstod på grund af støtten, er fjernet.

I den pågældende sag forholder det sig lidt anderledes: en annullering af garantien medfører nemlig ikke automatisk en annullering af de andre lån, som virksomheden har optaget efter den modtog garantien.

Selvom den nederlandske domstol dermed annullerer den kommunale garanti, så kan man altså ikke sige, at markedet er restaureret. Virksomheden nyder jo stadig godt af de afledte økonomiske fordele gennem de andre lån, den har kunnet optage på grund af garantien.

Og så kommer vi til det egentlige spørgsmål, som den nederlandske domstol har spurgt EU-domstolen om:

Nemlig om den nederlandske domstol gennem sin forpligtelse til at kræve støtten tilbagebetalt – det vil sige, at få garantien annulleret – også har en forpligtelse til at kræve de andre lån, som virksomheden har fået med garantien i ryggen, annulleret.

Sagen kan få væsentlig og principiel betydning på det indre marked og for danske virksomheder, der konkurrerer med virksomheder, der modtager ulovlig statsstøtte.

Det er derfor vigtigt for regeringen med en afgørelse, der præciserer reglerne for tilbagebetaling af ulovlig statsstøtte.

I øjeblikket afventes der et udspil fra EU-domstolen om tidspunktet for mundtlig forhandling i sagen forud for EU-domstolens udtalelse i sagen.

Jeg vil løbende orientere udvalget om udviklingen i sagen.

[Juridisk kompleks sag. Der kan i øvrigt henvises til den skriftlige orientering, som Udvalget har modtaget den 23. september 2010].