

Ulmende protest på de russiske landeveiene

Putins uventede motstandere. I høst protesterte russiske lastebilsjåfører mot en ny skatt. Regjeringen var raskt ute og slukket brannen, men noen av lastebilsjåførene nekter å gi seg.

HÉLÈNE RICHARD

I Russland for Le Monde diplomatique.



Protestleiren i St. Petersburg huser lastebilsjåførene som nekter å kapitulere for den såkalte Platon-skatten. Protesten har slått sprekker i den tilsynelatende oppslutningen om den russiske regjeringen. FOTO: FARHAD SADYKOV / FLICKR.

Forstaden Khimki nordvest for Moskva, 7. mars. Et dusin lastebiler står parkert foran et kjøpesenter. «Prisøkning: lastebilskatten angår alle» og «De stjeler fra lastebilsjåførene, de ribber pensjonistene» står det på frontrutene. Jeg må klatre over en haug med paller for å komme til vogna hvor de streikende lastebilsjåførene har sitt hovedkvarter. Inne i vogna er det et stort bord, et varmeapparat hvor de griller noen pølser, en skriver og en vifte som plutselig får metallkroppen til å brumme. Folk slutter å snakke. Klokka er sju på kvelden, to politimenn i sivil kjeder seg noen meter unna. «Leiren» i Khimki, og en lignende i St. Petersburg, huser lastebilsjåførene som nekter å kapitulere. De er komethalen til en protestbevegelse som rystet en rekke russiske regioner i vinter. «Ikke siden 1998 har vi sett en arbeidskonflikt med så mange involverte og som har omfattet

så mange regioner,» står det på nettsidene til Centre for social and labour rights, som lager en halvårlig oversikt over arbeidskonflikter i Russland.

1,8 millioner vogntog sørger for veitransporten av varer i Russland, hvor det finnes nærmere to millioner lastebilsjåfører.¹ Til å begynne med sluttet en betydelig del av yrkessjåførene seg til protestene. Bare i den autonome republikken Dagestan i Nord-Kaukasus, hvor lastebilsjåførene forsyner Russland med varer fra Iran, Aserbajdsjan og Tyrkia, deltok 17 000 i kjørsakte-aksjoner og andre protestaksjoner i høst.² I de andre regionene var det over hundre demonstrasjoner fra november til februar. Men denne kvelden i Khimki er det bare ni streikende i leiren.

Protestene har slått sprekker i den tilsynelatende oppslutningen som den russiske regjeringen nyter på tross av en

kraftig økonomisk nedgang (-3,7 prosent i fjor), forårsaket av de vestlige sanksjonene etter annekteringen av Krim, samt oljeprisfallet i fjor.³ I fjor var nedgangen i realinntekt på fire prosent. Finnes det en grense for russernes evne til å stå imot nedgangstidene?

PUTINS VENNETJENESTE

Lastebilsjåførene er blant de første som har blitt rammet av krisen. De er svært avhengige av det private forbruket, som falt med 7,5 prosent i fjor. Lunta ble antent da regjeringen innførte en ny skatt, kalt Platon-skatten, som skal finansiere «utbedring av slitasjen kjøretøy over tolv tonn forårsaker på de føderale veiene». Lastebilsjåførene føler at de blir utsatt for en dobbel straff. De legendariske hullene i de offentlige veiene sliter på støtfangerne og skader nyrene – og de må betale for det. Skatten fører dessuten til at de blir

tett overvåket. De er nå tvunget til å installere en GPS-sender i førerhuset som skal beregne hvor langt de har kjørt, og legge ut ruten for hver leveranse på en nettside. Etter den første aksjonsdagen 11. november var det flere kjørsakteaksjoner, så truet en del av de streikende med å dra til Moskva og blokkere motorveien rundt byen. Dårlig koordinering og infiltrering fra politiet stoppet initiativet: I begynnelsen av desember ble de fleste lastebilene blokkert før de nådde hovedstaden.

