



Øresundsbarrierer

Bertil Jacobi og Carl Michael von Quitzow

1. Øresund - en Europæisk Region

Alle regler i EU gælder for aktiviteterne i grænseområdet mellem Danmark og Sverige, det vil sige reglerne om fri udveksling af varer og tjenesteydelser, fri bevægelighed af arbejdskraft og kapital, fri etablering af virksomhed, og forbud mod forskelsbehandling af national art.

Det er som om, at dette udgangspunkt har været overset i hele Øresundsdebatten. De danske og de svenske myndigheder holder nærmest fast på ordsproget ”Skik følge eller land fly”.

Der er faktisk store forskelle mellem det danske og det svenske samfund, og der er desværre derfor rig anledning til konflikter, som, når de er grænseoverskridende, ikke altid kan løses af de enkelte lande. Men der findes en konfliktløsningsmulighed, som hedder de Europæiske Fællesskabers Domstol.

Hvis de europæiske rettigheder ikke respekteres af staterne, kan sagen indbringes for EF Domstolen.

Her i Øresundsregionen har Domstolen kun været brugt i begrænset omfang, og det burde måske heller ikke være nødvendigt, at den kommer i brug.

Med den hensigt, at sager for de Europæiske Fællesskabers Domstol i vores region ikke skal bliver nødvendige, har vi med denne konference ønsket at pege på problemet og at fremkomme med forslag til at begrænse barriererne.

EU ved udmærket godt, at de fornemme mål og retsgrundsætninger i traktaterne ikke altid føres ud i praksis. Der er overalt talrige hindringer og barrierer for grænseoverskridende aktiviteter. Men der arbejdes til stadighed for en virkeliggørelse af det fælles Europæiske marked, og det vil den næste taler komme ind på. Her vil vi især gøre opmærksom på den fremragende rapport, der kom den 30. juli 2002 om grænsebarrierer for tjenesteydelser, der må



antages at være et af de vigtigste potentialer for vækst netop her i Øresundsregionen. Rapporten analyserer barriererne, men den er kun første led i en aktivitetsplan på området.

Vi har taget et udgangspunkt i en undersøgelse af en lang række domme fra EF Domstolen, som har angået grænsespørgsmål.

Det viser sig, at der ganske givet foregår mange ulovligheder i EU retlig henseende her i Øresundsregionen.

Og det er værd at bemærke, at Domstolen også har taget hårdt fat på områder, som EU ikke direkte regulerer, såsom skatter, nemlig i situationer, hvor skatteforhold indirekte kan være grænsehindringer. Der er efterhånden mange domme, som tilsidesætter nationale skatteforhold i det omfang, disse har virket som hindringer i gennemførelsen af det Indre Marked.

2. Eksempler på problematiske grænsehindringer i Øresundsregionen.

For at illustrere problemerne vil vi fremdrage nogle eksempelvis udvalgte områder, som synes at vise, at der er forhold her i Øresundsområdet, som ikke ville holde for en prøvelse ved EF Domstolen.

De mere dramatiske sager ligger nok i skatteområdet m.v., men der er mange andre, og herunder to, vi vil nævne, nemlig diverse forhold i transportområdet, og diverse spørgsmål om anerkendelse af kvalifikationer eller autorisationer.

Med hensyn til transport kan nævnes sådanne forhold som problemet med, at Malmø taxi ikke må køre i København, at der principielt er dobbelt beskatning af kørsel i arbejdsgiverbetalt bil og at der er kørekortproblemer og visse problemer for erhvervskørsler, som for eksempel turistbusser.

- Det er sådan, at regler der internt i Danmark er gyldige – for eksempel at en Næstved taxa ikke må køre i Københavnsområdet -, ikke desto mindre i EU retlig forstand meget vel kan være ulovlige, når de hindrer den frie bevægelighed og den frie konkurrence over landegrænserne.
- Beskatning af bilkørsel er ikke blot urimeligt forskellig i vore to lande. Skattereglerne skaber egentlige hindringer for virksomhedernes og medarbejdernes transport, og dette er sandsynligvis i strid med EU reglerne.
- Selvom der er særlige EU regler om turistkørsel, stilles der i praksis kørekorts krav, som ikke er holdbare.

Med hensyn til spørgsmålet om anerkendelse af kvalifikationer eller autorisationer har det vist sig, at det ene lands kvalifikationer ikke kan bruges på den anden side af Sundet. Der kan nævnes autorisation som VVS- eller og El-installatør, samt en del liberale hverv som landinspektører, revisorer, advokater og mange flere. I disse sager både problemer med at få



lov at udføre sin virksomhed, om bureaukrati hvis det lykkes, og om dobbelte omkostninger for at deltage i nationale brancheordninger, ansvarsforsikringer eller lignende. Dette holder næppe for EF Domstolen.

3. Nødvendigheden af, og fordelene ved, at iværksætte løsninger nu

Da mange barrierer er i strid med EU reglerne, er det kun et spørgsmål om tid, før enten Danmark eller Sverige bliver indbragt for EF Domstolen. Borgere og virksomheder kan meget vel blive klar over, at de er udsat for diskrimination eller for grænsehindre, der ikke kan være lovlige.

