



## Postindustrieel

**Auteur(s):**

Werts, J.

*De auteur is eu-correspondent te Brussel en voorzitter van de Vereniging voor Europese Journalisten in Nederland.***Verschenen in:**

ESB, 87e jaargang, nr. 4367, pagina 483, 21 juni 2002

**Rubriek:**

Prikkel

**Trefwoord(en):**

*Verdient de traditionele industrie speciale aandacht van de overheid? Daarover woedt momenteel een discussie in de Europese Unie. In april vroeg kanselier Gerhard Schröder de Europese Commissie meer rekening te houden met de Duitse industrie. Daarbij viel voor het eerst sedert jaren in Brussel de term 'industriepolitiek'. Op de jaarlijkse top over het moderniseren van de economie was industriepolitiek nooit aan de orde. Gaat dat veranderen?*

**Schröder wil dat de Commissie meer let op het behoud van de concurrentiekracht van de eigen industrie. Neem bijvoorbeeld de beslissing van Brussel van vorig jaar om een voorgenomen fusie tussen de vrachtwagenfabrikanten Scania en Volvo te verbieden. Het koppel zou een te dominante positie krijgen in de Scandinavische landen. "De Commissie moet in zo'n geval ook 'ns kijken naar de positie van de fuserende Europese bedrijven op de wereldmarkt, juist dankzij zo'n fusie", redeneert de kanselier. Achtergrond van zijn klacht is dat de commissarissen Mario Monti (mededinging) en Frits Bolkestein (interne markt) koppig vasthouden aan projecten die in Duitsland gevoelig liggen. Zoals het liberaliseren van de autohandel waartegen bmw, Volkswagen en Daimler-Chrysler ageren. Of eu-regels voor vijandige overnames, waartegen het Duitse bedrijfsleven oponeert. Of de overheidssteun aan de regionale semi-overheids 'Sparkassen'. Schröder kreeg echter ook steun voor zijn pleidooi uit Frankrijk en Italië.**

Het woord industriepolitiek kwam in het oprichtingsverdrag van de eeg niet voor. De term staat in de eu vandaag voor diverse aspecten die de concurrentiekracht van het industriële bedrijf mede bepalen. Het gaat om een mix van onder andere mededingingsbeleid inclusief fusies en kartelafspraken, milieubeleid, staatssteun aan bedrijven, en aan sectoren of regio. In zekere zin dragen bijvoorbeeld het handelsbeleid, het milieu- en energiebeleid er ook aan bij. Allemaal zijn dat activiteiten waar de Europese Commissie (soms verre gaande) bevoegdheden heeft.

In het voorjaar van 2000 hield de Europese Raad zijn eerste 'europadotcom'-top in Lissabon. Daar kozen de politieke leiders van de eu-landen voor omschakeling naar een digitale kenniseconomie. Via acties voor meer internet, telecom, biotechnologie, high tech en dergelijke, zou men de economie moderniseren. De eu koos er voor uiterlijk in 2010 "de meest concurrerende en dynamische kenniseconomie van de wereld te worden", aldus de slotverklaring. 'Industriepolitiek' kwam in de lange lijst van taken en prioriteiten van Lissabon echter niet voor. Daarover begon kanselier Schröder dit voorjaar Commissievoorzitter Romano Prodi de les te lezen. 'Industriestaats Duitsland laat niet langer in Brussel met zich sullen', was kort gezegd de boodschap. De Commissie draaide snel bij. "Het industriële bedrijfsleven moet een hoeksteen blijven van de Europese economie. De indruk dat belangrijke doelstellingen van 'Lissabon', zoals het liberaliseren van de financiële markten of stimulering van de 'nieuwe' economie prioritair zijn, is vals", antwoordde Prodi. Zijn reactie werd in Duitsland zo uitgelegd dat de eu via industriepolitiek het broeikas effect zó moet aanpakken dat de industrie daardoor op de wereldmarkt niet verzwakt. Dit betekent een accentverschuiving in het optreden van de Europese Commissie.

Kort daarop presenteerde de commissaris voor het ondernemingsbeleid Erkki Liikanen het jaarlijkse Competitiveness report. Voor het eerst legt de Commissie daar een direct verband tussen haar concurrentiebeleid en industriepolitiek. "Het is de taak van de industriepolitiek te verzekeren dat er Europese bedrijven zijn die ook wereldwijd kunnen concurreren. Industriepolitiek betekent dat wij desnoods durven kiezen voor investeren in de chemische industrie in plaats van in milieubehoud", aldus Liikanen in een toelichting.

Vervolgens kreeg de Europese Commissie nogmaals een tik. Het Hof van Eerste Aanleg van de eg haalde op 6 juni een streep door het fusieverbod dat zij twee Britse reorganisaties had opgelegd. Dit is niet eerder gebeurd. Het Hof concludeerde "dat de Commissie onvoldoende had aangetoond dat de fusie een collectieve dominantie op de Britse reismarkt creëert". Het arrest suggereert dat de mededingingspolitiek nogal onvoorspelbaar is en een te enge marktdefinitie hanteert. Dat is exact wat het bedrijfsleven Brussel verwijt. Monti boog vervolgens het hoofd. Hij noemde de uitspraak een 'nuttige leidraad'. De Commissie komt na de zomer met meer precieze fusiecriteria. Het principe van de 'marktdominantie' wordt nog eens vergeleken met de Amerikaanse drempel naar een fusie wegens een 'substantial lessening of competition'<sup>1</sup>. Mogelijk groeit in de Brusselse burelen deze zomer de erkenning dat het fusiebeleid de gewijzigde positie van de vs met hun herboren protectionisme meer in het oog moet houden. 'De fusie tussen Scania en Volvo zou vandaag door de beugel kunnen', valt nu in de wandelgangen te horen.

Dat is ongehoorde taal. Kanselier Schröder krijgt zijn zin. Industriepolitiek is terug op de Brusselse agenda. Opdat Europa niet postindustrieel wordt.

