



**DON'T GIG UP**



# Polska

## Raport ze studium przypadku

Autor: Małgorzata Koziarek  
(Instytut Spraw Publicznych)

SIERPIEŃ 2019



*Niniejszy raport został przygotowany na potrzeby projektu Don't GIG Up! finansowanego w ramach konkursu VP/2017/004 Dyrekcji Generalnej ds. Zatrudnienia, Spraw Społecznych i Włączenia Społecznego KE. Opinie wyrażone w niniejszym raporcie odzwierciedlają wyłącznie zdanie autorki. Komisja Europejska nie ponosi odpowiedzialności za jakiegokolwiek wykorzystanie informacji w nim zawartych.*

# WPROWADZENIE

Niniejszy dokument jest jednym z krajowych raportów studium przypadku, zrealizowanych w ramach projektu „Don't GIG up!”, współfinansowanego przez Dyрекcyję Generalną ds. Zatrudnienia, Spraw Społecznych i Włączenia Społecznego Komisji Europejskiej. Projekt ma na celu zwiększenie poziomu ogólnej i eksperckiej wiedzy na temat roli, jaką mogą odegrać związki zawodowe i dialog społeczny w ochronie pracowników platformowych.

W realizowanym przez 24 miesiące (od lutego 2018 r. do stycznia 2020 r.) projekcie połączono prace analityczno-badawcze z badaniami w działaniu (*action research*), aby w wybranych krajach, tj. w Niemczech, Francji, Włoszech, Polsce, Hiszpanii i Szwecji przeanalizować cechy i wyzwania gospodarki zleceń (ang. gig economy) opartej na pośrednictwie platform cyfrowych.

W pierwszej fazie projektu skupiono się na przygotowaniu raportu na temat stanu zastanego, tj. dokumentu zawierającego przegląd debaty politycznej, społecznej i akademickiej na temat gospodarki platformowej i jej cech, a także dokonywanych reform i zgromadzonych danych w tym zakresie, dotyczących krajów objętych działaniami projektowymi.

Wspomniany raport stanowi spójną bazę wiedzy w obrębie wymienionych zagadnień. Natomiast w niniejszym opracowaniu zawierającym studium przypadku zbadano i oceniono praktyki, mające na celu zorganizowanie pracowników wykonujących pracę platformową oraz zwiększenie ich praw w zakresie zatrudnienia i zabezpieczenia społecznego<sup>1</sup>.

Analiza praktyk funkcjonujących w poszczególnych krajach miała również miejsce w trakcie trzech spotkań warsztatowych poświęconych wzajemnym uczeniu się. Posłużyła ona do dokonania końcowej oceny porównawczej wpływu gospodarki platformowej na stosunki przemysłowe zarówno na poziomie krajowym, jak i unijnym i do sformułowania rekomendacji w zakresie polityk publicznych.

---

<sup>1</sup> Wobec braku znaczących działań w obszarze platform świadczących usługi dostawy żywności w Polsce, niniejszy raport zawiera opis działania polskiego startupu (Pyszne.pl), działającego w tej branży. Opis ten może okazać się użyteczny dla porównania przypadków podobnych platform w innych krajach, badanych w ramach niniejszego projektu.

# METODOLOGIA I ZAWARTOŚĆ RAPORTU

Niniejsze opracowanie opiera się na jednakowym dla każdego studium przypadku kwestionariuszu, który wypełniali eksperci wyznaczeni przez partnerów projektu. Kwestionariusz ten został podzielony na trzy części, obejmujące odpowiednio: informacje na temat wybranej do analizy praktyki, informacje kontekstowe na temat danej platformy oraz ocenę końcową.

Do wstępnego przeglądu i wyboru platform uznanych za najbardziej interesujące z punktu widzenia celów projektu użyto skróconej wersji kwestionariusza.

Kwestionariusz uzupełniono o wprowadzenie dotyczące analizowanych działań oraz aspektów, będących przedmiotem zainteresowania w prezentowanym badaniu.

