

**Dominika Polkowska**   
Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej

## Między światem realnym a wirtualnym: obietnice vs. rzeczywistość. Prekarna praca kierowcy Ubera?

DOI: <http://dx.doi.org/10.18778/1733-8069.15.4.11>

**Abstrakt** Pracę za pośrednictwem aplikacji mobilnych można uznać za klasyczne realizowanie idei elastyczności. Firma Uber jako pionier w obszarze gospodarki platformowej zdaje się potwierdzać tę prawidłowość składanymi przez siebie obietnicami. Nie zawsze jednak punkt widzenia dostawcy technologii pokrywa się w praktyce z oczekiwaniami jego użytkowników. Celem artykułu jest odpowiedź na pytanie, czy obietnice składane przez Ubera mają pokrycie w rzeczywistości oraz czy elastyczność i pozorna autonomia obiecywane kierowcom prowadzą do wzrostu niepewności pracy w kontekście pracy prekaryjnej. Podstawą rozważań jest analiza postów zamieszczanych w zamkniętych grupach dyskusyjnych na jednym z portali społecznościowych – grupujących kierowców Ubera, a także indywidualnych wywiadów pogłębionych zrealizowanych wśród samych kierowców zgodnie z metodologią teorii ugruntowanej.

**Słowa kluczowe** Uber, platformy internetowe, prekaryzacja pracy, indywidualne wywiady pogłębione, teoria ugruntowana

**Dominika Polkowska**, doktor, adiunkt w Instytucie Socjologii UMCS. Jej zainteresowania badawcze ogniskują się wokół prekariatu i prekaryzacji pracy, a także nowych zawodów na rynku pracy. Wykorzystuje głównie metody jakościowe. Ostatnio prowadzi badania na temat wpływu platformowych modeli biznesowych na prekaryzację pracy na przykładzie kierowców Ubera. Jej najnowsze artykuły: D. Polkowska (2019) *Uber jako socjo-techniczna sieć. Zastosowanie teorii aktora-sieci do analizy pracy platformowej* „Studia Socjologiczne”, nr 4(235); K. Filipek, D. Polkowska (2019) *The Latent Precariousness of Migrant Workers: a Study of Ukrainians Legally Employed in Poland*, „Journal of International Migration and Integration”, DOI: 10.1007/s12134-019-00708-6; E. Ko-

łasińska, D. Polkowska, P. Wegenschimmel (2019) *Środowisko pracy i role socjologów zakładowych oraz ich doświadczenia zawodowe*, „Przegląd Socjologiczny”, nr 68(3), s. 43–69; D. Polkowska, K. Filipek (2019) *Grateful Precarious Worker? Ukrainian Migrants in Poland*, „Review of Radical Political Economics”, DOI: 10.1177/0486613419857295.

### Adres kontaktowy:

Instytut Socjologii  
Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej  
Plac Marii Curie-Skłodowskiej 4  
20-031 Lublin  
e-mail: [dominika.polkowska@umcs.pl](mailto:dominika.polkowska@umcs.pl)

Współczesny rynek pracy charakteryzuje się prawie nieograniczoną elastycznością i hiperkonkurencyjnością przy jednoczesnym osłabieniu ochrony socjalnej pracowników oraz trudnościach w uzyskaniu zbiorowej ochrony, na przykład związków zawodowych (Drache, LeMesurier, Noiseux 2015). W tym kontekście pojawienie się tak zwanej *sharing economy* (czy szerzej – gospodarki dzielenia się) można symbolicznie uznać za najbardziej „idealne” odzwierciedlenie koncepcji elastyczności pracy, mogące prowadzić do prekaryzacji warunków pracy za pośrednictwem platformy internetowej. W ramach gospodarki dzielenia się część badaczy wyróżnia pracę platformową (Huws, Spencer, Simon 2016), która jest przedmiotem niniejszych rozważań.

Niewątpliwym pionierem w tym obszarze jest Uber. Z jednej strony model biznesowy Ubera jest krytykowany za obchodzenie prawa pracy w celu obniżania kosztów, niespełnianie „standardów” firm transportowych, nieuczciwą konkurencję (Malin, Chandler 2017) i nieetyczne manipulowanie danymi. Z drugiej jednak strony jego zwolennicy podkreślają innowacyjny charakter platformy, relatywnie niższe ceny przejazdów, wycenę kosztu usługi przed jej realizacją oraz system płatności online (Peticca-Harris, DeGama, Ravishankar 2018). Krytycy zwracają uwagę także na degradację statusu pracownika, wzrost prekarności i ogólne pogarszanie stabilności zatrudnienia na rynku pracy. Uber jawi się także jako samozwańczy zbawca klasy robotniczej, wyzwalający pracowników od trudów standardowego modelu pracy, a w szczególności dyscyplinującej roli pracodawcy, na rzecz elastyczności i pracy na własny rachunek (Srnicek 2017: 82).

Celem artykułu<sup>1</sup> jest odpowiedź na pytanie, czy obietnice składane przez Ubera mają pokrycie w rzeczywistości oraz czy elastyczność i pozorna autonomia obiecywane kierowcom prowadzą do wzrostu niepewności pracy w kontekście pracy prekarnej. Pokazuję, w jaki sposób model biznesowy oferowany przez firmę Uber, koncertujący się na wolności, elastyczności i przedsiębiorczości, jest faktycznie sprzeczny z bezpośrednimi doświadczeniami kierowców. Podstawą moich rozważań jest analiza postów zamieszczanych w zamkniętych grupach dyskusyjnych na jednym z portali społecznościowych – grupujących kierowców Ubera, oraz analiza wywiadów pogłębionych przeprowadzonych z kierowcami Ubera w listopadzie i grudniu 2018 roku.

Artykuł składa się z siedmiu części. Wstęp i charakterystyka działalności Ubera znajdują się w pierwszych dwóch, w części trzeciej znalazł się kontekst teoretyczny pracy – dotyczący prekarności, a w czwartej – podstawy metodologiczne. Następny fragment dotyczy wyników prowadzonych analiz. Całość kończy dyskusja i wnioski.

## Uber – dostawca technologii i obietnic

Uber często wskazywany jest jako przykład firmy działającej w obszarze *sharing economy*. Nie sposób przytoczyć tutaj wszystkich definicji i klasyfikacji związanych z tym zjawiskiem. Niemniej jednak najczęściej przyjmuje się, że „dzielenie się (*sharing*)” jest alternatywą dla prywatnej własności. Przy dzieleniu dwie lub więcej osób może cieszyć się korzyściami

<sup>1</sup> Źródło finansowania badań: grant Narodowego Centrum Nauki 2018/02/X/HS6/00957.

(lub kosztami) wynikającymi z posiadania rzeczy. Zamiast rozróżnić to, co moje i twoje, dzielenie się definiuje coś jako nasze” (Belk 2007: 127 [tłum. własne]). Chodzi więc o wykorzystanie nieużywanych zasobów, docenianie tego, co wspólne (sens przynależności do wspólnoty) oraz kształtowanie zaufania (Botsman, Rogers 2011).

Uber, podobnie jak inne firmy działające w tym obszarze, uważa się za pośrednika, którego zadaniem jest jedynie ułatwianie dostępu do niedostatecznie wykorzystanych i niedocenianych towarów i usług (Lobel 2016). Jest więc dostarczycielem technologii (pośrednikiem), a nie firmą transportową (Kashyap and Bhatia 2018). Sam Uber podkreśla, że „na początku był to tylko pomysł: zamawiać przejazdy przez naciśnięcie przycisku. Teraz jest to rozbudowana technologia, która pomaga milionom ludzi na całym świecie dotrzeć tam, gdzie chcą się dostać, na wiele sposobów” (Uber.com [dostęp 2 stycznia 2019 r.]).

Uber funkcjonuje w 737 miastach w 84 krajach świata (stan na koniec 2018 roku – Uber.com) i wciąż rozszerza swoją działalność. Oprócz pośredniczenia w usługach przewozu osób Uber pośredniczy również w dostarczaniu jedzenia (Uber Eats) oraz wchodzi na rynek przewozów towarowych Uber Freight, a nawet na rynek przewozów medycznych (Uber Health) – dwie ostatnie usługi są niedostępne w Polsce. Widzimy więc, że założona w 2009 roku w San Francisco firma technologiczna wciąż powiększa obszar swojego działania, wyznaczając w ten sposób trendy, za którymi podążają inni. Swoją działalność w Polsce Uber rozpoczął w sierpniu 2014 roku. Początkowo tylko w Warszawie, obecnie zaś działa w 7 miastach (Uber.com [dostęp 30 grudnia 2018 r.]).

Model biznesowy Ubera koncentruje się na kilku obietnicach zachęcających do bycia kierowcą. Najważniejsze z nich (ze strony Uber.com [dostęp 21 grudnia 2018 r.]) to podkreślana w pierwszej kolejności elastyczność pracy („jeździj, kiedy chcesz i ile chcesz, ustaw swój grafik”), po drugie brak bezpośredniego przełożonego i całkowita niezależność w podejmowaniu decyzji o własnej pracy („Bądź swoim szefem. Z Uberem możesz jeździć o każdej porze dnia i nocy. Dostosuj jazdę do swojego codziennego rytmu dnia; zarabiaj na własnych warunkach: Im więcej jeździsz, tym więcej zarabiasz”), a także swoista „inkluzywność” – łatwość „wejścia” do grona kierowców Ubera przy jednoczesnej gwarancji bezpieczeństwa („Aplikacja Cię poprowadzi: Jeden przycisk i już możesz ruszać w drogę. Otrzymasz dokładne wskazówki odnośnie trasy, rady dotyczące maksymalizacji korzyści oraz pomoc 24h/7”).

Biorę pod uwagę, że Uber jest firmą globalną, ale jednocześnie w poszczególnych krajach musi funkcjonować według zasad lokalnych – w moich analizach będę się odwoływała jedynie do przykładu Polski, mając świadomość, że przypadek ten może różnić się od innych. Perspektywa, którą przyjmę w moim artykule, jest perspektywą kierowcy. Pomijam przy tym perspektywę klienta, który prawdopodobnie nie jest do końca świadomy, na jakich zasadach Uber działa w Polsce. A jakie to są zasady?

Żeby zostać kierowcą Ubera, należy zarejestrować się on-line, pobrać aplikację na smartfona, dodać do konta kierowcy odpowiednie dokumenty<sup>2</sup>, spraw-

<sup>2</sup> Dowód osobisty (ukończone 20 lat); prawo jazdy ważne minimum od roku; zaświadczenie o niekaralności; potwierdzenie prowadzenia działalności gospodarczej lub podjęcie się pod

działanie, czy posiadane auto spełnia wymogi Ubera<sup>3</sup> i właściwie można zaczynać pracę, pamiętając oczywiście, że Uber pobierze 25% prowizji za „korzystanie z technologii”.

Wśród wymogów stawianych przez Ubera dwa z nich wymagają dodatkowego komentarza. Po pierwsze, Uber dopuszcza w Polsce do użytku samochody z 1999 roku, co oznacza, że w skrajnych przypadkach klientów wożą samochody 20 letnie<sup>4</sup>. Po drugie, na szczególną uwagę zasługuje określenie „podpięcie się pod partnera, który posiada licencję na krajowy przewóz osób samochodem osobowym”. Mamy tutaj dwie informacje: konieczność podpięcia się pod partnera (a więc pojawia się pośrednik między kierowcą i Uberem) oraz kwestia licencji. Obydwie te kwestie omówię dokładniej, bo są one kluczowe z punktu widzenia kierowcy.