«Varetransporten har falt med 10-15 prosent,» sier Valeri Vojtko, leder for organisasjonen Dalnobojsjik («Lastebilsjåføren») som representerer interessene til små og mellomstore veitransportbedrifter. «Men lav lønnsomhet i bransjen, som har falt 30 prosent, truer også bedriftene våre.» Platon-skatten kommer på toppen av andre kostnadsøkninger. De fleste



reservedelene blir importert, og prisene har steget som følge av en svak rubel – i februar nådde den et historisk bunnivå etter devalueringen i 1998, med 80 rubler for 1 dollar. På tross av lav oljepris har bensinprisen steget med ti prosent på to år, fordi myndighetene har forsøkt å finne nye skatteinnnganger for å kompensere fallet i oljeinntekter. I april økte bensinavgiften med 20 prosent.

En annen årsak til misnøye er at oppdraget med å drifte skatteordningen – alt fra GPS-boksene i førerhusene til patruljene som skal botelegge de gjenstridige – er gitt til RT Invest Transportni Sistemi. Selskapet er eid femti prosent av Igor Rotenberg, sønnen til oligarken Arkadij Rotenberg som har tette bånd til president Vladimir Putin. Ifølge lastebilsjåførene er «Rotenberg-skatten» en måte for Putin å belønne «sin venn» på, på deres bekostning. Men det er kanskje riktigere å snakke

om utveksling av tjenester. Rotenberg har gått med på å bygge broen mellom Krim og Russland via halvøya Kertsj, etter at en annen oligark, Gennadij Timosjenko, hoppet av, fordi det var en «for risikabel sak». Veien, som Rotenberg har akseptert å finansiere (til en estimert prislapp på 30 milliarder kroner), er livsviktig for Krim, som i dag er kvalt av Ukrainas blokade etter annekteringen.

70 PROSENT SVART OMSETNING

«Så å si alle de store og mellomstore transport- og logistikkelskapene er for 'Platon', fordi de håper den vil endre bransjen i deres favør. Arbeidsgiverorganisasjonene representerer deres interesser, og har derfor ikke villet nærme seg de protesterende sjåførene,» sier Boris Kravsjenko, leder for Russlands nest største fagforbund, KTR, med to millioner medlemmer.⁴ De streikende lastebilsjåførene er i all hovedsak

selvstendig næringsdrivende som eier mellom en og fem lastebiler. Til sammen utgjør de nesten 70 prosent av veitransportbedriftene. «I 2001 avskaffet regjeringen lisenssystemet. Avreguleringen åpnet markedet for mange ufaglærte sjåfører. Det virker kanskje overraskende, men den økonomiske liberaliseringen under dagens regjering er langt større enn i Tyskland og Frankrike. Og det er skadelig for bransjens utvikling,» sier Vojtko. Mer enn et skatteopprør, er dagens raseri uttrykk for et sinne hos en samfunnsgruppe som vil beholde sin uavhengighet og frykter at de vil forsvinne. «De vil kaste oss ut av markedet, og tvinge oss til å bli arbeidstakere hos de store selskapene,» sier Andrej Bajutin, som eier to lastebiler og er koordinator for leiren i Khimki.

1500 kilometer unna, i Tsjeljabinsk sørøst i Ural, henger et titalls av disse yrkessjåførene på en *stojnka*, et sted hvor

de parkerer kjøretøyene og foretar noen småreparasjoner mellom oppdragene. For tiden er det stillstand. Snøen mellom lastebilene vil først smelte i april, men under dem er det bar mark. «Lastebilene kjører ikke ut lenger. De sier krisen er over, men den har bare så vidt begynt for oss,» sier Anatolij Stakhejev, som eier en dumper og sier han er nedsunket i gjeld. Blant sine kraftige kolleger framstår Anton Krylov som nokså skrøpelig. «Han er nettopp operert. Livet på veien har kostet ham halve magen,» sier Aleksander Tatarintsev, som eier stojnka-en og en liten transportbedrift. «Korte leveringsfrister har gjort at mange sjåfører har fått for vane å knaske posenudler og drikke varmt vann for at de skal svulme direkte i magen,» forteller Nikolaj Matvejev som leder en transporterforening i nabobyen Miass.

