

Zaključek

Aktualne zgodbe, prizadevanja posameznih skupin in podjetij so zadostni argumenti za podporo in promocijo prenosa lastništva podjetij na zaposlene, ne samo v podjetjih s težavami, ampak tudi v zdravih in uspešnih podjetjih, kjer vprašanje nasledstva še ni urejeno.

Potrebe, želje, ideje in pobude o **celoviti sistemski ureditvi finančne participacije zaposlenih** se v Sloveniji pojavljajo že od sredine devetdesetih let prejšnjega stoletja. Narejene so bile študije, priprav-

ljeni zakonski predlogi, vendar področje še vedno ostaja neurejeno. Mogoče pa bo čas po pandemiji tisti pravi za premik v t. i. deljeni kapitalizem (ang. *shared capitalism*), kar je mogoče doseči prav s kapitalsko udeležbo zaposlenih v podjetjih, ki jih zaposlujejo.

Viri:

Blassi, Joseph (2020) *ESOPs: Review of COVID Times and Challenges Ahead*.

Khan, Karen (2019) *Three Quarters of Americans Prefer to Work for an Employee-Owned Company*.

Evropska komisija (2008) *A Small Business Act for Europe*.

Evropski parlament (2013) *Resolucija Evropskega parlamenta z dne 2. julija 2013 o prispevku zadrug k izhodu iz krize (2012/2321(INI))*.

Koprivšek, Petra (2018) *Pomen in vloga ekonomske demokracije v XXI. stoletju (magistrska naloga)*. Univerza v Ljubljani, Ekonomska fakulteta.

Piciga, Darja (2018) *INTEGRALNA SERIJA: S pametno integracijo do trajnostnega razvoja*. 59. nadaljevanje: *Nadaljujemo s socialno ekonomijo: od merjenja družbenih učinkov do prenosa lastništva na zaposlene v delavskih zadrugah*.

The Employee Ownership Foundation (2020) *Employee-owned firms in the covid-19 pandemic*.

IZ TEORIJE ZA PRAKSO EKONOMSKE DEMOKRACIJE



Piše:
dr. Jernej Štromajer

Delavsko združništvo in ekonomska demokracija

Zadružna alternativa »delitveni ekonomiji« ter uberizaciji trga dela in storitev

Razvoj tehnologije in digitalizacija sta omogočila razvoj spletnih platform, ki predstavljajo temelj novo nastajajoče t. i. ekonomije delitve. Vzorčni primer je globalna korporacija Uber. Uber, ki v interesu svojih investorjev in lastnikov spreminja obstoječo avtotaksi industrijo, se zanaša na davčno optimizacijo, izogiba veljavni regulaciji in na trg dela vnaša razraščajočo prekarizacijo. Slednjim (odklonskim) pojavom »deregulacije«, »optimizacije« in prekarizacije na trgu dela in storitev zato pravimo tudi uberizacija. Kritiki ekonomije delitve ugotavljajo, da tovrstne spletne platforme ne služijo interesom svojih uporabnikov, ampak predvsem interesom svojih lastnikov in investorjev. Zato predlagajo alternativni razvoj trenutno prevladujočemu modelu ekonomije delitve v obliki združništva spletnih platform. Primer alternative Uberju so tako lokalne avtotaksi zadrug, saj delujejo v interesu svojih članov in v skladu z zadružnimi načeli.

0 »delitveni ekonomiji«

Tako imenovano ekonomijo delitve znanu je **nov val podjetij, ki uporabljajo spletne platforme, da povežejo uporabnike in ponudnike različnih storitev**, kot so kratkotrajni najem stanovanj, prevozi potnikov ali opravljanje gospodinjstev. Ena vodilnih in najbolj prepoznavnih spletnih platform tega vala novih podjetij je **spletna platforma Uber na področju prevoza potnikov**, ki beleži izjemno hitro rast in

dokazuje, kako lahko takšne spletne platforme spreminjajo tradicionalne načine delovanja posameznih industrij. Spletni platformi Uber na področju prevoza se ob tem pridružujejo tudi druge, nove platforme, ki delujejo v številnih drugih industrijah. Podporniki ekonomije delitve jo opisujejo kot **nov način poslovanja** in celo kot nekakšno novo družbeno gibanje. Gre za prepletanje trgovine, opravljanja storitev in poslovanja v digitalnem svetu.

