



Øresund Industri & Handelskammare

Erhvervslivets Øresundserklæring/
Näringslivets Öresundsdeklaration

+

Barriere-rapport

Rapport om barrierer for integration i Øresundsregionen

Udarbejdet af Øresund Industri & Handelskammare,

December 2001

Barriere-rapport.

Rapport om barrierer for integration i Øresundsregionen

Forord

Integration og barrierer på tværs af Øresund er kommet i fokus siden man gik i gang med at bygge den faste forbindelse over Øresund – ikke mindst i perioden omkring broens åbning d. 1. juli 2000. Den danske og svenske regering udgav i maj 1999 den såkaldte "barriere-rapport" med titlen "Øresund – en region bliver til", hvor man gennemgik de overordnede problemer for integrationsprocessen, og definerede en række opgaver og indsatsområder.

Det kan diskuteres, hvor stor indsats regeringerne reelt har lagt i arbejdet siden dengang. Her skal det blot konstateres, at den danske regering i anledning af broens 1-års dag udgav en rapport, hvor man helt har undladt at evaluere, hvor langt man er kommet med de initiativer, der udsprang af barriere-rapporten – og som slutter med en anbefaling om etablering af endnu et udvalg.

For Øresund Industri & Handelskammare (ØIHK) er integrationen i Øresundsregionen helt central. Derfor har vi udarbejdet Erhvervslivets Manifest for Øresundsregionen, hvor vi peger på de muligheder som integration kan føre med sig, og hvor vi ligeledes beskriver en række af de betingelser, der skal opfyldes før integrationsprocessen kan tage fart. Vi ser det som vores opgave, at fastholde fokus på regionen, og dermed skabe et konstant pres for forbedringer, så vi undgår, at Øresundsregionen kun kommer til at eksistere som et begreb i politikernes taler ved jubilæer og broåbninger.

ØIHK støtter alle initiativer, der kan bringe udviklingen et stykke videre i den rigtige retning, og i den forbindelse er det helt afgørende, at der kontinuerligt arbejdes på at fjerne barriererne for Øresundsintegration. Meget kan opnås ved oplysning og information, men selv efter den grundigste information tilbagestår en lang række hindringer for den frie og fleksible udveksling over sundet. Det er denne type hindringer, som vi særligt tager fat på i denne rapport.

Udgangspunktet for arbejdet har været en indsamling af kendte og mindre kendte barrierer, sådan som de er blevet gengivet i diverse rapporter og indberetninger. En stor del af barriererne er endvidere blevet præsenteret for hhv. Handelskammeret og Sydsvenska Industri- och Handelskammare gennem henvendelser fra medlemsvirksomheder med konkrete integrationsrelaterede problemer. Denne indsamling har dannet grundlag for den "brutto-liste", der er vedlagt denne rapport som bilag 1.

Med udgangspunkt i Bruttolisten indbød ØIHK en række virksomheder og enkeltpersoner med interesse for Øresundsspørgsmål til at deltage i et Kompetencegruppe-møde i slutningen af maj. På mødet var der lejlighed til at diskutere og kommentere listen. Dette møde var endvidere en afgørende inspiration og kilde til input for det videre arbejde med denne rapport.

Desuden har ØIHK gennemført en spørgeskemaundersøgelse blandt en udvalgt række virksomheder, for at få deres vurdering af hvilke barrierer, der vejer tungest i deres hverdag.

Rapportens konklusioner – og dermed også udpegningen af de væsentligste barrierer – er imidlertid alene ØIHKs ansvar.

Det er mit håb, at rapporten kan sætte skub i de ansvarlige myndigheders arbejde med at fjerne barrierer, og at vi med vores bud på de væsentligste integrationsbarrierer kan medvirke til at arbejdet fokuseres på de områder, der virkelig betyder noget for borgere og virksomheder. Og selv om vi ikke kan regne med, at vores forslag til løsningsmodeller vil være lige populære alle steder, så håber vi, at de kan tjene som inspiration for lovgiverne i begge lande.

*København, December 2001,
På ØIHKs vegne*

Bent Larsen, formand

Hvad er integration ?

Grundlaget for enhver diskussion om barrierer er en tanke og et ønske om integration – og i dette tilfælde integration på tværs af landegrænsen i form af Øresund. Denne integration er ikke præcist beskrevet, men bliver ofte defineret negativt som "fraværet af barrierer", hvilket hverken er en tilfredsstillende eller fyldestgørende beskrivelse.

Overordnet set kan integrationsdiskussionen kædes sammen med tanken om skabelsen af én sammenhængende Øresundsregion. Ofte omtales Øresundsregionen som noget, der opstod ud af ingenting samtidig med Øresundsbroens indvielse, hvilket selvfølgelig er forkert. Det skal dog ses i lyset af, at der heller ikke er en tilfredsstillende definition af "en region" – og at der i perioden omkring broens indvielse blev skabt en massiv opmærksomhed om naboregionens eksistens. Derfra er der imidlertid et langt stykke vej, før man kan tale om en sammenhængende region.

Man kan hævde, at en region primært er et spørgsmål om selvpfattelse, og dermed ikke i første omgang er et økonomisk, men i højere grad et sociologisk fænomen. Således kan man definere en region ud fra, om individerne i en del af regionen har en følelse af samhørighed med personer fra andre dele af samme region – alene på basis af deres overordnede tilhørsforhold til samme geografiske region. Noget sådant gør sig gældende indenfor hver af de nordiske nationalstater, mens noget tilsvarende kun vil komme til at gælde i Øresundsregionen såfremt interaktionen øges.

Det skal dog erindres i denne forbindelse, at selvpfattelse og tilhørsforhold ikke ændres fra den ene dag til den anden. Her kan man f.eks. se på danskernes opfattelse af EU, hvor det først er i 2. halvdel af 1990'erne – efter 25 års medlemskab - at man begynder at opfatte sig som en (integreret) del af EU, hvor man tidligere i højere grad opfattede EU som noget exceptionelt

og midlertidigt. Et tilsvarende skift kan endnu ikke siges at være sket for svensk vedkommende. Det kan i den forbindelse bemærkes, at den svenske indmeldelse i

Boks 1: Kvantificerbar integration.

Erhvervslivet Øresundsindeks

ØIHK har i samarbejde med konsulentfirmaerne Copenhagen Economics og Inregia udviklet Erhvervslivets Øresundsindeks, der giver en numerisk værdi for hvor langt integrationen mellem de to dele af Øresundsregionen er kommet. Det er tanken, at dette indeks skal beregnes hver år, men foreløbig findes der kun en beregning fra foråret 2001. Denne viser, at man kun er kommet cirka halv så langt som man kunne forvente i forhold til en integreret region.

Øresundsindekset er et værdifuldt instrument til at følge udviklingen både overordnet og på en lang række præcist definerede områder. Det kan dermed bidrage til at definere, hvor der er behov for en særlig indsats, såfremt integrationsprocessen ikke skal gå i stå.

EU formodentlig er den vigtigste enkeltårsag til det mentale paradigmeskift i Danmark.

Heller ikke denne publikation vil forsøge at give et samlet og endegyldigt svar på, hvad en region eller hvad integration er. I stedet vil vi tage udgangspunkt i erhvervslivets og arbejdstagernes vilkår for udvikling af samspillet på tværs af Øresund. Dermed når vi en operativ definition på integration, der både kan benyttes overordnet, og kan tilpasses enkelte segmenter og sektorer.

