

Citater til modul 5

Citater fra Mogens Therkelsen, forhenværende adm. direktør for et stort transportfirma

Interviewer: Danmarks indtræden i Schengen i 2001 må have gjort jeres virksomhed noget mere smidig eller medført, at der var nogle arbejds gange, I slap for?

Jeg vil egentlig gerne gå tilbage til 1972, da vi trådte ind i EF. Det var jo en wake-up-årgang for danske transportører såvel som vores kunder, fordi vi jo pludselig var en del af et kæmpe marked. Vi startede med 14 eller 15 EF-lande, eller i den større orden, og der begyndte der jo en liberalisering. Før den tid skulle vi have kørselstilladelser, vi kunne ikke bare køre frit hen over grænsen, så Trafikudvalget og det, der i dag hedder Færdselsstyrelsen, sad og fordelte tilladelser. Og det var jo et gyldenrammet papir indtil 1972, for der var slet ikke de mange tilladelser, der var brug for, og det gjorde jo, at når en vare var en mangelvare, så gik priserne op. Så jeg kan godt stå ved, at vi indtil 1972 bare tjente penge, rigtige penge, på at køre internationalt, fordi tilladelseerne havde den begrænsning og dem, der havde tilladelser - og dem var vi gudskelov en del af, det havde min far sørget for - de tjente virkelig godt. Så op til 1972 var det sådan meget lukrativt at være international transportør. Så kom EF jo så i 1972, og så begyndte man jo langsomt at liberalisere tingene. Det blev lettere at få tilladelse, så der kom flere transportører på markedet.

Vi fik et større marked at agere på, men vi fik også flere konkurrenter - franskmænd, hollændere, belgiere, tyskere, englændere. Så i årene efter 1972 blev der skillet kraftigt ud i antallet af virksomheder, hvor der blev lavet international transport, fordi de simpelthen ikke var konkurrencedygtige, fordi tarifsystemet faldt væk. Så det åbnede prismarkedet.

Interviewer: Og sker der så nogle yderligere liberaliseringer med det frie marked op igennem 80'erne og 90'erne, eller synes du, det var 1972, der var den største forandring?

Nej, det var jo en løbende proces. Det var jo ikke kun inden for kørsel og kørselstilladelser, der skete liberaliseringer. Det var også inden for tolderhverv. Grænsepassage blev lempet meget i forhold til dokumenter og kontroller, f.eks. dyrlægekontrol, plantekontrol og alt sådan noget. Det blev gradvis igennem 70'erne og 80'erne også lempet her. Vi var et af de første toldsteder i Europa her i Padborg. Min far var med til sammen med dansk og tysk toldvæsen at bygge det fælles dansk-tyske toldrum, som ligger på dansk grund. Det var helt uhørt, at man fik det tyske toldvæsen og kontrolinstans til at sidde på dansk grund. Det var i sig selv en kæmpe opgave og problem at få installeret, dengang arbejdede man jo med Telex, skrivemaskiner og alt sådan noget, og man skulle også have det tyske telefonsystem flyttet over på dansk grund. Så her, det dansk-tyske toldområde, som vi kalder det, det var det mest moderne i Europa i 70'erne, og hvor alle instanser - både dansk og tysk toldvæsen, politi, plantekontrol, dyrlægekontrol, alt, hvad der skulle til - var samlet. De sad i godt nok i to bygninger, men du kunne gå fra den ene bygning til den anden. Det gjorde, at ekspeditionstiden her i Padborg var den mest optimale i hele Europa. Jeg tror, at de i gennemsnit havde en ekspeditionstid på under 5 minutter. Ved andre grænseovergange kunne du stå i timevis. I Østrig, Italien, Schweiz og Frankrig kunne der gå 3-4-5 timer for en ekspedition.

EU-udvidelsen i 2004

Jeg har ikke altid været tilhænger af den udvidelseshastighed, vi har haft i EU, altså fra at vi var 15 lande til at vi kørte op til de 28 lande, der på et tidspunkt var med. Altså der er jo visse lande, som har skabt politiske problemer. Lad os tage et land som Polen. Da de kom med ind i EU, var det jo lidt af en - jeg vil ikke sige krigserklæring - men det var en udfordring, fordi der jo pludselig kom et land med, der lå på et helt andet stadie, f.eks. i forhold til sådan noget som løn og arbejdsforhold. Det synes jeg, har været negativt - jeg bebrejder i hvert fald EU for, at de ikke sørgede for, at der var en overgang, hvor tingene var lovmæssigt præciseret i stedet for bare at give et frit marked. Det, at Polen, og senere også andre lande, der havde samme udgangspunkt, kom med, gjorde jo, at der blev nogle forhold, som konkurrerede. Pludselig kunne vi jo få billig arbejdskraft ved at hente polakker og deslignende herop, og det gav jo en masse problematik, f.eks. med fagbevægelserne ift. udenlandsk arbejdskraft og ulige lønforhold, arbejdsforhold, sociale forhold og så videre. Der synes jeg, at man i EU lavede en fejl ved at man ikke lavede nogle overgangsordninger, der var mere regelsatte, så man undgik alle de der politiske udfordringer, som gav en masse røre og dårlig sympati mellem arbejdsgivere og arbejdstagere, og også til dels landene imellem, fordi der var stor ulighed i sociale forhold, lønforhold, arbejdstidsforhold og så videre. Det burde man have reguleret på en anden måde. Og det har jo også ført til, at mange virksomheder flyttede ud til lande, hvor det var billigt. Altså Dansk Industris mange medlemsvirksomheder og flere af vores kunder byggede jo fabrikker dernede, fordi det jo var billigere at producere. Og pludselig manglede vi jo det gods i Danmark, så vi skulle med, og så oprettede vi et firma i Polen og i Tyskland, fordi Tyskland stadigvæk var billigere. Så hele det der politiske aspekt burde efter min mening have været mere kontrolleret af EU og ikke individuelt af landene, som også blev uvenner på visse områder. Også virksomhederne blev udsat for nogle urimelige konkurrenceforhold, da man skulle til at etablere sig i udlandet. Det kostede danske arbejdspladser. Ellers har jeg hele vejen igennem været positiv over for EU og er det stadigvæk. Men der er da nogle områder, hvor jeg synes, at man har handlet forkert, fordi det ikke umiddelbart var til fordel. Men set i bakspejlet kan man sige nu, at det jo er fantastisk, hvor hurtigt lande som Polen er kommet op på en højere levestandard. Og i dag der er det jo sådan, at du ikke kan få polsk arbejdskraft - forstå mig ret, når jeg siger det - til billige overenskomster. Det kan du ikke. De er på fuld højde andre lande i forhold til lønniveau og socialt niveau.