Aby zagwarantować jednorodność i porównywalność wyników, we wprowadzeniu zaproponowano źródła do wykorzystania w analizie, a mianowicie: komunikaty i artykuły prasowe; istniejącą literaturę (sprawozdania, opracowania, artykuły naukowe, opinie i dokumenty strategiczne); recenzje i informacje dotyczące danego kraju dostępne na stronie internetowej „[faircrowd.work](https://www.faircrowd.work)”, jak również na forach, gdzie kontaktują się ze sobą pracownicy wykonujący pracę platformową; a także dostępnych danych dotyczących warunków pracy w ramach oficjalnych lub niezależnych badań; oraz wywiadów z interesariuszami, włączając tych, którzy bezpośrednio uczestniczą we wdrażaniu badanego działania.

Partnerzy projektu uzgodnili, że dla każdego przypadku przeprowadzą, o ile to możliwe telefonicznie, co najmniej dwa, częściowo ustrukturyzowane wywiady, z naciskiem na aspekty najlepiej znane respondentom, przy użyciu schematu zasugerowanego w kwestionariuszu.

# PRZYPADEK 1:

## Egzekwowanie i zmiana przepisów dotyczących kierowców pracujących dla platform cyfrowych w branży przewozu osób.

### Opisywane działanie

Jakie są **cechy** podjętego działania w kontekście ochrony pracowników platformowych (proszę odnieść się do wszystkich istotnych obszarów zainteresowania)?

Wejście Ubera na polski rynek latem 2014 roku zostało przyjęte z zadowoleniem przez wielu pasażerów, którzy zaczęli korzystać z nowej, taniej i innowacyjnej usługi, a także przez kierowców szukających okazji do zarobku bez formalności. Jednak wkrótce potem, gdy licencjonowani kierowcy taksówek zaczęli występować przeciwko nieuczciwej konkurencji, pytanie, czy praktyki Ubera są zgodne z prawem, zostało podniesione na forum publicznym, również poprzez akcje protestacyjne organizowane przez taksówkarzy i ich stowarzyszenia. W rezultacie: a) Ministerstwo Finansów doprecyzowało, że kierowcy Ubera mają być opodatkowani jak przedsiębiorcy prowadzący działalność na własny rachunek; b) właściwe organy kontrolne rozpoczęły przeprowadzanie kontroli w terenie w celu sprawdzenia, czy kierowcy świadczący usługi przewozu pasażerskiego posiadają wymagane licencje i przestrzegają wszystkich innych obowiązujących przepisów oraz; c) na mocy Ustawy z dnia 16 maja 2019 r. (Dz. U. 2019 poz. 1180) Sejm przyjął pakiet poprawek do ustawy o transporcie drogowym (Dz. U. 2001 poz. 1371), zaproponowanych przez Ministerstwo Infrastruktury, w celu uregulowania *działalności pośredników transportu drogowego*, a także ułatwienia kierowcom wejścia na rynek usług przewozu pasażerskiego poprzez ograniczenie wymogów licencyjnych (nowe przepisy wejdą w życie w styczniu 2020 r.).

Powołując się na przepisy Ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. 1991 poz. 350), w oświadczeniu z 2015 r. Ministerstwo Finansów wyjaśnia, że dochody uzyskane przez osoby fizyczne z tytułu świadczenia usług transportowych za pośrednictwem aplikacji Uber podlegają wyżej wymienionym przepisom. Ponieważ Uber działa jako pośrednik (a nie jako pracodawca czy klient), to na kierowcy spoczywa obowiązek wypełnienia stosownych zobowiązań podatkowych zgodnie z wymogami prawa. Obowiązek odprowadzenia podatku jest niezależny od wymogów prawnych regulujących działalność gospodarczą lub usługi transportowe, tj. niezależny od tego, czy dana osoba faktycznie zarejestrowała działalność gospodarczą czy też uzyskała licencję na przewóz osób.