I denne sammenhæng er der imidlertid fortsat et behov for at se lidt nærmere på, hvilke relationer og processer der indgår i en integration, og hvordan disse kan hindres af barrierer. Det skal understreges, at dette ikke er et forsøg på at give en fyldestgørende beskrivelse af hvad integration er, men at definitionen udelukkende er et arbejdsredskab til brug for fokusering af diskussionen om barrierer.

En meget kortfattet definition er gengivet i nedenstående tekstboks. (Boks 2) Det er værd at bemærke, at der tales om "neutralitet", og ikke "identitet". Identitet ville svare til at alting skulle være ens, hvilket aldrig vil ske. Desuden ville identitet mellem de to dele af regionen betyde, at der ikke i samme grad ville være dynamiske gevinster ved integrationen. Neutralitet derimod handler om, at der ikke er særlige besværligheder eller ligefrem omkostninger forbundet med integration.

Hvis man tager skatteområdet som et eksempel, så er det mindre interessant, om man betaler præcis det samme i skat på begge sider af Øresund (identitet). Derimod er det en klar integrationshindring når der ikke er

Boks 2:

Hvornår er Øresundsregionen integreret?

Når det er neutralt for virksomheder

- om deres køb fra leverandører og partnere mv. er fra den ene eller anden side af Sundet,
- om deres medarbejdere bor på den ene eller anden side af Sundet

Og når det er neutralt for arbejdstagere

- om deres arbejdsplads ligger på den ene eller anden side af Sundet – eller på begge sider

neutralitet, og virksomhederne f.eks. skal bruge ekstra ressourcer på at styre løn- og skattebetaling for medarbejdere, der pendler over Øresund.

For virksomheder og borgere kan neutralitetsbegrebet konkretiseres yderligere, og dermed når vi frem til, at integration indebærer:

- a) Gnidningsfrit samarbejde mellem virksomheder

Det vil sige, at underleverandører, partnere, kunder m.v. fra den modsatte side af Øresund ikke kræver andet og mere end "normale" samarbejdsrelationer, det være sig ekstra transaktionsomkostninger, separate afregningssystemer eller andet.

b) Fri udveksling af varer og især tjenesteydelser

Der må ikke være hindringer for den frie handel. Og når tjenesteydelserne fremhæves i denne sammenhæng, så er det fordi, at det er på dette område, at der traditionelt har været mindst udveksling, og hvor markederne har været nationalt funderede. Ud over en række reguleringsbetingede barrierer, er der på dette område også et langt stykke vej, før markedet udnytter de muligheder, der allerede findes.

c) Neutralt for virksomhed om medarbejdere bor på ene eller anden side

Som allerede nævnt er det helt centralt for velfungerende arbejds- og boligmarkeder i regionen, at det ikke er en belastning for arbejdsgiverne, at en del af deres medarbejdere enten vælger at flytte til, eller allerede er bosiddende på, den anden side af Øresund. Dette gælder ikke mindst i de sektorer, hvor der er en tendens til flaskehalsproblemer, og hvor det derfor er helt afgørende, at der er mulighed for at rekruttere arbejdskraft fra begge dele af regionen.

d) Neutralt for arbejdstager om arbejdsgiver ligger på ene eller anden side

Hermed tages der også højde for situationen set fra et andet perspektiv, nemlig arbejdstageren, der overvejer enten at skifte arbejde eller at flytte. Neutralitet vil i denne sammenhæng sige, at det ikke indebærer unødvendige besværligheder at skifte til et arbejde på den anden side uden at flytte – ligesom det også er muligt at flytte uden at skulle finde et nyt arbejde. Dermed kommer pendlernes situation i fokus.

Endvidere vil det være relevant at tage højde for den situation, at folk vil vælge at flytte med arbejdet i nogle år, med henblik på at senere vende tilbage. Dette stiller bl.a. krav til samspillet mellem skatte- og pensionssystemerne. Derimod vil den egentlige ind- og udvandring mellem de to lande ikke være særlig relevant for det integrationsbegreb, der benyttes i denne rapport.

I lyset af ovenstående ses det, at integration ikke handler om, hvor man skal betale skat, hvilket ellers er et af de temaer, der er omgærdet af mest politisk interesse, og har fået mest omtale i medierne. Særligt har det været fremhævet, at det vil være et problem for de svenske kommuner, at de skal levere ydelser i form af skoler og børneinstitutioner til personer, der betaler skat i Danmark. Det virker da også oplagt urimeligt, at der ikke er nogen sammenhæng mellem det sted, hvor man betaler skat, og det sted hvor man har "midtpunktet for sine livsinteresser" (som det hedder i f.eks. den Nordiske Dobbeltbeskatningsoverenskomst). Og det må betragtes som oplagt, at regeringerne skal nå frem til en udligningsmekanisme, der kan sikre en retfærdig fordeling af skattekrone. Men i denne sammenhæng er dette reelt kun af interesse for regeringerne (og de lokale myndigheder) – det har ikke noget med integration at gøre.

For den enkelte (potentielle) pendler er det underordnet, hvilket land og hvilken kommune, som skal modtage skattekroneerne. Det er langt mere vigtigt, at man selv kan regne ud, hvor mange penge der er tilbage til at leve for, når skatten er betalt. Og noget tilsvarende gælder for virksomhederne, hvor det som tidlige nævnt er afgørende, at de ikke skal bruge ekstra ressourcer på at styre betalingerne til løn, skat og arbejdsgiverafgifter, mens det har mindre betydning, om de skal indbetale til den ene eller den anden myndighed.

3 grundlæggende typer af barrierer

Med denne operationelle definition på integration kan man gå videre til at se forskellige typer af barrierer. Her kan man tale om tre grundlæggende barrieretyper eller barriereforklaringer, nemlig fundamentale forskelle, fysiske strukturer og detailregulering.

a) Fundamentale forskelle

Når man taler om fundamentale forskelle mellem de to dele af Øresundsregionen, så er det typisk forskelle, der bunder i den historiske udvikling, hvor de to dele af regionen hører under hver sin suveræne stat, med eget sprog, egen kultur og traditioner samt egen grundlov m.m. Dette giver sig udslag i alle aspekter af folk hverdag, lige fra udbuddet af varer i butikkerne til forskelle i forvaltningstradition og myndigheders opgaver.

Dette indebærer dog ikke, at der ikke kan justeres lidt på disse fundamentale forskelle. Hvis man tager et historisk eksempel, kan Sveriges skift fra venstre- til højrekørsel i 1967 fremhæves som en ganske fundamental ændring, der har haft en enorm positiv effekt på integrationen (eller måske rettere integrationspotentialitet).

Samtidig kan man i denne sammenhæng fremhæve den fælles valuta som en oplagt mulighed for at fjerne en fundamental forskel, der udgør en alvorlig integrationsbarriere. Både for virksomheder og navnlig for arbejdstagere/pendlere har udsving i valutakursen stor betydning, og som det fremgår nedenfor, så betragter vi det som en af de vigtigste barrierer for integration. Ydermere er det en barriere, som begge regeringer principielt gerne vil fjerne, men som man af velkendte årsager endnu ikke har formået at gøre noget ved.

I relation til en fælles valuta kan det bemærkes, at f.eks. et fald i den svenske kronens værdi vil føre en stigning i antallet af danskere, der handler i Sverige. En sådan stigning betragtes flere steder som et bevis for øget integration, hvilket efter vores opfattelse er en forkert beskrivelse. Og under alle omstændigheder er det ikke udtryk for en sund bæredygtig økonomisk udvikling, hvis udvekslingen over Øresund skal være baseret på ustabile valutamarkeder.