### Podpięcie pod partnera

Okazuje się, że polski rynek nie tylko uruchomił możliwość pracy jako kierowca na zasadach znacznie uproszczonych w porównaniu z dotychczasowymi monopolistami na tym rynku – taksówkarzami, ale również stworzył pole do działalności pośredników (tzw. partnerów flotowych). Początkowo Uber nie interesował się, czy zasady, na których wypłaca pieniądze kierowcom, są do końca zgodne

---

partnera, który posiada licencję na krajowy przewóz osób samochodem osobowym; zdjęcie profilowe kierowcy (Uber.com [dostęp 02.01.2019 r.]).

<sup>3</sup> Samochód wyprodukowany najpóźniej w 1999 roku, 4/5 drzwiowy, kierownica znajdująca się po lewej stronie, zarejestrowany na co najmniej 5 osób, zarejestrowany na terenie Unii Europejskiej, musi posiadać aktualne ubezpieczenie oraz przegląd.

<sup>4</sup> Stan na styczeń 2019 roku.

z prawem lokalnym, chodziło głównie o kwestie podatkowe. Jednak po ogromnej krytyce ze strony mediów, groźbach ze strony taksówkarzy i realnej obawie o możliwość kontynuowania działalności w Polsce, postawił nowe wymagania: wszyscy kierowcy muszą mieć działalność gospodarczą, dzięki czemu Uber będzie mógł realizować współpracę B2B. Ale nie wszyscy kierowcy mogli czy chcieli założyć działalność, nie wszyscy też dysponowali swoim samochodem – to z kolei otworzyło nieograniczone wręcz możliwości działania dla partnerów flotowych. Zakładają oni działalność gospodarczą i „podpinają” pod nią kierowców bez działalności. Jednocześnie posiadają oni licencję na przewóz osób samochodem osobowym, odpowiednie certyfikaty zawodowe i – z punktu widzenia Ubera – sprawa jest załatwiona. Współpracują oni albo z kierowcami posiadającymi działalność gospodarczą i odpowiednie licencje i pozwolenia (nieliczne przypadki), albo właśnie z partnerami, którzy z kolei „podpinają” pod swoją działalność kierowców (stąd „podpięcie”). Partnerzy idą w wielu przypadkach jeszcze o krok dalej: oferują wynajęcie samochodu, a także biorą na siebie koszty paliwa, napraw i amortyzacji. Niektórzy mają całą flotę aut (najczęściej w leasingu), więc, żeby biznes się opłacał, większość z nich musi być ciągle w ruchu (a więc istnieje ciągła potrzeba „zatrudniania” kolejnych kierowców). Oczywiście nic za darmo. Najpierw więc Uber zabiera 25% od obrotu, a następnie kilkadziesiąt złotych tygodniowo musimy zapłacić za „podpięcie”. W zależności od tego, czy mamy swoje auto, czy wynajmujemy – koszty coraz bardziej rosną. Biorąc jednocześnie pod uwagę dość niskie stawki za przejazd, bycie kierowcą Ubera jest (generalnie) coraz mniej opłacalne dla samych kierowców, ale coraz bardziej

opłacalne dla partnerów. W skrajnych przypadkach kierowca rozlicza się z partnerem na tak zwanych warunkach 50/50, co oznacza, że z każdego zarobionego 1000 złotych, po uwzględnieniu prowizji Ubera oraz zarobku partnera, otrzymuje na rękę 375 złotych, z których jeszcze musi dokonać różnych opłat (np. podatek).

Podpisanie jest ważne jeszcze z jednego powodu. Jest nim kwestia licencji. Uberowi zarzuca się, że jego kierowcy jeżdżą bez licencji. On z kolei odpiera te zarzuty, twierdząc, że wszyscy partnerzy, z którymi współpracuje, mają wszystkie wymagane dokumenty. I to jest prawda. Kluczowe jest tutaj zrobione wcześniej rozróżnienie między partnerami i kierowcami. Partner najczęściej posiada licencję na przewóz osób samochodem osobowym (wymaganym przez art. 18 Ustawy o transporcie drogowym, Dz.U. 2001 nr 125 poz. 1371) i powinien teoretycznie wymagać tego samego od swoich „podpiętych” kierowców<sup>5</sup>.

I tutaj dochodzimy do sedna problemu. Partnerzy podpisują z kierowcami najczęściej umowę o zarządzaniu kontem kierowcy (rzadziej umowę zlecenie). W umowie jest zapis, że kierowca oświadcza, iż posiada wszelkie niezbędne uprawnienia. W ten sposób kierowca potwierdza (nawet jeżeli nie jest tego świadomy), że posiada na przykład wspomnianą wyżej licencję na przewóz osób samochodem osobowym. A czy tak jest naprawdę? Nie da się tego zweryfikować. Coraz częściej słyszymy o kontrolach Inspekcji Transportu Drogowego (w większości

przypadków inspirowanych przez kierowców taxi), które kończą się nałożeniem kar do 12 000 PLN za brak odpowiednich licencji. Trudno jednak powiedzieć, czy brak licencji jest to problem jednostkowy, czy szerszy. Innym rodzajem umowy stosowanym przez „partnerów” jest umowa użyczenia samochodu. Jak zauważa jeden z respondentów:

- To jest śmieszne, ta umowa jest, bo oni tak jakby wynajmują ode mnie ten samochód.
- Czyli Pan ma umowę na wynajem samochodu temu partnerowi tak?
- Dokładnie. (...) Jeszcze ja im płacę za to, że oni wynajmują ode mnie samochód tak naprawdę. (U12<sup>6</sup>)

Brak odpowiednich licencji jest więc przedmiotem sporu. Z jednej strony mamy więc korporacje taxi i ITD, które interpretują prawo tak, że każdy kierowca powinien mieć odpowiednie licencje (szczegóły dotyczące działania tej licencji w tym momencie pominię – np. kwestię podpisywania licencji w siedzibie firmy), a z drugiej strony mamy Ubera, który, po pierwsze, twierdzi, że nie jest firmą transportową, tylko dostawcą aplikacji mobilnej, a po drugie, stoi na stanowisku, że w polskim prawie nie ma licencji, które byłyby odpowiednie dla tego typu usług, więc działa on w pełni legalnie, bo po prostu trafił w tak zwaną lukę prawną i (mówiąc kolokwialnie) nie jest to jego wina (nie istnieje licencja na przewóz osób przy wykorzystaniu aplikacji mobilnej). Jednak biorąc pod uwagę kontrowersje, jakie budzi on w Polsce (przy jednocześnie dużym

<sup>5</sup> 1 stycznia 2020 roku wchodzi w życie znowelizowana ustawa o transporcie drogowym, tzw. Lex Uber. Prawdopodobnie znacząco zmieni się funkcjonowanie całej branży, ale na konsekwencje ustawy musimy poczekać.

<sup>6</sup> U – numery poszczególnych respondentów.



zapotrzebowaniu na tego typu usługi), wychodzi naprzeciw oczekiwaniom, zobowiązując swoich partnerów do posiadania licencji „jak najbardziej zbliżonej”. Jak mówi jeden z partnerów, zachęcając nowych kierowców do podjęcia: „Na pewno nie jeździsz nielegalnie, bo nie jest nigdzie napisane, że jest to zabronione<sup>7</sup>”. Czyli tłumaczenie odbywa się zgodnie z linią: nie mamy licencji, bo nie ma takich licencji, staramy się mieć licencje najbardziej zbliżone (na przewóz osób samochodem osobowym), ale nie w pełni oddają one charakter naszej pracy. A jak wygląda perspektywa kierowcy? Czy kierowcy Ubera uwierzyli w mit aplikacji, która „po prostu łączy kierowców z pasażerami”? Na powyższe pytania odpowiem w części piątej.

## Praca prekarna

Jednoznaczne zdefiniowanie pracy prekarnej wciąż nastrocza trudności (Broughton i in. 2016). Wielość koncepcji i podejść sprawia, że nie istnieje jakiś określony zestaw wskaźników, które pozwalają mierzyć taką pracę (Mckay, Paraskevopoulou 2011). Iain Campbell i Robin Price (2016) rozpatrują problem prekariatu i pracy prekarnej na pięciu poziomach: prekarność w zatrudnieniu, praca prekarna jako taka, pracownik prekarny – indywidualnie, pracownik prekarny jako przedstawiciel nowej klasy społecznej oraz prekarność jako ogólna koncepcja ludzkiego życia. Większość badaczy koncentruje się albo na pracy prekarnej (Burrows 2013; Campbell, Price 2016), albo na pracownikach prekarnych (Pulignano, Ortíz Gervasi, de Franceschi 2016; Marino i in. 2019). Niektórzy autorzy idą krok dalej i widzą

<sup>7</sup> Zob. <https://www.youtube.com/watch?v=mhh7ze08QSs> (dostęp 2 stycznia 2019 r.).

w pracownikach prekarnych przedstawicieli klasy „w sobie” (Standing 2011; Savage i in. 2013).

Wśród wielu istniejących definicji prekariatu i pracy prekarnej (Rodgers and Rodgers 1989; Barbier, Brygoo, Viguier 2002; Butler 2004; Duell 2004; Boltanski, Chiapello 2005; Dörre, Kraemer, Speidel 2006; Vosko 2006) na szczególną uwagę zasługuje propozycja Arne Kalleberga (Kalleberg 2009; 2014; Hewison, Kalleberg 2013). Definiuje on pracę prekarną jako niepewną (występuje duże ryzyko jej utraty czy brak stałych godzin pracy), niestabilną (ograniczone przywileje socjalne czy finansowe) i wykazującą brak perspektyw na przyszłość, co czyni ją pozbawioną bezpieczeństwa (Kalleberg 2009).

Na polskim gruncie Jan Sowa (2010: 108), definiując prekariat, wskazuje również na brak pewności, stałości i stabilności, chroniczną niemożliwość przewidzenia przyszłości i nieustanny lęk, że przyniesie ona tylko pogorszenie sytuacji. Intuicyjnie można założyć, że pracę w ramach platform internetowych można wpisać w zjawisko prekarności (*precariousness*) (Lorey 2015). Jest to pewien rodzaj kondycji egzystencjalnej, specyficzna niepewność, gdzie wszystko jest niestabilne, niszczycielskie, podatne na wypadki losowe. Praca na platformie internetowej jest daleka od stabilności, bezpieczeństwa i przewidywalności.

W określonych przypadkach może się na to nakładać również zjawisko tak zwanej „normalizacji prekarności” (Lorey 2006), które najczęściej dotyka ludzi wykonujących tak zwane zawody kreatywne. Z dużym prawdopodobieństwem można założyć, że dotknie też pracowników platform, dla których

ta „teoretyczna wolność” oferowana przez platformę jest główną motywacją do podjęcia takiej pracy.

Posiłkując się powyższymi definicjami, przyjmuję następujące rozumienie pracy prekarnej: cechuje się ona subiektywnym poczuciem niepewności (definiowanym na podstawie znaczenia, jakie nadaje mu sam pracownik), brakiem bezpieczeństwa pracy, długim czasem pracy, odczuciem niskich dochodów i brakiem praw pracowniczych (w tym praw socjalnych i ochrony związków zawodowych) (Lorey 2015; Bosmans i in. 2016).

## Metodologia badania

Analiza opiera się na dwóch źródłach danych. Głównym źródłem są posty zamieszczane w dwóch grupach zamkniętych na jednym z portali społecznościowych (Facebook). Dodatkowym źródłem danych są wyniki indywidualnych wywiadów pogłębianych przeprowadzonych w Warszawie w listopadzie i grudniu 2018 roku wśród kierowców Ubera. Próba liczyła 10 respondentów (wszyscy badani byli mężczyznami narodowości polskiej, a wykonywana praca kierowcy była ich głównym źródłem utrzymania). Dobór próby miał charakter celowy.

