

Tidigare publicerad (i något annan version) i *Flamman* (Stockholm) 25 jan. och 1 feb. 2007

Strejkresultat i Bryssel **För belgare är begreppet "vild strejk" obegripligt**

Efter sju veckors strejk återupptog de anställda på Volkswagen i Bryssel-Vorst arbetet den 8 januari. Drygt 55% av arbetarna röstade för återgång, bland tjänstemännen var ja-rösterna 78%. Uppgörelsen innebär att av fabriken 5100 anställda får 2900 avsked.

Avskedsvederlagen ska vara de dyraste som utbetalats i Belgien. Och i jämförelse med nedläggningen av bilfabriken Renault i Vilvoorde 1997, då 3000 förlorade sina jobb, ligger de fem gånger högre. Då var den högsta compensationen för en arbetare 225 000 kr. På Volkswagen spänner det, beroende på slutlön och anställningsår, från lägst 225 000 till högst 1,3 miljoner kronor. Men det ligger ändå en tredjedel under vad som utbetalats av Volkswagen vid avskedanden i Tyskland.

900 av de avskedade som är 50+ ges en förtidspension om 75-80 procent av nettolönen.

Företaget lovar att när produktionen mot 2009 åter ska höjas och arbetsstyrkan öka till 3000 ska avskedade ha förtur. Men en del av oenigheten bland arbetarna, som syns i röstsiffrorna, var att många ansåg att den garantin inte var bindande nog. Där låg för många om och men. Tyskarna hade fått bättre försäkringar och det var också därför som man krävde 90 000 kr till åt varje avskedad, något som dock inte gick igenom.

För talet om den dyraste uppgörelsen någonsin på 2,7 miljarder kr har inte imponerat. Volkswagen är ingen fattiglapp. 2005 inhöstade man en nettovinst på 10 miljarder kr. För 2006 kommer den att stiga till 39 miljarder. För 2008 räknar man med en vinst på 46 miljarder kronor.

Det var i början på 2006 som Volkswagen meddelade att man under en treårsperiod skulle skära ner företagets arbetsstyrka med 20 000 personer. Beslutet att fabriken i Bryssel-Vorst skulle drabbas kom i mitten av november 2007 och föranledde strejken som började den 17:de.

Eddy Geysen från den belgiska arbetsgivarorganisationen Agoria förklarade "Tvånget att rekonstruera är en följd av överkapaciteten inom bilindustrin. Man använder endast 78 procent av sin tekniska kapacitet. Vi kan således producera 22 procent fler fordon än vad marknaden efterfrågar".

Det är det som innebär att toppmoderna fabriker stängs eller skär ner. Och det är inte alla gånger som produktionen flyttas till låglöneländer. Renault i Vilvoorde flyttade inte sin produktion till Ryssland som sades utan till Frankrike och Spanien. Det är således inte lönekostnaderna som är orsaken till rationaliseringarna säger Karel Gacoms, fackföreningsmannen som blev känd under striden för att bevara Renault kvar i Vilvoorde. Man flyttar produktionen för att med mindre strid uppnå en allt större automatisering. Och vinsterna har fortsatt att stiga efter flytten till Frankrike och Spanien.

Veckobladet *L'Usine nouvelle* publicerade i november en undersökning över de bilfabriker som ska stängas. Det är GM i Portugal, Jaguar och Peugeot i Storbritannien. Och av de återstående tio som på sikt hotas av stängning var det två i Belgien, Volkswagen Bryssel-Vorst och Opel Antwerpen.

Hur Volkswagenarbetarna kunde uppnå sin relativt höga compensation hänger samman med strejkrätten i Belgien. Det är de anställda som har rätten att starta och avsluta en strejk. De får

strejka när de vill för allt som rör arbetet men inte är avtalat. Och avskedanden ryms inte i ett kollektivavtal. Det enda då fackföreningen kommer in är att när 2/3 delar är i strejk, då kan facket börja betala ut strejkersättning. Följaktligen; strejkar färre än 2/3 delar då kan de fortsätta att strejka men på egen bekostnad.

Begreppet "vild strejk" är för en belgare obegripligt. Det är en svensk företeelse som härrör av att strejkrätten i praktiken förts från arbetarna till deras fackliga företrädare. Och med åren allt högre upp till en allt trängre krets.

Det finns kvar ett missnöje och det riktar sig förutom mot företaget, mot staten och fackledningen

De tusentals arbetare som finns i underleverantörsföretagen och som även kommer att förlora sina arbeten, står helt ensamma. Många av småföretagen kommer inte att erbjuda någon kompensation. De kommer att avskeda p.g.a. arbetsbrist. Och staten kommer inte heller att erbjuda något.

Sen 2005 finns det en ny lag, den s.k. generationspakten, som säger att förtidspensionerade fram till 58 års ålder står till arbetsmarknadens förfogande. Och det innebär att de även kan tvingas ta ett lägre betald arbete.

Kritiken mot den fackliga ledningen har varit att den inte har haft någon beredskap. Varken ett perspektiv, som arbetarna på Renault Vilvoorde själva myntade "Renault open", att ingen skulle sparkas eller det i Frankrike förekomna kravet att företag som går med vinst inte ska kunna avskeda.

Vad som fått ett större stöd är kravet på kollektivavtal som omfattar hela koncernen.

P.S. Volkswagen i Bryssel åter i strejk. Arbetare och tjänstemän på Volkswagen Bryssel-Vorst gick i strejk på nytt i onsdags den 24 januari [2008]. Det är drygt två veckor efter att de, efter en omröstning, återgått i arbete. De hade då strejkat i sju veckor, sen företaget meddelat att över hälften skulle avskedas.

Fabrikens produktion av Golf flyttas till Tyskland. Med början av 2009 ska den nya Audi A1 modellen byggas istället. Men de anställda säger att de jobbgarantier som ges är mycket lösare än motsvarande i Tyskland. Man kräver skriftliga besked.

Och de 900 som får förtidspension måste under det första halvåret stå till arbetsmarknadens förfogande. Enligt den s.k. generationspakt-lagen riskerar de i värsta fall en drastisk inkomst-sänkning, om de inte är aktivt arbetssökande. De begär också ett avgångsvederlag. (se förra veckans *Flamman*.)

Statsminister Guy Verhofstad kallar strejken "oansvarig". Volkswagenledningen säger att "med strejken hotas fabriken av ett nedläggningsscenario." Fackledningen begär tålamod och tid att slutföra detaljerna i uppgörelsen.

Men de 2200 anställda och de 2900 avskedade har redan ett hot framför sig. Brysselregionen har en arbetslöshet på 20 procent. För ungdomar under 26 år är den 35 procent. Och 20 till 25 procent av brysselborna är fattiga.

Efter en skriftlig försäkran från Volkswagen att Audi A1 ska byggas i Bryssel-Vorst beslöts i lördags att avsluta strejken. Arbetet återupptogs på måndagen. Villkoren för de förtidspensionerade förblir oförändrade.

Per-Erik Wentus