

En artikel fra [KRITISK DEBAT](#)

En frygtindgydende historie: Bulgarien modsætter sig langt om længe EU

Skrevet af: **Jana Tsoneva** | Offentliggjort: 16. december 2018

Oversat af Niels Frølich fra "A Freight-ening Tale: Bulgaria Finally Stands up to EU" fra webtidsskriftet LeftEast, 26. oktober 2018.

Det følgende er et overblik over en ny episode i den ubarmhjertige kamp mod de sociale rettigheder i Bulgarien. Jeg vil fokusere på den kuldsejlede reform af lastbilchaufførernes arbejdsforhold, da den er et sjældent eksempel på en tydelig internationalisering af det voldsomme udbytningsforhold mellem arbejdsgivere og arbejdstagere, der er fremherskende i Bulgarien indenfor den internationale godstransportsektor.

Under en rejse i Østeuropa i 2017 henledte den franske præsident Emmanuel Macron opmærksomheden på de åbenlyse virkninger af markedsintegrationen af lande, der er så fjernt fra hinanden og forskellige med hensyn til økonomisk udvikling som Bulgarien og de vesteuropæiske lande. Macron anførte, at billig arbejdskraft fra Østeuropa, udøver et nedadgående pres på sit vesteuropæiske modstykke og at østeuropæiske arbejdere, der udstationeres i Frankrig, burde modtage samme aflønning som lokal arbejdskraft, så længe deres ophold varede.

Østeuropas hovedfordel har været og er til stadighed dets tilsyneladende endeløse reservoir af billig arbejdskraft målt med vesteuropæiske standarder. Vestlige firmaer er i sær bekymret over de foreslåede lettelser i begrænsningerne for cabotage-kørsel: Muligheden for at et køretøj, der er registreret i en medlemsstat, kan transportere gods i en anden medlemsstat, mens det er på en international tur. Vestlige arbejdere har også grund til at frygte konkurrence fra østlige kolleger. I en kommentar til forslaget sammenlignede en repræsentant for den franske fagforening CGT arbejdere fra Bulgarien, Polen og Ungarn med slaver.

Som en opfølgning på Macrons lov fremsatte Europa-kommissionen et forslag, der skulle gøre arbejdsforholdene i Europa ens, den såkaldte mobilitetspakke. Den sigter på at regulere lastbilchaufførernes aflønning, hvile- og køretider og ajourfører de europæiske godstransportørers rettigheder, hvad angår retten til at arbejde i andre medlemsstater end den, hvor de hører hjemme. Ifølge de afsnit af forslaget, der omhandler arbejdsforhold, må chauffører ikke være væk hjemmefra i mere end tre uger og arbejdsgiverne skal afholde hjemrejseomkostningerne, hvis lastvognschaufføren beslutter at tage hjem. Hviletiden skulle også reguleres med længere pauser (op til 45 timer pr. uge) under ordentlige forhold (dvs. på hotel) betalt af arbejdsgiverne. Som det er nu, er det almindeligt at chaufførerne sover i bilens kabine og det var meningen, at reformen skulle sætte en stopper for denne uhygiejniske praksis, der truer vejsikkerheden undtagen på specielle parkeringspladser udstyret med madlavnings- og hygiejniske faciliteter, hvor chaufføren derfor kunne få lov til at sove i kabinen.

Under diskussionerne og afstemningerne i juni i Europa-parlamentets transportkommission stod adskillige bulgarske parlamentsmedlemmer i spidsen for en alliance af lande - alle østeuropæiske - i en heroisk offensiv, der nedstemte de foreslåede reformer. I juli prøvede parlamentet igen at stemme dem igennem, men det blev til en ny runde af uløselige kontroverser og pakken blev sendt tilbage til transportkommissionen til fornyede overvejelser. Realiteten er, at de er henlagt i hvert fald indtil næste Europa-valg.

De bulgarske medlemmer af Europa-parlamentet, der stod i spidsen for den utrættelige modstand mod mobilitetspakken, er medlemmer af den konservative gruppe i parlamentet, Det europæiske Folkeparti (EPP), men omfatter også Angel Dzhabazki - en fremtrædende politiker på den yderste højrefløj og medlem af gruppen af europæiske konservative og reformatorer - der i Bulgarien har en fortid med opviglende, racistiske udtalelser. Alle bulgarske parlamentsmedlemmer på nær en var enige i nødvendigheden af at beskytte Østeuropas vigtigste økonomiske fordel i forhold til de vesteuropæiske medlemsstater og nedstemte forslagene. Andrei Novakov, parlamentsmedlem fra EPP, brugte farverig, militant retorik og var skamløst hoverende over "Macron-pakkens fuldstændige og betingelsesløse kapitulation og den bulgarske holdnings fuldstændige sejr." Og da skjult diplomati og underhåndshandlinger i parlamentet til at begynde med syntes at have slået fejl, gik Dzhabazki over til pres på gadeplan ved at indkalde til en chaufførprotest i Bruxelles. (De havde allerede gennemført en masseprotest i Bulgarien, der faldt sammen med Macrons besøg der.) Dzhabazki forsvarede også lidenskabeligt princippet om europæisk bevægelsesfrihed og advarede mod, at det ville blive undermineret af forslaget om, at chauffører skulle kunne rejse hjem hver tredje uge.

