

Tale til Øresundskonferencen

Børsen

21. januar 2003

CHECK AGAINST DELIVERY

Mine damer og herrer,

Det er en fornøjelse at være her i dag på denne udsøgte konference for at præsentere Kommissionens synspunkter på et område, der er centralt for vores arbejde, nemlig virkeliggørelsen af Det Indre Marked.

Det er en særlig fornøjelse at skulle gøre dette i lyset af integrationsbestrebelse i Øresundsregionen. Jeg har selv en personlig interesse i dette, fordi jeg kommer fra denne region og fordi jeg har været så fornuftig at gifte mig ind i en delvist svensk familie.

Ønsket om at realisere det Indre Marked var en af grundene til, at Øresundsbroen blev gjort til et nøgleprojekt inden for de Transeuropæiske Netværksprojekter, og byggeriet blev støttet med midler over EUs budget. Dermed blev broen andet og mere end kun en svensk og en dansk prioritet, men ligeledes en europæisk prioritet. EU-dimensionen i dette projekt er tydelig og klar.

De problemer det Indre Marked står over for illustreres ganske tydeligt af forholdene i hvad man kunne kalde Tilfældet Øresund.

Det Indre Marked er netop fyldt ti år. Det er i disse dage ti år siden, at realiseringen af den første bølge af initiativer til at frigøre vores fælles marked fandt sted.

Hvad har denne indsats betydet for EU? De seneste tal siger, at virkeliggørelsen af Det Indre Marked på de første ti år har betydet skabelsen af to komma fem millioner flere arbejdsplader og en øget bruttonationalindkomst på tæt ved 900 milliarder €.

Det er imponerende tal, men det betyder desværre ikke, at arbejdet er færdigt. Der er fortsat en række barrierer, der forhindrer denne fælles markedsplads i at fungere optimalt.

Det er for eksempel beklageligt, at det ser ud til, at indsnævringen af prisforskellene på varer og tjenester i EU, der gik stærkt i begyndelsen, er gået næsten i stå i de senere år. Dette er ikke til gavn for forbrugerne.

Danmark og Sverige hører konsekvent til blandt de lande, der – selv når man trækker den meget høje moms fra – har de højeste

forbrugerpriser i EU. En af grundene til dette er formentlig den relativt svage konkurrence i detailhandelen i de to lande. I Tilfældet Øresund vil en bedre åbning af markederne utvivlsomt gavne forbrugerne på begge sider af Sundet.

Opbyggelsen af et indre marked – og ikke mindst et, der også omfatter de ti nye lande, der kommer med fra næste år – er en proces, der bliver ved og ved.

Kommissionen vil i løbet af dette forår formulere nye prioriteter for de kommende år.

Jeg kan ikke nævne dem alle, men en af disse prioriteter bliver givetvis en fokus på nedbrydningen af barrierer for handelen med tjenester i EU. Der er næppe nogen tvivl om, at det Indre Marked indtil i dag har være mere succesrigt på vareområdet end på området for tjenesteydelser.

Barriererne er af meget forskellig art, og mange er ikke mindre relevante også for integrationen i en region som Øresund.

Det kan være manglende adgang til information om loven i det andet land eller manglende evne til at samarbejde mellem myndighederne i to lande. Eksemplerne på dette i Tilfældet Øresund er mangfoldige.

Det kan være manglende anerkendelse af hinandens eksamensbeviser eller problemer med at overføre sociale ydelser fra det ene land til det andet. Det er utilfredsstillende, at ikke alle håndværkere kan tilbyde deres ydelser på tværs af Sundet uden først at skulle igennem en godkendelsesprocedure.

Det kan være komplicerede moms-regler, krav om autorisationer eller licenser, åbningstider, planlovgivning eller problemer med anerkendelse af selskabsdannelser fra land til land.

Kommissionen arbejder i øjeblikket med medlemslandene for at finde frem til måder, hvorpå vi bedst tackler disse problemer.

Løsningen er formentlig en blanding af forskellige metoder.

Der er områder, hvor der er behov for en yderligere harmonisering af landenes lovgivning. Her vil Kommissionen fremsætte de nødvendige forslag til nye EU-love.

Der er områder, hvor man kan klare sig med en gensidig anerkendelse af hinandens regler. Denne metode er enkel i sin form, men kræver, at landene sætter sig ud over den forestilling, at tingene kun kan gøres på deres egen måde.

Og der er områder, hvor det simpelthen drejer sig om, at myndighederne i de forskellige lande skal tale bedre sammen. Det lyder banalt, men bureaukratisk døvhed er ofte den reelle hindring for grænseoverskridende handel.

Vi er fortsat i gang med en kortlægning af alle barriererne, der findes, og vi er derfor stadig interesserede i at modtage materiale, der kan bistå os i at fremkomme med de rigtige forslag, når den tid kommer.