Grupa „Kierowcy Uber & Taxify”, założona 27 lutego 2018 roku, liczyła 5486 członków; grupa „Uber Club Polska”, założona 23 marca 2016 roku, liczyła 5664 osoby<sup>8</sup>. Pomimo pozornej ekskluzywności tych grup nie miałam problemów z dołączeniem do nich, gdyż grupy te nie prowadzą żadnej wstępnej weryfikacji swoich członków. Oprócz tego na portalu Fa-

cebook funkcjonuje wiele innych grup zamkniętych dla kierowców Ubera, jednak są one mniej liczne, a w przypadku jednej z nich przeprowadzana jest weryfikacja (grupa wyłącznie dla kierowców).

Członkiem wyżej wymienionych grup stałam się na początku października 2018 roku. Moja rola jako badacza nie została tam ujawniona. W ciągu 3 miesięcy obecności w grupie nie dodałam ani nie skomentowałam żadnego posta. Chodziło o to, żeby nie wywoływać dyskusji na forum, która mogłaby zaburzyć „normalne” jej funkcjonowanie. Jednocześnie udało mi się w tym czasie poznać dość specyficzny język używany przez kierowców.

Nie miałam żadnych założeń wstępnych, przystępując do analizy wpisów na grupach. Chodziło mi o poznanie doświadczeń kierowców Ubera w Polsce. Doszłam bowiem do wniosku, że rzeczywistość pracy „dla Ubera” najlepiej rozumieją zaangażowani w nią aktorzy, czyli sami kierowcy. Im mniej założeń, co do tego, jak wygląda ich funkcjonowanie będę miała na początku, tym lepiej dla późniejszych analiz. Jeżeli chodzi o indywidualne wywiady pogłębiane, to ich głównym celem był opis pracy kierowcy Ubera w kontekście pracy prekarnej, biorąc pod uwagę przyjętą jej definicję.

Zgodnie z koncepcją teorii ugruntowanej przed przystąpieniem do analizy danych zastanych nie studiowałam literatury dotyczącej funkcjonowania Ubera w Polsce z perspektywy kierowcy. Nie szukałam dostępnych badań na ten temat, po to, by nie miały one wpływu na późniejsze kodowanie zebranych przeze mnie danych empirycznych (Urquhart, Lehmann, Myers 2010).

<sup>8</sup> Wszystkie grupy stan na 2 stycznia 2019 r.

Materiałem do badań były, po pierwsze, posty zamieszczone w tych grupach od 1 grudnia 2018 do 2 stycznia 2019 włącznie, a, po drugie, analizie poddane zostały pogłębione wywiady indywidualne. Jeżeli chodzi o materiał pochodzący z Internetu, to w sumie w obydwu grupach było to 631 postów. Po wyeliminowaniu postów zawierających jedynie zdjęcie lub udostępnione artykuły z innych źródeł oraz posty opublikowane przez pasażerów, do analizy zakwalifikowałam 486 postów, 235 z pierwszej grupy oraz 251 z drugiej grupy.

Grudzień jest szczególnie ważny w kontekście pracy za pośrednictwem aplikacji Ubera. To miesiąc promowania (często nachalnego) przejazdów gotówkowych ze strony Ubera, ale, co ważniejsze, w połowie miesiąca pojawiły się znaczące zmiany w aplikacji kierowcy: od tego momentu kierowca widział tylko lokalizację początkową klienta i ile kilometrów musi do niego dojechać (tzw. dołot). Nie widział natomiast miejsca docelowego podróży (a wcześniej było to widoczne) ani ceny kursu. Drugim powodem, dla którego wybrałam grudzień, jest duża różnica w intensywności zamawiania kursów ze względu na przypadające w tym czasie Święta Bożego Narodzenia (duży ruch przed Świętami, znikomy w trakcie) i wyjątkowo duży ruch w sylwestra i Nowy Rok (dlatego analizy obejmują 2 stycznia włącznie).

Jeżeli chodzi o materiał badawczy pochodzący z zamkniętych grup facebookowych, to w pierwszej kolejności, w celu uporządkowania bardzo obszernego materiału badawczego, poszczególnym wypowiedziom przypisałam odpowiednie etykiety opisujące ich zawartość (Charmaz 2009: 9) – ko-

dowanie wstępne. Kathy Charmaz (2009: 64) w odniesieniu do analizy transkrypcji wywiadów zaleca kodowanie wydarzenie po wydarzeniu, dlatego starając się postępować analogicznie, za jednostkę analizy (której przypisywałam etykietę) przyjąłam jeden post.

Ostatecznie analizie poddano 486 postów. Pierwsza partia zebranego przeze mnie materiału pozwoliła na wyodrębnienie 44 kodów wstępnych (poprzez przypisanie odpowiednich etykiet do tekstu). W dalszej kolejności wybrałam najistotniejsze i najczęstsze kody wstępne w celu posortowania, zsyntetyzowania, zintegrowania i zorganizowania dużej liczby danych (kodowanie skoncentrowane) (Charmaz 2009: 79). W wyniku kodowania skoncentrowanego otrzymałam 6 kategorii badawczych, które stały się podstawą do ostatecznej analizy.

W drugiej kolejności przystąpiłam do analizy wywiadów pogłębionych. Znając wstępne wyniki analizy materiału z grup facebookowych, w pierwszej kolejności zastosowałam otwarte kodowanie oparte w dużym stopniu na intuicji badacza. W połączeniu z analizą danych internetowych pozwoliło to na stworzenie określonych ram tematycznych do dalszych analiz, gdzie główny nacisk został położony na porównanie obietnic Ubera dotyczących pracy kierowcy z rzeczywistością i subiektywną oceną samych zainteresowanych. Na kolejnym etapie zaczęto łączyć istniejące kody w kategorii kodów (kodowanie zogniskowane) (Strauss, Glaser 2017). A następnie te kategorie zostały podzielone na tematy, które umożliwiły analizę pracy kierowców pod kątem prekarności ich pracy.



## Obietnice vs. rzeczywistość

Wykorzystanie metodologii teorii ugruntowanej zarówno do analizy postów w zamkniętych grupach facebookowych, jak i wywiadów pogłębionych pozwoliło mi na całościowe spojrzenie na pracę kierowcy Ubera. W wyniku przeprowadzonej analizy udało się wyodrębnić pięć obszarów tematycznych, które stały się podstawą do odpowiedzi na postawione pytania badawcze.

### Praca

Kategorią analityczną budzącą największe emocje wśród kierowców była sama *praca dla Ubera* i różne jej aspekty (włączyłam do niej aż 14 kodów wstępnych). Można zauważyć trzy dominujące tematy, które dotyczyły: zarobków, umowy i dojazdów<sup>9</sup>.

W odniesieniu do tego pierwszego można zauważyć dość rozbieżne opinie. Część kierowców narzeka na niskie stawki za przejazdy, na małą liczbę tych przejazdów oraz podkreśla trudności z „wyjściem na swoje” – zwłaszcza jeżeli wybrali tak zwane podpięcie pod partnera w wariacie 50/50.

#### POST nr 1<sup>10</sup>

Jak uniknąć kursu po 7.50. To jest tragedia. Jadę do klienta 3km i od miejsca jeszcze 4 km i mam z tego 7.5zł.

<sup>9</sup> „Dolot” jest to dystans, jaki musi pokonać kierowca Ubera od miejsca, w którym aktualnie się znajduje do miejsca, w którym znajduje się klient zamawiający kurs.

<sup>10</sup> Wszystkie cytaty są oryginalne. Pisownia (często z błędami) oryginalna.

### KOMENTARZE

Liczymy na czysto. Do ręki. Wiele osób pomija mnóstwo kosztów chyba, tylko żeby się lepiej poczuć. Odejmujemy wszystko. Podatek, prowizję, paliwo, wynajem auta lub koszt zakupu, amortyzację, serwis i naprawy itd. Nie ma szans, żeby do ręki zarobić więcej niż te kilkanaście złotych. Czyli to samo co w Biedronce, tylko przy nieporównywalnie gorszych warunkach pracy.

Nie masz z tego 7.5, masz mniej. Odejmij vat i dochodowy i masz 5 zł. Od tego paliwo i amortyzację. Jeździsz za free. Kiedy w końcu zaczniecie to liczyć, jak trzeba a nie żyć iluzją.

Natomiast druga grupa kierowców jest zadowolona zarówno z zarobków, jak i z liczby kursów i wręcz zachęca tych niezadowolonych do zmiany profesji („nikt Cię tu nie trzyma, idź na kasę do Biedronki, jak Ci się nie podoba”).

#### KOMENTARZE (do posta nr 1)

Idź na kasę do Biedronki. Stała praca i pensja. Dziwny post w stylu - tylko ja powinienem mieć dobre kursy - krótkie kursy to jak to podrzucić innym aby je mieli a ja nie :)

Czyli robisz 7 km za 7.50. Na kilometr nawet na pierwszym biegu na odcince weźmie Ci Max 50gr. 4 zł zostaje na czysto za 10 min drogi. Przez godzinę zrobisz takich 5 kursów i masz 20zł. No chyba nie jest źle.

Wyobraźnię kierowców szczególnie pobudzała kwestia tak zwanych mnożników. Mnożnik oznacza, że zamówienie kursu w danym obszarze wiąże się z kilkukrotnym wzrostem ceny za przejazd

(mnożymy cenę standardową za kurs razy „ileś”), wynikającym ze zwiększonego popytu na usługę przy małej podaży. Ma to (teoretycznie) zachęcić kierowców do przemieszczania się w obszar, gdzie są mnożniki, żeby zwiększyć podaż usługi.

KOMENTARZ (do posta nr 4)

ja z kolei szczerze polecam Ubera do jazdy w noc sylwestrową. Nie wiem jakie miasto, ale w Krakowie od 1 do 7 w ubiegłego zrobiłem 998zł na samum Uberze. Mnożniki 3.5-4

Analizując jednak wszystkie odpowiedzi dotyczące kategorii zarobki (zarobki, opłacalność, opłacalność w danym dniu), można zauważyć, że nie jest to praca, w której można szybko i łatwo zarobić (poza nielicznymi wyjątkami, jak na przykład właśnie sylwester). Wysokość zarobków zależy od wielu czynników: od liczby kursów (która często wynika z liczby godzin pracy: im dłużej ktoś pracuje, tym ma więcej kursów), od rodzaju zależności od partnera i związanych z tym kosztów, od kosztów eksploatacji samochodu, od realizacji kursów po wyższych cenach (mnożnik) i tak dalej. Trzeba także pamiętać o stałej opłacie 25% dla Ubera (za korzystanie z aplikacji). Niemniej jednak, przeważały głosy niezadowolenia z zarobków. Większość wypowiedzi sugerowała, że jest to dobra praca, żeby dorobić, ale trudno z niej zrobić główne źródło utrzymania całej rodziny. Potwierdza to analiza wywiadów pogłębionych, które były przeprowadzone wyłącznie z osobami, dla których Uber jest głównym źródłem utrzymania.

- Jakie są średnie miesięczne zarobki kierowców Ubera?
- W dobrym tygodniu można 800 zł zarobić na czysto po odliczeniu kosztów, ale naprawdę trzeba się na-

jeździć. Trzeba po 12 godzin dziennie jeździć i mieć szczęście, że jakiś mnożnik wpadnie. Przez 6 dni w tygodniu.