We wspomnianym oświadczeniu Ministerstwo Finansów doprecyzowało, że zgodnie z obowiązującym porządkiem prawnym, kierowcy Ubera muszą zadbać o to, by ich działalność zarobkowa została zarejestrowana, a należne podatki – zapłacone. Jeśli nie można zidentyfikować pracodawcy, tak jak dzieje się

w przypadku działalności zarobkowej za pośrednictwem Ubera lub podobnych jemu platform, kierowcy powinni pracować, rejestrując działalność gospodarczą. Rejestracja działalności gospodarczej określa relacje między kierowcą a platformą jako relację typu *business-to-business*. Cennik i wynagrodzenie (jak również inne warunki świadczenia usług) są w następstwie traktowane jako kwestia regulowana umową, podlegająca standardom mającym zastosowanie do relacji biznesowych. Jednocześnie należy zauważyć, że polscy przedsiębiorcy prowadzący działalność na własny rachunek obowiązkowo są objęci systemem ubezpieczeń społecznych (a zatem muszą oprowadzać składki na ubezpieczenia społeczne). Po zarejestrowaniu się jako osoby prowadzące działalność na własny rachunek, pracownicy platformowi podlegają temu obowiązkowi.

Samozatrudnienie, rozumiane jako jednoosobowa działalność gospodarcza, oznacza:

- bezpłatny wpis do Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej (CEIDG);
- opłacanie obowiązkowych składek na ubezpieczenie społeczne, obejmujące ubezpieczenie emerytalne, rentowe, wypadkowe, oraz składki na Fundusz Pracy i na ubezpieczenie zdrowotne (i w odniesieniu do których, co do zasady<sup>2</sup>, jako podstawę obliczenia przyjmuje się 60% prognozowanego średniego wynagrodzenia w Polsce<sup>3</sup>);
- składki dobrowolne na ubezpieczenie chorobowe; oraz
- obowiązki w zakresie księgowości i sprawozdawczości finansowej, co dla osób prowadzących działalność na własny rachunek w praktyce oznacza konieczność ponoszenia kosztów usług księgowych.

Ponadto, w następstwie protestów prowadzonych przez organizacje zrzeszające licencjonowanych taksówkarzy, Generalny Inspektorat Transportu Drogowego przeprowadził kontrole w wielu miastach, a na kierowców wykonujących usługi taksówkarskie bez odpowiedniej licencji nałożono kary pieniężne, ponieważ zgodnie z Ustawą o transporcie drogowym przewóz osób jako działalność zarobkowa podlega licencji (Bulsa, 2016; Korolczuk, 2018; Marczak, 2015; epoznan, 2017; Krakow.pl, 2017).

W 2017 r. Ministerstwo Infrastruktury rozpoczęło prace nad nowelizacją Ustawy o transporcie drogowym w celu uregulowania działalności pośredników w transporcie drogowym oraz zmiany przepisów dotyczących licencji na przewóz osób. Ostateczna wersja przepisów została przyjęta przez Sejm w połowie maja 2019 r. (Dz. U. 2019 poz. 1180) i wejdzie w życie w styczniu 2020 r. W rezultacie zmian działalność w zakresie pośrednictwa będzie podlegała obowiązkowi uzyskania licencji i będzie wymagała rejestracji w Polsce. Osoby skazane m.in. za przestępstwa przeciwko środowisku lub warunkom pracy i płacy nie mogą być członkami zarządu podmiotu pośredniczącego. Pośrednik zleca przewóz osób wyłącznie przedsiębiorcom posiadającym odpowiednie licencje na przewóz osób. Prawo przewiduje kary pieniężne zarówno dla pośrednika działającego bez licencji, jak i dla kierowcy przyjmującego zlecenie od takiego pośrednika. Ponadto pośrednik będzie zobowiązany do ewidencjonowania wszystkich przejazdów. Jednocześnie zmiany te mają na celu złagodzenie wymogów dotyczących uzyskania licencji taksówkarskiej, umożliwiającej kierowcom świadczenie usług transportu pasażerskiego: w szczególności znoszą one obowiązkowe szkolenia i egzaminy w zakresie lokalnej topografii i lokalnego ustawodawstwa. Nowe przepisy zezwalają również na stosowanie aplikacji mobilnych do obliczania opłat jako alternatywy dla taksometrów.