Kaj je obljubljala

Veliko novih spletnih platform prihaja iz sveta ameriške tehnološke industrije v Silicijevi dolini, iz katere sicer izvira veliko najbogatejših ljudi na svetu, a ki hkrati gradi svojo identiteto tudi na tem, da naj bi spreminjala svet na bolje. Internet tako izboljšuje svet in ljudem ne nudi samo novih, boljših naprav in večjega dostopa do informacij, ampak tudi temeljito preoblikuje delovanje družbe. Ekonomija delitve je začela

pridobivati pozornost predvsem v letih 2013 in 2014. Obljubljala je namreč nekaj **privlačnega za marsikoga**: neformalne izmenjave, kot so delitev prevoza, posoja električnega vrtalnika ali opravljanje opravkov za sosede, s pomočjo interneta, ki omogoča povezavo številnih ljudi, ki bi se lahko zanašali drug na drugega in manj na odtujene korporacije. Vsaka izmenjava naj bi enemu od udeležencev omogočila manjši zaslužek in drugemu prihranek časa. S **participacijo v ekonomiji delitve** naj bi ljudje prispevali k izboljšanju svoje skupnosti, namesto da so pasivni potrošniki, pri tem pa naj bi sooblikovali bolj odprto družbo, v kateri naj bi si ljudje pomagali in delili dobrine (Slee 2015).

Prvotna ideja ekonomije delitve je obljubljala, da bo **opolnomočila šibke posameznike**, ki bi naj postali nekakšni mikro podjetniki. Posamezniki naj bi samovoljno vstopali v to novo, prilagodljivo obliko dela in zaslužka s pomočjo različnih spletnih platform in izstopali iz nje. Ekonomija delitve naj bi ogrožala tiste, ki so imeli že pred njenim pojavom veliko moč, kot so hotelske verige in monopoli na področju prevozov. Nekateri so v ekonomiji delitve videli egalitarno vizijo neposrednih izmenjav med posamezniki brez strukturiranih hierarhičnih organizacij, saj naj bi internet povezal ljudi in med njimi zgradil zaupanje (Slee 2015; Tanz 2014). Ekonomija delitve naj bi bila **trajnostna alternativa prevladujoči obliki trgovine**, ki naj bi ljudem omogočala boljšo izrabo premalo uporabljenih dobrin. Spletna platforma, kot je Uber, naj bi številnim omogočila, da ne bi imeli potrebe po lastnem avtomobilu. Ljudje naj bi se **namesto za lastništvo odločali za dostop do blaga in storitev** in tako spremenili svoje potrošniške navade, ki naj bi postale manj materialistične (Slee 2015). Vendar se je izkazalo, da posebej v primeru spletne platforme Uber še zdaleč ni tako.

Realnost je veliko bolj temačna

Kritiki ekonomije delitve ugotavljajo, da ni izpolnila svojih obljub in pričakovani ljudi, temveč je njena realnost veliko bolj temačna. Ekonomija delitve se je kruto in deregulirano razširila na trg, ki je bil pred tem zaščiten. Poleg tega **postaja oblika nadzora nad delavci v storitvenem sektorju**; medtem ko predsedniki uprav podjetij, ki upravljajo spletne platforme, dobrohotno govorijo o svojih potrošnikih in koristih za lokalne skupnosti, se tovrstni nadzor vedno bolj centralizira. Ekonomija delitve ustvarja trg za **ново obliko potrošnje**, na katerem so

ljudje, ki se s tem preživljajo, obravnavani neenakopravno.

Namesto da bi ekonomija delitve **osvobodila ljudi**, da bi imeli sami več nadzora nad svojim življenjem, imajo od ekonomije delitve največ koristi vedno večje korporacije, njihovi investitorji, dobro plačana poslovodstva, programerji in tržniki. Tolikšne koristi dosegajo z izogibanjem varovalkam in regulaciji, ki so bile **dosežene v letih raznovrstnega prizadevanja za izboljšanje delovnih pogojev zaposlenih**, oziroma z njihovim odpravljanjem in nadomeščanjem z vedno bolj prekarnimi oblikami slabo plačanega dela za tiste, ki dejansko delajo znotraj ekonomije delitve (Slee 2015). Ogromno tovrstnih kritik leti predvsem na Uber, ki tudi najbolj predstavlja izzive, s katerimi se sooča ekonomija delitve. Uber je eno najhitrejših rastočih tehnoloških podjetij na svetu, vendar je zaradi svojega načina delovanja deležno množičnega nasprotovanja s strani ponudnikov avtotaksi storitev. Celo sodišča so v nekaterih državah prepovedala ali omejila delovanje spletne platforme Uber zaradi **nepoštena konkurence glede na regulirano dejavnost** avtotaksi prevozov (Petropoulos 2016).