Denne konference om Tilfældet Øresund finder altså sted på et meget heldigt tidspunkt og går hånd i hånd med Kommissionens mere generelle bestræbelser for at virkeliggøre det Indre Marked.

I nogle tilfælde vil integrationsbestræbelserne alene være et spørgsmål om beslutninger, der skal træffes på regionalt plan, men i en lang række tilfælde hænger det tæt sammen med den generelle udvikling i EU.

(EURO)

Et par ord om EUROen.

Den endelige indførelse af EUROen har været en utvetydig succes og er formentlig den største enkeltstående beslutning nogensinde til fordel for forbrugerne i det Indre Marked. Den nedsætter omkostninger, skaber transparens og skærper den grænseoverskridende konkurrence.

Det er naturligvis ærgerligt, at man i Tilfældet Øresund, hvor man forsøger at opmuntre til en hurtig integration i region, endnu ikke har glæde af den fælles valuta. Den fælles valuta ville i Tilfældet Øresund med et slag fjerne en række transaktionsomkostninger og gøre konkurrencen på tværs af grænserne mere effektiv.

Beslutningen om og hvornår den fælles valuta skal indføres i Sverige og Danmark ligger hos de to landes regeringer og befolkninger, men der kan ingen tvivl være om, at det set fra et økonomisk synspunkt ville være en klar fordel for integrationen i Øresundsområdet.

(Bilbeskatning)

Det vil være for omfattende i dag at komme ind på alle de områder, hvor der er en parallelitet mellem situationen i Tilfældet Øresund og de mere generelle overvejelser vedrørende

det Indre Marked, men for illustrationens skyld vil jeg godt fremhæve et par eksempler. Det er ikke nødvendigvis de økonomisk vigtigste, men de illustrerer problemerne ganske tydeligt.

Det første eksempel jeg vil nævne er beskatningen af biler, der netop på grund af broen er særlig aktuel i Tilfældet Øresund.

Beskatningen af biler i EU i dag er meget uheldig. Den skaber en opdeling af personbilmarkedet og forvrider konkurrencen. Dertil kommer, at beskatningen af biler ikke – som den burde være – i tilstrækkelig er rettet mod at beskytte miljøet og primært begrænse udslippet af CO₂. Det er derfor Kommissionens opfattelse, at der er behov for en gennemgribende reform af denne beskatning.

For det første er det Kommissionens opfattelse, at registreringsafgifterne gradvist bør sænkes og helst helt fjernes. Registreringsafgifterne er en af de primære årsager til forvriddinger af konkurrencen på markedet for personbiler i EU i dag og er ikke miljøvenlige.

Desuden bør der – og uafhængigt af en begyndende afskaffelse af disse afgifter - hurtigst muligt indføres en refusionsordning

for registreringsafgifter, således at man i tilfælde af, at en bil flyttes ville kunne få refunderet restværdien af registreringsafgiften.

En sådan ordning ville være særdeles relevant i Tilfældet Øresund.

En anden ønskelig reform er at få skabt fælles regler for hvordan man beregner registreringsafgiften for brugte biler, importeret fra andre medlemsstater.

Alle disse reformer drøftes i øjeblikket mellem Kommissionen og EUs medlemslande og herefter kan Kommissionen fremsætte de forslag til EU-love, der er nødvendige.

Men der er andre problemer med bilbeskatningen, som ikke behøver afvente nye reformer. Et eksempel, der er særlig relevant for Tilfældet Øresund:

En svensk statsborger vil gerne flytte til Danmark. Eller en dansker vil gerne returnere til Danmark efter en årrække i Sverige. I begge tilfælde vil borgeren gerne medbringe sin bil, som han har brugt i Sverige. Problemet er, at i Danmark bliver han stillet over for et krav om at betale registreringsafgift på bilen.

Dette krav er efter Kommissionens opfattelse ikke i overensstemmelse med EUs lovgivning.

Fællesskabets lovgivning tillader en borger, der flytter fra et medlemsland til et andet at medtage sine personlige ejendele som rejsegods uden at skulle betale afgifter. Det gælder også for en bil. Der er naturligvis intet til hinder for - og lovgivningen åbner for dette - at myndighederne i Danmark opkræver en mindre nummerpladeafgift for at dække de administrative udgifter i forbindelse med indregistreringen af bilen.

Dette eksempel er særligt relevant i Tilfældet Øresund, hvor resultatet er en klar hindring for den frie bevægelighed for personer og en restriktion på mulighederne for frit at vælge hvor man ønsker at bosætte sig.

Kommissionen har derfor kort før jul sendt en såkaldt motiveret udtalelse til Danmark, der herefter har to måneder til at svare på, om man er villig til at ændre lovgivningen. Hvis man ikke er rede til dette, kan Kommissionen beslutte at stævne Danmark ved den europæiske domstol i Luxembourg.