Andre fundamentale forskelle - som f.eks. sproget - hverken kan eller bør fjernes. Men man kan gøre meget for at modvirke, at de bliver til reelle integrationshindringer. På dette område spiller informationsindsatsen en væsentlig betydning, ligesom uddannelsessystemerne på begge sider har en klar forpligtelse.

b) Fysiske strukturer

Det ligger fra naturens side klart, at der aldrig bliver lige så mange veje mellem København og Malmö som der er mellem København og Roskilde. Men med

byggeriet af den faste forbindelse har man sikret, at det ikke behøver at tage længere tid at komme til Malmø end til Roskilde. Dette er et vigtigt og centralt bidrag til integrationen og hele udviklingen i Øresundsregionen.

Infrastruktur er en grundlæggende forudsætning for fysisk integration og for økonomisk udvikling, og broen har dermed gjort både vækst- og integrationspotentialet i regionen betydeligt større. Men alligevel må man konkludere, at broen på visse måder fungerer som en flaskehals.

Boks 3:

Uddrag fra: Näringslivets Manifest för Öresundsregionen, ØIHK, 2000

Utveckla den fysiska infrastrukturen

I syfte att sprida de ekonomiska effekterna av den fasta förbindelsen över Öresund måste infrastrukturen hålla hög kvalitet. Detta möjliggör för företag och privatpersoner att etablera sig utanför Köpenhamn respektive Malmö-Lund och ändå få del av dynamiken nära brofästet. På detta sätt undviker man lokal överhettning i form av t.ex. accelererande fastighetspriser och trafikstockningar. Finansieringen av de nödvändiga anläggningarna är möjlig genom utnyttjande av PPP, Public Private Partnerships.

Strävan skall vara att ansluta övriga delar av Sydsverige och Själland med hjälp av effektiva transportstrukturer avseende såväl väg- som järnvägsförbindelser. Den påbörjade satsningen för att skapa ett Öresundsgemensamt kollektivtrafiksystem måste således fortsätta och utvecklas.

En viktig infrastruktursatsning är den fasta förbindelsen över Fehmarn Bält. Med en tunnel eller bro ökar de relativa tidsvinsterna med Öresundsbron vid långväga transporter. Detta ökar nyttan av den fasta förbindelsen över Öresund, samtidigt som Öresundsregionen kommer närmare övriga Europa.

Konkret krävs dessutom följande investeringar och satsningar:

Båda länderna:

- En tunnel mellan Helsingborg och Helsingør är den felande länken i ett regionalt trafiksystem.

Sverige:

- Utbyggnad av E22 till motorväg mellan Malmö och Kalmar i syfte att sprida effekterna till sydöstra Sverige.
- Citytunneln förbinder Öresundsbron med Malmö centralstation och bildar därmed tillsammans med den danska Metron världens första internationella tunnelbanesystem.
- Infrastrukturen mellan de östra och västra delarna av Skåne måste förbättras avsevärt.
- Väst kustbanan och Kust-till-kustbanan måste integreras med Öresundstågssystemet.
- Den s.k. Sturupsaxeln, järnvägsförbindelsen mellan Kastrup och Sturup.

Danmark:

- Havnetunnel i Köpenhamn.
- Utbyggnad av Køge motorväg.
- Utbyggnad av den svenska järnvägen mellan Malmö och Ystad i syfte att hantera den danska interregionala trafiken till och från Bornholm.
- Utbyggnaden av Kongevejen i Helsingør, direktanslutningen från färjeterminalen till motorvägen söderut.
- Sänkta avgifter på Stora Bält-bron.
- Ringmotorvägen runt Köpenhamn byggs ut till sex filer.

Ikke i den forstand, at der dannes store trafikpropper på broen, men derimod forstået således, at brotaksterne indebærer, at man tvinger folk til at søge andre transportformer, hvilket ikke altid er praktisk muligt. Således er toget et glimrende

transportmiddel mellem centrum af København og centrum af Malmö. Men hvis man skal fra Svedala til Smørum, så er bilen overlegen. Det er derfor klart, at såfremt broen skal fungere optimalt som instrument for integrationsprocessen, er det fundamentalt, at priserne bliver så lave som muligt – og i hvert fald betydeligt lavere end de er i dag.

Broen er dog langt fra den eneste del af infrastrukturen i Øresundsregionen, der ikke fungerer optimalt. Således har Øresund Industri & Handelskammare tidligere peget på de vigtigste infrastruktur-investeringer i de kommende år (jf. boks 3). Pointen er, at disse forbedringer af infrastrukturen er nødvendige for en øget integration i hele regionen, og ikke kun i centrum af Malmö og København.

Det kan konstateres, at visse af forslagene fra Manifestet allerede er blevet gjort til officiel politik (bl.a. i forbindelse med forårets trafikforlig i Danmark). Der udestår dog fortsat en række nødvendige forbedringer.

Dette skal dog ikke skygge for, at broen allerede har haft en enorm betydning, og at denne blot vil stige i årene fremover. Som et konkret eksempel kan man pege på, at hele Sydsverige med et slag har fået en international lufthavn indenfor rækkevidde, hvilket er en vigtig parameter ikke bare for eksisterende virksomheder, men i endnu højere grad for potentielle investorer.

c) Detail-regulering

Den tredje og i denne sammenhæng nok mest interessante barriere-forklaring kan findes i de to landes respektive love og regler. Generelt er de nationale regelværk fremkommet som led i en politisk proces, hvor nationale interesser er blevet afvejet i forhold til hinanden, og efterhånden som lag på lag af regler er kommet til gennem tiden, er man nået frem til den situation man har i dag. Det er derfor ganske naturligt, at regelsættene ikke afspejler mulighederne i Øresundsregionen, da denne region som en helhed hidtil ikke har spillet nogen selvstændig politisk eller økonomisk rolle.

På tilsvarende vis er det klart, at såfremt regionen i fremtiden skal spille en sådan rolle, er det nødvendigt, at regler og regulering afspejler behovene også i denne region.

I arbejdet for at fremme integrationen i Øresundsregionen er det naturligt at fokusere på denne type barrierer, hvor tingene faktisk kan ændres, og hvor der kan opnås betydelige integrationsgevinster ved brug af relativt få ressourcer.

Hvad er de vigtigste barrierer?

Når der med denne rapport sættes fokus på en top-liste over de væsentligste barrierer, så er det vigtigt at have for øje, hvilke (implicitte eller eksplicitte) kriterier, der ligger bag valget af netop disse barrierer.

Det næste spørgsmål bliver herefter, hvilke karakteristika en barriere skal besidde for at kvalificere som en af de væsentligste?

Det kan hurtigt konstateres, at en barriere får større betydning for integrationsprocessen såfremt den berører mange individer og/eller virksomheder. Endvidere er det klart, at der må være tale om barrierer, der har betydning for den enkelte, og som derfor kan være udslagsgivende for beslutninger om f.eks. at søge arbejde eller flytte på tværs af sundet. Dette kan kaldes for at barrieren har en høj intensitet – i modsætning til at den kunne være et mindre irritationsmoment.

Boks 4:

Hvad gør én barriere mere vigtig end andre ?

