

RAD HRVATSKA TEMA

Poslov(ič)na neravnopravnost platformskih radnika



Foto: Pixabay (ilustracija)

DUNJA KUĆINAC / 20.10.2021.

Vozači Ubera koji rade u Hrvatskoj u ponedjeljak, 18. listopada organizirali su trosatni bojkot Uberove aplikacije u znak protesta protiv kašnjenja plaća. To je bila prva akcija novoosnovanog Sindikata radnika digitalnih platformi, čije početke rada Dunja Kućinac stavlja u međunarodni kontekst, koji pokazuje da se radnici svuda susreću s istim temeljnim problemima: izbjegavanjem radnog zakonodavstva i prebacivanjem troškova i rizika na radnike. Iako odnos platformi prema radnicima ne obećava, ono što daje nadu su primjeri akcija i postignuća organiziranih platformskih radnika iz inozemstva.

U ponedjeljak 18. listopada u udarnom jutarnjem terminu između 7 i 10 sati, domaći vozači Ubera bojkotirali su platformu isključivši se iz Uberove aplikacije u znak protesta protiv kašnjenja plaće. Oni koji u tom periodu nisu htjeli sjediti doma, radili su preko konkurentskog Bolta. Iako su oko 8 sati novci koje im je Uber dugovao sjeli na njihove račune, vozači nisu odustali od namjere da kompaniji poruče da im je dosta. Održali su medijsku pressicu ispred Uberovog sjedišta i poručili da je vrijeme da ih platforma počne tretirati onako kako ih i naziva – kao partnere, a ne kao “digitalne robove”. Usprkos prisutnosti mnogobrojnih medija, iz poslovne zgrade u Radničkoj cesti nije izašao nitko. Nemogućnost razgovora s odgovornom osobom od krvi i mesa za domaće vozače nije

ništa novo – s Uberom mogu komunicirati samo putem aplikacije, a ukoliko uspiju ugovoriti sastanak uživo, u Uberovoj ih središnjici dočekuju samo studenti koji im pomažu u rješavanju manjih poteškoća. Imena i prezimena nadležnih Uber pred njima drži u tajnosti. Nije im poslao ni obavijest o kašnjenju isplata: tek su u medijima pročitali informaciju da je u pitanju “tehnički problem” odnosno “greška u sustavu lokalne banke”. Kako takav izostanak komunikacije odgovara “potpunoj predanosti njihovoj zajednici vozača”, kako je Uber opisao svoj poslovni odnos prema taksistima za **Večernji list**, ostaje samo jedno u nizu neodgovorenih pitanja koja vise nad poslovanjem sličnih platformi u Hrvatskoj i zbog kojih budućnost njihovog odnosa prema radnici ne zvuči obećavajuće.

Lažno “partnerstvo”

Ovaj je bojkot ujedno bio i prva akcija novoosnovanog Sindikata radnika digitalnih platformi, o kojem je vijest u javnost izašla početkom ovog rujna. Ideja o sindikalnom organiziranju među vozačima tinja još od prošle zime, kada su Uber i Bolt, u želji da stimuliraju opalu pandemijsku potražnju, srušili cijene do razine potpune neisplativosti za vozače. U konkretiziranju ideje sindikata pomogao im je Savez samostalnih sindikata Hrvatske kojem je, kao jednoj od središnjica, kako kaže savjetnica za radno i socijalno pravo Sunčica Brnardić, bilo važno da podrže novi pokušaj organiziranja.

Sindikalizacija je krenula iz redova taksista pa ne čudi da se zahtjevi s kojima će novi sindikat najprije ići prema državi, prema **najavama**, odnose primarno na probleme u sektoru taksi vožnje. Jedan od njih tiče se najavljenog smanjenja dozvoljene starosti taksi vozila s trenutnih sedam na pet godina, koje bi trebalo stupiti na snagu početkom iduće godine. Sindikat upozorava da druge europske zemlje uglavnom dozvoljavaju starost od 8 do 12 godina te da smanjenje neće rezultirati vožnjom u boljim i sigurnijim autima, što je navodna želja iza najavljene mjere, nego upravo suprotno: kupnja boljih i skupljih novih vozila vozačima neće biti isplativa, nego je izgledno da će kupovati jeftinije, rabljene aute koji će ih služiti na kraće staze. Osim toga, sindikat smatra da bi država trebala poreznu obavezu prebaciti s njih na platforme. Trenutno, kažu, plaćaju porez umjesto platformi: 25 do 30% provizije koliko im uzimaju za svaku vožnju za platforme je čista zarada, a vozači su na taj iznos dužni platiti PDV od 25%.