- A jak jest zły tydzień?
- To 500 zł max. Ale jeżdżę tyle samo godzin.
- Jakich tygodni jest więcej?
- Pół na pół myślę. Najgorzej jest w wakacje.
- Na co wystarczają Panu dochody z pracy na Uberze?
- Na zapłacenie rachunków i zakupy na życie. A i tak, jakby żona nie pracowała, to pewnie nie utrzymałbym rodziny. (U21)

Niestety, obietnica pod tytułem *Jeźdź, ile chcesz i kiedy chcesz* nie do końca jest zgodna z rzeczywistością. Tyłko bardzo długie godziny pracy gwarantują zarobek. A w kontekście pracy prekarnej należy podkreślić dwa aspekty: długie godziny pracy przy jednocześnie niskich zarobkach. Badani kierowcy wiele razy podkreślali chęć zmiany pracy. Uber nie daje im bowiem poczucia bezpieczeństwa i stabilności niezbędnej w pracy zawodowej:

- Co tutaj skłania Pana do zmiany?
- Przede wszystkim brak umowy, która naprawdę jest ważna dla osoby w moim wieku, jakbym chciał wziąć kredyt na mieszkanie. (U18)

Nawet jeżeli kierowcy udawało się dostać umowę (najczęściej zlecenie), to nie do końca wszystko było zgodne z prawem:

Na umowie miałem wpisane 280 zł, ta najniższa. Wtedy ona jest ozusowana, ale nie jest wielki ten ZUS, jest bardzo mały z tego tytułu. No i reszta była pod stołem. (U18)

Drugim zagadnieniem składającym się na kategorię *praca* kierowcy Ubera są tak zwane doloty, czyli dystans, jaki musi pokonać kierowca od miejsca, w którym aktualnie się znajduje w momencie przyjęcia kursu do miejsca, w którym znajduje się klient. Mniej więcej do połowy grudnia aplikacja kierowcy pokazywała, gdzie klient chce jechać i ile można na tym kursie zarobić. Kierowca sam mógł zdecydować, czy weźmie ten kurs, czy nie. W sytuacji, kiedy klient był, w odczuciu kierowcy, zbyt daleko lub kurs mu się po prostu nie opłacał, mógł odrzucić kurs i wówczas zamówienie trafiało do kolejnego kierowcy znajdującego się najbliżej klienta. W konsekwencji odległość klienta od kolejnego kierowcy stopniowo się zwiększała (pierwszy, który był najbliżej, odrzucił, kolejny był już ciut dalej, również mógł odrzucić). W rezultacie stawało się albo praktycznie niemożliwe, żeby skorzystać z usługi na peryferiach miasta, gdzie z reguły jest mało kierowców, albo kierowca, który ostatecznie przyjmował kurs, musiał jechać stosunkowo daleko po klienta (bo poprzedni odrzucili). Jeżeli jeszcze okazywało się, że przejazd jest bardzo krótki (minimalna opłata to 10 zł<sup>11</sup> pomniejszona o prowizję Ubera, czyli 7,5 zł), to całe przedsięwzięcie okazywało się zupełnie nieopłacalne.

Biorąc więc pod uwagę głównie niezadowolenie klientów, Uber w połowie grudnia wprowadził zmiany w aplikacji. Od tej pory kierowca widzi jedynie miejsce, gdzie ma jechać po klienta. Ostateczny cel podróży, a także kwota za przejazd zostały ukryte. Wywołało to bardzo duże niezadowolenie

ze strony kierowców, niektórzy wręcz czuli się przez niego oszukani. Z jednej strony bowiem Uber sam podkreślał pełną „niezależność kierowców” i możliwość samodzielnego podejmowania decyzji o tym, kiedy i ile jeżdżą, ale z drugiej strony, ograniczając liczbę istotnych informacji na temat kursu do minimum – praktycznie zmuszał kierowców do podejmowania tej decyzji w ciemno. Niewiele ma to wspólnego z wolnością i swobodą prowadzenia działalności. Kierowca nie wie bowiem, czy kurs będzie opłacalny.

#### POST nr 4

Od wczoraj jesteś niewolnikiem Ubera bez prawa wyboru. Przychodzisz do pracy, w której po przyjęciu zlecenia nie wiesz za ile pracujesz i gdzie jedziesz. Zastosowanie takiego systemu w pełni pozwoli na stworzenie społeczeństwa, w którym nikt nie będzie się buntował przeciwko jakimkolwiek zmianom. Dystopijne wizje z książek Orwella i Huxleya zaczynają się spełniać. W dużym uproszczeniu mówiąc mechanizm działający na podobnej zasadzie z wykorzystaniem technologii testują obecnie Chińczycy. Pięcigwiazdkowy system oceny społecznej wykorzystywany jest do oceny obywateli i karania ich za złe zachowanie lub nagradzania za dobre. Złe i dobre zachowanie to oczywiście odpowiednik posłuszeństwa wobec władzy lub jej braku. Zatem masz prawo jeździć i milczeć.

Widzimy więc, z jednej strony, skrajne niezadowolenie z polityki Ubera. W pośredni sposób widzimy tutaj również nieśmiałą i dość zawoalowaną zachętę do buntu przeciwko takiemu systemowi, w którym pracownik zamiast być „partnerem” dla Ubera staje się jego „niewolnikiem”.

<sup>11</sup> Z początkiem września 2019 roku Uber obniżył stawkę z 10 zł do 8 zł. Zob. <https://www.spidersweb.pl/2019/09/uber-nowy-cennik-warszawa-ile-kosztuje.html> (dostęp 27 września 2019 r.).

KOMENTARZE do posta nr 4

Gość napisał dokładnie i w punkt o tym, jak nowoczesne korporacje traktują pracowników. I tu nie chodzi tylko o Ubera, dokładnie taki sam mechanizm działa w Amazonie i innych postkapitalistycznych przedsiębiorstwach. Bunt wobec współczesnego niewolnictwa, bo inaczej tego się nie da nazwać, jest jak najbardziej zasadny. Ale spoko, lepiej jak ci plują w twarz, mówić, że deszcz pada.

W nawiązaniu do tego, że Uber kolejny raz robi z nas króliki doświadczalne proponuję coś z tym zrobić. Uber dobrze wie, że jako kierowcy nie możemy się zebrać i powiedzieć stanowcze nie takim praktykom !!!!!!!!!!!!!Ale czy możemy stać beczynnie i pozwolić na takie traktowanie. Od chwili kiedy nie wiemy za ile i gdzie jedziemy nie możemy sprawdzić czy opłata została skorygowana i dlaczego.

Może by jakoś zaprotestować? Nie jeździć przez jeden czy kilka dni, bo kursy z dojazdem 20 min za 10 zł to absurd. Nie raz rozmawiałem z klientami i oni sami się dziwili, że ja jadę a wystarczyło by zrobić dopłatę coś na zasadzie mnożnika: aktualnie pojazdy w pobliżu są niedostępne jeżeli zapłacisz np. 10 zł za dojazd to w ciągu 20 min przyjedzie kierowca to rozwiązało by problem bynajmniej dla mnie.

Niestety te głosy zachęcające do protestu były nieliczne. Widać, że kierowcy Ubera to nie jest grupa, która łatwo może zjednoczyć się w celu ochrony własnych interesów (pomimo tego, że portale społecznościowe są bardzo dobrym miejscem, w którym można wypracować wspólne stanowisko w jakiejś sprawie). Większość kierowców godzi się na politykę Ubera, bo jest przekonana, że i tak nic

nie da się zrobić, a wszelkie próby oporu są, z jednej strony, z góry skazane na porażkę, a z drugiej – mogą stać się tylko argumentem dla korporacyjnych taksówkarzy przeciwko Uberowi w ogóle. Amerykański gigant nie słucha również głosu samych kierowców. Kopiując wszędzie swój model biznesowy, Uber zdaje się nie dostrzegać zupełnie, że na jego sukces pracują setki tysięcy coraz bardziej niezadowolonych „pracowników”. Z drugiej strony sami kierowcy nie działają wspólnie i różnią się co do oceny polityki prowadzonej przez Ubera. Część z nich wcale nie ma pretensji do samej korporacji, tylko raczej do innych kierowców, którzy nagminnie anulowali kursy, które im się nie opłacały.

POST nr 7

Wkurzają mnie osoby, które odrzucają przejazdy z małym dolotem, które są za dychę. Bo jasnie pan nie będzie za 10 zeta kogoś wiozł. Ale jak np jego babcia będzie potrzebowała jechać 2km do przychodni i nikt takiego kursu nie weźmie to będzie psy wieszal na kierowcach.

POST nr 8

Doloty 10 km robią się właśnie z tego, że każdy widzi cenę i ten co miał do pasażera 2 km, ale za 10zł nie będzie jechał to anuluje i później dostaje kolejny i ma 5 km i też anulował a później dostajesz Ty i masz 10 km i wiadomo, że tego nie weźmiesz, więc jak każdy będzie brał to co mu dają to skończą się długie doloty.

POST nr 9

Brak informacji o celu podróży i cenie wynika z winy kierowców którzy cierpowali i odrzucali zlecenia, bo „za trzy dychy to mi się nie opłaca odpalać silnika”. W wyniku tych działań zlecenie szło do następnego

i następnego aż w końcu klient nie pojechał, bo nikt nie będzie robił dołotu 15 km. A wystarczyłoby, żeby ten pierwszy mający dwa kilometry dołotu wziął zlecenie i po problemie. Niestety tak to w Polsce jest, że jak dasz za dużo to zaczyna się kombinowanie.

W powyższych wypowiedziach dokładnie został opisany mechanizm, który ostatecznie doprowadził do wyłączenia jednej z funkcji w aplikacji kierowcy. Kierowcy wolą odrzucić kurs z długim dołotem, niż przyjąć i potem odrzucić, bo to zwiększa procent anulacji, który może doprowadzić do blokady konta.

### Legalność vs. nielegalność

Kolejną kategorią wyodrębnioną na podstawie analizy treści postów zamieszczonych w zamkniętych grupach na portalu społecznościowym jest *legalność pracy w Uberze*. Wśród wyróżnionych kodów wstępnych zdecydowanie najczęściej podnoszoną kwestią była *licencja* (33 razy). Obok licencji dyskutowano na temat *legalności* i *przepisów prawa* w ogóle, a także o obowiązku posiadania *kas fiskalnych*. Odrębnym zagadnieniem były *kontrole* dokonywane przez Inspekcję Transportu Drogowego<sup>12</sup>. Co ciekawe, w bezpośrednich rozmowach z kierowcami kwestia legalności ich pracy w żadnym przypadku nie budziła wątpliwości.

Generalnie widać, że sami kierowcy mają problem z jednoznacznym stwierdzeniem, czy działalność, na której zarabiają, jest do końca legalna czy nie. Z jednej strony widać wyraźne głosy uspokajające

(pochodzące zwłaszcza od partnerów Ubera), że wszystko jest legalne i nie ma się co martwić.

#### POST nr 13

Poszukujemy osób do pracy jako kierowca UBER. (Kraków) Posiadamy firmę specjalizującą się w tej dziedzinie. Zapewniamy ze swojej strony nowy samochód, kartę paliwową, licencję na transport osób (**wszystko jest legalne**) oraz księgowość. Praca polega na jeździe na aplikacji UBER jako kierowca. Forma wynagrodzenia to 50% od zysku, który wygenerujesz na aplikacji (ciężko zejść poniżej 20zł/h). Wygodny grafik, który jest ustalany tydzień do przodu co oznacza, że Ty decydujesz o porach w jakich pracujesz czyli podsumowując Ty tylko jeździsz i nie przejmujesz się żadnymi innymi problemami. Śmiało pisz jeśli miałbyś jakieś pytania!

#### KOMENTARZE (do posta 13)

Niewolnictwo XXI wieku. Poza tym nie wciskaj kitu, że wszystko jest legalne, bo nie jest. Licencją na transport osób możesz sobie 4 litery podetrzeć.