<sup>2</sup> Wyjątki od tej zasady zostały omówione w ostatniej części raportu.

<sup>3</sup> Kwota ta jest ogłaszana corocznie, pod koniec poprzedzającego roku, przez Ministerstwo Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej.

## Opis platformy

*W jaki sposób zorganizowana jest praca na platformach, do których odnosi się opisywane działanie, w objętych nim obszarach (np. warunki umów o pracę, monitorowanie wyników i elastyczność)?*

W lutym 2019 r. (wtedy zebrano większość prezentowanych poniżej danych) w Polsce istniało kilka platform świadczących usługi taksówkowe (czy pośredniczących w ich dostarczaniu) m.in. Uber (który rozpoczął działalność już w połowie 2014 r.), Taxify<sup>4</sup>, Mytaxi, iTaxi i Optitaxi. Dwie ostatnie platformy pozwalają również na telefoniczne złożenie zamówienia.

Od początku swojej działalności w Polsce Uber utrzymywał, że jest pośrednikiem. Zaś umowy zawarte z kierowcami wyraźnie stwierdzają, że to na nich spoczywa wyłączna odpowiedzialność za wypełnianie wszelkich przewidzianych prawem obowiązków związanych z ich działalnością. Początkowo kierowcy musieli spełniać jedynie następujące wymogi: mieć ukończone 21 lat, uzyskać prawo jazdy co najmniej rok wcześniej, być niekaranym oraz nie mieć popełnionych wykroczeń w ruchu drogowym, a także posiadać samochód nie starszy niż 10 lat (Borowska, 2018; Cydzik, 2016; Szczepaniak i Szczygieł, 2016).

- W następstwie oświadczenia Ministerstwa Finansów Uber zmienił swą politykę: od 19 lutego 2016 r. spółka wprost wymaga, aby kierowcy korzystający z jej platformy byli zarejestrowani jako przedsiębiorcy prowadzący działalność gospodarczą (Sendrowicz, 2016; Sowa, 2016). Wcześniej, jak zauważył kierowca Ubera, „Uber przynosił całkiem niezłe zyski, od których nikt nie odprowadzał podatków” (Uberblogger, 2016).

Kierowcy mogą również pracować w ramach platformy Uber poprzez tzw. firmy partnerskie, które są zazwyczaj właścicielami leasingowanych samochodów; firmy te bezpośrednio rekrutują kierowców nieposiadających własnych samochodów i/lub niemających (nie chcących się zarejestrować) własnej działalności gospodarczej (Szczepaniak i Szczygieł, 2016).

- Legalnie zatrudnieni przez firmy partnerskie kierowcy pracują na podstawie umowy zlecenie, która jest rodzajem umowy cywilnoprawnej zawieranej na podstawie Kodeksu cywilnego, co oznacza, że nie mają do niej zastosowania żadne przepisy prawa pracy (jak np. limity czasu pracy), jednakże godzinowa stawka wynagrodzenia nie może być niższa od ustawowej stawki minimalnej, a opłacanie składek na ubezpieczenie społeczne jest obowiązkowe (z wyjątkiem ubezpieczenia chorobowego). Podobnie jak w przypadku pracodawcy, zleceniodawca odpowiada za obliczenie zaliczek na podatek dochodowy od osób fizycznych i składek na ubezpieczenie społeczne zleceniobiorcy, a także za potrącenie należnych kwot z wynagrodzenia zleceniobiorcy i przekazanie ich do właściwych podmiotów.