Kljub navedenim kritikam ekonomije delitve Evropska komisija ugotavlja, da »glede na znatne koristi, ki jih lahko prinesejo novi poslovni modeli sodelovalnega gospodarstva, bi morala biti Evropa odprta za izkoriščanje teh novih priložnosti. EU bi morala proaktivno podpirati inovacije, konkurenčnost in možnosti za rast, ki jih omogoča posodobitev gospodarstva« (Evropska komisija 2016, 16). Ob tem tudi Evropska komisija ugotavlja, da je **»pomembno zagotoviti pravične delovne pogoje ter ustrezno in trajnostno varstvo potrošnikov in socialno varstvo«** (prav tam). Zato v nadaljevanju predstavljam problematično delovanje in kritike spletne platforme Uber.

Kritike poslovanja podjetja Uber

Spletna platforma Uber je nastala leta 2009 in najprej začela delovati v San Franciscu (Hartmans in McAlone 2016). Osnovna ideja Uberja je preprosta: s klikom v spletni aplikaciji na pametnem telefonu omogoča uporabniku, da si naroči prevoz. Aplikacija je prvotno ciljala na višji cenovni razred: prevoze so opravljali prestižni črni avtomobili pod imenom UberBlack, sedaj pa se je Uber razširil tudi na cenejše prevoze z imenom UberX. Uber **naj bi ljudem**

omogočal, da s pomočjo njihove spletne aplikacije na fleksibilen način služijo denar z opravljanjem prevozov za uporabnike platforme. Aprila 2021 je spletna platforma Uber delovala v več kot 700 mestih po vsem svetu (Uber 2021). Podjetje se uspešno upira konkurentom in regulatorjem in se je preoblikovalo v obsežno logistično podjetje, ki kljubuje pritiskom avtotaksi industrije, in celo lastnika voznikov (Hartmans in McAlone 2016).

Globalna razsežnost Uberja je močno zaznamovala tudi razvoj drugih storitev znotraj ekonomije delitve in vplivala na razprave o morebitnem pozitivnem ali negativnem vplivu takšnega poslovnega modela na **prihodnost dela** (Hall in Krueger 2015, 1), na kar opozarjajo kritiki ekonomije delitve in nasprotniki Uberjevega poslovnega modela.

Uber svojih voznikov **ne zaposluje, ampak jih obravnava kot neodvisne poslovne partnerje**, ki nudijo prevoze za stranke prek njihove spletne platforme (Hall in Krueger 2015, 1). Podjetje namreč nima svojih avtomobilov, ampak sklepa pogodbeno razmerja s partnerji, ki so ponudniki prevozov, ter posreduje med vozniki in potniki, ki prek aplikacije neposredno naročijo prevoz. Uber pri tem določa ceno vožnje in finančna transakcija se izvede prek njihove aplikacije, pri čemer med 70 % in 80 % sredstev dobi voznik, ki je opravil prevoz, preostalo pa obdrži podjetje Uber (Petropoulos 2016). Veliko kritik leti na način, kako Uber **davčno optimizira svoje prihodke**. Kot je razkrila revija Fortune, namreč podjetje Uber uporablja spretno davčno strukturo, podobno drugim tehnološkim podjetjem, kot sta Google in Facebook, da davčno optimizira svoje prihodke. V podrobnejšo predstavitev te davčne strukture na tem mestu seveda ne bomo zahajali, dejstvo pa je (O'Keefe in Jones 2015), da **ogromen delež prihodkov podjetja Uber tako sploh ni obdavčenih**.

Največ kritik spletne platforme Uber leti predvsem na njihovo storitev prevozov UberX, ki vsakomur omogoča, da dela kot nepoklicni voznik. Potrošniki imajo sicer korist od nizkih cen takšnih prevozov, **vendar regulirani avtotaksiji opozarjajo na nelojalno konkurenco in nezavarovane potnike**. Storitve, kot je UberX, bi lahko za obliko delitvene ekonomije šteli le, če bi voznik pot, ki jo opravi skupaj s sopotnikom, opravil v vsakem primeru, tudi brez sopotnika, s katerem se poveže prek aplikacije. V nasprotnem primeru, ko voznik

opravi prevoz s točke A na točko B zaradi naročila potnika, pa **gre za avtotaksi storitev**, ki za naročanje prevoza uporablja spletno platformo (Meelen in Frenken 2015).