En barriere bliver vigtigere, hvis den

- i) berører mange personer,*
- ii) har en høj intensitet,*
- iii) har økonomisk betydning, eller*
- iv) øger usikkerheden.*

Derudover er det indlysende, at barrierer kan have større eller mindre økonomisk betydning, både for et individ og på overordnet samfundsøkonomisk niveau. Og endelig kan en barriere modvirke integration gennem i større eller mindre grad at øge usikkerheden hos individer og virksomheder. Da disse må formodes at være risikoaverse, vil en sådan usikkerhed – eller "perceived risk" – gøre dem utilbøjelige til at indgå i en integrationsproces, og på den måde fungere som en barriere.

Med disse kriterier – og på baggrund af den tidligere udviklede Bruttoliste - kan man herefter definere de væsentligste barrierer for integration i Øresundsregionen. Som nævnt i indledningen til denne rapport, er det alene Øresund Industri- & Handelskammare, der er ansvarlig for udvælgelsen af netop disse barrierer som de væsentligste.

Efter udvælgelsen af de 12 væsentligste barrierer har ØIHK gennemført en spørgeskemaundersøgelse hos en gruppe særlige udvalgte virksomheder, der har etableret et nyt samarbejde over Øresund i løbet af de sidste par år. Disse "barriere-brydere" var udvalgt fordi de har haft de reelle problemer tæt inde på livet, og dermed kunne bruge deres egne erfaringer som grundlag.

Virksomhederne blev bedt om at vægte de 12 udvalgte barrierer ud fra en skala fra 1 til 5, og på baggrund af knap 50 indkomne besvarelser, kunne det bl.a.

konstateres, at der ikke var væsentlige afvigelser mellem besvarelsene fra de danske og de svenske virksomheder.

Spørgeskemaundersøgelsens resultat har i det efterfølgende arbejde været et grundlag (en slags "reality-check") for ØIHKs egen vurdering af barrierernes relative betydning, der er foretaget med udgangspunkt i ovennævnte kriterier. Prioriteringen af de 12 følger af nedenstående liste, der ikke er identisk med resultatet af spørgeskemaundersøgelsen, idet vi har fundet grundlag for at foretage visse justeringer. Det er imidlertid vigtigt at erindre, at alle 12 er væsentlige barrierer, som man bør sætte ressourcer ind for at få fjernet. Om den ene så er mere væsentlig end den anden, er i virkelighed mindre vigtigt. Rækkefølgen skal ses som Øresund Industri & Handelskammars bud på, hvordan vi ville prioritere arbejdet med at fjerne barriererne.

Boks 5:

Topliste over barrierer:

- 1. Reglerne på skatte-, social- og arbejdsmarkedsområdet*
- 2. Skatteregler m.m. – set fra virksomhedens perspektiv*
- 3. Den fælles valuta*
- 4. Bropriserne*
- 5. Adgang til arbejdsmarkedet – autorisationer og meritoverførsler*
- 6. Pensioner og efterløn*
- 7. Usikkerhed om fremtidig regulering*
- 8. Arbejdsløse og vikarer*
- 9. Infrastrukturen*
- 10. Godkendelse af produkter*
- 11. Barselsorlov og pasningsmuligheder*
- 12. Skattefælden ved hjemmearbejde*

Top 12 over barrierer:

1. Reglerne på skatte-, social- og arbejdsmarkedsområdet – set fra lønmodtageren.

Der kan ikke være megen tvivl om, at den væsentligste hindring for integrationen på tværs af Øresund frem til i dag, har været det virvar af regler, som man vikler sig ind i, så snart man i en enkelt husstand har interesser på begge sider af Øresund. Her har selv den bedste offentlige bistand og rådgivning (som det i øvrigt ikke er nemt at finde frem til...) haft en nærmest umulig opgave.

Det er én ting, når man skal overveje situationen for et enkelt individ, men i det øjeblik, der kommer familie og børn med i billedet, bliver det for alvor vanskeligt at gennemskue. Dette gælder i særdeleshed, hvis den ene eller begge voksne ikke er i arbejde, men modtager arbejdsløshedsunderstøttelse, bistandshjælp eller anden overførselsindkomst. På den baggrund kan man næsten undre sig over, at så mange mennesker faktisk er flyttet til Malmö og pendler til Danmark. For flertallet af disse gælder det formodentlig, at der er tale om relativt ressourcestærke personer med stabil tilknytning til arbejdsmarkedet, og at de derfor kun løber ind i et fåtal af samspilsproblemerne.

Det må erkendes, at denne barriere ikke uden videre kan løftes, og at det offentlige system allerede har gjort en stor indsats for at hjælpe individer gennem virvaret af regler. Samtidig er det klart, at rådgivningssystemet opbygger en større kompetence gennem de sager, det bliver stillet overfor, og der er derfor grund til at antage, at det gradvist bliver lettere at danne sig klarhed over reglerne og deres betydning i en konkret situation. Dette gør rådgivningen bedre og mere præcis, men det løser ikke nødvendigvis alle problemer, da det samme rådgivningssystem løbende finder de steder, hvor samspillet mellem regelsættene skaber uløselige konflikter, der reelt forhindrer integration.

Som det er i dag, er der ingen mekanisme til at sikre, at sådanne system-konflikter bliver løst. Et banalt eksempel er reglerne for brug af firmabiler, hvor det efterhånden er blevet klart og tydeligt for enhver, at der er et problem. Således må en svensk bosat Øresundspendler ikke anvende sin dansk indregistrerede firmabil til at køre i Sverige. Igennem længere tid var der ligeledes uklarhed om beskattningen af firmabil og "BroBizz", hvor ingen tilsyneladende kunne garantere, at man kunne undgå at blive beskattet af værdien i begge lande. Spørgsmålet blev først løst i september 2001, hvor Skatteministeriet i Danmark udsendte en meddelelse, der konkluderede, at reglerne ikke var ændret.

Sagerne illustrerer, at myndighederne hidtil har nøjedes med at konstatere problemerne, og ikke aktivt gået ind i at løse dem. Der har manglet en systematisk og fælles opfølgning på de identificerede problemer, hvor myndighederne på en mere forpligtende måde indgår i dialog om løsning af problemerne. Efter vores opfattelse kræver dette ikke nødvendigvis flere Råd eller

Udvalg, men snarere at man fra politisk hold lægger pres på embedsværket for at finde konkrete løsninger på konkrete problemer – og er villige til at ofre de nødvendige ressourcer. Og hvis fagministerierne ikke kan håndtere denne opgave, så må regeringscheferne træde til, og gøre det klart, at problemerne skal løses.

2. Skatteregler m.m. – set fra virksomhedens perspektiv

Skattereglerne er ikke bare vanskelige set fra lønmodtagerens perspektiv. Reglerne er også en betydelig byrde for virksomheder, der ansætter arbejdskraft fra begge sider af sundet – og nærmest umulige for de få virksomheder, der har taget integrationen så alvorligt, at de er placeret på begge sider og arbejder på begge sider.

I praksis betyder dette ikke bare større administrationsudgifter, men også at man har sværere ved at tiltrække medarbejdere, da man ikke kan fortælle dem præcist, hvor meget de skal betale i skat.

Der er derfor et stort behov for forenkling af reglerne, således at de i højere tager hensyn til den virkelighed, at landegrænsen i fremtiden ikke vil betyde stort mere end en amtsgrænse. Dette kræver muligvis en særordning for regionen, således at systemet forenkles for virksomhederne, og så må de forskellige offentlige myndigheder efterfølgende fordele skatteprovenuet imellem sig.