Jak podaje Uber, w 2017 r. około 40 proc. kierowców pracowało za pośrednictwem firm partnerskich. Firmy takie pokrywają koszty paliwa, utrzymania i amortyzacji. Samochody muszą być w ciągłym użytkowaniu, aby biznes się opłacał. W związku z tym często pracuje się na 12-godzinnych zmianach, a co za tym idzie kierowcom wypłacane są stałe stawki godzinowe. W wywiadzie kierowca Ubera narzekał, że firmy partnerskie przyjmują więcej zleceń, a ich kierowcy są w ciągłym ruchu, podczas gdy kierowcy niezależni, tacy jak on, muszą czekać 30 minut<sup>5</sup> (Rozwadowska, 2017). W rezultacie niektórzy kierowcy Ubera w grudniu 2016 r. zorganizowali akcję protestacyjną, domagając się równego traktowania wszystkich kierowców przy przydzielaniu zleceń; rzeczniczka

---

<sup>4</sup> W marcu 2019 r. nazwę tej platformy zmieniono na „Bolt”.

<sup>5</sup> Natomiast czas pracy kierowców Ubera pracujących na własny rachunek dalej był elastyczny (por. Nowak, 2016).



Ubera zaprzeczyła jednak, że kierowcy pracujący za pośrednictwem firm partnerskich mają pierwszeństwo przy przydzielaniu zleceń (Grabiec, 2016a; Grabiec, 2016b; Nowak, 2016).

W przypadku pracy dla firm partnerskich, pozostała po odliczeniu 25 proc. prowizji dla Ubera kwota zapłacona przez pasażera jest dzielona między firmę partnerską a kierowcę po połowie lub w proporcji 60:40. Stawki godzinowe, jakie kierowcy platform zarabiają w ramach firm partnerskich, według danych z września 2017 r. wahały się od 10 zł (na podstawie ogłoszeń o pracę) do 20 zł (na podstawie deklaracji firm partnerskich, z którymi przeprowadzono wywiady)<sup>6,7</sup> (Rozwadowska, 2017). Dla porównania: ustawowa minimalna stawka godzinowa brutto wynosiła 13,7 zł (3,77 euro) w 2017 r. oraz 14 zł (3,35 euro) w 2018 r., co przekłada się na stawki netto w kwocie odpowiednio 10,25 zł (2,32 euro) i 10,48 zł (2,51 euro)<sup>8</sup>(po odliczeniu składek na ubezpieczenie społeczne wymienionych powyżej i przy uwzględnieniu stawki podatku dochodowego od miesięcznych dochodów brutto przekraczających 200 zł)<sup>9</sup>.

Ponieważ stawki płac oferowane kierowcom pracującym na platformie są niskie, prace te w dużej mierze są obecnie wykonywane przez imigrantów (głównie z Ukrainy), którzy chętniej akceptują niższe zarobki (Kosiński, 2016a; Rozwadowska, 2017; Ziobrowska, 2017). Znane są również przypadki firm partnerskich proponujących pracę bez umowy (Szczepaniak i Szczygieł, 2016)<sup>10</sup> lub stosujących „niejasne formy współpracy i rozliczeń” (Uberblogger, 2016).

- Platformy wykorzystują różne systemy rankingowe, wykorzystywane do monitorowania wyników lub motywowania. Uber korzysta z systemu, w którym pasażerowie mogą oceniać kierowców a kierowcy pasażerów. Kierowcy, którzy uzyskają średni wynik poniżej pożądanego standardu (tj. poniżej 4,6 w skali pięciopunktowej) są zobowiązani do uczestnictwa w szkoleniu; jeśli ich wynik nie ulegnie poprawie, nie mogą dalej pracować na platformie (Kosiński, 2016a). Zaś w iTaxi punktacja zależy od wykorzystywanego samochodu (model, wiek i czystość), ocen dokonywanych przez pasażerów oraz czasu dostępności kierowcy na aplikacji platformy; ten ostatni czynnik ma podobno bardzo dużą wagę przy przydzielaniu zleceń przez algorytm platformy. Kierowcy iTaxi twierdzą, że aby uzyskać wysoki wynik (a tym samym większą liczbę zleceń), trzeba pracować ponad 300 godzin miesięcznie, a jeśli kierowca weźmie weekend wolny, jego rating znacznie się zmniejszy (Ziomek, 2018). Mytaxi preferuje przydzielanie zleceń kierowcom, których samochody są oznakowane jako pojazdy „Mytaxi”.