Poslovanje Uberja je škodljivo za tradicionalno avtotaksi industrijo, ki je močno regulirana: kilometrine so jasno določene in taksisti morajo plačevati licenco, da lahko poslujejo. Marsikje so te licence sicer redke in so tako pridobile vrednost s povečanjem urbanega prebivalstva. Uberjev poslovni model pa je **drastično zmanjšal vrednost tovrstnih licenc**, saj jih vozniki pri Uberjevi storitvi UberX ne potrebujejo za vstop na trg in tako licence ne ščitijo več konkurentov. S tem je Uber zelo poslabšal pogoje za uspešno delo avtotaksijev. Avtotaksi podjetja v Evropi so zato ob protestih zahtevala tudi sodno varstvo, saj trdijo, da Uber krši regulacijo avtotaksi prevozov in **tako predstavlja nepošteno konkurenco**. Uber je tako bil ali prepovedan ali predmet strožjih omejitev v Belgiji, Franciji, Nemčiji, Italiji in Španiji. Izkazalo se je, da regulatorji v Evropi niso bili pripravljeni na spletne platforme, kot je Uber, in se jim ni uspelo ustrezno odzvati na njihov pojav (Petropoulos 2016).

(Ne)prihod Uberja v Slovenijo?

Uber kljub kritikam ohranja nespremenjen poslovni model

V zadnjem obdobju sicer nismo prvič priča poskusom prihoda podjetja Uber v Slovenijo. Pomanjkljiva in neprimerna zakonska ureditev pojava ekonomije delitve in pogojev za morebitni vstop spletne platforme Uber se je pokazala tudi ob prvi napovedi prihoda Uberja v Slovenijo. Prvim poskusom leta 2016 je sledilo **veliko razburjenja med sindikati in civilno družbo**. Sindikat Mladi Plus, Svobodni sindikat Slovenije, Gibanje za dostojno delo in socialno družbo in Društvo Svetovalnica za migrante so na ministra za javno upravo, ki je takrat podpisal pismo o nameri s podjetjem Uber, naslovili javni poziv, v katerem so navedli, da so »z veliko mero zgroženosti [...] prejeli informacijo« (Sindikat Mladi plus in drugi 2016) o podpisu pisma »o nameri med podjetjem Uber in Ministrstvom za javno upravo Republike Slovenije« (prav tam). Ministra Koprivnikarja so pozvali, »da nemudoma in nepreklicno« (prav tam) odstopi »od kakršnega sodelovanja s podjetjem Uber« (prav tam). Saj naj bi bilo Uber podjetje, »katerega storitve so prepovedane širom sveta zaradi njihove prakse, ki se

izogiba odgovornosti do svojih zaposlenih in potrošnikov« (prav tam).

Pri tem so ministra hkrati opozorili na dokument *Za dostojno delo* Ministrstva za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti, kjer je »zapisano, da je eden izmed primerov prekarnosti« (Sindikat Mladi plus in drugi 2016) prav »**pojavn "prikritih delovnih razmerij"**, ko se razmerje med delavcem in delodajalcem navzven prikazuje drugače, kot je v resnici, **z namenom izničenja ali zmanjšanja zaščite delavcev oziroma zaradi izogibanja plačilu prispevkov in davkov**« (Senčur Peček v Sindikat Mladi plus in drugi 2016). To naj bi bilo po njihovem prepričanju še posebej sporno, saj »je podjetje Uber v ZDA (med drugim) toženo ravno zaradi tega, ker poriva svoje delavce v status "neodvisnih pogodbenih sodelavcev"« (Sindikat Mladi plus in drugi 2016). Podjetje Uber naj bi svoje delavce namreč »napačno klasificiralo« (prav tam) in bi moralo »po mnenju njihove pravne zastopnice Liss-Riordan [...] vse tiste, ki zanj vozijo, zaposliti« (prav tam). Vozniki za podjetje Uber sicer res »delajo [...] na lastno pest, prek pogodbe, a morajo delati toliko in tako, kot bi bili zaposleni: prejeli so stroga navodila, na podlagi katerih so lahko delali za Uber, podjetje jih je preverjalo in nekatere celo izobrazevalo, z vozniki je prekinilo sodelovanje, če ti niso nudili dovolj prevozov, ali če so zavrnili določen odstotek vseh pozivov uporabnikov, delo pa so izgubili tudi, če niso bili spoštljivi do zaposlenih podjetja Uber« (prav tam). **Vse do danes podjetje Uber ni spremenilo svojega poslovnega modela**, na katerega so že leta 2016 opozorili v civilni družbi.