Nikt o zdrowych zmysłach nie wyrabia sobie nieważnej licencji przed nowelizacją ustawy transportowej. Obrady trwają i cały czas przy ustawie gmerają.

Licencji na razie mieć nie musisz, ale musisz być podpięty do partnera, który taką posiada

Z drugiej strony wyraźnie widać głosy samych kierowców, którzy mają świadomość funkcjonowania na granicy prawa.

Wg mnie, każdy jeżdżący dla/w firmach typu Uber powinien mieć świadomość, że jest to nielegalne

<sup>12</sup> Wejście w życie tzw. Lex Uber (nowelizacji Ustawy o transporcie drogowym) 1 stycznia 2020 roku powinno uporządkować ten obszar.



w myśl obecnych przepisów i albo jeździsz i podejmujesz ryzyko albo robisz topografię, badania, kupujesz taksometr, kasę, okleiny i jeździsz jako taxi, przy czym nie wiem, czy są wolne numery dla Warszawy. Nie mam pojęcia co mówią/obiecują partnerzy, czy faktycznie pomagają czy chcą złapać jak najwięcej kierowców, bo jeżdżą na własnej DG.

No ja jeżdżąc byłem świadomy, że nie mam pełnoprawnej licencji tylko jakiś świstek udostępniony przez partnera. To powinno być po prostu unormowane w Polsce. A nie ciągła walka.

Po pierwsze to kary finansowe. Uber i inne są legalne, gdy posiadasz licencje na każde z aut z osobna, a partnerzy tutaj mają jedna licencje na jedno auto a reszta to nielegal. Na twoje auto partner nie dostanie licencji, bo nie jest jego właścicielem. Więc jeździsz na własne ryzyko.

Można więc zauważyć, że ilu kierowców, tyle opinii na temat tego, czy wykonywanie przejazdów, korzystając z aplikacji Uber, jest faktycznie legalne, czy nie. Osobnym wątkiem jest straszenie (głównie siebie nawzajem) kontrolami i karami nakładanymi przez Inspekcję Transportu Drogowego. Z komentarzy można wywnioskować, że, po pierwsze, większość kierowców boi się kontroli ITD, ale, po drugie, nigdy nie mieli okazji rozmawiać z kimś, kto faktycznie został zatrzymany. Na grupie nie znalazł się ani jeden kierowca, który doświadczył kary ze strony ITD albo nie chciał/nie potrafił tego udowodnić.

Następną kwestią są przejazdy gotówkowe. Odkąd Uber wprowadził możliwość opłaty za kurs gotówką (a nie poprzez aplikację, co było dotychczas jego wyróżnikiem), to kierowca zobowiązany jest wysta-

wić paragon za taki przejazd. Dla większości jest to spory kłopot. Oczywiście partnerzy wychodzą na przeciw tym problemom i wypożyczają kasy (za dodatkową opłatą). Wielu kierowców gubi się jednak w przepisach albo nie widzi potrzeby wystawiania paragonu i posiadania kasy fiskalnej, tłumacząc to małą liczbą takich przejazdów.

mi wpada całe 5 kursów gotówkowych na miesiąc, czuję że kasa fiskalna za 1000 zł netto ma tu ogromny sens.

Z drugiej strony przynajmniej część kierowców jest świadoma konsekwencji niewystawiania paragonu przy pobieraniu opłaty w gotówce:

Kasa jest na partnera zafiskalizowana, jak weźmiesz gotówkę bez kasy, to ewentualnie w razie kontroli skarbowej u partnera będzie problem, bo nie będą mieli raportów dobowych ani miesięcznych na udokumentowanie tego.

Przyjmując gotówkę, jesteś zobowiązany wystawić paragon fiskalny (tu znajdziesz szersze info: <https://www.pit.pl/.../obowiazek-wydania-paragonu-lub...> ). Jeżeli nie wystawisz Klientowi paragonu, ten nadal ma obowiązek zapłacić Ci za wykonaną usługę, ale może Ci narobić sporo problemów zgłaszając zdarzenie do Urzędu Skarbowego.

W kontekście pracy prekarnej kwestia legalności lub jej braku ma bardzo doniosłe konsekwencje. Praca „nie do końca legalna” oznacza *de facto* pracę w szarej strefie, a to automatycznie wrzuca taką osobę do grona „prekariuszy”. Najmniejszą konsekwencją jest trafienie na nieuczciwego pośrednika (partnera), bo wówczas ryzykuje się co najwyżej

tygodniowym czy dwutygodniowym utargiem, ale praca bez wszystkich wymaganych uprawnień może skończyć się karą w wysokości 12 tysięcy złotych, co dla większości kierowców oznacza poważne kłopoty finansowe.

No i też a propos partnerów, bo też trafiłem na paru nieuczciwych, którzy nie chcieli wypłacać pieniędzy. Ja zazwyczaj to sobie olewałem. (U18)

### Uber i aplikacja

Następną kategorią analityczną jest *Uber i aplikacja*. Wśród wyróżnionych kodów wstępnych najczęściej poruszaną kwestią były *zasady działania aplikacji* oraz wynikające z tego *problemy* (łącznie 38 postów), kolejne obszary włączone w tę kategorię to *opinie o Uberze* (samy kierowców) oraz *blokada konta kierowcy przez Ubera*. W szerszym kontekście powyższe dane można analizować w odniesieniu do wpływu technologii na pracę czy też roli aplikacji w spełnianiu (lub nie) obietnic Ubera.

Wielu kierowców, zwłaszcza tych rozpoczynających dopiero przygodę z Uberem, miało też różne problemy z normalnym korzystaniem z aplikacji.

POST numer 14

Mam drobny kłopot z rejestracją niechcący kliknął rejestrację jako niezależny kierowca zamiast pod partnera i nie chce mnie puścić dalej prosząc o CEDIG lub KRS. Nawet jak się wylogowałem wrzuca mnie do tego samego kroku macie jakieś pomysły dziękuję!

Z drugiej strony badani respondenci zachwalali prostotę i intuicyjność działania aplikacji:

– Płynność. Nie zawiesza się, nie crashuje się, rzeczywiście jest tak, że włączę i się nie martwię o to. No i podobają mi się jakby wszystkie te wykresy, którego dnia, ile wyjeździłem. Jakby rozbić tego, że wiem, kiedy, ile zarobiłem.

– Czy są jakieś wady?

– Jakby nic mnie chyba nie uderza za bardzo. (U13)

Odrębnym wątkiem są **opinie** samych kierowców na temat Ubera. Ogólnie można powiedzieć, że są one dość skrajne. Od bardzo negatywnych:

KOMENTARZ

Sadze ze Uber już dawno temu zszedł na psy, między innymi zatrudniając Ukraińców, którzy mają przekonanie ze można Polaków czyli pasażerów robić w konia, stając 500 m od klienta i oczekiwać na anulowanie zamówienia...

Widzę, że w Uberze dalej po staremu. Czyli robią kierowców jak chcą :D dziwię się, że Polacy jeszcze jeżdżą na tym gównie.

Poprzez „konstruktywną krytykę“:

KOMENTARZ

bonusy są zbyt małe jak żeby zrekompensować straty. Uber i taxify niestety nie prowadzą dobrze swoich aplikacji w tym momencie

Po podkreślanie określonych zalet Ubera, w przeciwieństwie do na przykład taksówek:

KOMENTARZ

patologia zdarza się wszędzie i ja osobiście uważam że kryteria dotyczące wieku aut i kierowców bez zna-

jomości języka polskiego oraz topografii szkodzą wizerunkowi Ubera. Ale Uber celuje w inną grupę docelową niż np. Mytaxi (moim zdaniem jedyną korporacją z klasy). Natomiast po prostu nie wszystkich stać na Taxi i dlatego powstała nisza, którą zajął Uber. Uber jeśli nawet zabrał klienta Taxi to marginalnie, natomiast spopularyzował takie przejazdy wśród ludzi, którzy z tej opcji korzystali rzadko lub wcale. Tutaj decyduje klient. Natomiast faktem jest, że kierowcy Ubera powinni mieć badania, bo sama niekaralność i prawo jazdy to jednak za mało.

Zdarzają się również głosy wychwalające zalety Ubera:

#### KOMENTARZ

UBER- jest prawdziwą i zdrową konkurencją transportową z wieloma super funkcjami jak obrót, mapa nawigacji, historia przebytej pracy, archiwizacja - to są atuty a nie złodziejskie licencje wydawane pod stołem. Jestem pewien, że 60% taksówkarzy nie zna swoich miast, bo nie raz tego dowiodłem jeżdżąc taksówką jako pasażer. UBER wprowadził NOVUM i to jest przykład na to, że można być uczciwym przewoźnikiem a nie licencjonowanym oszustem pod tytułem TAXI.

Pełne spektrum opinii o Uberze samych kierowców potwierdza, że globalna korporacja wzbudza skrajne opinie. Entuzjaści technologii i innowacyjności będą zapewne bronić giganta mimo oczywistych uchybień, przeciwnicy (wśród których zdecydowanie dominują tradycyjni taksówkarze) będą zaś za wszelką cenę podkreślać działalność na granicy prawa i nie liczenie się ani z pasażerami (brak ubezpieczenia, brak ochrony w trakcie przejazdu), ani

z kierowcami (coraz niższe ceny za przejazd, brak jakichkolwiek gwarancji zatrudnienia). Wydaje się, że największym beneficjentem systemu stworzonego przez Ubera w Polsce (poza nim samym) są partnerzy, którzy zarabiają na pośrednictwie.

Ostatnia kwestia to *zablokowane konto Ubera*. Wśród najczęstszych przyczyn zablokowania konta znajdują się: niska ocena przejazdów dokonywana przez pasażerów albo wysoki procent anulacji kursów (chodzi o anulację kursu już po jego zaakceptowaniu). W obydwu przypadkach jedynym sposobem na rozwiązanie tego problemu jest wizyta w biurze Ubera.

#### POST numer 15

Chyba mam zablokowane konto Ubera. Jak to odblokować? Dostałem powiadomienie, że są zaniepokojeni ilością anulowanych zleceń i że jak się nie poprawie to mnie zablokują. A konto i tak nie działa.

#### KOMENTARZE do posta 15

Napisz do supportu

Sprawdź dokumenty jeszcze czy wszystkie masz w terminie/podpięte

Jak napiszesz to musisz czekać, lepiej pojedź do biura i odblokują ci od ręki

#### POST numer 16

Czy ktoś może pomóc w odblokowaniu konta kierowcy na Uberze? Ze względu na długą współpracę przesłali moją sprawę do odpowiedniego działu, ale mija już 8 dzień... Chciałbym pojechać w ten weekend i w Sylwestra...

POST numer 18

Odblokowali komuś konto z powodu anulacji jak poszedł do biura? Chodzi o Ubera

KOMENTARZE

Tak...

Mi blokowali 3 razy i za 4 odblokowali bez problemu

Powyższe wypowiedzi dowodzą, że tak naprawdę zablokowanie konta nie jest jakąś wyjątkowo dotkliwą karą dla kierowcy. Bez problemu można sprawę rozwiązać w biurze Ubera. Wydaje się więc, że w tym przypadku „kara”, jakiej doświadczają kierowcy nadmiernie anulujący przyjęte wcześniej kursy, nie spełnia swojego zadania. Co w praktyce oznacza, że kierowcy wożący pasażerów pozostają właściwie bez żadnej kontroli ze strony kogokolwiek. Ocena kierowców przez pasażerów stała się praktycznie nieistotna w sytuacji, gdy Uber sam łamie ustanowione przez siebie reguły (odblokowuje zablokowane konta). Może to w skrajnych przypadkach oznaczać, że kierowcy są zupełnie bezkarni, a Uber wcale nie chce eliminować nieuczciwych kierowców na rynku, bo zależy mu na tym, by pracowało „dla niego” jak najwięcej osób, gdyż w ten sposób pomnaża swój zysk. Z jednej strony „grozi” dezaktywacją konta, ale z drugiej stron „puszcza oko” do kierowców, mówiąc „żeby to było ostatni raz”.