Interviewer: Det er meget interessant, at du fortæller, at EU-udvidelsen nærmest rystede markedet mere, end da vi trådte ind i EU i 1972. Du fortalte om, at konkurrencen blev skærpet, men at det alligevel var nogle genkendelige vilkår. Der var større rystelser med EU-udvidelsen?

Ja, da man åbnede sluserne, som jeg kalder det, gjorde man efter min mening mere skade end gavn i hele det spil. Det, man gerne ville have, var et forenet Europa, som var politisk, økonomisk og produktionsmæssigt stærkt. Men man lavede altså, efter min mening, nogle uligheder, som var mere til skade end gavn. Det er ved at blive rettet op på nu, men det har kostet meget gennem de sidste 20 år.

Interviewer: Det, jeg hører dig sige, er, at man også blev presset lidt ud i det der med f.eks. at oprette noget i Polen og at tage noget billigere arbejdskraft for at kunne overleve som virksomhed?

Ja. Det blev jo et konkurrenceelement at producere til de omkostninger, som nogle af de nye lande, der kom ind i EU, kunne. De lå jo også på et andet lønniveau og socialt niveau.

Grænsekontrol

Interviewer: Hvad var din første reaktion, da du hørte, at der skulle indføres grænsekontrol i 2016?

Igen synes jeg, at det er et element, som burde være aftalt med EU, i stedet for at man som Danmark går enegang. EU har jo også påtalt det mange gange. Og der er jo heller ingen andre EU-lande, der har indført grænsekontrol i det årelange mål, som Danmark har. Jeg synes, at EU skulle have gået hårdere til Danmark og sagt: det er ikke varernes og arbejdskraftens frie bevægelighed, som er et grundelement i EU, når man laver kontroller. Fordi så er der ikke fri bevægelighed. Og det har man jo skrevet under på i en traktat, at Danmark vil være med til. Men der er jo gået så mange år, man kører frem og tilbage i det, og der sker ingenting andet, end at kontrollen er der. Selvfølgelig skal vi have kontrol i Danmark, men som vi har påtalt hernede i vores region, ville en væsentligt øget kontrol i baglandet have større effekt. Den indrejsekontrol, man fører i dag, og har ført nu i mange år, er generende for den mobile arbejdskraft. Vi har hver dag 12.000-14.000 medarbejdere, der kommer fra Slesvig-Holsten og arbejder i Sønderjylland. For dem er det utroligt generende, for de ved ikke, om de skal køre hjemmefra en halv time før eller en time før, og hvor meget grænsekontrol, der er. Det er også meget generende for godstrafikken. Vores chauffører kører på timer i henhold til EU-lovgivningen, og de må køre så og så mange timer, og så skal de holde pause. Der er oftest næsten 5 minutters-intervaller på, hvornår en chauffør kan forventes at være i Padborg. Men skal han holde en time ved motorvejen, så er det ødelagt, og hans kørehviletid ødelagt, og han kommer ikke frem med varen. Det er jo tydeligt bevist, at effektiv kontrol i baglandet er væsentligt bedre. Når der kører personer ind over landegrænsen til Danmark, som har til hensigt at lave uregelmæssigheder, det kan være tyverier og andre ting, kan man ikke se det på dem. De kører bare ind. Hvis man vil lave kontrol for ulovligheder og tyverier, så skal man gøre det på vej ud af Danmark. Det har jeg proklameret både på Christiansborg og andre gode steder og sagt, at det ville være effektivt, hvis man tog alle varevogne konsekvent. Så ville det nok stoppe med tiden, og Danmark vil blive berygtet for effektiv udrejsekontrol. I dag er det jo sådan, at de fleste danske tyvekoster bliver fanget af tysk politi lige syd for grænsen og ikke af dansk politi. Jeg ved så godt, at man nu er begyndt at blive meget mere åbne og sige, at man har fanget en hel del, der kører ind i landet med narkotika. Og det er jo også fint, men dem kan man også finde i baglandet. Ved at føre kontrol i baglandet, vil man også kunne finde de personer, som er hælere og har aftaler med uhæderlige personer. Så grænsekontrollen er bestemt ikke noget, vi er tilhængere af eller synes, den har det formål, som tankerne er. En effektiv baglandskontrol ville være bedre.