Rešitev ni v prepovedi tovrstnih spletnih platform

Kljub kritikam Uberjevega poslovnega modela in ekonomije delitve **rešitev ni v tem, da se spletne platforme, kot je Uber, in druge modele ekonomije delitve prepove**. Nepoštena konkurenca v Uberjevem primeru je rezultat nesorazmernih in slabih ureditev in regulacije avtotaksi prevozov in posredovanja prevozov prek spletnih platform. Regulatorji morajo zato vzpostaviti zakonski okvir, ki poudarja in omogoča morebitne ekonomske koristi in ki hkrati odpravlja določena tveganja (Petropoulos 2016). Tako gospodarska kot obrtna zbornica v Sloveniji sta ob najavi možnosti, da v Sloveniji začne delovati spletna platforma Uber, izrazili zahtevo, »da se najprej v celoti in transparentno uredi področje avtotaksi

prevozov, zagotovi učinkovit in dosleden nadzor, predvsem pa zagotovi pogoje za **strokovno in kvalitetno opravljanje storitev tistih, ki izpolnjujejo vse zakonske pogoje** in se dnevno trudijo spoštovati nacionalno zakonodajo« (GZS in OZS 2016). Podobno so sindikati in druge organizacije kasneje zavzeli stališče, da sicer ni »problem v razvoju aplikacij. Vendar pa je slabo vse, kar Uber predstavlja kot **platforma za izkoriščanje delavk in delavcev**, z zanikanjem svoje vloge kot delodajalca« (Sindikat Mladi plus in drugi 2016b). Po njihovem mnenju je »namen tehnologije in napredka [...] da izboljša življenje ljudi, ne da ga poslabša« (prav tam), zato so tudi izrazili prepričanje, »da je to mogoče, s tem, da se napredek usmerja v izboljšanje v bolj dostojno delo in življenje za vse« (prav tam).

Poskus prihoda legalizacije prihoda Uberja v Slovenijo **vse do danes ni uspel**. Leta 2017 je sicer Državni zbor RS obravnaval zakonski predlog SDS, da bi legalizirali delovanje spletne platforme Uber in njenega »uber« poslovnega modela v Sloveniji, ki pa ni uspel. Brez slabe vesti lahko trdimo, da je šlo pri tem predlogu za specialni zakon (lahko bi mu rekli tudi Lex-Uber), ki je pisan na kožo točno določene multinacionalke. **Novemu poskusu smo priča ravno v teh tednih**, ko s podobnim manevrom poskuša prihod Uberja v Slovenijo omogočiti minister za infrastrukturo Vrtovec; in ponovno smo priča nasprotnanju sindikatov in civilne družbe.

Zadružna alternativa tovrstnih spletnih platform

Kritika takšnega razvoja spletnih platform, kot je Uber, in ekonomije delitve je privedla do oblikovanja predlogov za **vzpostavitev zadružnih spletnih platform**.

V čem je bistvena razlika

Spletne platforme, kot je Uber, so začrtale nov način za dostop do blaga in storitev, pri čemer so svoj razvoj in rast **financirale s tveganim kapitalom**, katerega investitorji računajo na velike dobičke. Interesi njihovih potrošnikov in voznikov tako **niso bili vedno v ospredju**, čeprav so ti posamezniki ključni tako za ponudbo kot za povpraševanje. Prav v tem se podjetja, kot je Uber, tudi najbolj **razlikujejo od zadrug, ki obstajajo z namenom, da služijo in koristijo svojim članom**, ki imajo korist od prepoznavne blagovne znamke, skupnih virov, vpliva in skupne pogajalske moči in ne služijo zunanjim investitorjem. Tudi Uber

nudi prepoznavno blagovno znamko, trženje in distribucijo za svoje voznike, a tukaj se podobnost spletnih platform, kot je Uber, z zadrugami konča. Uber svoj produkt vidi kot dobrino, ki se dinamično ovrednoti zato, da zagotovi večje povpraševanje. Ampak z vidika Uberjevega voznika je njihov produkt storitev prevoza, ki jo opravi posameznik, ki pri Uberju ni zaposlen. Kljub temu Uber s konkurenti tekmuje za najboljše možne voznike, zanje najema pametne telefone, jim plačuje, da se pridružijo njihove platformi, ter celo nudi možnost cenejšega nakupa avtomobilov in zavarovanja. Vendar bi morala biti **pridružitve voznikov podjetju** samo prvi korak. Naslednji korak bi moral biti izgradnja poslovnega modela, ki bi omogočal **dostojno delo**, in razvoj spodbud, ki spremljajo **solastništvo vključenih v takšne spletne platforme**, kar je mogoče tudi prek združnega poslovnega modela (Gansky 2014).

