

RAD HRVATSKA TEMA

Uvjetna sloboda platformskog rada



Foto: Tolga Akmen / AFP

DUNJA KUČINAC / 18.06.2021.

Najavljeno je da će izmjene hrvatskog Zakona o radu obuhvatiti i platformski rad, a hoće li i kako najavljena regulacija ići u smjeru zaštite radnika trenutno je pod velikim znakom pitanja. Dunja Kučinac daje odlične temelje za prognozu analizirajući iskustva domaćih vozača Ubera i Bolta, ali i trendove koji se naziru iz ponašanja Ubera u drugim državama.

“Kad sam počeo raditi, mislio sam da ću dočekati penziju u Uberu. Tad sam imao 54 godine i bio sam tipična hrvatska priča: nakon petnaest godina u firmi, odjednom sam postao višak i ostao bez posla. U Uber je tada bilo lako ući: trebale su samo vozačka i potvrda o nekažnjavanju, a auto ste mogli unajmiti. Tad sam mislio da to uopće nije loš posao: nemam šefa, a ako premalo zaradim, moja je krivica. Ali odonda se to jako promijenilo, i to na gore. Od tog se rada ne može živjeti.”

Ovako svoju karijeru vozača Ubera i Bolta nakon četiri godine rekapitulira jedan od mojih sugovornika. Sličnu radnju ima većina radničkih priča o platformama koje sam čula posljednjih godina: počinje punom šakom (odnosno – aplikacijom) lijepih želja, a završava praznim novčanikom i osjećajem nasamarenosti. O razlozima iznevjerenih obećanja i nesigurnoj poziciji platformskih radnika u domaćim se mainstream medijima nije puno pisalo – reflektor je nakratko uperen početkom ove veljače kada su vozači Ubera i Bolta **zahtijevali od države** da obuzda platforme koje su pandemijske

gubitke prebile preko njihovih leđa, a potom i povodom najava da će nove izmjene Zakona o radu obuhvatiti i platformski rad. Hoće li i kako najavljena regulacija ići u smjeru zaštite radnika trenutno je pod velikim znakom pitanja. Kao orijentir za prognoze ovdje će nam poslužiti razvoj “slučaja Uber“, jedne od najvećih firmi u polju platformske ekonomije.

Nešto novo, nešto drugačije

U Hrvatskoj je Uber počeo poslovati u listopadu 2015., pet i pol godina nakon što je prva vožnja u proljeće 2010. naručena preko beta inačice aplikacije skovane u silicijskodolinskom startapu i na ulicama San Francisca završila početak “revolucije sektora transporta“. Kada je dvije godine kasnije iz kalifornijskog tehnopoduzetničkog raja pušten i prvi Lyft, najveći američki konkurent Uberu, Uber je već vozio ulicama Pariza, Londona i Toronta, a danas su, kako stoji na njihovom webu, prisutni u više od deset tisuća gradova u svijetu.

Pojava Ubera, a onda i raznih drugih platformi za vožnju, dostavu i druge jednokratne poslove koje su niknule u zadnjih deset godina, najavljuje se kao tržišna revolucija. Osim što putnicima i drugim korisnicima donosi jeftiniju i bržu uslugu naručenu jednim klikom na mobitelu, navodno fundamentalno inovira i sam svijet rada: razmontirava dosadne i krute tradicionalne poslove transformirajući ih u oslobađajući svijet masovnog poduzetništva. Ta inovacija, sasvim konkretno, znači sljedeće: Uber, Bolt i druge platforme posluju “digitalnim uslugama“, odnosno na tržište ne donose ništa osim brenda i aplikacije kojom, kako kažu, spajaju putnike i vozače. Vozače ne tretiraju kao svoje radnike nego “partnere“ kojima, uz određenu proviziju (kod nas ona iznosi oko 25%) iznajmljuju aplikaciju. Koliko i kako će je oni koristiti, koliko će zaraditi, koliko će uložiti i potrošiti na auto – to bi trebalo biti na samim vozačima. No, kako već godinama upozoravaju radnici, sindikati, mediji, znanstvenici, ali i države i sudovi diljem svijeta, sukob platformskog modela poslovanja nije ni u kakvoj poduzetničkoj slobodi pogonjenoj tehnologijom, nego u prebacivanju troškova i odgovornosti poslovanja s platformi na radnike i izigravanju zakonskih regulacija u polju rada i transporta. Posljedice su već jasno vidljive i u Hrvatskoj i diljem svijeta: labavljenje regulativa u korist slobodnog tržišta i dodatna prekarizacija rada. U tom smislu, dosadašnjih pet i pol godina širenja platformske ekonomije u Hrvatskoj – koja je započela Uberom, a nastavila se estonskim Boltom (koji je od kraja 2018. do sredine 2019. poslovao pod imenom Taxify) i **platformama za dostavu hrane** Wolt i Glovo, samo je kratki lokalizirani scenarij puno šire i duže, globalne priče.