## Partner

Kolejnym aspektem, który dało się wyodrębnić podczas analizy, był *partner* i jego rola. Najczęściej poruszonym zagadnieniem było poszukiwanie właściwego partnera, pod którego można się „podpiąć”.

Można zauważyć prawidłowość: jak tylko pojawiał się post dotyczący poszukiwania partnera, dosłownie od razu pojawiały się oferty współpracy. Co ciekawe, komentarze do postów z konkretnymi firmami, pod które można się podpiąć, zamieszczali sami partnerzy, którzy, jak się okazuje, również są obecni na grupie.

Najwięksi partnerzy byli też poleceni przez innych grupowiczów. Czasem wyglądało to wręcz groteskowo, jak kolejni grupowicze dodawali komentarz „również polecam”. Z czego to wynika? Okazało się, że partnerzy oferują „zniżki” za tak zwane podpięcie lub inne dodatkowe profity w zamian za polecenie ich usług kolejnym kierowcom.

Darmowe rozliczenia. Jeśli jesteś zadowolony z naszych usług – Poleć nas dla innych kierowców. Dzięki poleceniom zyskujesz darmowe rozliczenia. (<https://udriverpartner.com/> [dostęp 22 stycznia 2019 r.]

Rozliczasz się za darmo dzięki programowi partnerskiemu. Zgarniaj darmowe rozliczenia, gdy polecasz nasze usługi swoim znajomym. A to przecież takie proste i naturalne, gdy jesteś zadowolony polecisz nas innym. (<https://www.ecoexpress.pl/> [dostęp 22 stycznia 2019 r.]

Kierowcy przychodzący do nas trafiają w 90% z polecenia osób rozliczających się pod nami od długiego czasu, zaufaj sprawdzonemu partnerowi Taxify & UBER (<https://www.natviol.com/> [dostęp 22 stycznia 2019 r.]

Kolejnym wątkiem związanym z partnerem jest *sama współpraca* z nim. W większości przypadków

kierowcy są zadowoleni ze współpracy z wybranym partnerem, zaledwie w kilku przypadkach pojawiły się narzekania na nierzetelność partnera, który ostatecznie najczęściej okazał się niewiarygodny.

POST numer 19

Pytanko. Co sądzicie o partnerze Allride 24 Lidia Ho-  
man Poznań. Dzięki za odpowiedzi.

KOMENTARZE

Gorąco odradzam. Pozdro

Obrażona Pani odbierająca telefon z łaską po całym dniu prób, a pseudo biuro jest do 16 a po 16 jak kamień w wodę, zero jakiegokolwiek pomocy tylko siano kasować, co i tu się zdarzy że brakuje, bo pani nagle jakieś nie logiczne kwoty zabiera tłumacząc „podatek” „wynajem auta”(notabene mojego) „obsługa konta” i wymaga by brać faktury do gubienia kosztów w jej firmie. Jednym zdaniem to co up. „Gorąco odradzam. Pozdro”

POST numer 20

Czy ktoś z was współpracował z firma mobiltranspartner MTrans Group? Podpiałem się pod tą firmę, ale nie otrzymałem środków za wykonane kursy. Pierwszy raz jak dzwoniłem to usłyszałem, że rozliczenie będzie w następną środę, po tygodniu jak dzwoniłem że nie widzą w systemie, że wykonywałem jakieś kursy po czym wysłałem screena z aplikacji potwierdzające przejazdy. W piątek pani do mnie dzwoniła, że przelew został wykonany, lecz w poniedziałek nic się nie pojawiło, dlatego też poprosiłem o potwierdzenie przelewu i usłyszałem „nie ma problemu” i kontakt się urwał. Nie odbierają telefonu ani nie odpisują na maile.

Ponadto czasem pojawiają się wątpliwości o ogólną uczciwość partnera:

POST numer 21

Cześć, czy wasi partnerzy oprócz opłaty za rozliczenie i podatku 8,5% coś jeszcze pobierają? Umowę zlecenie mam z innej pracy i ubezpieczenie, i pytanie czy oprócz wyżej wymienionych coś jeszcze mogą mi zabrać?

Oczywiście współpraca nie zawsze układa się dobrze i czasami kierowcy są zmuszeni do zmiany partnera. Natychmiast jednak otrzymują oferty od kolejnych firm, które pretendują do bycia bardziej rzetelnymi niż poprzednie.

Analizując zarówno dane zamieszczone na grupach facebookowych, jak również wywiady pogłębiane z samymi kierowcami, można nabrać przekonania, że to właśnie partnerzy są, obok samego Ubera, największymi beneficjentami tego modelu biznesowego.

### **Relacje z taksówkarzami i stosunek do obcokrajowców**

Wśród „pobocznych” wątków wyodrębnionych w trakcie analizy dwa zasługują na szczególne wyróżnienie. Pierwszym z nich są relacje z taksówkarzami, a drugim stosunek do obcokrajowców w Uberze. Kierowcy korporacyjnych taksówek prowadzą coś w rodzaju „wojny” z kierowcami Ubera, twierdząc, że ich działalność jest nielegalna; nasyłają na nich kontrole ITD, a nawet zdarzały się próby pobicia. W większości przypadków „Uberowcy” raczej śmieją się z działań taksówka-



rzy (są bowiem przekonani o ich nieskuteczności, z jednej strony, i pełnej legalności prowadzonej działalności, z drugiej). Niemniej jednak zdarzają się posty, w których kierowcy Ubera nawołują kolegów do niepozostawiania obojętnymi na „zaczepek” taksówkarzy.

#### POST numer 23

Skoro taksówkarze tak bardzo walczą o legalność poprzez wydawanie paragonów, mam propozycję: niech każdy w weekend zamówi taxi na lotnisko bądź gdziekolwiek, wsiądzie i mówi w innym języku. Najlepiej w godzinach około 20tej 21szej kiedy jest jeszcze pierwsza taryfa i dzień powszedni. W ciągu trasy dobrze będzie włączyć GPS i rejestrację zrzutu ekranu by było potwierdzenie trasy. Na koniec bierzemy paragon istnieje 10% szans, że będzie wszystko ok. Jeśli nie zgadza nam się taryfa zgłaszamy paragon do korporacji, taksówkarz traci licencje. Jakbyśmy zrobili skalę taką, jaką oni robią na przewozy to myślę, że taksówek mało by zostało na rynku.

Lekceważący stosunek kierowców Ubera do taksówkarzy widać również w języku, jakiego używają do określenia taksówkarzy: „cierpy”.

#### POST numer 24

Cierpy walczą o lotnisko bo tam najwięcej wałków robią na obcokrajowcach.

Postawę taksówkarzy większość kierowców Ubera uważa za nieuczciwą walkę z konkurencją. Ale są przekonani, że postępu technologicznego (uosobionego przez Ubera) nie da się zatrzymać i taksówkarze będą wkrótce musieli się z tym pogodzić.

#### POST numer 25

Taksówkarze po prostu nie mogą się pogodzić z ich losem. Że wkrótce (za parę lat gdy umrą osoby nie umiejące posługiwać się aplikacją, emeryci itd) większość z nich będzie musiała przebranżwić i tyle. Uważam, że Uber to postęp technologiczny. Po co nam znajomość topografii (gdzie są pomniki itd) jak są gps? Po co licencja, skoro codziennie wozimy swoje rodziny autami? Czym to się różni? Tylko tym, że zarabiamy. To powinno być po prostu unormowane w Polsce A nie ciągła walka.

#### POST numer 26

Młodzi doskonale rozumieją postęp i w ogóle zero afer, kłótni itp. A cierpy starszej daty mają wieczne jakiś problem. Stary ustrój im został w głowach. Ale niestety muszą zrozumieć, że musimy się jakoś dogadać. „Nielegalne” przewozy były, są i będą. Ich strajki i szum medialny wokół tego tylko ich zrażają do siebie. A dla klientów jest naprawdę mało istotne czy auto jeździ na legalu czy nie. Istotna jest cena. Słynne przejazdy za dyszke wykańczają konkurencję :) ponieważ jak kogoś stać na dalszy przejazd (nie licząc oczywiście przypadków losowych) to i mnożnik wrażenia nie robi.

Potwierdzają to badani kierowcy:

Były jakieś sytuacje, że wyzywali. Praktycznie w kilku miastach mieli te swoje prowokacje, które robili. (U14)

Respondenci tłumaczą negatywny stosunek taksówkarzy do Ubera głównie motywami finansowymi: wielu klientów odeszło od tradycyjnego taxi, co obniżyło ich dochody i doprowadziło do złamania dotychczasowego monopolu.

Odrębnym wątkiem są *obcokrajowcy w Uberze*. Generalnie można zauważyć sporą niechęć polskich kierowców do cudzoziemców. Swoją postawę tłumaczą niską jakością usług świadczonych przez obcokrajowców, brakiem znajomości języka polskiego nawet w stopniu komunikatywnym, brakiem znajomości topografii miasta, a w skrajnych przypadkach brakiem znajomości przepisów ruchu drogowego.

#### KOMENTARZE

Nie wiem jak u Ciebie, ale w Wawie jest od groma Ukraińców i Hindusów, u Hindusa w samochodzie nie da się wysiedzieć, a z Ukraińcami strach jeździć ze względu na to że czy czerwone czy nie on jedzie.

a ja rozmawiam ze swoimi klientami i coraz częściej słyszę, że korzystali z Ubera, ale przestali, bo za dużo Ukrainy, często gubią drogę itd.

Ukraińcy psują rynek... Jeżdżą i opinie psują.

Badani kierowcy również z niechęcią mówili o obcokrajowcach w Uberze:

Jeżeli Ukraińcy stają się kierowcami Ubera, jeżeli Hindusi jacyś, którzy nie znają języków, stają się kierowcami Ubera, to mi się zdaje, że za łatwo zostać takim kierowcom. To ludzi też zniechęca strasznie. Bardzo dużo tych kierowców jest. Za dużo. (U20)

Co drugi pasażer mówi mi po prostu – o, nareszcie ktoś, z kim mogę się porozumieć po polsku. Niezbędne powinny być wymagania językowe, jeśli chodzi o pobyt w Polsce. Nie ukrywajmy, z racji tego, że jest to tak proste [zostać kierowcą Ubera], dlatego po prostu rynek uberowców jest zalany zagranicznymi ludźmi.

Wydaje mi się, że to jest aż zbyt łatwe. Uważam, że na pewno poprawiłoby to jakość, no i na pewno moje zarobki, gdyby było po prostu mniej kierowców z zagranicy, i na pewno bezpieczeństwo. (U13)

Z drugiej strony podane przykłady pokazują, że być może badani kierowcy obawiają się konkurencji ze strony obywateli Ukrainy, którzy akceptują gorsze warunki pracy i płacy, bo wciąż jest to atrakcyjny sposób zarabiania na życie w porównaniu z krajem pochodzenia.