Lad mig i denne forbindelse kort nævne, at jeg er blevet gjort opmærksom på, at man i Danmark ser ud til at opretholde en

distinktion mellem Øresundsbro-afgiften og Storebæltsbro-afgiften i forbindelse med beregningen af befordringsfradrag, hvilket set fra et EU-synspunkt forekommer betænkeligt. Vi vil se nærmere på dette.

(Alkoholbeskatning – Restriktioner på private rejsende)

Også på andre områder medvirker forskelle i skattepolitikken til at forhindre et velfungerende Indre Marked. Tag alkoholbeskatningen.

De store forskelle i blandt andet alkoholbeskatningen har betydet, at vi gennem mange år efter ophævelsen af de indre grænser har måtte leve med fortsatte restriktioner på, hvad man som borger må bringe med sig af afgiftspålagte varer, når man bevæger sig over grænserne. Både Danmark og Sverige har således fortsat i dag, ti år efter gennemførelsen af det Indre Marked, sådanne restriktioner i kraft.

Det er derfor særdeles glædeligt, at disse restriktioner falder endeligt bort med udgangen af dette år.

Kommissionen har ingen intentioner om at foreslå en forlængelse af disse ordninger.

Borgeren vil derfor kunne gøre frit brug af sine rettigheder i det indre marked, også mellem Sverige og Danmark, til at købe sin øl og sin vin og sin tobak, hvis han gerne vil ryge, ligesom alle andre varer, dér hvor han finder det mest fordelagtigt.

Dette vil muligvis kunne medføre en vis udligning af beskatningen af disse varer, hvilket kun er en fordel for det Indre Marked. Det er jo bedst, hvis det er den økonomiske operatør med den bedste business model, der vinder i konkurrencen, snarere end den der på grund af en skævvridning af markedet skabt af forskellige skatteregler har en konkurrencemæssig fordel.

En opfølgning på dette kunne være at se på reglerne for postordresalg, hvor der også er behov for en liberalisering af reglerne, og det vil Kommissionen kigge på senere i år.

(Pensionsbeskatningen)

Lad os tage et tredje eksempel fra skatteområdet. Skat er jo som bekendt et emne alle har en mening om. Nemlig beskatningen af pensioner. Også her opstiller skattereglerne barrierer for integrationen af det Indre Marked, hvilket også har betydning i Tilfældet Øresund.

Det er Kommissionens opfattelse, at borgere har ret til en skattemæssig behandling af deres pensionsordninger, der ikke kan afhænge af, hvorvidt pensionsordningen er oprettet i det ene eller det andet land.

Med andre ord det er diskrimination i EU-lovgivningens forstand, hvis en dansker ikke kan få fradrag for sin pensionsordning, bare fordi den er svensk, og omvendt.

Kommissionen drøfter i øjeblikket disse diskriminationsproblemer med medlemslandene og vil i den nærmeste fremtid åbne traktatkrænkelssager mod de lande, der stadig fastholder den diskriminatoriske praksis.

(Sales promotion)

Men det er ikke kun skatteregler, der skaber problemer, men også for eksempel markedsføringsregler. I øjeblikket er reglerne for markedsføring i Danmark og Sverige så forskellige, at en økonomisk operatør, der ønsker at gennemføre en fælles markedsføringskampagne i regionen, vil have svært ved at gøre det i praksis.

Eksempelvis kan deltagelse i en konkurrence eller lodtrækning i Sverige ikke forudsætte, at man har købt noget, hvilket det godt kan i Danmark, mens man i Danmark har en maksimumsgrænse for gevinster, der gør, at man ikke engang kan udlove en billet over broen som gevinst.

Kommissionen har fremsat forslag til en EU-forordning om salgsfremmende foranstaltninger, der, når den forhåbentlig snart bliver vedtaget, vil gøre det muligt at nedbryde disse barrierer og få fælles regler.

Jeg har nævnt nogle eksempler på de barrierer, der opleves her i Tilfældet Øresund, men som ligeledes er mere generelle problemer i forbindelse med det Indre Marked.

Det er klart, at de bestræbelser, der gøres her i regionen for at skabe en større integration som følge af broen, går hånd i hånd med Europa-Kommissionens bestræbelser på at fuldende det Indre Marked.

Tilfældet Øresund er, som andre grænseregioner, mikrolaboratorier for de problemer, der findes i det Indre Marked, fordi problemerne her er tydeligere og mere umiddelbare og har mere direkte konsekvenser for borgerne og virksomhederne.

Erfaringerne fra en sådan integrationsproces er derfor værdifulde på et langt bredere felt, og Kommissionen vil også i fremtiden følge opmærksomt med i udviklingen i Øresundsregionen.

Tak for Deres opmærksomhed.