Uber je prve dvije godine u Hrvatskoj poslovao na rubu zakona, bez licenci za prijevoz putnika u cestovnom prometu. Na pobune domaćih taksista protiv nelojalne konkurencije koja ignorira zakone, Uber je odgovarao da se ne bave taksi prijevozom nego nečim potpuno “novim i drugačijim“: najmom vozila s vozačem, koji obavljaju preko partnerskih firmi. To je tvrdio, preuzimajući paralelno sve veći komad tržišta dumpingom cijena i ne obazirući se na pritiske i inspekcije (koje ionako nisu po džepu

udarale sam Uber nego njihove vozače – partnere, samostalne poduzetnike), sve dok se 2018. godine Zakon o prijevozu u cestovnom prometu nije **liberalizirao**, na čemu je, kao predstavnik HUP-a u Radnoj skupini za izradu prijedloga zakona, radio i sam direktor hrvatskog Ubera. Iako je zakon doista pritisnuo Uber da angažira samo vozače s adekvatnim licencama i da na autima moraju biti jasno istaknuti oznake taksija i firme, ti su minimalni zahtjevi zapravo bili popraćeni znatno većim izmjenama koje su olakšale Uberu poslovanje: ukinuta je ovlast lokalne samouprave da ograniči broj taksija i minimalnu cijenu vožnje na području pojedinog grada te je olakšan, ubrzan i pojeftinjen proces dolaska do samih licenci.

Tijekom ovog procesa Uberovog pozicioniranja, na novostvorenom tržištu vladao je kaos, ali i potplaćeni i prekarni rad, za što Uber nije isuviše mario. Jedan bivši vozač prisjeća se vožnje za Uber preko više različitih obrtnika: *“Tijekom 2017. sam vozio Uber preko dva različita obrtnika. Kod prvog sam bio prijavljen na pola radnog vremena za plaću od 1.600 kuna, a zapravo sam radio 48 sati tjedno. Sve skupa bih dobio 3.000 kuna. Radilo se za sve praznike, ali nije bilo više plaćeno. Plaća je kasnila i umanjivala se radi izmišljenih troškova i manjkova. Auti su bili slabi, na jednom sam imao improvizirani mjenjač, na drugom mi je otpao brisač. Tad se nije moglo voziti rutama kojima mogu taksisti i javni prijevoz, niti se moglo parkirati na taksi stajališta. Nisi imao gdje čekati ni pišati. Odlučio sam otići kada je došao srpanj i šef počeo forsirati da odemo raditi sezonu, odnosno voziti Uber po obali, što meni nije odgovaralo. Ostali su mi dužni plaću. Državni inspektorat je utvrdio nepravilnosti, ali nisam imao vremena ni snage sam ganjati tužbu.“*

Njegova priča nastavlja se u sličnom tonu: *“Kod drugog posrednika je dogovoreno da uz minimalac na koji sam bio prijavljen dobivam 36% od prometa, što je variralo svakog mjeseca i isplaćivalo se obično preko regresa. Imali smo određen broj stalnih mušterija, koje su s gazdom znali dogovarati vožnje na crno, mimo aplikacije, bez Uberove provizije. To se favoriziralo. Firma je imala više vozača nego auta pa se dešavalo da mi šef nema ni jedan auto za dati po 5, 6 dana. Znao sam da se za to vrijeme vozi na crno, a ja sam sjedio i čekao. Zato sam prestao raditi. U Uberu tada nitko nije ništa provjeravao. Zvali su te samo da ažuriraš podatke ako ti istiće registracija. Nakon što se registriraš, nikad ih više ne vidiš.“*