Sindikat radnika digitalnih platformi prepoznaje da su stvari trenutno posložene tako da primarno idu na ruku platformama i da u tom navodnom partnerskom odnosu koji im nude Uber i Bolt nema puno poslovne “ravnopravnosti” ni mogućnosti dvosmjerne komunikacije i dogovora. Osim što platforme odriješeni ruku manipuliraju cijenama vožnji odnosno cijenom rada vozača, i navodna sloboda da se radi kad i koliko se hoće je za vozače tek uvjetna. Naime, platforma bez najave na par dana iz aplikacije isključuje vozače koji otkazu previše vožnji, bez da im pritom objasni kolika je stopa otkazivanja koja zaslužuje “kaznu”. Ako pak vozači par dana ne rade zbog bolovanja ili godišnjeg odmora, algoritam ih kažnjava lošijim vožnjama

– kraćim rutama i udaljenijim lokacijama putnika. I dok u nametanju cijene rada, izostanku komunikacije i sankcijama platforme pokazuju malo toga ravnopravnog i partnerskog prema vozačima, “partnerstvo” funkcionira savršeno kada troškove rada treba staviti na leđa vozača – sve troškove doprinosa, licenci, goriva i održavanja automobila snose sami vozači.

Hibridni status je neprihvatljiv

No ne rade svi vozači kao samostalni obrtnici. Dio njih radi preko posredničkih firmi koje se obično naziva agregatorima, a taj model rada osobito dominira u polju dostave hrane te dodatno komplicira cijelu priču, kao i strategiju organiziranja. Naime, javna je tajna da puno posrednika posluje ispod radara zakona, ne prijavljujući vozače i dostavljače ili ih prijavljujući samo na par sati dnevno dok u realnosti rade puno više. Na taj se način izbjegava plaćanje doprinosa, a puno posrednika, priča se, taktički posluje ispod poreznog praga – kad mu se približe, njihovi vlasnici naprosto otvaraju nove firme. Članovi Sindikata radnika digitalnih platformi razumiju probleme zbog kojih dio vozača i dostavljača pristaje raditi na crno: često je to zato što su im računi pod ovrhama i u blokadama. Međutim, upozoravaju iz Sindikata, takav rad nije održiv ni za radnike ni za državu: radnici nemaju nikakvu zaštitu, osiguranje niti kreditnu sposobnost, a država ostaje zakinuta za gomilu poreza.

Pitanje regulacije rada preko platformi država je ove godine prvi put stavila na agendu, najavivši da će biti obuhvaćen idućim izmjenama Zakona o radu, no još je nejasno u kojem će smjeru regulacija zapravo ići. Sudska praksa u sve većem broju zemalja ide u smjeru priznavanja punog radnog statusa platformskim radnicima, a kakvo će rješenje zagovarati Sindikat radnika digitalnih platformi i kako će usuglasiti želje onih koji žele ostati samozaposleni i onih kojima bi odgovaralo da im platforme ponude opciju punog zaposlenja, **kažu**, odlučit će nakon što vide u kojem će smjeru ići direktive s europske razine koje se **očekuju** iduće godine. Ono u što je Savez samostalnih sindikata Hrvatske već sad siguran, a s čim se **slažu i druge središnjice** kao i velik broj stranih sindikata, jest to da bi “treći put”, odnosno izmišljanje nove zakonske kategorije za platformske radnike zapravo legaliziralo njihov status radnika druge klase. “Ono što ne možemo prihvatiti je da se radi o nekom hibridnom modelu koji ne bi davao puna prava iz Zakona o radu”, govori Sunčica Brnardić.

U međuvremenu, novoosnovani sindikat nastavlja raditi na izgradnji članstva, nastojeći se proširiti na sektor dostave, ali i online rada na platformama poput Upworka. Svojim su se naporima tako upisali na dugi spisak kolektiva i sindikata koji diljem svijeta već godinama pokušavaju sačuvati leđa platformskih radnika od posljedica sve snažnijeg i nereguliranog divljanja ovog modela rada. Jedan takav sindikat, kalifornijski Ridershare Drivers United, već im je uputio podršku u njihovom zahtijevanju isplate zakašnjelih plaća od Ubera.

Sve više pobuna

Da broj sindikalnih inicijativa u polju platformskog rada stalno raste pokazuju i istraživanja, poput **onog Europskog sindikalnog instituta** objavljenog u veljači 2020., u kojem su analizirani podaci o preko 300 akcija platformskih radnika prikupljeni od početka 2015. do 2020. Podatke je prikupio Centar za zapošljavanje, inovaciju i promjenu (Centre for Employment Relations, Innovation and Change, CERIC) na Sveučilištu u Leedsu, izvlačeći ih iz medija, sindikalnih izvještaja, s online foruma te aktivističkih mreža, a sve u okviru ambicioznog višegodišnjeg projekta mapiranja kolektivnih akcija i prosvjeda platformskih radnika na globalnoj razini. Baza koju razvijaju u okviru projekta pod imenom “Leeds Index of Platform Labour Protest” služit će, kad bude dovršena, kao resurs za velik broj sindikalista, istraživača, aktivista, radnika i predstavnika vlasti diljem svijeta.