Teorija (delavskega) združništva spletnih platform

Razvoj združništva spletnih platform temelji na ideji, da bi bile znotraj ekonomije delitve spletne platforme, kot je Uber, lahko organizirane kot **zadruge, ki bi bile v lasti ljudi, ki prek njih nudijo blago in storitve**, ter ne bi bile financirane s strani investitorjev tveganega kapitala. Ideja je bila predstavljena na konferenci novembra 2015, kamor so bili povabljeni ljudje, ki želijo ustvariti naslednjo generacijo organizacij za

Razvoj združništva spletnih platform izhaja iz ideje, da bi bile znotraj ekonomije delitve spletne platforme, kot je Uber, lahko organizirane kot zadruge, ki bi bile v lasti ljudi, ki prek njih nudijo blago in storitve, ter ne bi bile financirane s strani investitorjev tveganega kapitala.

skupno upravljanje z željo, da se vzpostavi alternativno združno strukturo za spletne platforme nasproti korporacijam v lasti investitorjev (Sundararajan 2016, 196–197).

Teorija združništva spletnih platform temelji na **skupni lastnini in demokratičnem upravljanju**. Pri tem združuje tradicijo delavskega samoupravljanja in združništva s skupnostno mrežno proizvodnjo na internetu in digitalno ekonomijo. Nanaša se na spletne platforme, na katerih ljudje preživljajo svoj prosti čas, delajo, razmišljajo in ustvarjajo dodano vrednost, ter na potencialni združni model lastništva teh platform.

Takšna struktura bi lahko s pomočjo združnih načel izkoristila potencial nove tehnologije in delovala v korist lokalne ekonomije. Zdržne spletne platforme bi tako morale upoštevati **naslednja načela**: skupna lastnina spletnih platform; dostojno delo za vse, ki delajo za zadrugo; pravna varnost, ki vsem vključenim zagotavlja pravico do samoupravljanja in izražanja, ter ki preprečuje odklonsko vedenje, kršitve in zlorabe pravil ter pretiran nadzor; pravica do informiranosti o dejavnostih, v katere so delavci vključeni. Takšne zadruge sicer **že obstajajo** in delavcem omogočajo, da postanejo kolektivni lastniki in niso več v podrejenem položaju (Scholz v Scholz in Schneider 2016, 23–26).

Porast delavskih zadrug na tem področju v ZDA

Konkreten primer združne alternative je **porast delavskih zadrug na področju avtotaksi prevozov v ZDA**. Stotine delavcev-lastnikov se je združilo v nekaj zadrug in na tem področju prehitelo delavsko lastništvo v drugih industrijah. V zadruge so se praviloma povezali predhodno neodvisni podjetniki in delavci, ki so pred tem delovali kot podizvajalci. K temu so jih privedle strukturne spremembe na trgu avtotaksi prevozov, visoka stopnja izkoriščanja s strani nekaterih lastnikov avtotaksi podjetij in slabi pogoji za delo. S tem, ko **našli rešitev v oblikovanju avtotaksi zadrug**, so še vedno izpostavljeni izzivom, ki jih na pod-

ročju regulacije in konkurenčnosti predstavljajo spletne platforme, kot je Uber, saj so takšne korporacije v občutni prednosti v svojih prizadevanjih za razgradnjo obstoječe ureditve avtotaksi sektorja. Avtotaksi zadruge si morajo zato zagotoviti ustrezne **lastne spletne platforme**, da lahko ostanejo konkurenčne. Ob tem imajo avtotaksi zadruge občuten potencial, da se lahko razvijejo v večje delavske zadruge z številnimi člani. V večini primerov so se avtotaksi zadruge razvile s strani ljudi, ki so bili **že pred vstopom v zadrugo dejavni v avtotaksi industriji** in imajo lastno vozilo ter so zadrugo vzpostavili kot odgovor na slabe

pogoje s strani posrednikov prevozov. Pri tem so se novonastale zadruge lahko zgleđovale po dolgoletnem primeru dobre prakse avtotaksi zadruge Union Cab iz kraja Madison v zvezni državi Wisconsin (Palmer 2015, 1).

Zanimiv primer iz Austina v Teksasu

Zanimiv je primer iz leta 2014 iz mesta Austin v Teksasu. Tam so vozniki avtotaksijev s pomočjo mestnega sveta dosegli, da morajo spletne platforme, kot je Uber, **izpolnjevati enake pogoje za zagotavljanje varnosti potnikov**, kot so beleženja prstnih odtisov in preverjanje preteklosti voznikov, ki veljajo za tradicionalna avtotaksi podjetja (Doherty 2016).