I et bredere perspektiv ses der tydeligt et behov for, at alle justeringer i skattereglerne studeres for deres effekter på udvekslingen over Øresund. Og dette gælder ikke kun personbeskatning. Det er således paradoksalt, at både Danmark og Sverige netop har færdiggjort flere års arbejde med nye love for aflæggelse af årsregnskaber – men at ingen af landene så meget som har overvejet, hvordan man i disse love kunne tage højde for udviklingen i Øresundsregionen. Dette er desværre endnu et oplagt eksempel på, at Øresund fortsat ikke spiller nogen rolle i fagministerierne.

3. Den Fælles Valuta

Som nævnt tidligere i denne rapport kan de to landes forskellige valuta betragtes som en historisk betinget fundamental forskel, og dermed en "naturlig" barriere. Men det betyder ikke, at der ikke kan gøres noget ved den.

Principielt er begge landes regeringer tilhængere af en tilslutning til den fælles valuta Euroen, men af forskellige årsager har man endnu ikke kunnet tilslutte sig den formelt. Danmark har dog valgt en model, hvor valutakursudsvingene i forhold til Euroen er minimale, mens Sverige står uden for EMS, og i højere grad lader kronen flyde. Vi skal ikke her gå nærmere ind i en diskussion af nationaløkonomiske fordele og ulemper med den ene eller anden model, men i stedet blot konstatere, at den nuværende situation skaber alvorlige integrationshindringer på to områder.

For det første er der betydelige transaktionsomkostninger forbundet med at skulle arbejde med to valutaer. Dette gjaldt i særdeleshed frem til i år, hvor der ikke var muligt at overføre midler mellem danske og svenske bankkonti uden høje gebyrer. Dette er blevet afhjulpet af et stigende samarbejde mellem nordiske pengeinstitutter, der nu kan tilbyde visse særordninger.

For personer eller virksomheder, der kun i mindre omfang udveksler ydelser på tværs af Øresund, er der dog stadig betydelige meromkostninger forbundet med de to valutaer, ligesom prisstrukturerne bliver mindre gennemskuelige.

For det andet vil udsvingene i valutakursen virke som en destabiliserende og fordyrende faktor for handel og investeringer i regionen. Dette vil belaste virksomhederne med omkostninger til f.eks. at forsikre sig mod valutakursrisici.

De positive effekter af en fælles valuta blev beskrevet allerede i Erhvervslivets Manifest for Øresundsregionen, og bekræftes fra flere andre sider. Ved ØIHKs seminar i Stockholm d. 19. juni 2001 præsenterede Danske Bank således en analyse med bl.a. følgende konklusion:

"Öresundsregionen är förmodligen en av de regioner inom EU som kommer att få uppleva den största nyttan av en gemensam valuta."

ØIHK fastholder på denne baggrund sit ønske om, at både Danmark og Sverige snarest muligt tilslutter sig Euroen. Og selv om dette af politiske grunde ikke er muligt for Danmark at gøre inden for den nærmeste fremtid, så ser vi ingen grund til at Sverige skal vente.

4. Bropriserne

I alle sammenhænge bliver de høje bropriser fremhævet som en væsentlig hindring for Øresundsintegration, og ØIHK har utallige gange peget både de uheldige konsekvenser af de høje priser, og på mulige løsningsmodeller. Der kan ikke være tvivl om, at bropriserne – og det gælder både personbiler og togbilletter – hører med på toplistens over barrierer. Samtidig er det dog klart, at der er sket visse forbedringer, og bropriserne er derfor ikke blandt de højest prioriterede indsatsområder. Til gengæld er løsningen på problemet ganske enkel: Sæt priserne ned!

I den forbindelse kan det være nyttigt at erindre om formålet med den faste forbindelse over Øresund, hvor det tydeligt fremgår af formålsparagraffen, at broen skal fremme integrationen internt i Øresundsregionen. Trafikalt svarer dette til transport over kortere afstande, og de to typer af trafik som broen derfor særligt bør understøtte er derfor lokal godstransport og jævnlig persontransport (arbejde, fritid, indkøb). Derimod er langdistance godstransporten og ferietrafikken mindre interessant.

Samtidig skal man være særligt opmærksom på, at mens godstransport indebærer en omkostning, der ikke beskattes, og som i hvert fald i nogen grad kan føres

videre i varekæden, er situationen en helt anden for persontransporten. Denne finansieres af borgernes rådighedsbeløb efter betalt skat, hvilket f.eks. indebærer, at der skal store lønforskelle til, for at gøre det muligt at tiltrække en pendler til et job på den anden side. Man må derfor forvente, at en sænkning af priserne for pendlere og andre regelmæssigt rejsende vil have betydelige positive effekter på integrationen.

Desværre er bropriserne blevet taget som gidsel i en intern dansk politisk stridighed, og det er langt fra givet, at den nye sammensætning af regeringen vil medføre en ændret politik på området. Det skal dog ikke forhindre os i at fortsætte med at forklare det u hensigtsmæssige ved den nuværende politik, og argumentere sagligt for en substantiel prissænkning for alle typer af rejser over broen.

5. Adgang til arbejdsmarkedet – autorisationer og meritoverførsler

Den samlede arbejdsstyrke i Øresundsregionen hører formodentlig til blandt de mest kvalificerede og produktive i verden. Imidlertid er der lang vej endnu, før arbejdskraften kan bevæge sig frit internt i regionen.

Det er problem både for arbejdsgivere og arbejdstagere, når man ikke gensidigt er klar over hvad arbejdstageren kan og må foretage sig, samt hvad vedkommende egentlig er kvalificeret til. Dette skyldes ofte, at de respektive danske og svenske uddannelser ikke er umiddelbart sammenlignelige. Her kan nævnes, at uddannelser som smed, elektriker eller kok i Danmark fører til et svendebrev, mens man i Sverige får et bevis fra sin skole. Denne type forskelligheder gør det vanskeligt for en arbejdsgiver at gennemskue hvilke kvalifikationer arbejdstageren har.

Der er utallige andre eksempler på, at uddannelserne ikke er kompatible, og der er derfor et stort behov for at arbejde videre med ordninger til meritoverførsel og "oversættelse" af kvalifikationer.

De to regeringer lægger op til, at dette skal ske vha. EU's retningslinier for meritoverførsel, der forventes klar til foråret 2002, koblet med en informationsindsats. Efter vores opfattelse er det direkte pinligt, at man fortsat sætter sig tilbage og afventer EU-regulering på dette område – og desuden er det uambitiøst, at man ikke sætter målet højere end nogle fælles EU-retningslinier. Det burde være muligt både for arbejdsgivere og arbejdstagere at få klare svar på, hvad en given uddannelse kan bruges til på den anden side af sundet, eller hvilke krav man skal opfylde for at kunne udøve et givent arbejde. Ellers vil arbejdsgiverne fortsat være meget tøvende med at ansætte folk med en uddannelse fra den anden side, og arbejdstagerne vil ikke vide, hvordan specifikationer i f.eks. en stillingsannonce passer til deres baggrund.

Det samme grundlæggende problem sig også udslag i andre alvorlige barrierer for et godt fungerende arbejdsmarked i Øresundsregionen. Dette gælder f.eks. områder, hvor der findes autorisationsordninger eller krav om næringsbrev eller

lignende. Disse kan være af direkte diskriminerende karakter, som f.eks. de danske regler om erhvervskørekort, der stiller som krav, at der skal være tale om et dansk kørekort. Hvis en chauffør er bosiddende i Sverige er et sådant umuligt at skaffe.