Kontrole przeprowadzone przez Inspekcję Transportu Drogowego we współpracy z innymi instytucjami kontrolującymi wykazały, że zlecenia transportowe zamawiane przez pośredników (platformy) wykonywane są również przez kierowców i przedsiębiorców bez wymaganych prawem licencji na świ-

---

6 W tym czasie kwota 10 zł odpowiadała kwocie od 2,2 do 2,3 euro, a zatem ustawowa minimalna stawka godzinowa brutto wynosiła od 3 do 3,2 euro. Co ciekawe, w listopadzie 2016 r. prowadzący działalność gospodarczą krakowski kierowca Ubera pracujący 40 godzin tygodniowo obliczył swój godzinowy dochód netto na około 10 zł (od 2,2 do 2,3 euro) - tj. po odliczeniu marży Ubera w wysokości 20%, podatku VAT, składek na ubezpieczenie społeczne, kosztów paliwa, odpowiedzialności cywilnej i ubezpieczenia samochodu oraz amortyzacji pojazdu od miesięcznych przychodów, które wyniosły 5 400 zł (równowartość 1 247 euro).

7 W materiale źródłowym brak informacji, czy takie stawki wynagrodzenia są obliczane na podstawie wartości netto czy brutto.

8 W nawiasach podano kwoty w euro przeliczone po obowiązującym wówczas kursie

9 W oparciu o historyczne kursy wymiany walut kwota ta odpowiadała kwocie 45,35 EUR w 2017 r. i 47,88 EUR w 2018 r.

10 Należy jednak zauważyć, że umowa zlecenia nie wymaga formy pisemnej, aby była ważna.

adczenie płatnych usług przewozu osób<sup>11</sup>. Uzasadniając potrzebę wprowadzenia proponowanych zmian w ustawie o transporcie drogowym, Ministerstwo Infrastruktury zauważyło, że kierowcy (w tym cudzoziemcy) często nie są świadomi przepisów prawnych, których muszą przestrzegać (ustawa z marca 2019 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym i ustawy o czasie pracy kierowców).

- Ani Uber, ani Taxify (Bolt) nie wymagają od kierowców *licencji na wykonywanie przewozu taksówką*. Platformy te wymagają jedynie, aby kierowcy prowadzili zarejestrowaną działalność gospodarczą lub działali za pośrednictwem zarejestrowanego podmiotu gospodarczego (firmy partnerskiej). Natomiast iTaxi i Mytaxi pracują tylko z licencjonowanymi taksówkarzami (którzy z definicji są samozatrudnionymi przedsiębiorcami) (Szczepaniak i Szczygieł, 2016; por. także strony internetowe platform). Zdarza się, że kierowca przyjmuje zlecenia z (pracuje dla) więcej niż jednej platformy.

*Czy organizacja pracy zgodna jest z obowiązującymi przepisami prawa oraz układami zbiorowymi?*

- Ustawa o transporcie drogowym stanowi, że posiadanie zarejestrowanej działalności gospodarczej jest jednym z warunków uzyskania licencji na prowadzenie taksówki. Dlatego licencjonowani kierowcy taksówek są z reguły przedsiębiorcami prowadzącymi działalność na własny rachunek. Kierowcy pracujący dla platform bez wymaganej prawem licencji mogą zostać ukarani przez Inspekcję Transportu Drogowego. Obowiązujące przepisy wprost wymagają, aby kierowca był posiadaczem licencji na prowadzenie taksówki albo był zatrudniony przez posiadacza takiej licencji. Dlatego też, aby spełnić wymagania określone w przepisach, firmy partnerskie, które dysponują samochodami i zatrudniają kierowców, powinny same być posiadaczami licencji na prowadzenie działalności taksówkarskiej.

