

Случај „Убер“ – бију ли таксисти и нашу битку?

На страну нервирања и гнев који осећамо сви када нас таксисти блокирају – сагледајмо истинске разлоге протеста и суштину проблема који се итекако тиче и запослених. Најпре о правој природи „Убера“ (или „Каргоа“ и сличних творевина) који представља још једно сведочанство о препредености капитала и његовој спремности да стално новим средствим одржава – или чак унапређује – систем изабљивања.

Смартфонска ауто-служба „Убер“ основана је 2009. године у САД, а по свету се шири од 2012. Већ 2015. пословала је у 60 земаља света и преко 300 градова. Процењује се да је вредност компаније око 50 милијарди долара. За себе тврди да није такси фирма већ само посредник у пружању услуга (уз помоћ апликације која се „скида“ са Галакси апс) онима који „желе да деле ауто“ – мада путници са возачима превоза трошкове никако не деле! Возачи користе сопствена возила прописаног квалитета, а путници (по „Уберу“ – „корисници услуга“) плаћају фирми, картицом, при чему фиксних 20% од цене (као провизија) иде возачима.

Проблеми са „Убером“ тичу се и радника и послодаваца, па је већ дошло до удруживања снага по том питању и до заједничког супротстављању пошаста. Прво је, међутим, на дневни ред дошло решавање онога што је важно послодавцима – за њих је ово био типичан случај **нелојалне конкуренције**: „Убер“ избегава уобичајене процедуре лиценцирања које важе за таксисте (нема обавезе инсталирања таксиметра, провере квалитета возила и осигурања), што значи да за њега не важе иста правила пословања. У Шведској и Финској суд је још 2015 пресудио да се не ради о фирми за „пружање дигиталних услуга“, већ да је „Убер“ једноставно - такси удружење.

Проблем статуса и третмана радника остављен је за касније. Чињеница је да овај нови тип економије **негативно утиче и на радне односе**. Радници се не третирају на исти начин као другде – што додатно (противзаконито) повећава конкурентност „Убера“ и сличних фирми на тржишту. Постоји и опасност од гашења великог броја радних места. Свуда где се појавио „Убер“ је доводио до драматичног пада промета у такси службама и смањења зарада (што важи и за друге гране „гиг економије“ која се одликује краткотрајним уговорима са „самозапосленима“). Још се памти штрајк

таксиста у Јапану који је осујетио пуштање „Убера“ на јапанско тржиште. Јавност му је пружила подршку пошто је Јапан земља са најмањим степеном имовинских разлика у оквиру развијеног света, па се већина грађана уплашила нагле провале „гиг“ економије и њеног негативног утицаја на релативну једнакост примања. Такви штрајкови били су организовани и у десетинама других градова широм света.

Проблем је у томе да ли се они који раде за „Убер“ могу звати „самозапосленима“ или се ради о класичним радницима. То је проблем у читавој ГИГ-економији коју одликују краткотрајни уговори о раду (делу) и слободни стрелци – „фриленсери“. У Шпанији ј суд пресудио да се у случају запослених ради о класичном радном односу. „Убер“ се жалио Европском суду правде због наводног кршења антимонополског законодавства. У Британији је синдикат таксиста поднео тужбу где је навео да фирма не поштује одредбе закона о: 1. минималној плати 2. годишњим одморима 3. безбедности и заштити на раду 4. дисциплинским мерама и могућностима жалбе. „Убер“ се трудио да избегне дефиницију својих радника као „запослених“ јер би у том случају наставио да им плаћа само минимално здравствено осигурање и обезбеђује само најнеопходнију заштиту на раду. Утврђено је да се не поштују ни одредбе о паузама, нити прековремени рад. У тој земљи синдикат заступа и возаче „Убера“ и таксисте, па је мање за забрану пословања фирме, а више за строго регулисање њених активности. Иначе, свуда се говори о томе да нерегулисан рад на платформама генерално представља промоцију рада на црно који одликују слаб квалитет, несигурност и недостатак мера безбедности. У Шпанији је УГТ конкретно затражио од власти да реагују на понашање „Убера“ управо због промовисања рада на црно.