Tsjeljabinsk ved foten av Uralfjellene er inngangsporten til Øst-Sibir. .../



St. Petersburg. De streikende lastebilsjåførene er i all hovedsak selvstendig næringsdrivende som eier mellom en og fem lastebiler. Til sammen utgjør de nesten 70 prosent av veitransportbedriftene. FOTO: FARHAD SADYKOV / FLICKR.

«... Lastebilsjåførene som drister seg mot Russlands fjerne Østen blir kalt *zimniki*, «vinterfolk». Her kjører de i konvoier for å hjelpe hverandre i tilfelle problemer. «I Sakha kjørte jeg over tjue kilometer på isen på elva Lena,» forteller en sjåfør. På vinteren fungerer de frosne elvene som veier i denne regionen hvor veinettet er magert og framkommeligheten elendig. Motoren må stå på om natta for at bensinen ikke skal fryse. «Vi burde rett og slett få fast sjåførjobb alle sammen,» sier Stakhejev. «Mange av kollegene mine har solgt lastebilen. De jobber nå for supermarkedkjeder: en arbeidsdag, to dager hvile for 40 000 rubler (5000 kroner) i måneden.» Det er ikke så langt unna det en selvstendig sjåfør tjener på tungtransport: mellom 40 000 og 70 000 rubler, ifølge Dalnobojsjik.

Til gjengjeld er de selvstendige sjåførene langt mer involvert i den svarte økonomien enn lønnsinntakene. «Det er umulig å overholde loven,» sier Tatarintsev og nevner tonnasjereguleringene. Lastebileierne sliter med å finne fram i jungelen av ikke alltid logiske regler, samtidig liker de også muligheten for å forhandle om en bot, underrapportere en last, og betale sjåførene sine kontant. «70–75 prosent av omsetningen i veitransporten skjer i den uformelle økonomien: svartebørsbensin, svart arbeid, falske sertifiseringer, for ikke å snakke om forholdet til politiet,» forteller Kravsjenko.

«Den nye skatten svekker lønnsomheten, fordi de ikke kan kjøre andre ruter for å unngå tonnasjekontrollen: 'Platon' angir en rute og hvis de tar en omvei risikerer de bøter. Flere av de protesterende sjåførene sier at det er unødvendig å kontrollere dette markedet, at man bør la det være slik det er, altså tolerere at sjåfører jobber 18 timer i strekk. I denne forstand skiller våre mål seg delvis fra interessene til de lastebileierne som protesterer,» sier Kravsjenko.

OVERBÆRENDE REGJERING

To jeper kjører forbi skiltet til Miass. Byen hadde sin storhetstid i sovjettiden med lastebilfabrikken UralAz, men er i dag i fritt fall. Denne søndagen er jakten over, og Matvejev og kompisene hans hengir seg til sesongens store fritidssyssel: *buksovat*, eller kunsten å kjøre seg fast. Utenfor de merkede veiene synker kjøretøyene ned i snøen opp til støtfangerne. I flere timer forsøker de å komme seg fram med alle midler. Den kraftigste drar den letteste ut av gjørma med en vinsj festet til et grantre og en solid fot på gasspedalen. For å fordri tiden drøfter de den beste teknikken. Oleg Sukhov har fått i oppgave å servere vodka, en oppgave som gjør ham tilbøyelig til mimring: «Jeg er født i en landsby tre kilometer herfra,» forteller han foran grillen ved siden av veien. «Alt lå til rette for å overleve, nemlig å arbeide som tyv. Vi var banditter. Da jeg var tjue dro jeg til byen for å tjene til livets opphold. Jeg kjøpte privatiseringskuponger sammen med en annen fyr. Han investerte pengene. Jeg forsto ikke forskjellen på den tiden, men nå er det åpenbart at han er blitt rik. Han eier det største hotellet i Tsjeljabinsk og sitter i kommunestyret.»

På 90-tallet da bandittene styrte, fantes det i det minste en slags justis.»

OLEG SUKHOV, LASTEBILSJÅFØR.