Umowa zlecenie, zawierana przez takie firmy partnerskie z kierowcami pracującymi na platformach, może być uznana za prawnie dopuszczalną formę zatrudnienia, o ile spełnione są następujące warunki: a) działalność zawodowa nie jest wykonywana pod bezpośrednim nadzorem zleceniodawcy; wykonawca jest odpowiedzialny za wykonywanie określonych czynności zgodnych z prawem i nie jest zobowiązany do wykonywania poleceń zleceniodawcy; oraz b) zleceniodawca nie narzuca miejsca pracy: obie strony uzgadniają je ze sobą.

Ustawowe limity czasu pracy nie mają zastosowania ani w przypadku pracy wykonywanej na własny rachunek (działalność gospodarcza), ani w ramach umowy zlecenie; w związku z tym godziny pracy mogą być elastycznie ustalone przez strony. W obu przypadkach strony mogą łatwo rozwiązać umowę.

- Chociaż w tej branży nie obowiązują żadne przepisy regulujące kwestię układów zbiorowych, istnieje wiele związków zawodowych, które reprezentują interesy licencjonowanych taksówkarzy i domagają się od rządu podjęcia działań w celu wyeliminowania nieuczciwej konkurencji ze strony kierowców platform (walka z nieprzestrzeganiem przez nich obowiązujących przepisów oraz uregulowanie działalności pośredników, tj. platform). (Cydzik, 2016; Duszczyk, 2014; Grabiec, 2016a; Rozwadowska, 2018).

---

<sup>11</sup> W 2017 r. Generalny Inspektorat Transportu Drogowego przeprowadził 4664 kontrole wrywkowe, w wyniku których stwierdzono aż 384 przypadki naruszenia ustawy o transporcie drogowym. W okresie od stycznia do sierpnia 2018 r. Wykryto 135 przypadków naruszeń omawianych w ocenie skutków proponowanych zmian w ustawie o transporcie drogowym. Nie opublikowano żadnych danych na temat tego, ile z nich dotyczyło kierowców platform.



Jakie są **konsekwencje w zakresie zatrudnienia i zabezpieczenia społecznego pracowników platformowych?**

Samozatrudnieni kierowcy korzystają z takiego samego poziomu ochrony socjalnej jak licencjonowani kierowcy taksówek.

Również ci kierowcy, którzy pracują na podstawie umowy zlecenie, są objęci systemem zabezpieczenia społecznego poprzez obowiązkowe składki<sup>12</sup> emerytalne, rentowe, na Fundusz Pracy i na ubezpieczenie zdrowotne. Wielkość składek jest zaś taka sama jak w przypadku pracowników zatrudnionych na etacie. Wyjątek stanowią składki na ubezpieczenie chorobowe, które dla osób pracujących na podstawie umowy zlecenie są dobrowolne; dlatego tylko ubezpieczeni kierowcy są uprawnieni do zasiłku chorobowego<sup>13</sup> i zasiłku macierzyńskiego (jeśli dotyczy). Należy jednak podkreślić, że osoby te (podobnie jak prowadzący działalność na własny rachunek) nie korzystają z praw pracowniczych (takich jak np. urlop macierzyński, płatne urlopy, okresy wypowiedzenia).

---

<sup>12</sup> Z wyjątkiem sytuacji, gdy dana osoba jest studentem lub dodatkowo pracuje na innej formie umowy.

<sup>13</sup> Z prawa do zasiłku chorobowego mogą skorzystać pracownicy ubezpieczeni przez co najmniej 90 dni.

# OCENA PODJĘTYCH DZIAŁAŃ

*Jakie informacje i dane jakościowe i ilościowe są dostępne na temat opisywanego działania?*

Jak do tej pory brak danych ilościowych dotyczących wpływu tego działania na pracowników platform.

Dane jakościowe obejmują: obowiązujące i projektowane przepisy prawne; uwagi i opinie interesariuszy (przedstawione m.in. przez organizacje pracodawców i związki zawodowe) opublikowane w sprawozdaniu z konsultacji społecznych prowadzonych na etapie opracowywania wyżej wymienionych zmian; publikowane przez platformy wymagania wobec kierowców (różniące się między sobą poziomem szczegółowości); informacje zawarte w ogłoszeniach o pracę; informacje na temat stosowanych w branży praktyk, takich jak zarobki kierowców i warunki świadczenia usług, ujawnione w toku śledztw medialnych lub udostępniane bezpośrednio w Internecie; doniesienia medialne; zasady działania platform i regulacje publikowane na ich stronach internetowych; oraz artykuły zawierające opinie na temat Ubera i podobnych platform, a także na temat gospodarki platformowej.

