

## **1. mit: Nova delovna mesta**

### **V resnici pa gre za prekarizacijo, pri čemer pa Uber ni delodajalec**

Na prvi pogled se nam lahko zdi, da bi platforme, kakršna je Uber, v našo družbo lahko prinesle veliko prednosti in priložnosti. Posameznik (potrošnik) si lahko v nekaj minutah naroči poceni prevoz preko svojega telefona, s plačilom pomaga sočloveku, voznika ali voznico pa lahko nagradi (ali kaznuje) s spletno oceno. Za samo naročilo prevoza ni potreben niti klic. Tak pogled pa lahko spregleda negativne posledice, ki jih platforme prinašajo, saj se z njimi ustvarjajo vzporedni trgi delovne sile, ki so močno prekarizirani in jih ne ščiti delovna zakonodaja. Delavci na takih platformah niso zaposleni, pa čeprav izplačilo preko platforme mogoče predstavlja njihov osnovni mesečni zaslužek in preživetje. Platforma ni njihov delodajalec in zato tudi ne plačuje prispevkov. Poceni prevozi na Uberju zato v največji meri temelji ravno na dejstvu, da platforma ne izplačuje delavskih prispevkov. To pa ni le težava teh konkretnih delavcev, vendar je vprašanje vseh nas. Ob vem tem se moramo namreč vprašati, v kakšni državi želimo živeti na dolgi rok. Izogibanje davkom morda res prinese cenejše prevoze, pomeni pa tudi pomanjkanje denarja v pokojninski in zdravstveni blagajni. Ali je nekaj evrov cenejši prevoz res vreden slabe zdravniške oskrbe ob boleznih ali negotove starosti?

## **2. mit: Možnost zaslužka za Uber voznike**

### **V resnici pa gre za prekarizacijo, kjer stroške nosijo vozniki**

Poceni prevozi preko Uberja pa niso le posledica izogibanja plačevanja delavskih prispevkov, ki si jih morajo tisti, ki opravljajo prevoze preko Uberja, plačevati sami, temveč se platforme, kot je Uber, izogibajo tudi plačevanju osnovnih sredstev, brez katerih njihova storitev sploh ne bi bila mogoča: nakup ali najem avtomobila, njegovo vzdrževanje, registracija, servis, bencin, priboljški za uporabnike Uberjevih storitev, ipd. Delavci na Uberjevih platformah torej nosijo stroške dela, ki bi jih sicer moral kriti delodajalec. Prenašanje teh stroškov na pleča delavcev po eni strani pomeni nižje cene prevozov, po drugi strani pa tak način dela pomeni tudi večje dobičke za sam Uber.

## **3. mit: Bolje je vsaj nekaj delati, kot pa sploh ne delati**

### **V resnici pa moramo stremeti k temu, da imajo vsi delavci dostojno delo- varne in stabilne zaposlitve, saj se z dopuščanjem prekarizacije poslabšuje možnosti vsem**

V javnosti se je pojavilo nekaj argumentov za sprejem Uberja v Slovenijo, ki temeljijo na predpostavki, da bo to podjetje in njemu podobni uspelo zagotoviti vsaj neke vrste delo za tiste, ki do njega sicer težje dostopajo. Govori se, da bo delo za Uber brezposelnim omogočilo vsaj delo za nekaj ur, da bo morda upokojencem ponudilo možnost nekaj dodatnega zaslužka, in s tem izboljšanje njihovega položaja. Tovrstni argumenti ponovno le utrjujejo normalnost prekarizacije, pri čemer pa ni nobene omembe situacije, v kateri se omenjene skupine ljudi že nahajajo, kaj šele smeri, v katero bi jih zaneslo delo za Uber. Dejstvo namreč je, da tako brezposelni kot številni upokojenci živijo pod pragom revščine (<https://goo.gl/XmDKem>) zaradi (pre)nizkih pokojnin in težko dosegljivih nadomestil za brezposelnost. Ta situacija je že posledica prekarizacije trga dela v Sloveniji in dejstva, da predvsem mlajša generacija stalno prehaja iz kratkotrajnih del v brezposelnost, ali pa da opravlja oblike dela, iz katerih ne izhajajo pravice do nadomestila za čas brezposelnosti. V tej situaciji trditi, da bo še večja prisotnost del, ki ne zagotavljajo varnosti in pravic iz dela, izboljšala situacijo in olajšala življenje že sedaj marginaliziranih skupin, je absurd. Posebej slabo pa

je, da podpora izražajo predstavniki vlade. Sklepamo lahko, da to počnejo predvsem zato, ker upajo, da se bo tako zmanjšal pritisk na njih, ker ne zagotavljajo ljudem dostojnega preživetja izven zaposlitve (v času brezposelnosti, upokojitve). Namesto da razpravljamo o tem, ali je prekarno delo vseeno boljše kot nobeno delo, se raje vprašajmo, na kakšen način bomo zagotovili dostojne zaposlitve in socialno varnost, ki iz njih izhaja.