Desuden kan byggesektoren fremdrages som et særligt problemfyldt område, hvor der ellers burde være store integrationsgevinster. Således har de seneste års kraftige aktivitet i Københavnsområdet presset prisniveauet opad og tiltrukket håndværkere fra hele Danmark – mens der tilsyneladende ikke har været nogen større tilgang af håndværkere fra Sydsverige.

Der er en række forklaringer på denne manglende udveksling, heriblandt at der endnu ikke er sket en EU-harmonisering på området for byggematerialer eller bygningsreglementer. De enkelte håndværkere skal derfor bruge andre materialer og metoder end de er vant til (eller uddannet til), hvilket kan være besværligt og fordyrende. Men det er givetvis også afgørende, at del aktiviteter (f.eks. el- og VVS-installationer i Danmark) kræver en autorisation, som ikke umiddelbart kan fås af svenske håndværkere.

Det er klart, at dette problem delvist vil blive løst efterhånden som EU-standarder udarbejdes om implementeres på området. Men det vil tage lang tid, og det er grundlæggende ikke tilfredsstillende, at integrationen i Øresundsregionen på den måde skal svare til integrationen mellem Lapland og Kreta, og foregå i samme tempo. Området er et godt eksempel på, at hvis man mener det alvorligt med al snakken om integration, så er det ikke nok at træde et skridt tilbage, og lade markedet klare opgaven. Dertil er de nuværende nationale love og regler alt for mange og alt for detaljerede.

6. Pensioner og Efterløn

Der findes flere eklatante eksempler på mistede (sociale) rettigheder på pensionsområdet og særligt vedr. efterløn. F.eks. kan man miste retten til at modtage (dansk) efterløn, såfremt man tager arbejder i Sverige, og da der ikke er en modsvarende svensk ydelse, kan dette virke direkte prohibitivt for mange arbejdstagere. Inden for visse grænser er det muligt at gå på efterløn efter i perioder at have arbejdet i Sverige. Dog skal man have udført arbejde i Danmark i en længere periode umiddelbart inden overgangen til efterløn. Dette udelukker i praksis en stor gruppe personer i 50'erne fra at tage arbejde i Sverige.

Som et andet eksempel kan man fremhæve den manglende mulighed for at flytte arbejdsgiverpensionsordninger med over sundet. Som hovedregel vil en dansker, der flytter til Sverige være tvunget til at opsiges sin private pensionsordning, med betydelige skattemæssige ulemper til følge.

Tilsvarende giver skattereglerne kun begrænset mulighed for fradrag for indskud på pensionsordninger, hvis man pendler over Øresund. Hvis man f.eks. beskattes i Sverige sker dette ud fra SINK-modellen, som er en bruttoskat uden

fradragsmuligheder, mens det danske skattesystem ikke levner mulighed for at fradrag vedr. pensionsordninger i Sverige.

Hvis man skal finde en løsning på disse problemer, er det helt centralt, at man tager højde for, at pendling eller flytning over Øresund ikke må sidestilles med emigration. Dernæst ses der at være behov for både en justering af regler samt en udvikling af markedet for pensionsydelse, f.eks. i form af tværnationale ordninger, hvor ind- og udbetalinger ikke er afhængige af bopæls- og beskatningsland.

7. Usikkerhed om fremtidig regulering

I debatten i medierne bliver det ofte overset, at flytning af såvel virksomhed som arbejdsplads eller bopæl til et andet land, er et betydeligt større skridt end flytning over en kommunegrænse. Meget af arbejdet med at fremme Øresundsintegration handler om at gøre skridtet mindre, men det vil aldrig blive det samme. Mens man internt i et land kan føle sig nogenlunde forvisset om, at der ikke sker drastiske ændringer i ens velerhvervede rettigheder (som f.eks. pension, sygedagpenge m.m.) – i hvert fald ikke uden overgangsordninger og anden kompensation, så gælder dette ikke, når man flytter over Øresund.

Som det fremgår af det ovenstående, kan man ikke engang på skatteområdet være sikker på, hvilke regler man vil blive underlagt. ØIHK har derfor peget på muligheden for at indføre "bindende forhåndstilsagn", hvilket skulle gøre det muligt at få et forhåndstilsagn fra skattemyndighederne om i hvilket beskatningen vil ske, og hvor meget man i givet fald skal betale. Dette vil fjerne en stor usikkerhed både for arbejdsgivere og lønmodtagere, og vil formentlig være relativt enkelt at gennemføre i praksis.

Det er vigtigt i den forbindelse at holde fast i, at flytning over sundet ikke bør sidestilles med emigration, men i langt højere grad kan være en midlertidig praktisk foranstaltning, hvor "midtpunktet for ens livsinteresser" ikke nødvendigvis flytter med. Det er derfor afgørende, at man ikke mister (eller risikerer at miste) rettigheder af den ene eller andet art ved at flytte frem og tilbage over Øresund.

Denne barriere handler således ikke om konkrete love og regler, men om risikoen for hvad fremtidig regulering kan betyde for en selv, hvis man efter en årrække ønsker at vende tilbage. Det er derfor heller ikke lige til, at pege på en løsning, der kan løfte denne barriere, bl.a. fordi løfter fra politikerne ikke synes at have den store troværdighed i befolkningen, og dermed ikke er tilstrækkeligt til at eliminere en sådan usikkerhed.

Et afgørende element må dog være, at Øresundsintegrationen bliver gjort tydelig, og bliver taget så tilpas alvorligt, at man kan være nogenlunde sikker på, at der vil være en politisk vilje til at løse de problemer, der uundgåeligt vil opstå hen ad vejen.

8. Arbejdsløse og vikarer

De oftest nævnte problemer på Øresunds-arbejdsmarkedet handler om personer med fast tilknytning til arbejdsmarkedet. Men i virkeligheden burde de forøgede muligheder i endnu højere grad komme de lidt svagere grupper, med en løsere tilknytning til arbejdsmarkedet, til gode. Dette gælder i særdeleshed de arbejdsløse, der ved at finde arbejde på tværs af sundet løser problemer såvel for sig selv som for begge samfund.

Der er derfor al mulig grund til at fremme jobsøgning på tværs af Øresund. Og det er direkte i modstrid med integrationsbestrebelseerne når det ikke er muligt at fastholde medlemskab af en A-kasse i bopælslandet ved kortvarig beskæftigelse på den anden side.

En forbedring af fleksibiliteten kræver endvidere, at muligheder for at deltage i jobtræning og arbejdsmarkedsuddannelser forbedres betydeligt.

Endvidere kan der peges på, at der er særlige vanskeligheder for arbejdsløse forbundet med at flytte bopæl over Øresund, selv om det f.eks. sker i forbindelse med en ægtefælles job.

Faktisk er der noget der tyder på. At udveksling af arbejdskraft på tværs af sundet er mere vanskeligt, jo mere midlertidig den er. Dette understreges af vikarbureauerne, der har store problemer med at sende personale over Øresund pga. reglerne i Dobbeltbeskatningsoverenskomsten. Disse betyder bl.a., at reglen om 183 dages arbejde pr. år før man skal betale skat i udlandet er fjernet, og der skal i stedet svares skat i udlandet fra første dag. Dette besværliggør udlejningsprocessen betydeligt, hvilket er dobbelt ærgeligt, da de korttidsansatte vikarer ofte fungerer som murbrækkere for personer med en anden faglig, uddannelsesmæssig eller kulturel baggrund, hvilket kan være til stor nytte i integrationsprocessen.