Osim da broj pobuna raste, izvještaj Europskog sindikalnog instituta pokazao je da ih je najviše u sektorima prijevoza i dostave te da je njihov najčešći razlog niska plaća, koju potom slijede loši radni uvjeti i pitanje radnog statusa. Ukupne brojke govore i to da se podjednako često poseže za štrajkovima, prosvjedima i pravnim bitkama te da tipovi organiziranih akcija na koje se platformski radnici odlučuju ne variraju toliko po sektorima koliko geografski. Najviše ih je organizirano u Zapadnoj Europi i to, kao i u SAD-u, puno češće oslanjajući se na pravne mehanizme i pomoć velikih tradicionalnih sindikata nego što je to u zemljama Južne Azije, Latinske Amerike i Subsaharske Afrike, u kojima se platformski radnici, organizirani u grassroot kolektive, umjesto pravnim putem češće bore štrajkovima i prosvjedima. Kao **prvi kolektivni ugovor** u polju platformskog rada obično se spominje onaj koji je 2018. danska platforma za čišćenje Hilfr potpisala s najvećim danskim sindikatom 3F te kojim su regulirane minimalna plaća, obaveza platforme za plaćanje doprinosa te obaveza transparentnog slanja informacija od strane platforme prema poreznoj upravi. Prvi kolektivni ugovor koji je sklopljen kao izravan rezultat štrajka platformskih radnika onaj je između Foodore i norveške Ujedinjene federacije sindikata (Fellesforbundet) potpisan 2019. godine, kojim su Foodorini dostavljači izborili rast plaća, veće plaće za rad po zimskom vremenu, naknadu za opremu za rad i pravo na prijevremenu mirovinu. Kolektivni ugovor za dostavljače na biciklima na snazi je od početka 2020. godine i u Austriji, ali obuhvaća samo one sa statusom radnika, ne i samozaposlene.

Lekcije iz inozemstva

No bitke za prava platformskih radnika ne vode se samo u Europi, nego i **diljem svijeta**: od Kanade i SAD-a, do Australije i **Kine**. S obzirom na to da polaze od istih problema, i njihovi se zahtjevi najčešće podudaraju: veće plaće, zdravstveno i mirovinsko osiguranje, osigurana oprema za rad, transparentan rad aplikacija u dodjeljivanju dostava i vožnji i izračunu plaća, osiguravanje prostora u kojima bi se dostavljači mogli odmoriti, presvući i obaviti manje popravke na biciklima te pravo na sindikalno organiziranje i pregovaranje s platformama. Među prioritetima mnogih kolektiva, poput kalifornijskog Gig Workers Rising i australskog Delivery Riders Alliance, je i borba protiv netransparentnih i nepravednih isključivanja vozača i

dostavljača iz aplikacija. To postaje osobito važno kao dio borbe protiv antisindikálnih pritisaka platformi jer je upravo isključivanje platformskih radnika koji su detektirani kao “huškači” ili “vođe prosvjeda” već više puta viđena praksa.

S obzirom na to da u mnogim zemljama velik udio platformske radne snage čine migrantski radnici, mnogi od sindikata posebnu pažnju pridaju upravo njima: **Los Deliveristas Unidos** iz New Yorka, primjerice, sve materijale objavljuje na engleskom i španjolskom jeziku. Među njihovim su zahtjevima, između ostalog, i zaštita od krađe bicikala, pravo na korištenje restoranskih toaleta te pravo na slobodno korištenje javnog gradskog prostora za odmor, jelo i zaštitu od lošeg vremena. Na svojem webu dostavljačima nastoje pomoći i nizom praktičnih savjeta i informacija: od mape javnih toaleta do protokola u slučaju da im je ukraden bicikl. Praktičnu pomoć dostavljačima i vozačima neki od ovih kolektiva koristili su i kao taktiku širenja sindikata: Gig Workers United iz Kanade koji su prve korake poduzimali kao sindikat platforme Foodora Foodsters United, prve su članove **okupljali** upravo kroz besplatne radionice popravaka bicikala i auta ili popunjavanja porezne prijave. U svojim kampanjama platformski radnici često mobiliziraju i kupce. Gig Workers United, primjerice, traže od kupaca da ih **podrže** na različite praktične i simbolične načine: tako da dočekaju dostavljača u prizemlju svoje zgrade da se ne mora penjati na više katove, tako što će u svoj prozor izvjesiti poruku podrške sindikatu ili izraziti solidarnost putem društvenih mreža. Riders Union Bologna su, pak, na dan velikog štrajka pod nazivom No Delivery Day u ožujku ove godine u kojem je sudjelovalo više tisuća dostavljača, uspješno mobilizirali kupce da ih podrže u štrajku cjelodnevnim bojkotom aplikacije.

Iako je, dakle, Sindikat radnika digitalnih platformi prvi takav u Hrvatskoj i tek na svojim počecima, u svojoj borbi nikako nije usamljen. S obzirom na to da se temeljna logika poslovanja platformi diljem svijeta, bez obzira na specifičnosti pojedinog konteksta, na kraju dana više-manje svodi na isto – izbjegavanje radnog zakonodavstva i prebacivanje što više troška i rizika na radnike – povezivanje te praćenje dinamika i taktika otpora na internacionalnoj razini i učenje iz njihovih uspjeha i poraza itekako imaju smisla.

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 77 Share