Posredničke firme, kako čujem od drugog vozača, do danas su nastavile nemar države koristiti za mutno poduzetničko plivanje po sivoj zoni, kao i u **sektoru dostave**. Osim Uberove provizije od 25%, vozačima uzimaju obično još 10% za svoj posao “posredovanja“, ali, kako čujem od drugog vozača koji vozi za Uber i Bolt, posljednje četiri godine često ne isplaćuju plaću redovno: *“Radi njihovog muljanja i neisplate plaće sam promijenio 7, 8 posrednika. Vozače prijavljuju uglavnom na 4 sata dnevno, iako rade više. Uberova aplikacija dozvoljava dvanaestosatno vrijeme vožnje, nakon čega vozač mora biti 8 sati izvan mreže. Nema slobodnih dana ni bolovanja. Prošli tjedan sam dobio rješenje od mirovinskog da mi ne priznaju jedan dio staža jer mi tadašnji šef, jedna od tih partnerskih firmi, nije uplaćivao doprinose, iako su mi*

uzimali taj dio zarade. Puno tih firmi gasi poslovanje kada se približe pragu za ulazak u sustav PDV-a. Vlasnici tada otvaraju nove.“

Ništa bez intervencije

No polu-divlje tržište posredničkih firmi s kojima Uber i Bolt partneruju nije jedini problem domaćih vozača. Čak i oni samozaposleni u vlastitim firmama i obrtima nisu samostalni u svom radu i ne mogu sami određivati vlastite radne uvjete, kako to Uber i Bolt reklamiraju. Najveći problem svakako je u tome što platforme diktiraju cijenu vožnje. Ona stalno varira ovisno o potražnji, pa istu rutu vozač jednom može odvoziti za 100, a drugi puta za 50 kuna i nikada ne može predvidjeti vlastite prihode. Zimus su na pandemijske gubitke platforme odlučile reagirati dodatnim stimuliranjem potražnje kroz uvođenje povoljnijih UberSaver i BoltEconomy vožnji. Oglušile su se pritom na protest vozača koji su upozorili da su se nametnuti rezovi prebili preko njihovih leđa. Riječima mog sugovornika: *“Morao sam potražiti drugi posao jer se od vožnje više nije moglo živjeti. Kad su uveli Economy i Saver, odjednom ste morali raditi po 10-12 sati da biste zaradili dotadašnju prosječnu plaću. Oni su niže cijene nadoknadili većim brojem vožnji jer nemaju nikakve troškove auta, goriva, vremena i čekanja – to je sve na nama. Uber i Bolt zarade na svakoj vožnji. I ja hoću tako. Ne želim odvoziti 3 – 4 vožnje, a biti na nuli. Zna se desiti da vožnja košta 13 kuna i da sam na gubitku. Iako se količina posla unazad dva, tri mjeseca povećala, nisu podigli cijene.“* Svjesni da platforme ne slušaju njihove kritike i sugestije, vozači su tražili od države da intervenira regulacijom minimalne cijene vožnje, no od nje, kažu, nikada nisu dobili odgovor.

Činjenica da vozači i posredničke firme ne mogu sami odrediti cijenu usluge, iako snose sve troškove i rizik smanjene potražnje, nije jedini pokazatelj toga da su “poduzetnička samostalnost i sloboda“ koju Uber i Bolt navodno nude u paketu s aplikacijom zapravo samo fingirane i da platforme itekako definiraju uvjete rada. Naime, iako postoji određena sloboda odabira kada i koliko će svaki vozač raditi, ta je sloboda ograničena i uvjetna: kroz aplikaciju se sankcionira “pretjerano“ odbijanje vožnji, a status svakog vozača drži se pod kontrolom ocjenama putnika na skali do 1 do 5, uz disciplinske mjere ukoliko one značajnije padnu. Ni oko jednog od ovih mehanizama vozači nemaju pravo glasa, a oni za njih generiraju gomilu problema i pritisaka. *“Ocjenjivanje je jedna od najgorih stvari u Uberu. Ocjene su često posve proizvoljne, a ne postoji sistem žalbe. Jednom sam vozio neke tinejdžere koji su me nagovarali da skrenem preko pune crte. Nisam htio raditi prometni prekršaj i dali su mi jedinicu koja mi je srušila prosjek. Žalio sam se i rečeno mi je da svi vozači imaju istu statističku šansu biti nepravедno ocijenjeni tako da se u konačnici sve poravnava i sistem funkcionira.“*