Denne generasjonen smågründere i førtiårene skaffet seg kapital første gang på 90-tallet, i en tid da økonomien kollapset og den organiserte kriminaliteten blomstret. Tatarintsev arbeidet på den tiden med gjeldsinnkreving, et marked styrt like mye av torpedoer som edsvorne rettstjenere. Å skape en bedrift i slike

omgivelser ga også visse tilbøyeligheter til overenskomster: «På 90-tallet, da bandittene styrte, fantes det i det minste en slags justis. Man kunne alltid forhandle,» sier Sukhov.

Den russiske regjeringen har vært overbærende mot de protesterende lastebilsjåførene. Den strenge loven mot demonstrasjoner⁶ har riktignok blitt utvidet til også å gjelde kjørt sakte-aksjoner, men med ett unntak (*se egen sak*) har ingen lastebilsjåfør så langt blitt satt i fengsel. I skarp kontrast til protestene etter at Putin ble valgt til president for tredje gang i 2012. Demonstrantene som samlet seg til en godkjent demonstrasjon på Bolotnaja-plassen i Moskva 6. mai 2012, ble anklaget for å delta i en destabiliseringsoperasjon finansiert av USA. Over tretti demonstranter ble tatt inn til avhør for «deltakelse, organisering eller oppfordring til større opptøyer». Et titalls demonstranter som ble idømt strenge straffer på opptil fem år i fengsel, ble gitt amnesti under tjueårsjubileet for grunnloven i 2013, etter flere måneder med husarrest eller fengsling.

PRØVERØRSBARN DØPT I KREMLS VIEVANN

Allerede med demonstrasjonene mot kutt i velferdsordninger i 2005, hvor pensjonistene var sentrale, viste myndighetene at de er mer forsonende med protester som kommer fra regionene (og ikke fra Moskva), og har sosiale (og ikke politiske) krav fremmet av antatt lojale samfunns- og yrkesgrupper. I sin årlige pressekonferanse var Putin nærmest kjærlig mot lastebilsjåførene. «Jeg kommer også fra en arbeiderfamilie,» sa han og fortalte at leder for presidentrådet for sivilsamfunn og menneskerettigheter, Ella Panfilova, «kom til meg og sa: 'Du vet, de er noen arbeidsjern.' På meg virker de sympatiske, men de må komme seg ut av den svarte økonomien, og vi må hjelpe dem til det.»

Lastebileierne fikk raskt noen

innrømmelser: Allerede første aksjonsdag 11. november foreslo regjeringen en midlertidig lettelse i Platon-skatten fram til 29. februar.⁷ 4. desember stemte Dumaen gjennom en lov som reduserte bøtene for dårlige betalere med 90 prosent. I sin årlige pressekonferanse lovet Putin også fritak fra transportskatten,⁸ og innrømmet at den gjorde samme nytten som Platon-skatten.

Intern splid har vært et større problem enn undertrykkelse for lastebilsjåførene. «Jeg vil ikke snakke om en bevegelse. Det dreier seg snarere om en protestbølge. Koordineringen er ekstremt svak: Hver region har sine kampsaker og planer,» sier Kravsjenko. Den ustrukturerte protesten har tiltrukket seg opposisjonen, som er på jakt etter en sosial forankring. I lastebilsjåførenes sinne har de sett muligheten til å kritisere en regjering som ofrer landets økonomiske helse for å markere seg internasjonalt. Opposisjonen har dermed tvunget bevegelsen til å ta stilling til – og bli splittet av – muligheten for å gjøre kravene sine politiske.

Forretningsmannen Dimitrij Potapenko har støttet lastebilsjåførenes sak med både penger og regimekritikk. På Moskvass økonomiske forum 8. desember sa han at regjeringen hadde påført økonomien noen «fatale» slag: «kriminell embargo» mot visse vestlige importartikler som har fått prisene til å skyte i været, samt «Rotenberg-skatten». Sjåførene i leirene i Khimki og St. Petersburg identifiserer seg med dette vellykkede forbildet, som står langt fra politikerne de hater. Potapenko har ikke desto mindre meldt seg inn i Partiet for vekst, et parti som representerer arbeidsgivernes interesser (bortsett fra i olje- og gasssektoren). Ifølge næringslivsavisen Vedomosti er det nye partiet et «prøverørsbarn [...] døpt i Kremls vievann av Vjatsjeslav Volodin», Putins nære medarbeider. Partiets mål er å vinne velgere blant små og mellomstore bedrifter i valget i september, og å holde



unna de liberale og sosialdemokratiske opposisjonspartiene som er mest kritiske til Kreml, som Jabloko (som fikk 1,6 prosent av stemmene i forrige Duma-valg, langt under sperregrensen på 5 prosent) og Parnas (partiet til opposisjonspolitikeren Boris Nemtsov som ble drept i Moskva 28. februar).⁹