I lyset af ovenstående – og med tanke på de særlige problemer, der rammer personer som bliver langtidssyge (hvilket i øvrigt ikke behandles i denne rapport) – kan man spørge sig selv, om integrationen kun skal være for de stærkeste. Skal Øresundsregionen kun være en konstruktion for eliten i de to lande – den elite, der i forvejen kan klare sig i den internationale konkurrence – eller skal det være et bredere funderet – man fristes til at sige folkeligt – projekt, hvor alle involveres. Svaret giver sig selv, men kræver, at problemerne bliver taget alvorligt.

9. Infrastrukturen

Der er behov for en lang række infrastrukturinvesteringer i hele Øresundsregionen, og ØIHK har tidligere peget på de områder, hvor man ser det største behov (jf. boks 3). Dette investeringsbehov findes uanset om man ønsker Øresundsintegration eller ej, men er relevant i denne sammenhæng, da den

nedslidte og overbelastede infrastruktur i sig selv fungerer som en barriere. Den berører mange mennesker, den får dem at fravælge arbejde langt fra hjemmet, den forsinker al transport, med væsentlige omkostninger for erhvervslivet til følge og endelig skaber den usikkerhed om noget så banalt som hvor lang tid man skal bruge på at komme på arbejde. Der er derfor ikke tvivl om, at infrastrukturen hører med på top-listen over barrierer.

Desuden mangler de nye Øresundstog endnu at bevise, at de kan bidrage til en forbedring af situationen. Faktisk er det bemærkelsesværdigt, hvor man mennesker der faktisk benytter togene dagligt i betragtning af, hvor ustabil driften har været. Dette indikerer et meget udbredt ønske om, og vilje til integration, der må forventes at blive endnu stærkere med tiden.

På kort sigt handler det derfor om at skabe stabilitet i driften af Øresundstogene, hvilket tilsyneladende kræver en helt anderledes seriøs tilgang end de statslige monopol-mastodonter hidtil har demonstreret. På mellemlangt sigt handler det om integration af Øresundsforbindelsen i et forbedret regionalt trafiknetværk, og på længere sigt handler det om den interregionale trafikstruktur, der inkluderer faste forbindelser både ved Helsingør-Helsingborg og over Femer Bælt.

10. Godkendelser af produkter

Hvis det skal være muligt at udveksle varer og tjenesteydelser frit i regionen, så er det fundamentalt, at hvad der er tilladt på det ene marked også er tilladt på det andet. Dette indebærer f.eks., at de tekniske standarder er ensartede, eller subsidiært, at der findes en form for gensidig anerkendelse af standarder. Arbejde på dette område har været grundstenen i dannelsen af EU's indre marked, og omfatter som sådan begge dele af Øresundsregionen. Men som nævnt ovenfor i relation til bygge- og anlægssektoren, så er harmoniseringen langt fra på plads på alle områder. Og desuden kan man godt tillade sig at forvente en noget højere grad af samordning i Øresundsregionen end i EU som helhed. Det er derfor ikke tilfredsstillende, hvis man bare lader uoverensstemmelserne ligge indtil EU-harmoniseringen engang med tiden kommer på plads.

Et relateret område findes i forbindelse med den stigende brug af forskellige frivillige mærkningsordninger. Disse ordninger, der kan være af mere eller mindre statslig karakter (jf. f.eks. Ø-mærket i Danmark med KRAV-mærket i Sverige), er ofte nationale i karakter, og tager kun i ringe omfang hensyn til udveksling over grænserne. Dette er uheldigt både for producenter og for forbrugere, der kommer til at betale mere for varerne, dels pga. et segmenteret marked, og dels i de tilfælde, hvor varerne skal igennem to separate certificeringsordninger.

Økologimærkerne er et oplagt eksempel på forskellighederne, mens der på miljømærkeområdet er større overensstemmelse (med både et nordisk mærke og et EU-mærke). Til gengæld synes der at være et utal af nye etiske mærknings- og certificeringsordninger undervejs med et miljømæssigt, arbejdsmiljømæssigt eller på anden måde ideelt sigte. Disse kan være vanskelige at forholde sig til på

nationalt niveau, og problemet accentueres når vi ser på tværregional udveksling. Set i et Øresundsperspektiv vil det derfor være en stor fordel, såfremt initiativerne koordineres på tværs af sundet, og der bliver satset på de samme mærker og de samme bagvedliggende parametre, således at ordningerne og varerne profileres på begge sider, hvorved markedet bliver større.

11. Barselsorlov og pasningsmuligheder

Et ofte fremhævet problem, der er en afgørende faktor for mange familier beslutning om bopæl, er spørgsmålet om børnepasning. Som bekendt er barselsorloven betydeligt længere i Sverige end i Danmark, og pasningsmulighederne er i princippet indrettet efter dette. Det betyder, at der kun i særtilfælde er institutionspladser til børn mellem 6 og 12 måneder i Sverige. Det kan bemærkes, at noget tilsvarende gør sig gældende i flere danske kommuner, heriblandt Københavns Kommune, hvor brugen af forældreorlov nærmest har været obligatorisk pga. de begrænsede pasningsmuligheder.

Muligheden for forældreorlov er imidlertid ikke til stede, hvis man er bosat i Sverige. Der vil derfor være et stærkt incitament til at finde arbejde i Sverige (for mindst den ene forældre), hvis man påtænker at få børn, og er bosat i Sverige.

Ofte ønsker forældrene at få deres barn passet i nærheden af arbejdspladsen i stedet for i hjemkommunen. Da der findes en udvekslingsordning mellem Københavns og Malmö kommune er der visse muligheder for dette, men for alle andre kommuner er det (principielt) ikke muligt. Dette kan være et vigtigt problem for familier, der er afhængige af at pendle med Øresundstogene, eller som ganske enkelt ikke ønsker, at deres børn skal tilbringe 9 – 10 timer i institution hver dag. Problemet er dog i nogen grad det samme for alle der pendler over længere distancer.

I relation til Øresundsregionen vil en løsning handle om at sikre et velfungerende og fleksibelt arbejdsmarked. Et sådant arbejdsmarked indebærer, at den findes valgmuligheder, der kan tilpasses til den enkeltes behov. Derfor er pasningsmulighederne centrale.

Det kan i øvrigt bemærkes, at der synes at være en reform af barsels- og orlovsområdet på vej i Danmark. Fra ØIHKs side har vi ikke på forhånd nogen mening om reformen, men vi finder, at forslagene (ligesom al anden lovgivning) bør granskes grundigt for deres potentielle effekter på Øresundsintegrationen, inden man tager endeligt stilling.

12. Skattefælden ved hjemmearbejde

Her kommer vi til et problem, der ser ud til at have fundet sin løsning efter deadline på denne rapport. Vi har valgt at lade det stå på top-listen som en væsentlig barriere, bl.a. fordi den skitserede løsning endnu ikke er blevet afprøvet i praksis. Det er derfor lige tidligt nok at konstatere, at problemet er løst.

Det moderne arbejdsmarked fordrer en høj grad af fleksibilitet, f.eks. mht. omstillingsparathed og mobilitet både for virksomheden og for den enkelte medarbejder. Desuden har moderne teknologi, herunder særligt informations- og kommunikationsteknologien gjort begreber som distancearbejde til en del af mange menneskers hverdag. Men så enkelt har det ikke været, hvis man har valgt at bo i Sverige og arbejde i Danmark.

Samspelet mellem de sociale sikringsordninger (der er funderet i et EU-direktiv helt tilbage fra 1950'erne) og den Nordiske Dobbeltbeskatningsoverenskomst betyder nemlig, at en pendler fra Sverige, der regelmæssigt arbejder i hjemlandet, bliver indkomstbeskattet i Danmark, men skal betale socialforsikring i Sverige. Dermed når man let en skatteprocent i nærheden af 80 %.