Usprkos nominalnoj fleksibilnosti i samostalnosti, na sličan se način sankcionira i odbijanje rada: *“Svaku ponuđenu vožnju vozač može odbiti, no ako ih previše odbijaš, s vremenom ti aplikacija šalje sve manji broj vožnji ili te privremeno isključe.“* Ovo postaje osobiti problem ukoliko pri prihvaćanju vožnje niti nemaš informaciju o

njenoj duljini i cijeni: *“Bolt aplikacija vozaču ne pokazuje kuda korisnik putuje nego samo njegovu trenutnu poziciju. Uber, nasreću, posljednjih godinu dana vozaču pokazuje tzv. tovarni list, odnosno odredište i cijenu vožnje pa možete procijeniti je li vožnja uopće isplativa.“* Prije nego je Uber uveo tu praksu, jedan mi bivši vozač govori, znao se uvaliti u potpuno sulude vožnje: *“2017. mi se desilo da sam oko 16h, nakon pet vožnji tog dana, pokupio putnike na autobusnom kolodvoru i ispostavilo se da putuju u Novalju. Na povratku je gazda tražio da se vratim s Paga južnim putem i starom cestom kako bih mu uštedio troškove trajekta i autoceste. Vratio sam se u Zagreb kasno navečer, vožnja je koštala oko 2000 kuna, a ja sam taj mjesec zaradio ukupno 2600 kuna.“*

Dok ne intervenira država ili se vozači ne pobune, Uber, Bolt i slične platforme ne mare za to jesu li njihovim vozačima pojedine vožnje isplative, mogu li živjeti od svog rada jednom kad poplaćaju sve troškove, niti čekaju li satima u autu bez ikakve nadoknade ukoliko je potražnja niska, a broj vozača velik. Platformama odgovara da na raspolaganju imaju više vozača nego putnika: njihovo čekanje ništa ih ne košta, a sigurni su da će svaku novu vožnju imati tko preuzeti i da putnik neće upaliti konkurentsku aplikaciju. Veliki broj dostupne radne snage kojoj treba bilo kakav posao (pa i jedva isplativa vožnja) preduvjet je poslovanja ovih platformi: njihov porast nužno je promatrati u kontekstu post-kriznog tržišta rada kojim posljednjih deset godina dominiraju fleksibilizacija, prekarni poslovi i prinuda da radnici sve više traže dodatne izvore zarade.

Uberov antiradnički aktivizam

Kršenje regulativa, lobiranje za izmjenu zakona sebi u korist i prebacivanje troškova i rizika poslovanja na radnike – kad ovako sažmemo uspon Ubera na domaćem tržištu, u opasnosti smo da budemo prozvani mrziteljima tehnološkog progressa i uzbudljive budućnosti svijeta rada koji bi neminovno uslijedili da naše tržište nije tako rigidno i “okovano ostacima socijalizma“. No ta druga, nepopularna strana Uber-revolucije nije nikakva paušalna procjena ili zlonamjerna oklada, nego priča koja godinama puni sve strane medije. Spisak Uberovih sukoba s nacionalnim i lokalnim vlastima diljem svijeta, izigravanja niza zakona i regulativa, ulaganja ogromnih novaca u lobiranje i agresivne kampanje kako bi se izmijenili zakoni ili obeshrabrilo sindikalno udruživanje je nepregledan. Dovoljno je da se zadržimo samo na SAD-u, koji je zajedno s Kanadom najveće Uberovo tržište, i abeceda problema piše se sama.