PROTESTENE STILNER

3. april boikottet vennene til Bajutin, lederen for leiren i Khimki, en ny demonstrasjon mot Platon-skatten i hovedstaden. Flagg fra minst tre opposisjonspartier som ikke er representert i Dumaen vaiet over det glisne oppmøtet: Jabloko, Parnas og Framskrittspartiet, ledet av antikorrupsjonsblogger og tidligere nasjonalist Aleksej Navalnij, som var en av frontfigurene i demonstrasjonene vinteren 2011–2012. «Gå av, Putin!» ropes det fra talerstolen. Matvejev er blant de par hundre som har møtt opp. Hvorfor stiller en så patriotisk lastebilsjåfør seg under fanene til den liberale opposisjonen som regjeringen regelmessig anklager for å ville styrte den? Demonstrasjonen denne dagen avslører en protestbevegelse på tomgang og en opposisjon uten en sosial forankring.

Ikke alle demonstrantene fra i høst vil utvide misnøyen sin til en kritikk av det politiske systemet. De russiske mediene framstiller «revolusjonen» på Uavhengighetsplassen i Kiev i februar 2014, som avsatte Ukrainas president Viktor Janukovitsj, som en operasjon utført av det amerikanske utenriksdepartementet. Det skremmer et flertall av russerne. «De to første aksjonene våre var spontane, så skjedde denne ulykken,» forteller lastebileier Pavel Smolnyj, med henvisning til ulykken under en aksjon 19. november der en ikke-streikende sjåfør mistet kontrollen over lastebilen sin og drepte en demonstrant og skadet tre andre. «Vi bestemte oss da for å organisere en lovlig demonstrasjon i sentrum. Jeg dro for å levere søknaden til

myndighetene som om det var en fulltidsjobb: Det tok en hel uke! De spurte meg om en rekke forklaringer, men vi fikk tilatelsen. Det er greit, tenker jeg. Se bare på hva som skjer i Ukraina!»

Vil Russland oppleve lignende protester? «Ikke i det hele tatt,» sier Kravsjenko utvetydig. «Russerne har opplevd verre kriser.» Lastebilsjåførenes protester – som fikk mye oppmerksomhet i papirpressen og på nett, men ikke på TV-nyhetene

– har stilnet hen. I siste instans gikk forsøket på å politisere protestene hånd i hånd med frafall i rekkene. Det er vanskelig å avgjøre om de siste som holdt ut har sluttet seg til den marginaliserte opposisjonen for å føle seg mindre ensomme, eller om politiseringen fikk mange til å forlate sine egne.

Oversatt av R.N.

- 1 Tall fra det russiske veitilsynet.
- 2 Ifølge Kavkazski Ouzel, nettavvis fra Kaukasus-regionen, 1.

desember 2015.

- 3 Prisen falt til 28 dollar fatet i midten av januar, men steg til 48 i mai.
- 4 Forbundet for «alternative» fagforeninger, det vil si fagforeninger uten bånd til de sovjetiske fagforeningene som var tett knyttet til kommunistpartiet og i dag stiller få krav.
- 5 Høsten 1991 delte staten ut aksjekuponger verdt 10 000 rubler til borgerne, som solgte dem for godt under pålydende verdi til investeringsfond eller lederne i bedriftene.
- 6 I februar 2014 fikk den russiske straffeloven en ny artikkel som gjør det straffbart å delta i uautoriserte demonstrasjoner. Strafferammen er på fem år og opptil en million rubler i bot.
- 7 1,53 rubler per kilometer mot 3,73 rubler tidligere. Skattelettelsen er forlenget til oktober i år.
- 8 Vedomosti.ru, 30. mars 2016.
- 9 Gjelder alle motoriserte kjøretøy etter størrelsen på motoren.