Przyjeżdża sobie śmieszny facet z Ukrainy i jeździ na samochodzie w Polsce i zarabia dobre pieniądze, jedzie na Ukrainę, tam można pomarzyć o takich pieniążkach tak naprawdę, więc jeździ każdy, kto chce. (U12)

## Dyskusja

Praca kierowcy Ubera w wielu miejscach przypomina pracę „zwykłego” taksówkarza. Tak samo chodzi o to, żeby przewieźć pasażera od punktu A do punktu B. Jednak właściwie na tym podobieństwa się kończą. Sam sposób zamówienia przejazdu poprzez aplikację, zapłata za kurs, również (w większości) realizowana poprzez aplikację, system ocen kierowców dokonywany przez pasażerów czy wreszcie cena za kurs widoczna przed jego zamówieniem – to różnice, które sprawiają, że jazda Uberem to coś zupełnie innego niż jazda taksówkami, to zupełnie nowy sposób podróżowania, szczególnie popularny wśród osób młodych, którzy od urodzenia mają do czynienia z nowymi technologiami i aplikacjami mobilnymi. I pomimo tego, co warto podkreślić, że taksówkarze i kor-

poracje taksówkarskie coraz częściej korzystają z aplikacji mobilnych, to w dalszym ciągu większość pasażerów przyzwyczajona jest do zamawiania kursów telefonicznie.

Na podstawie analizy postów zamieszczonych w dwóch grupach na jednym z portali społecznościowych oraz analizy pogłębionych wywiadów z kierowcami można zauważyć, że praca kierowcy Ubera różni się w rzeczywistości od obietnic składanych przez samą korporację.

Uber chwali się swoją elastycznością, którą zawarł w hasle: *Jeźdź, kiedy chcesz i ile chcesz*. Jednak, żeby kierowca mógł uczynić z jazdy Uberem stałe źródło dochodu, musi spędzać w samochodzie długie godziny. Zdecydowanie dłuższe niż standardowe 8 godzin dziennie. Więc mitem jest, że można jeździć, ile się chce, chyba że chodzi o to, że można jeździć praktycznie non-stop, żeby móc odpowiednio zarobić. Również hasło, *kiedy chcesz* jest nie do końca prawdziwe, bo tak naprawdę są godziny, w których jest zdecydowanie więcej przejazdów i takie, w których tych przejazdów jest mniej. Nie do końca więc kierowca sam decyduje o tym, kiedy jeździ. To raczej pasażerowie i rynek przewozów to kreuje.

Elastyczność Ubera jest jeszcze bardziej wzmocniona kolejną obietnicą: *Ustaw swój grafik: Bądź swoim szefem. Z Uberem możesz jeździć o każdej porze dnia i nocy. Dostosuj jazdę do swojego codziennego rytmu dnia*. I znowu słabo wygląda realizacja tej obietnicy, zwłaszcza w perspektywie konieczności korzystania z usług partnera. Nie wystarczy założyć konta na platformie, żeby móc świadczyć usługi. Obietnica bycia swoim szefem okazuje się niepraw-

dziwa, ponieważ kierowcy praktycznie zmuszani są do podpięcia pod partnera. Podobnie jak obietnica ustalania swojego grafiku, kiedy jeździmy ze zmiennikiem albo nasz partner ustala zmiany, które mamy realizować. Oczywiście, że praca kierowcy daje większą elastyczność niż praca urzędnika, ale mitem jest, że kierowca ma całkowitą dowolność i sam o wszystkim może decydować.

*Zarabiasz na własnych warunkach: Im więcej jeździsz, tym więcej zarabiasz. Kiedy popyt jest większy, jazda będzie dla Ciebie jeszcze bardziej korzystna*. Wracamy tutaj do mglistej obietnicy mnożników. Trudno budować swoją stabilność finansową w oparciu o perspektywę tak zwanej ceny dynamicznej, która może się pojawić, ale nie musi. Dodatkowo pamiętajmy o kosztach podpięcia, a także prowizji Ubera, wynoszącej aż 25%.

*Aplikacja Cię poprowadzi: Jeden przycisk i już możesz ruszać w drogę. Otrzymasz dokładne wskazówki odnośnie trasy, rady dotyczące maksymalizacji korzyści oraz pomoc 24h/7*. To chyba najbardziej nieprawdziwa ze wszystkich obietnic. Wcześniej już zaznaczyłam, że nie wystarczy założyć konto w aplikacji, żeby stać się kierowcą Ubera. Ponadto obiecane wsparcie wcale nie jest gwarantowane całą dobę przez 7 dni w tygodniu. Uber nie dysponuje żadną infolinią, gdzie dyżurują osoby wspierające kierowców w pracy. Nie każdy problem można łatwo i zwięźle opisać w mailu czy korzystając z opcji pomoc w aplikacji. Rozwiązywanie problemów online czasami zabiera Uberowi kilka dni. Kierowcy skarżą się również, że mapy w aplikacji są niedokładne, a wyznaczana trasa nie jest najbardziej optymalną.

Rosenblat i Stark (2016) zwracają z kolei uwagę na znaczenie zarządzania algorytmicznego w działalności Ubera i na konsekwencje wynikające stąd dla kierowców. Podnoszą zwłaszcza dwie kwestie, które także dowodzą, że autonomia i elastyczność są tylko pozorne. Po pierwsze, to konieczność akceptacji kursu bez posiadania informacji o miejscu docelowym – przewaga najkrótszych, czyli najmniej opłacalnych kursów przy jednoczesnej konieczności oddania 25% utargu dla Ubera za „skorzystanie z technologii”, po drugie zaś – wspomniane wcześniej kwestie mnożnika.

Ukrycie miejsca docelowego kursu oraz jego ceny (zanim kierowca zaakceptuje zlecenie) miało za zadanie potencjalnie zapobiec dyskryminacji ze względu na lokalizację (o czym pisałam już wcześniej). Znając punkt docelowy, kierowcy mogliby wybierać tylko te kursy, które są w ich odczuciu opłacalne, pozbawiając w ten sposób dużej liczby klientów dostępu do usługi (krótkie przejazdy są najmniej opłacalne) (Smart i in. 2015). Z drugiej strony kierowcy, przyjmując, a potem anulując kursy, ryzykują „dezaktywację” konta. W konsekwencji stoją przed tylko pozornym wyborem: biorę nieopłacalny kurs albo ryzykuję utratę źródła zarobków (przynajmniej teoretycznie, co pokazały analizy) – wszystko w imię maksymalnej elastyczności i autonomii obiecywanej przez Ubera.

Jeżeli byliby faktycznie niezależnymi mikroprzedsiębiorcami (jak twierdzi Uber), to powinni znać punkt docelowy i mieć możliwość odrzucania kursów, jeżeli są one nieopłacalne z ich punktu widzenia. Skoro jednak nie mogą faktycznie tego robić, to czy nadal są niezależnymi mikroprzedsiębiorcami?

Druga obietnica dotyczy dynamicznych zarobków. Jedną z ważniejszych innowacji Ubera jest wprowadzenie tak zwanego mnożnika i wzrostu ceny w określonych obszarach miasta, w określonym czasie. Wynika to z dużego popytu na usługi, a małej podaży i (w założeniu) ma zachęcać dodatkowych kierowców do bycia on-line. Faktycznie jednak liczba kierowców pozostaje najczęściej niezmienna, bo jeżdżący w innych częściach miasta przemieszczają się do obszaru objętego mnożnikiem, a to wywołuje niedobory kierowców w innym miejscu. W dodatku w czasie przemieszczania się mnożniki mogą zostać wyłączone.

Kwestię mnożnika można również traktować jako przykład instytucjonalnego ignorowania obecnego miejsca pracy kierowców (które w końcu sami wybrali) i równocześnie jako sposób na łagodną kontrolę zachowania kierowcy, stosowaną przez Ubera (Rosenblat, Stark 2016). Z jednej więc strony Uber naciska na przemieszczanie się kierowców do obszarów o dużym popycie na usługi, a z drugiej strony wciąż powtarza, że kierowcy mają wolną wolę i sami decydują, czy z tego zaproszenia skorzystać, czy nie. Trudno więc wciąż uznawać Ubera za neutralnego pośrednika i jedynie dostawcy technologii.

## Wnioski

Na koniec warto wspomnieć, że w dostępnej literaturze przedmiotu istnieją próby porównania pracy kierowców Ubera do pracy prekarnej (Coyle 2017; Malin, Chandler 2017; Schor i in. 2017; Hua, Ray 2018). Jednakże często prowadzone analizy mają wyłącznie charakter teoretyczny (Muntaner 2018)

albo nie odnoszą się wprost do kwestii prekarności (Jamil, Noiseux 2018). Zdarzają się również takie prace, w których zakłada się z góry, że praca platformowa ma charakter prekarny (Peticca-Harris i in. 2018).

Postępując się przyjętą wcześniej definicją pracy prekarnej, możemy sprawdzić, na ile przeprowadzone analizy własne pozwalają odpowiedzieć na pytanie o prekarność pracy wykonywanej przez polskich kierowców Ubera.

Jeżeli chodzi o bezpieczeństwo pracy, to na podstawie przeprowadzonych analiz można zauważyć, że praca kierowcy Ubera jest praktycznie całkowicie pozbawiona bezpieczeństwa. Kierowcy Ubera mają podpisaną co najwyżej umowę zlecenie z partnerami (a nawet w tych przypadkach często to „zlecenie” jest tylko częściowe, a reszta wynagrodzenia przekazywana jest „pod stołem”). Zdarza się, że podstawą współpracy z partnerem jest tak zwana umowa o zarządzaniu kontem kierowcy lub umowa użyczenia samochodu, które nie dają żadnych gwarancji zatrudnienia i potęgują niepewność. W praktyce oznacza to, że wielu z nich, przynajmniej częściowo, pracuje w szarej strefie. Drugi wymiar pracy prekarnej – organizacyjny – mierzony głównie długim czasem pracy, również ma miejsce w pracy dla Ubera. Standardem jest kilkunastogodzinny dzień pracy (najczęściej z przerwą w ciągu dnia, kiedy jest mniej klientów), co dodatkowo sprawia, że praca odbywa się w bardzo niestandardowych godzinach pracy (w tym praca w nocy i w dni świąteczne). Praca kierowcy Ubera z założenia charakteryzuje się elastycznym czasem pracy (co jest traktowane jako zaleta), ale, jak już zostało powiedziane – owa teo-

retyczna elastyczność nie zawsze ma przełożenie na praktykę.

Trzeci wymiar pracy prekarnej – ekonomiczny – ponownie znajduje potwierdzenie w analizowanym materiale. Liczne głosy krytyki, wielokrotnie podkreślanie nieopłacalności jazdy dla Ubera, biorąc pod uwagę koszty stałe, które trzeba ponosić, skłaniają do określenia tej pracy jako niskopłatnej, zbliżając ją tym samym do pracy prekarnej. Trzeba jednak zaznaczyć, że zdarzały się również posty, w których kierowcy podkreślali, że praca daje im satysfakcję finansową. Trudno więc w tym momencie, na podstawie zgromadzonego materiału, rozstrzygnąć, czy aspekt ekonomiczny pracy prekarnej faktycznie jest spełniony, czy nie. Wymagałoby to dodatkowych analiz, koncentrujących się tylko i wyłącznie na wymiarze ekonomicznym pracy kierowców Ubera.

Wreszcie wymiar socjalny – w tym ochrona socjalna pracy czy ochrona interesów kierowców w postaci związków zawodowych – w ogóle nie jest realizowany. Kierowcy nie są w żaden sposób chronieni przez prawo (w rozumieniu kodeksu pracy). Partnerzy oferują wprawdzie swoje enigmatyczne wsparcie w razie potrzeby, ale kierowcy wielokrotnie zgłaszali problemy z wyegzekwowaniem tego w praktyce. Można więc powiedzieć, że im bardziej kierowca popada w kłopoty (np. wynikające z braku odpowiedniej licencji), tym bardziej pozostawiany jest sam sobie. Nie doświadczają również żadnej ochrony ze strony związków zawodowych, bo te – jak się wydaje – w ogóle nie zauważają tej grupy zawodowej. Kierowcy nie są też skłonni do brania spraw w swoje ręce. Nieliczne głosy nawołujące do



buntu (np. przeciwko wysokim prowizjom Ubera) kończyły się najczęściej brakiem odzewu ze strony pozostałych kierowców.