U Kaliforniji je, primjerice, Uber krajem 2016. naprasno, bez dozvole testirao svoja autonomna vozila, odnosno samovozeće taksije, a kada su ona radila **prometne prekršaje**, iz Ubera su krivili “ljudski faktor“ i hvalili se da se neće, kao ostalih dvadeset kompanija s dozvolama, **prilagoditi** nego “iz principa prkositi“ regulativama. Na pritisak kalifornijskih vlasti, Uber je pokupio aute i prebacio testiranje u Arizonu, sve dok u ožujku 2018. jedno od vozila nije usmrtilo pješakinju na cesti u gradu Tempeu, nakon čega je testiranje brzopotezno obustavljeno. U međuvremenu je priča sa **razvojem autonomnih vozila**, iako reklamirana kao važna

poslovna strategija, za Uber i Lyft završila: Lyft je ove godine svoja vozila prodao Toyoti, a Uber još krajem prošle godine startapu Aurora. Ispostavilo se da automatizacija odnosno izbacivanje vozača iz poslovne jednadžbe neće biti dovoljno brza da bi tako skoro platformama donijela željene uštede: troškove (uglavnom niskoplaćenih) vozača zamijenili bi **troškovi** kupovine, čišćenja i održavanja automobila, koje trenutno snose sami vozači.

Primjera Uberovih sukoba s lokalnim vlastima i **povlačenja s tržišta** dok se regulativa ne izmijeni je mnogo: iste te 2016. godine u teksaskom gradu Austinu su, usprkos Uberovom i Lyftovom obilnom lobiranju, lokalnim referendumom izglasane restrikcije za platforme i provjere njihovih vozača, na što su se obje platforme povukle iz grada i vratile iduće godine, čim su regulative omekšane. Upravo prijetnjama odlaskom i crnom slikom “svijeta bez Ubera“ Uber i slične platforme redovno plaše putnike i vozače kada ih žele mobilizirati protiv novih regulativa ili, recimo, osnivanja sindikata. Ta je mobilizacija najčešće praćena i obilno plaćenom propagandom. Kad je gradonačelnik New Yorka Bill de Blasio 2015. htio ograničiti broj vozila zbog njihovog negativnog utjecaja na zagađenje i prometne gužve u gradu, Uber je lansirao kampanju “Reci NE de Blasiovom Uberu!“ ugradivši u aplikaciju fiktivnu “de Blasio mapu“ koja je ilustrirala kako bi New York navodno izgledao ukoliko de Blasiova restrikcija stupi na snagu: na pustoj mapi grada moglo se vidjeti samo par taksija i jako dugo vrijeme čekanja. Putnike se mobiliziralo da šalju primjedbe uredu gradonačelnika sloganom “Keep NYC moving forward!“ i tvrdnjama da će de Blasiov naum koštati grad deset tisuća radnih mjesta i ostaviti neke četvrti bez prijevoza. Kampanja je bila više-manje uspješna: uz određene Uberove ustupke i obećanja – da će gradu davati više informacija o poslovanju i voditi više računa o pristupačnosti Uberovih vozila za invalide – odustalo se od ograničenja broja vozila.

Ostala je upamćena i, primjerice, snažna **antisindikalna kampanja** koju je Uber vodio u Seattleu 2016. i 2017., kada su se vozači pokušali organizirati uz pomoć sindikata Teamsters. Uber ih je plašio da Teamsteri žele ukinuti Uber, prijetio da će se povući iz Seattlea, zvao ih, slao im poruke i podcaste s antisindikalnim sadržajem, ali ih i pokušavao odvući sa sindikalnih sastanaka nudeći im u vrijeme sastanaka veće tarife za vožnju i besplatne obroke u popularnim *fast food* restoranima.

Na već dug spisak sukoba s vlastima i sindikatima, Uber je 2017. naslagao niz kontroverzi i skandala. Ta je godina – godina u kojoj se u Hrvatskoj sprema prilagodba zakona po mjeri platforme – u stranim medijima nazivana Uberovom “annus horribilis“: od **slučajeva** seksualnog uznemiravanja i diskriminacije u kompaniji do razotkrivanja programa Greyball – alata kojim je Uber godinama u nizu gradova u Americi i diljem svijeta potajno izvlačio podatke da bi među korisnicima aplikacije targetirao potencijalne predstavnike lokalnih vlasti i inspektore i onemogućio im naručivanje vožnje. Narušenom imidžu značajno je doprinijelo glavno lice kompanije – jedan od osnivača i tadašnji direktor Travis Kalanick, poznat po igranju na mačo “bro“ imidž i nonšalantnom nizanju skandala. Zgražanje javnosti u ožujku 2017. izazvala je snimka na kojoj je bio uhvaćen trenutak Kalanickove svađe s