Justismord eller politisk prosess?

Miass, 14. mars. Nikolaj Matvejev står foran et rekrutteringssenter for hæren og speider etter troppene sine. Lederen for lokalavdelingen til Interregionalt forbund av yrkessjåfører (MPVP), som har 10 000 medlemmer i Russland, får selskap av fem personer, inkludert en lokal journalist. Den lille gruppen går om bord i bussen fagforeningen har leid. På slutten av fjoråret organiserte MPVP to kjørt sakte-aksjoner hvor et hundretalls kjøretøyer deltok, en bragd for en by på 150 000 innbyggere. Men denne dagen fungerte tydeligvis ikke innkallingen. Lufta har gått ut av protestbevegelsen.

Bussen kjører mot tinghuset i Tsjeljabinsk, hvor ankesaken til Aleksander Zakharov finner sted. MPVP-medlemmet ble i januar dømt i første rettsinstans til ni år i fengsel og en bot på en halv million rubler (62 500 kroner). Saken begynte i fjor vår, lenge før demonstrasjonene i høst.

28. mai i fjor slåss Zakharov mot en Denis Zapirov, som er full og forsøker å sette seg inn i lastebilen hans og truer datteren. Zapirov dør fem dager senere. Etterforskningen konkluderer med at han døde av skadene fra klammeriet. Mens Zakharov har forbud mot å forlate byen, blir han med på en ikke-godkjent kjørt sakte-aksjon MPVP organiserer 25. november. Kameratene hans tvinger ham til å forlate aksjonen for ikke å gi de andre problemer med loven. MPVP betaler for en advokat og en ekspert. Eksperten fastslår at skadene Zapirov døde av, fører til død seks til tolv timer etter slagene, ikke fem dager senere.

«Ingen hører på meg eller advokaten min. De nekter å vurdere bevisene!» På TV-skjermen i rettssalen ser vi Zakharovs ansikt overført fra fengselet Zlataust, 150 kilometer unna. Fengselsadministrasjonen har valgt en tapet med blå blomster

på for å myke opp tablået. Zakharov rykker til. Dommeren bekrefter faktisk at ankeinstolen ikke har fått ekspertuttalelsen fra forsvarer, men etter en kort rådslagning avviser de beviset før de feller sin dom: «Ankeinstolen har bestemt seg for å endre dommen mot Aleksander Petrovitsj Zakharov i domstolen i Miass 18. januar 2016 ...» Mens folk i salen håper at dommen vil bli annullert, lister dommeren opp skrivefeilene som må rettes, før han opprettholder dommen i første rettsinstans. I gangen holder et tjuetalls politifolk øye med tilskuerne når de går ut. På trappene til tinghuset går en politikvinne bort til svigerinnen til den dømte, og spør tilsynelatende medfølelende om dommen. «Det finnes ikke rettferdighet i Russland,» svarer svigerinnen. «Ja, jeg vet, men vær så snill, ikke demonstrer. Nå må dere gå,» sier politikvinnen mildt.

De russiske dommerne blir mistenkt for å gi aktoratet systematisk medhold. Politiet vil gjerne øke oppklaringsprosenten og tar ofte ut siktelser basert på indisier. Når sakene blir brakt for retten blir kun 0,5 prosent av de siktede frikjent i første rettsinstans, og knappe 1,5 prosent i ankeinstolene. Når skyldspørsmålet blir avgjort av en jury blir 20 prosent frikjent.

Er Zakharov-saken bare et justismord? Kollegene hans mener saken begynte som en klassisk indisium-sak, men at den raskt tok en politisk vending. I motsetning til de fleste andre siktede hadde Zakharov et solid forsvar og en god grunn til å håpe på en mildere straff. Avvisningen av ekspertuttalelsen og den strenge dommen viser, ifølge Zakharovs kolleger, at dommen er ment for å skremme fagforeningen. MPVP gikk dermed ut av rettssalen med et dobbelt nederlag: den juridiske strategien feilet og rekkene ble tynnere. Héliène Richard. Oversatt av R.N.