Dette er selvfølgelig fuldstændig uacceptabelt, og blokerer totalt for udnyttelsen af fleksibilitet i arbejdstilrettelæggelsen, både for virksomhederne og for den enkelte arbejdstager.

Samtidig kan man også forestille sig den modsatte situation, hvor en dansk bosat pendler slipper billigt i samlet skat ved at arbejde hjemme et par dage hver måned, da arbejdsgiveren kan nøjes med det danske arbejdsmarkedsbidrag. Denne situation lægger op til spekulation og direkte snyd og vil derfor på længere sigt formodentlig ikke være acceptabel for skattemyndighederne.

Det kan i øvrigt bemærkes, at tilsvarende problemer kan gøre sig gældende, også når der ikke er tale om hjemmearbejde, men hvor arbejdstageren har faste arbejdssteder både i Danmark og Sverige. Dette vil ofte være tilfældet for nøglemedarbejdere i perioder, hvor en virksomhed er ved at etablere sig på den anden side af Øresund, og kan dermed virke som en alvorlig bremse på integrationen.

De to lande har været opmærksomme på problemerne, og myndighederne har fundet frem til, at der kan findes en løsning indenfor de gældende regler. Denne indebærer, at arbejdsgiveren og lønmodtageren i fællesskab skal indgive en ansøgning til Riksförsäkringsverket i Sverige eller Den Sociale Sikringsstyrelse i Danmark om fritagelse fra den sociale sikring i bopælslandet. Disse myndigheder er primo december 2001 blevet enige om, at en sådan ansøgning skal efterkommes, hvis det drejer sig om hjemmearbejde eller borgerligt ombud, og at dette i en 3 måneders periode højst må udgøre halvdelen af den samlede arbejdstid.

Dette har tegningen til at blive en praktisk anvendelig løsning på et ellers alvorligt problem. Samtidig viser det, at hvis der er en vilje til at løse problemerne, så kan det faktisk lade sig gøre. Og i dette tilfælde kunne det lade sig gøre på embedsmandsniveau, men dog kun efter en tydeligt pres både ovenfra i systemerne og nedenfra fra borgere og virksomheder.

Ikke alle problemer lader sig dog løse helt så enkelt, og det kan derfor som et alternativ være nødvendigt at lave særordninger for Øresundspendlere på nogen områder. Dette har dog den ulempe, at da man dermed lægger et tredje regelsæt oveni de to eksisterende nationale, risikerer man at åbne for nye samspils- og koordinationsproblemer. Modellen kan modsat indebære en større grad af stabilitet og forudsigelighed, da regelsættet vil være mere fritstående fra de nationale regler.

Konklusion

Det må være tydeligt for enhver, at en fuldt integreret Øresundsregion ikke vil kunne udvikles med de nuværende rammebetingelser. Dertil er der fortsat for mange og for væsentlige hindringer. Men på baggrund af den store interesse fra virksomheder og enkeltpersoner, er det mange steder lykkedes at finde metoder til at komme uden om forhindringerne. Dette koster imidlertid både tid og penge, og forhindrer dermed realisering af en stor del af den potentielle gevinst ved integrationen i regionen.

I denne rapport har Øresund Industri & Handelskammare udpeget 12 af de vigtigste barrierer for den videre integration. For størstedelen af disse har vi også peget på en løsningsmodel, der kan mindske eller helt fjerne de enkelte barrierer. Vi mener, at vi dermed har leveret et praktisk anvendeligt bidrag til politikere og embedsmænd på begge sider af Øresund. Det er nu op til dem, at sørge for, at visionen om en integreret Øresundsregionen ikke falder til jorden på grund af bureaukrati og manglende fleksibilitet.

Dette er ikke noget nyt. De fleste af de nævnte barrierer var kendte allerede før broen åbnede i sommeren 2000. Det nye ligger i, at denne rapport peger på de områder, hvor der er et akut behov for en indsats.

Behov for nytænding

Broens åbning markerede en kick-start af integrationsprocessen på det folkelige plan, men dette blev ikke matchet af en tilsvarende indsats på det regelorienterede og administrative område. Det er derfor et stort behov for en tilsvarende kick-start eller nytænding af det politiske arbejde med løsning af barriere-problemerne.

Dette gøres ikke alene ved at nedsætte et nyt tværnationalt eller tværministerielt udvalg, som kan kopiere det gamle udvalg, der mere eller mindre er endt som en syltekrukke. Et nyt udvalg kan være en god løsning, men så skal det have en helt anden type mandat.

Øresundserklæringen

I Øresundserklæringen, der ledsager denne rapport, peger Øresund Industri & Handelskammare netop på, hvordan man sikrer et mere effektivt arbejde med løsning af barriere-problemerne. For det første er det vigtigt, at der er et en klar politisk opbakning fra allerøverste sted, dvs. direkte fra de to statsministre, og at ansvaret for arbejdet i sidste ende ligger samme sted. Dernæst skal der være tale om et klart mandat – man skal finde og præsentere løsningsmodeller, der umiddelbart kan implementeres, om nødvendigt gennem lovændringer i begge lande. Og endelig skal arbejdet færdiggøres inden for en klart defineret og overskuelig tidsramme.

Vi finder, at man i den forbindelse med fordel kan lade sig inspirere af EU's Fælles Akt, der dannede grundlag for skabelsen af det Indre Marked gennem fjernelse af bl.a. handelshindringer.

Screening af lovforslag

Det andet led i arbejdet med Øresundsintegration må handle om at forhindre nye barrierer, f.eks. forårsaget af nye love og regler. Vi foreslår derfor, at alle nye lovforslag skal vurderes for konsekvenserne på Øresundsregionen og andre grænseregioner. Disse regioner oplever andre problemer og andre udfordringer end de øvrige dele af landene, og man kan derfor ikke blot antage, at effekterne vil være de samme overalt.

Udtrykt på en anden måde kan man sige, at vi kan ikke forhindre lovgiverne i at lave regler, der er til skade for integrationsprocessen, men vi vil gøre det umuligt for dem at overse sådanne negative konsekvenser.

Flytning er ikke det samme som immigration

I forbindelse med arbejdet med denne rapport, er vi igen og igen stødt på ét fundamentalt problem, som ikke er reflekteret i de nuværende love og regler. Der bliver ikke taget højde for, at hvis vi skal tale om Øresundsregionen som én region, så nytter det ikke noget, at flytning fra den ene til den anden side af sundet er sidestillet med immigration.

I en integreret region må man forvente, at mange mennesker vil tilbringe perioder af deres liv på begge sider af Øresund, og have en solid tilknytning til begge lande. Der er ikke tale om, at sådanne personer emigrerer flere gange i løbet af deres liv, men tværtimod, at de udnytter de mangeartede muligheder som regionen har at byde på. Dette kræver bl.a. at social- og arbejdsmarkedssystemerne skal være gearret til, at man kan vandre frem og tilbage mellem de to landes systemer uden at stilles ringere i forhold til andre.

Gør en forskel

Endelig – og måske allervigtigst – handler arbejdet med Øresundsintegration om at erkende, at løsningerne ikke kommer af sig selv. Der er behov for en indsats – og samtidig er problemerne ikke mere komplicerede end at en aktiv indsats faktisk kan betyde en stor forskel for mange menneskers liv og dagligdag.