vozačem Ubera. Vozač mu se požalio da je zbog njega bankrotirao i da ljudi više ne vjeruju njegovoj kompaniji, na što je mu je Kalanick, prije nego je izjurio iz auta, odgovorio: *“Bullshit. (...) Neki ljudi naprosto ne vole preuzimati odgovornost za vlastita sranja. Za sve u svom životu krive nekog drugog. Sretno!”*. Vrhunac Kalanickovog sramoćenja Ubera bilo je, vjerojatno, sjedenje u Trumpovom savjetu za tehnologiju, taman u vrijeme kada je američki predsjednik uveo zabranu putovanja za državljane nekoliko zemalja s većinskim muslimanskim stanovništvom (koju je početkom ove godine ukinuo Biden). U širokoj protestnoj kampanji pod sloganom #DeleteUber, 2017. je preko 200 tisuća korisnika Ubera izbrisalo aplikacije iz svojih mobitela. Kurs javne blamaže i pada rejtinga Uber je odlučio zaustaviti postavivši novo lice na čelo kompanije – Daru Khosrowshahija, biznismena iranskog porijekla, staloženog *good guy* profića, ukratko – utjelovljenje Kalanickove suprotnosti. Na zadatku da Uberu osvjetla obraz, Khosrowshahi se ispričao za sve greške koje je Uber napravio dok je “revolucionirao prijevoz“ i najavio **nove prioritete** i smjer kompanije: briga za sigurnost vozača i putnika, inkluzivnost i različitost.

Najgore od svih prava

Razlozi posvećenog peglanja javnog imidža i retorike brige za vozače, koju su Uber i Khosrowshahi u međuvremenu još više **intenzivirali**, ne leže u novoosvještenom korporativnom moralu, nego u vanjskim pritiscima: višegodišnjim valovima protesta, štrajkova i organiziranja Uberovih, ali i vozača drugih platformi (između ostalog i **Bolta**), kao i pokušajima **intervencija** i **pritisaka** vlasti diljem svijeta da obuzdaju platforme. Uberu je jasno da se posljedice platformske i šire gig ekonomije po užasnu prekarizaciju rada više ne mogu skrivati pa odgovara na pritiske obilno lobirajući za “treći put“ između dosadašnjeg tržišnog ludovanja i regulacije: malo ustupaka radničkim pravima, u zamjenu za to da može nastaviti poslovati kao i do sada – sa samozaposlenim “partnerima“, a ne radnicima.

Primjer takvog uspješnog Uberovog i Lyftovog lobiranja mogli smo vidjeti prošle godine u **Kaliforniji**: zakonu koji ih je trebao prisiliti da zaposle vozače platforme su se usprotivile dotada najobilnije financiranom kampanjom u Kaliforniji (teškom 200 milijuna dolara) i uspješno progurale tzv. “Prijedlog 22“ koji je vozačima donio određena prava poput djelomičnih doprinosa za zdravstveno osiguranje, no zadržao ih u statusu nezavisnih poduzetnika. Kao retoričke mobilizacijske poluge, Uber i Lyft koristili su upravo navodnu naklonjenost ideji poboljšanja radnih uvjeta vozača, s naglaskom na one u ranjivijim pozicijama koji čine većinu platformske radne snage. To su licemjerstvo već **prozvali** brojni kolektivi organiziranih platformskih radnika. Kako će se platforme i sami radnici odnositi prema najavljenoj regulaciji platformskog rada u domaćem kontekstu ostaje za vidjeti, no jedno je sigurno – Uber i slične platforme pronalaze načine da se objeručke (i stotinama tisućama dolara) odupru regulaciji koja bi ih prisilila da snose pune troškove zapošljavanja radne snage. I ne samo to: status radnika vozačima bi, naime, donio “najgore“ od svih prava: pravo na sindikaliziranje koje bi omogućilo borbu za još više prava i još finansijskih kompromisa platformi.

Objavljeni tekst dio je novinarskog projekta “Platformski rad u Hrvatskoj: prekarnost skrivena iza online aplikacija” koji je podržala Agencija za elektroničke medije, u okviru poziva za ugovaranje novinarskih radova u elektroničkim publikacijama, objavljenog 15. siječnja 2021.

Like 82 Share