Det bulgarske Socialistparti (BSP) og dets medlemmer af Europa-parlamentet stillede sig også til rådighed som kapitalens talerør, selvom de ikke anvendte den samme militære sprogbrug. BSPs leder Kornelia Ninova udsendte en protest formet i stærke vendinger mod pakken og lovede at skaffe støtte til den bulgarske godstransportsektor fra andre socialistiske partier i Europa. (Det eneste bulgarske parlamentsmedlem, der stemte for mobilitetspakken, var Georgi Pirinski fra BSP. Hans holdning gjorde Sammenslutningen af Internationale Speditionsvirksomheder vred og den udsendte et kommunique, hvor Pirinski blev kaldt 'fædrelandsforræder' og forlangte en forklaring fra det afvigende parlamentsmedlem.)

I mellemtiden stemte det bulgarske parlament enstemmigt for en udtalelse, der fordømte mobilitetspakken. Den bulgarske regering bakkede også utvetydigt op om transportselskaberne. De for deres vedkommende truede med, at de, hvis de nye regler bliver sat i kraft, ville lave en folkeafstemning om at træde ud af EU og advarede mod faren fra "vesteuropæisk populisme". De to største fagforeninger, KNSB og Podkrepa, tilsluttede sig også modstanden mod mobilitetspakken. Fagforeningerne brugte det liberale sprog, der hører til menneskerettighederne og argumenterede for, at pakken er en slags "diskrimination". Alligevel prøvede de at balancere mellem forslagernes åbenlyse fordel for chaufførerne og virksomhedernes interesser ved at hævde, at det er korrekt at betale chaufførerne minimumslønnen i de lande, hvor de oftest arbejder.

Den såkaldte "bulgarske holdning", der forenede hele det politiske spektrum, virksomhedsejere som arbejdere, regering og opposition, og som bare er de bulgarske vognmænds holdning (på trods af et lidenskabeligt forsvar af chaufførernes interesser fra alle sider, især fra Dzhabazki) er en kraftig protest ikke blot mod den nye hviletidsordning, men hvad der er mere vigtigt mod forslaget om behandle chauffører, der arbejder i udlandet i over 72 timer, som udsendte, dvs. arbejdere der er underkastet værtslandets lovgivning, aflønning og regler. Det vigtigste var, at dette ville betyde, at man skulle betale disse chauffører lokale lønninger, når de arbejdede med cabotage-kørsel, i stedet for deres "konkurrencedygtige", østeuropæiske lønninger. I 2018 ligger disse på en grundløn i nærheden af 300 Euro om måneden foruden et tillæg på 1160 Euro om måneden, som chaufføren skal bruge til fortæring, logi og andre udgifter, når han er på langdistancekørsel i Europa. Fordi lønnen er så lav, behandler chaufførerne dette tillæg som en overførsel, der kan sendes hjem, og prøver at spare så meget som muligt på det, oftest ved at skære ned på udgifterne til logi og sove i kabinen.

Det er sjældent, at et land, der er så ubetydeligt i europæisk politik som Bulgarien, faktisk gør en forskel og det er meget uheldigt, at landet gjorde dette, når det drejede sig om at bekæmpe beskedne forbedringer i arbejdsforhold og et beskedent forsøg på at sætte sig ud over det skandaløse gab mellem øst og vest når det gælder samme løn for samme arbejde. Den lære, der kan drages af dette, er at højrefløj og det yderste højre kun forsvare kapitalens mobilitet, alt imens man ikke tøver med at forlade dette princip, når det gælder mennesker, der flygter fra lande, der er sønderrevet af krig.

De chauffører, der protesterede mod mobilitetspakken i Bulgarien, bar et banner, hvorpå der stod "Macron, split ikke Europa!" Tårevædede bønner om at undgå at gøre EU til et "Europa i to hastigheder" ledsagede debatterne. Disse udtalelser overså den kendsgerning, at EU altid har kørt i to hastigheder: Østarbejdernes "konkurrencedygtige lønninger" er vidne om dette.

Det er let at håne chaufførerne for at protestere mod deres egne bedste interesser og forsvare deres egen undertvingelse, men i fraværet af stærke fagforeninger samles individualiserede arbejdere ved at afstemme deres interesser med deres arbejdsgiveres i håb om, at de i det mindste kan beholde deres arbejde. At udsætte dem for moraliseren skjuler den kendsgerning, at den eneste måde, lande som Bulgarien opretholder international konkurrenceevne på, er ved at udøve et nedadgående pres på lønningerne. Arbejdere, der ellers er fuldt vidende om arbejdsforholdene i Vesten, er tvunget til både at acceptere ulighederne og deres egen position som andenrangsborgere indenfor Europas grænser.

Under den nuværende europæiske konjunktur nyder kapitalen godt af næsten uhindret mobilitet drevet frem af opmuntringer, der strækker sig fra skattefradrag til støtteordninger. Det mindste forsøg på at gennemtvinge højere standarder og lønninger fremprovokerer voldsom modstand og ligefrem opfordringer til at forlade EU. I modsætning til dette får arbejderne ofte lov til - eller rettere er tvunget til - at flytte sig, hvis de er parat til acceptere ydmygende lønninger og beskæring af sociale rettigheder.