Takšni odločitvi lokalnih oblasti je Uber skupaj s siceršnjim konkurentom Lyft ostro nasprotoval, kar je privedlo do lokalnega referendumu, v katerem sta podjetji namenili 8,6 milijona dolarjev, da bi prepričali volivce, da spremenijo odločitev mestnega sveta, vendar pri tem nista bili uspešni in omejitve so obveljale (Hicks 2016). Kmalu po tem sta spletni platformi raje prenehali s poslovanjem v Austinu, kot da bi izpolnili določene pogoje. To potezo je izkoristilo lokalno združenje taksistov in ustanovilo **avtotaksi zadrugo ATX Coop Taxi** za zapolnitev novonastale tržne vrzeli (Doherty 2016). Da so taksisti lahko uspešno ustanovili avtotaksi zadrugo, je mestni svet sprejel resolucijo, v kateri je mestni upravi naložil, da v okviru razpoložljivih proračunskih sredstev in pristojnosti **pomaga pri vzpostavitvi avtotaksi zadruge** in na takšen način dodatno pripomore k ureditvi avtotaksi prevozov v mestu (Wear 2016) ter hkrati voznikom avtotaksijev zagotovi možnost, da sami upravljajo s svojim delom in tako niso odvisni od lastnikov korporacij (Austintexas.gov 2016).

Namesto zaključka

Uber v bistvu ni samo ena izmed številnih multinacionalk, ki imajo takšne in drugačne interese: je predvsem **simbol deregulacije in liberalizacije sektorja avtotaksi prevozov** ter t. i. uberizacije trga dela, to je ekstremno prekarnih delovnih pogojev delavk in delavcev.

Tehnološki napredek je omogočil nastanek spletnih platform, ki neposredno povezujejo potrošnike s ponudniki različnih storitev. Vendar, kot pravilno ugotavljajo kritiki razvoja ekonomije delitve, se ta pod vplivom podjetnikov iz Silicijeve doline razvija v smer, kjer mednarodne korpo-

racije, kot je Uber, **odgovornost za svoje poslovanje prenašajo na delavce in šibijo delavske pravice ter nižajo plače zaposlenih** (Asher-Schapiro 2014) v posameznih sektorjih, kjer se pojavijo nove spletne platforme, katerih poslovni model temelji na fleksibilni prekarni delovni sili in izigravanju veljavne zakonsko določene regulacije posameznih sektorjev ekonomije. Zato je razvoj ekonomije delitve v obliki združnih spletnih platform veliko bolj družbeno odgovorna in trajnostno naravnana rešitev. Zadruga kot **demokratska podjetja v lasti svojih članov namreč v ospredje postavljajo interese svojih članov** in ne interesa po dobičku investitorjev v mednarodne korporacije. Vzorčen primer takšnega nasprotja sta prav poslovni model ekonomije delitve, kot jo izvaja spletna platforma Uber, ki v zameno za posredovanje med voznikom in potnikom zaračunava visoko provizijo, se izogiba plačevanju davkov od te provizije v državi, kjer je bil prevoz opravljen, in od svojih voznikov zahteva, da delajo pod prekarnimi pogoji na eni strani, in avtotaksi zadruga na drugi strani. Avtotaksi zadruga **ne delujejo v interesu svojih investitorjev po dobičku, ampak služijo kot oblika ekonomske samopomoči za svoje člane**, ki si z združevanjem skupnih razpoložljivih zmogljivosti omogočajo dostojno delo in preverjen vzdržen poslovni model, ki pozitivno vpliva na lokalno ekonomijo. Zato je sprejem javnih politik, kot je regulacija posredovanja prevozov spletnih platform, kot je Uber, s strani mestnih oblasti v Austinu, lahko vzorčen primer, **kako okre-**

piti demokratizacijo, družbeno odgovornost in trajnostno naravnost razvoja ekonomije delitve.

Države, kot je Slovenija, bi zato po zgledu Austina morale sprejeti **zakonodajo**, ki bi preprečevala poslabšanje delovnih in socialnih pogojev ljudi v različnih sektorjih ekonomije, in hkrati spodbuditi **razvoj lokalnih združnih spletnih platform** ter s tem hkrati zagotoviti trajnostno in družbeno odgovorno gospodarsko rast lokalne ekonomije delitve. Sicer se bo s prihodom Uberja in drugih mednarodnih korporacij samo pridružila drugim državam, kjer se pod krinko tehnološkega napredka in lažne digitalizacije slabša socialni položaj delavk in delavcev ter kršijo temeljne delavske pravice, od takšne t. i. ekonomije delitve pa imajo največ koristi mednarodne korporacije in njihovi investitorji.