#### **4. mit: Uber je boljši za stranke, je bolj nadzorovan, saj temelji na ocenjevanju**

**V resnici pa to dodatno regulira tak način dela, ki naj bi bil tako zelo “svoboden”**

Večkrat smo tudi slišali, da je Uber boljši za potrošnike in celo voznike, da ti radi vozijo na tak način, da jim ta situacija popolnoma ustreza. Tukaj je treba opozoriti na sistem ocenjevanja, v katerega so vpleteni vsi vozniki Uberja. Poleg ocenjevanja, ki temelji na tem, da voznik mora sprejeti določen delež “klicev”, ga namreč stalno ocenjujejo tudi stranke. Od ocen so vozniki popolnoma odvisni, saj na podlagi le-teh pridobijo nadaljnje stranke in sklepamo lahko, da torej na vprašanja strank o zadovoljstvu ne bodo odgovarjali s pritožbami in opisu pomanjkanja plačila/socialne varnosti, ampak bodo predvsem poskusili poskrbeti za prijetno vzdušje in čim manj težav v času prevoza. To seveda ne pomeni, da ti vozniki delajo v dobrih razmerah ali da se v njih dobro počutijo, ampak predvsem, da delajo v sistemu, ki je naravnan na način, da vozniki omejujejo sami sebe kolikor je mogoče. Stalen nadzor je sicer ena izmed bolj negativnih in zaskrbljujočih potencialnih posledic digitalizacije, ki pa se bo pokazal predvsem v kolikor delavke in delavci ne bomo sami vzeli v roke oblikovanja lastne prihodnosti in zahtevali, da gre napredek tehnologije v smeri izboljšanja naših življenj, zagotavljanja dostojnega dela in življenja, ter emancipacije.

#### **5. mit: Slovenska taxi scena je slaba, Uber bo prinesel izboljšanje**

**V resnici pa se s tem te storitve ne bi izboljšale. V kolikor je taxi storitev pomanjkljiva, naj se jo izboljša, ne pa ustvarja novo neprimerno storitev.**

Slovenski taksisti sicer že danes niso deležni najosnovnejših delavskih pravic, s prihodom Uberja pa bi se njihov položaj še drastično poslabšal. Le ta bi s svojimi metodami še dodatno dereguliral delo taksistov, saj bi v skladu z njihovo »sistemizacijo« lahko postal »taksist« vsakdo, ki je polnoleten, ima vozniški izpit in »ustrezno« vozilo. S tem bi se kvaliteta taksi storitev za uporabnike močno znižala. Potrebno je vedeti, da v tem trenutku ne more vsakdo opravljati taksi storitev. Potrebno je pridobiti licenco za avtotaksi prevoze pri Obrtno podjetniški zbornici ter dovoljenje za opravljanje avtotaksi prevozov, ki ga izda občina. Za pridobitev teh dovoljenj pa morajo taksisti izpolnjevati določene pogoje, npr. znanje tujih jezikov, opravljen t.i. turistični izpit o poznavanju mestnega okolja, voznik začetnik ne sme opravljati avtotaksi prevozov,... Licence veljajo le za dobo 5 let, nakar morajo pridobiti novo.

#### **6. mit: Uber je podjetje, ki spoštuje socialni dialog**

Podjetje Uber je znano po temu, da mu zagotovo ni pogodu delavsko organiziranje, za primer so recimo primer »[diskretne](#)« [grožnje](#) sindikalnim organizatorjem Uberja v Združenem Kraljestvu. Isto podjetje Uber pravzaprav delavsko organiziranje razume zgolj na en način – z vidika svojega poslovnega modela. To se je jasno videlo z letošnjim oblikovanjem tako imenovanega Neodvisnega združenja voznikov ([Independent Drivers Guild](#)) v New Yorku v ZDA. Vsi tamkajšnji Uberjevi vozniki se bodo sicer lahko pridružili temu združenju, ki je del širšega nacionalnega sindikalnega gibanja – a hkrati bodo ti vozniki še vedno »razumljeni« kot neodvisni pogodbeniki, status ko katerem v ZDA niso upravičeni do pravice

reprezentativnega kolektivnega pogajanja. Poleg tega pa je matični Machinist Union kot pogoj za ustanovitev tega združenja pristal na to, da pet let ne bo poskušal formalno sindikalizirati Uberjevih voznikov. Da pa je potreba po sindikalnem organiziranju Uberjevih voznikov zares velika, pa kaže zadnji [primer](#), ko je skoraj 14 tisoč voznikov Uberja in Lyfta v New Yorku podpisalo namero o pristopu k lokalni enoti sindikata ATU (»Amalgamated Transit Union«).