Sker dette, kan der blive to slags konsekvenser. Den ene er, at reglerne skal bøje sig for de indbragte tilfælde, og det er kompliceret i sig selv. Den anden er, at staterne som sådanne kan blive idømt bøder til EU.

Vi har i vores gruppe af Øresundskyndige det indtrængende ønske til de danske og de svenske myndigheder, at man tager fat på løsningerne, før der kommer retssager, og også, før der ad åre kommer nogle yderligere krav fra EU Kommissionen.

Vi befinder os i en region med veluddannede borgere, som kan tale sammen. Hvorfor går vi ikke forud og viser, at der virkelig kan ske en økonomisk, en juridisk, og også en politisk integration i Øresundsregionen?

Der er muligheder for løsninger på mange niveauer, og i hele Europa udfoldes der gode anstrengelser for at komme op med sådanne løsninger.

Den institution, som er oprettet her i regionen til at følge udviklingen, Øresundskomiteén, har således udgivet en rapport om den trekantsgrænse, der ligger mellem Tyskland, Frankrig og Schweiz, kaldet OberRhein eller "Regio TriRhena". Blandt andet herfra kan bruges eksempler.

Vi vil hermed gerne pege på tre parallelle forslag, hvoraf det ene er i gang.

Det første er de af området selv igangsatte private eller halvoffentlige initiativer. Det er samarbejder i generelle og konkrete erhvervsområder, og det er arbejde med at integrere de videregående uddannelser i det såkaldte Øresundsuniversitets samarbejde.

Det andet kunne være at give frikommune tilladelser af forskellig art, for eksempel for Helsingør og Helsingborg, for København og Malmø. I stil med, hvad der i sidste uge blev foreslået af den danske indenrigsminister om tilladelser til nye tiltag i sygehusstrukturen.

Det tredje er, at man går radikalt videre og indgår en bilateral overordnet aftale, en Fællesakt om dansk-svenske grænseforhold.



Denne "Fællesakt" skal indeholde kort- og langsigtede mål, den skal indeholde midler til at opnå disse mål, og den skal indeholde hjælpemidler for borgere og virksomheder, og endelig skal den indeholde en tidsmæssig prioritering af målene.

Et af de første mål skulle for eksempel være at etablere et fællesorgan, som kunne afgive bindende udtalelser om for eksempel skatte-, social sikringsydelses- og pensionsforhold.

Det foreslåede organ skal således ikke blot den være myndighed, som vi forstår at den danske skatteminister i øjeblikket arbejder på for at få ensretning af de her i Danmark rådende usikkerhed om skatteforhold. Det, der skal til, er en myndighed, som på en gang og i en og samme afgørelse for eksempel kan afgive bindende forhåndsbesked for skattemyndighederne i Sjælland og i Skåne.

Der er i OberRhein rent faktisk etableret nogle sådanne administrative integrationer, som endda medtager ikke-EU landet Schweiz.

Her i vores Øresundsregion skal der også etableres andre samarbejdende organer allerede i første fase. Noget er i gang, for eksempel informationsbaserne i den offentlige Øresundsguide, som fungerer på internettet, men information alene løser ikke de reelle problemer.

Den foreslåede Fællesakt skal indeholde konkrete mål for løsning af en række barriereproblemer.

Den skal indeholde datoer for, hvornår disse mål skal være opfyldt.

Fællesakten skal være en bindende traktat mellem vore to lande som forpligter til at gennemføre den integration af Øresundsregionen, som der tales meget om, medens næsten intet har vist sig at blive gjort. Broen står der. Nu må vi med EU som drivkraft få den til at virke.

Som mulige konkrete forhold, der kan løses, vi vil her tillade os at fremføre nogle få appetitvækker blandt de forslag, som vi hører om i praksis:

Om Etablering:

- Automatisk godkendelse af kvalifikationer og automatisk meddelelse af koncessioner, og dette så vidt muligt uden dobbeltbehandling af sager og afgifter eller gebyrer
- Adgang til og anerkendelse af praktikpladser

Om Afgifter

- Faste grænsetilladelser til skatte- og registreringsforhold for biler, evt. med mærkat i forruden.



4. Eksempler fra EF Domstolen på tilsidesættelse af grænsehindringer

Til afslutning vil vi gentage, at det her sagte, og de fremsatte forslag, er meget mere end hensigtsudtalelser.

Der er tale om nødvendigheder. Og det vil vi gerne illustrere med nogle få eksempler fra EF Domstolens retspraksis:

- Vestergaard sagen. Denne sag er måske særlig markant ved, at den tilsidesætter den danske Højesteret.
- Rygaard sagen. Sagen kan måske få ret store konsekvenser for registreringsafgifter for køretøjer.
- Centros sagen. Danske regler for selskabsetablering blev tilsidesat.
- Danner sagen. Fradrag for pensioner må ikke begrænses af landegrænser
- Coenen sagen. Der må ikke stilles bopælskrav for tjenesteydelser.
- Eurowings-sagen. Leje og leasing må ikke hindres skattemæssigt.

Vi takker for Deres opmærksomhed.