Viri

Asher-Schapiro, Avi (2014) *Against Sharing*.

Austintexas.gov (2016) *Austin Transportation Department to begin accepting Taxi Franchise applications*.

Doherty, Virginia (2016) *Texan taxi drivers are showing there's a co-operative alternative to the Uber economy*.

Evropska komisija (2016) *Evropska agenda za sodelovalno gospodarstvo*.

Gansky, Lisa (2014) *Collaborative Economy Companies Need To Start Sharing More Value With The People Who Make Them Valuable*.

GZS in OZS (2016) *Dopis Ministrstvu za infrastrukturo*.

Hall, Jonathan V. in Alan B. Krueger (2015) *An Analysis of the Labor Market for Uber's Driver-Partners in the United States*.

Hartmans, Avery in Nathan McAlone (2016) *The story of how Travis Kalanick built Uber into the most feared and valuable startup in the world*.

Hicks, Nolan (2016) *Prop. 1 goes down as activist proclaims: 'Austin made Uber an example'*.

Meelen, Toon in Koen Frenken (2015) *Stop Saying Uber Is Part Of The Sharing Economy*.

O'Keefe, Brian in Marty Jones (2015) *How Uber plays the tax shell game*.

Palmer, Tim (2015) *Industry Research Series: Taxis*.

Petropoulos, Georgios (2016) *Uber and the economic impact of sharing economy platforms*.

Scholz, Trebor in Nathan Schneider (2016) *Ours to hack and to own: the rise of platform cooperativism, a new vision for the future of work and a fairer internet*. New York: OR Books.

Sindikat Mladi Plus, Svobodni sindikat Slovenije, Gibanje za dostojno delo in socialno družbo in Društvo Svetovalnica za migrante (2016a) *Javni poziv ministru za javno upravo: Takoj odstopite od kakršnegakoli sodelovanja s podjetjem Uber!*.

Sindikat Mladi Plus, Svobodni sindikat Slovenije, Gibanje za dostojno delo in socialno družbo in Društvo Svetovalnica za migrante (2016b) *Digitalizacija JA, prekarizacija NE!*.

Slee, Tom (2015) *What's yours is mine: against the sharing economy*. New York: OR Books.

Sundararajan, Arun (2016) *The sharing economy: the end of employment and the rise of crowd-based capitalism*. Cambridge, MA: The MIT Press.

Tanz, Jason (2014) *How Airbnb and Lyft Finally Got Americans to Trust Each Other*.

Uber (2021) *Company info*.

Wear, Ben (2016) *Austin council supports cab co-op, efforts to help ride-hail companies*.

Demokracija se začne na delovnem mestu, ne v parlamentu!

Saj ne, da politična demokracija ne bi bila pomembna stvar. A kdaj se bomo v teoriji in praksi končno začeli enako resno in družbeno angažirano ukvarjati z nujnim hitrejšim razvojem tudi »ekonomske« demokracije kot druge integralne sestavine pojma demokracija? Parlamentarna demokracija v politični, istočasno pa diktatura (delodajalcev) v ekonomski sferi družbe je namreč brez dvoma še vedno lahko zgolj »polovična« demokracija. In za to ugotovitev seveda ni treba biti ravno marksist.

Smo že vedno globoko v meznem kapitalizmu

Na filozofski ravni smo glede temeljne vizije nadaljnega civilizacijskega razvoja družbe danes bolj ali manj popolnoma enotni. Splošno proklamiran družbenorazvojni cilj naj bi bil **ekonomsko uspešnejša, ob-**

enem pa socialno pravična in okoljsko odgovorna družba. Je tako? Toda, ali se ob tem zavedamo, da smo pa na področju družbenoekonomskih odnosov – če odmislimo nekaj »lepotnih okraskov« v obliki sodobnega delovnega prava – v resnici tudi v 21. stoletju v bistvu še vedno na ravni

klasičnega »meznega« kapitalizma iz 18. in 19. stoletja? In da se trend razvoja na tem področju v zadnjih desetletjih obrača celo v retrogradno smer. Z vsako na novo izgubljeno delavsko pravico, kar se sicer (v imenu bojda nujne večje konkurenčnosti gospodarstva na globalnem trgu) v zadnjih