На ред је дошло и **избегавање плаћања пореза**. У Мађарској је установљено да возачи „Убера“: 1. немају такси број 2. путницима не издају рачуне 3. немају дозволу за транспорт путника. Предвиђене казне за овакве прекршаје иду до 630 евра. Фирма је једноставно регистрована у Холандији и „не плаћа порез на операције ван те земље“. У Шведској је откривено да 3 од 10 возача „Убер-а“ не плаћа порез. Одговори „Убера“ на бројне забране његовог пословања широм света били су разнолики и показују количину послодавачког лукавства и бескрупулозности. У Шпанији он се прешалтовао на доставу хране која је много мање регулисана од такси возње. У Немачкој је спустио цену по километру како би се приближио компанијама које се баве путовањем у туђем ауто уз поделу трошова и за то наплаћују одређену

провизију. Негде је чак кренуо да се договара са такси удружењима. Поред тога, наставио је да у типично антирадничком маниру лобира за већу либерализацију тржишта (блажу процедуру лиценцирања, мање захтевне испите, укидање одредби о обавезном изгледу возила, увођење категорије „пружалаца услуга за повремени превоз путника“). То би онда важило и за остале фирме које се баве „повременим“ пословима у области смештаја („Ербиенби“), трговине („Ебај“), достављања хране („Деливероо“) и чишћења („Хелплинг“). Фирме ове врсте постоје и у области образовања, новинарства и курирских служби. Сугерише се да би људе који раде у њима (или, како они кажу, „за њих“) требало сматрати samozапосленима, при чему би им се помогло тако што би им било омогућено да плаћају само (паушално одређени) минимални порез.

„Убер“ се жалио Европском суду правде и губио. Поставило се питање могућности регулисања рада њега и сличних компанија на нивоу ЕУ. Таква свеевропска регулација постала би могућа (у складу са Директивом из 2006.) уколико би се он дефинисао као „компанија за пружање дигиталних услуга“, док би смештање у сектор транспорта регулативу спустило на ниво држава чланица. Проглашавајући га транспортном компанијом, Европски суд правде се определио за друго решење.

Очигледно је да се овде ради о будућности рада и спречавању урушавања радних односа и „трке ка дну“. „Гиг“ фирме стално истичу предности рада код себе : радници могу да раде кад хоће и колико хоће, да се определе да ли ће таквим обликом рада допуњавати своје редовне приходе или ће се њему посветити у потпуности. Иза свега је послодавачки интерес за смањење трошкова производње, који се остварује неплаћањем годишњих одмора и боловања и сваљивањем бриге о здрављу и безбедности на раднике. И коначно, неплаћањем времена непосвећеног ефективном раду (оне сталне приправности у ишчекивању посла - „стенд баја“).

Синдиката у таквим фирмама обично нема услед снажног отпора власника – они знају да њихово присуство обично доводи до повећања плата, посебно мање квалификованих радника, али и до смањења тржишне вредности акција. Има, међутим, случајева организовања (као што је „Гиг воркерс раизинг“ у САД) где се радници заједнички боре како би заштитили своје плате и услове рада. Такве организације захтевају да зараде буду у стању да омогуће живот достојан човека, да политика плата, напојница и деактивације запослених буде транспарентна, да радници стекну право на

здравствену заштиту, пензијско осигурање, плаћено време на „стенд бају“, инвалиднине и породичну надокнаду у случају смрти, да без страха оснивају синдикате. То нису синдикати у правом смислу речи, али играју улогу сличну њиховој . Проблем представља распршеност и раздвојеност чланства и често саботирање заједничких акција услед могућности да се - док сви стоје – вожњом додатно (и то добро) заради.

Важно је проблем сагледати са становишта оне огромне већине људи који су за-послени, значи „за“ неког раде. Ради се о њиховим правима, достојанству и будућности. Данас су на тапету таксисти, који се покушавају заменити новим облицима експлоатисаног рада - а сутра можда сви ми као „слободни“ и заменљиви.