Czy obietnice Ubera mają pokrycie w rzeczywistości? Na podstawie analizy zgromadzonego materiału jednoznacznie można powiedzieć, że w wielu miejscach obietnice Ubera są całkowicie niezgodne z rzeczywistością. Roztaczana przez Ubera wizja rajy dla kierowców wydaje się nie mieć potwierdzenia w faktach. Z drugiej strony ten rodzaj pracy wciąż przyciąga wielu pracowników, którzy, mimo

dość krytycznego spojrzenia na Ubera, wciąż wykonują dla niego kursy. Powodów, dla których to robią, jest wiele: od mody, przez prestiż, kończąc na łatwości wejścia i wyjścia. Każdy z badanych miał swoje osobiste powody, dla których pomimo wszystko wciąż był kierowcą Ubera. Wielu spośród kierowców wypowiadających się na grupach facebookowych „groziła” czy „zapowiadała” swoje odejście do innej pracy, ale ostatecznie wciąż wykonywali kursy. Mimo obiektywnie prekarnych warunków pracy kierowcy Ubera dalej kontynuują pracę platformową.

## Bibliografia

Barbier Jean-Claude, Brygoo Angéline, Viguier Frédéric (2002) *Defining and Assessing Precarious Employment in Europe: A Review of Main Studies and Surveys. A Tentative Approach to Precarious Employment in France*. Paris: ESOPÉ Project.

Belk Russell (2007) *Why Not Share Rather Than Own?* „The Annals of the American Academy of Political and Social Science”, vol. 611, s. 126–140.

Boltanski Luc, Chiapello Eve (2005) *The New Spirit of Capitalism*. „International Journal of Politics, Culture and Society”, vol. 18, no. 3–4, s. 161–88.

Bosmans Kim i in. (2016) *Expert Views on the Manifestations of Precarious Employment in Flanders*. „Interface Demography Working Paper”, vol. 3, s. 1–21.

Botsman Rachel, Rogers Roo (2011) *What's Mine Is Yours*. London: Harper Collins, Inc.

Broughton Andrea i in. (2016) *Precarious Employment in Europe: Patterns, trends and policy strategy*. „Policy Department A: Economic and Scientific Policy”, vol. 199, s. 1–52.

Burrows Scott (2013) *Precarious Work, Neo-Liberalism and Young People's Experiences of Employment in the Illawarra Region*. „The Economic and Labour Relations Review”, vol. 24, no. 3, s. 380–96.

Butler Judith (2004) *Precarious Life. The Powers of Mourning and Violence*. London: Verso.

Campbell Iain, Price Robin (2016) *Precarious Work and Precarious Workers: Towards an Improved Conceptualisation*. „The Economic and Labour Relations Review”, vol. 27, no. 3, s. 314–332.

Charmaz Kathy (2009) *Teoria ugruntowana. Praktyczny przewodnik po analizie jakościowej*. Przełożyła Barbara Komorowska. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.

Coyle Diane (2017) *Precarious and Productive Work In The Digital Economy*. „National Institute Economic Review”, vol. 240, no. 1, s. 5–14.

Dörre Klaus, Kraemer Klaus, Speidel Frederic (2006) *The Increasing Precariousness of the Employment Society: Driving Force for a New Right Wing Populism?* „International Journal of Action Research”, vol. 2, no. 1, s. 98–128.

- Drache Daniel, LeMesurier Anne, Noiseux Yanick (2015) *Non-Standard Employment, The Jobs Crisis and Precarity: A Report on the Structural Transformation of the World of Work* [dostęp 28 sierpnia 2018 r.]. Dostępny na stronie SSRN: <<https://ssrn.com/abstract=2581041>; <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2581041>>.
- Duell Nicola (2004) *Defining and Assessing Precarious Employment in Europe: A Review of Main Studies and Surveys*. Munich: Economix.
- Hewison Kevin, Kalleberg Arne (2013) *Precarious Work and Flexibilization in South and Southeast Asia*. „American Behavioral Scientist”, vol. 57, no. 4, s. 395–402.
- Hua Julietta, Ray Kasturi (2018) *Beyond the Precariat: Race, Gender, and Labor in the Taxi and Uber Economy*. „Social Identities”, vol. 24, no. 2, s. 271–289.
- Huws Ursula, Neil Spencer, Simon Joyce (2016) *Crowd Work in Europe*. Brussels: Foundation for European Progressive Studies.
- Jamil Rabih, Noiseux Yanick (2018) *Shake That Moneymaker: Insights from Montreal's Uber Drivers*. „Revue Interventions Économiques”, vol. 60 (December), s. 1–30.
- Kalleberg Arne (2009) *Precarious Work, Insecure Workers: Employment Relations in Transition*. „American Sociological Review”, vol. 74, no. 1, s. 1–22.
- Kalleberg Arne (2014) *Measuring Precarious Work*. A Working Paper of the EINet Measurement Group. [dostęp 14 listopada 2017 r.]. Dostępny w Internecie: <[https://cpb-us-w2.wpmucdn.com/voices.uchicago.edu/dist/5/1068/files/2018/05/einet\\_papers\\_kalleberg-lowgfyz.pdf](https://cpb-us-w2.wpmucdn.com/voices.uchicago.edu/dist/5/1068/files/2018/05/einet_papers_kalleberg-lowgfyz.pdf)>.
- Kashyap Rina, Bhatia Anjali (2018) *Taxi Drivers and Taxidars: A Case Study of Uber and Ola in Delhi*. „Journal of Developing Societies”, vol. 34, no. 2, s. 1–26.
- Lobel Orly (2016) *The Law of the Platform*. „Minnesota Law Review”, vol. 137, s. 87–166.
- Lorey Isabel (2006) *Governmentality and Self-Precarization: On the Normalization of Cultural Producers*. „Transversal”, vol. 1 [dostęp 11 grudnia 2018 r.]. Dostępny w Internecie: <<http://eipcp.net/transversal/1106/lorey/en>>.
- Lorey Isabel (2015) *State of Insecurity: Government of the Precarious*. London: Verso
- Malin Brenton, Chandler Curry (2017) *Free to Work Anxiously: Splintering Precarity Among Drivers for Uber and Lyft*. „Communication, Culture and Critique”, vol. 10, no. 2, s. 382–400.
- Marino Stefania i in. (2019) *Unions for Whom? Union Democracy and Precarious Workers in Poland and Italy*. „Economic and Industrial Democracy”, vol. 40, no. 1, s. 111–131.
- Mckay Sonia, Paraksevpoulou Anna (2011) *Precarious Work in Europe. Causes and consequences for the Agriculture, Food and Tourism sectors*. London: European Federation of Food, Agriculture and Tourism Trade Union Report.
- Muntaner Carles (2018) *Digital Platforms, Gig Economy, Precarious Employment, and the Invisible Hand of Social Class*. „International Journal of Health Services”, vol. 48, no. 4, s. 597–600.
- Peticca-Harris Amanda, DeGama Nadia, Ravishankar M. N. (2018) *Postcapitalist Precarious Work and Those in the 'Drivers' Seat: Exploring the Motivations and Lived Experiences of Uber Drivers in Canada*. „Organization”, Article first published online: February 28, 2018, s. 1–24.
- Pulignano Valeria, Ortíz Gervasi Luis, de Franceschi Fabio (2016) *Union Responses to Precarious Workers: Italy and Spain Compared*. „European Journal of Industrial Relations”, vol. 22, no. 1, s. 39–55.
- Rodgers Gerry, Rodgers Janine (1989) *Precarious Jobs in Labour Market Regulation: The Growth of Atypical Employment in Western Europe*. Geneva: ILO.
- Rosenblat Alex, Stark Luke (2016) *Algorithmic Labor and Information Asymmetries: A Case Study of Uber's Drivers*. „International Journal of Communication”, vol. 10, s. 3758–3784.
- Savage Mike i in. (2013) *A New Model of Social Class? Findings from the BBC's Great British Class Survey Experiment*. „Sociology”, vol. 47, no. 2, s. 219–250.

Schor Juliet B. i in. (2017) *Dependence and Precarity in the Platform Economy*. Unpublished Paper, Boston College [dostęp 23 kwietnia 2018 r.]. Dostępny w Internecie: <[https://www.bc.edu/content/dam/files/schools/cas\\_sites/sociology/pdf/Dependence and Precarity Feb 2017.pdf](https://www.bc.edu/content/dam/files/schools/cas_sites/sociology/pdf/Dependence%20and%20Precarity%20Feb%202017.pdf)>.

Smart Rosanna i in. (2015) *Faster and Cheaper: How Ride-Sourcing Fills a Gap in Low-Income Los Angeles Neighborhoods*. Cambridge: BOTEK Analysis Corp.

Sowa Jan (2010) *Prekariat – globalny proletariat w epoce pracy niematerialnej* [w]: J. Sokołowska, red., *Robotnicy opuszczają miejsca pracy*. Łódź: Muzeum Sztuki, s. 100–132.

Srnicek Nick (2017) *Platform Capitalism*. Cambridge: Polity.

Standing Guy (2011) *The Precariat. New Dangerous Class*. London, New York: Bloomsbury Academic.

Strauss Anselm L., Glaser Barney G. (2017) *The Discovery of Grounded Theory: Strategies for Qualitative Research*. London and New York: Routledge.

Vosko Leah (2006) *Precarious Employment: Towards an Improved Understanding of Labour Market Insecurity* [w]: Leah Vosko, ed., *Precarious Employment: Understanding Labour Market Insecurity in Canada*. Montreal, Kingston: McGill-Queen's University Press, s. 3–40.

Urquhart Cathy, Lehmann Hans, Myers Michael D. (2010) *Putting the 'theory' Back into Grounded Theory: Guidelines for Grounded Theory Studies in Information Systems*. „Information Systems Journal”, vol. 20, no. 4, s. 357–381.

## Cytowanie

Polkowska Dominika (2019) *Między światem realnym a wirtualnym: obietnice vs. rzeczywistość. Prekarna praca kierowcy Ubera?* „Przegląd Socjologii Jakościowej”, t. 15, nr 4, s. 224–249 [dostęp dzień, miesiąc, rok]. Dostępny w Internecie: <[www.przegladsocjologiijakosciowej.org](http://www.przegladsocjologiijakosciowej.org)>. DOI: <http://dx.doi.org/10.18778/1733-8069.15.4.11>.

## Between the Real and Virtual World: Promises vs. Reality. The Precarious Work of Uber Drivers?

**Abstract:** Working through mobile apps can be considered as a reflection of the idea of flexibility. As a pioneer in the field of platform economy, the Uber company seems to confirm this regularity by means of the promises they make. However, the viewpoint of a technology provider is not always in accordance with the expectations of its users. The aim of this article is to answer the question about whether promises made by Uber are honoured in reality and whether the flexibility and the apparent autonomy promised to the drivers leads to an increased job insecurity in the context of the precarity of work. The point of departure for these considerations is the analysis of posts written in closed discussion groups on one of the social media platforms; the groups associate Uber's drivers. Individual in-depth interviews with Uber's drivers in also analysed, this being in accordance with grounded theory.

**Keywords:** Uber, Internet platforms, precarity of work, individual in-depth interviews, grounded theory