*W jaki sposób działanie to wpływa na prawa pracownicze i socjalne pracowników platformowych?*

Oświadczenie Ministerstwa Finansów, jak również dorywcze kontrole Inspekcji Transportu Drogowego, przeprowadzane na skutek presji związków zawodowych taksówkarzy, jak się wydaje, przyczyniły się do rejestracji zatrudnienia kierowców pracujących za pośrednictwem platform (albo jako przedsiębiorców prowadzących działalność na własny rachunek albo jako pracujących na podstawie umowy zlecenie zawartej z firmami partnerskimi). W związku z tym w większej skali zostali objęci systemem ochrony socjalnej. Jednakże skuteczność omawianego działania w eliminowaniu pracy nierejestrowanej jest wątpliwa i trudna do oszacowania.

Taryfa opłat dla pasażerów nie wzrosła, a marża Ubera od kwoty płaconej przez pasażera nie spadła<sup>14</sup>, zaś niezarejestrowane wcześniej dochody kierowców platformy Uber zostały obniżone o kwotę podatków, składek na ubezpieczenie

<sup>14</sup> Marża, pierwotnie ustalona na poziomie 15%, wynosiła wówczas 20%, a następnie wzrosła do 25% (Kosiński, 2016b).

społeczne i koszty administracyjne (np. związane z prowadzeniem księgowości w przypadku przedsiębiorców prowadzących działalność na własny rachunek lub marże pobierane przez firmy partnerskie w przypadku pracowników zatrudnionych na podstawie umowy zlecenie). W rezultacie, gdy Uber zaczął świadczyć usługi taksówkarskie tylko za pośrednictwem zarejestrowanych przedsiębiorców, wielu kierowców, zwłaszcza tych, dla których praca ta była dodatkowym źródłem dochodu, wycofało się ze współpracy z tą platformą (Sendrowicz, 2016).

Należy zauważyć, że samozatrudnieni, którzy rozpoczynają działalność gospodarczą, przez pierwsze sześć miesięcy są zwolnieni z opłacania składek na ubezpieczenie społeczne, zaś przez kolejnych 24 miesiące są zobowiązani do opłacania tych składek według stawek obniżonych (zwolnienie i stawki obniżone nie dotyczą składek na ubezpieczenie zdrowotne). Ulgi te mogą zachęcić nowe podmioty do wejścia na rynek, a w rezultacie zwiększyć konkurencję; jednocześnie zmniejszone obciążenia finansowe mogą sprawić, że nowi gracze będą bardziej skłonni akceptować niższe stawki. Warto zauważyć, że zgodnie z obowiązującymi od stycznia 2019 r. przepisami, przedsiębiorcy prowadzący samodzielną działalność gospodarczą mogą zdecydować się na uzależnienie opłacanych składek (z wyjątkiem składek na ubezpieczenie zdrowotne) od rzeczywistego przychodu (zamiast płacenia ustawowej kwoty ryczałtowej)<sup>15</sup>. Dotyczy to sytuacji, gdy przychód ten w poprzednim roku nie przekracza 30 minimalnych miesięcznych wynagrodzeń (63 000 zł – 15 082,60 euro - za 2018 r.)<sup>16</sup> (Ustawa z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych, Dz. U. 1998 poz. 887 z późn. Zm.).

Mimo, że obie te rejestrowane formy pracy, tj. samozatrudnienie oraz umowa zlecenie, dają kierowcom dostęp do zabezpieczenia społecznego (choć słabszego niż to, które zapewnia standardowa umowa o pracę), żadna z tych dwóch form nie gwarantuje jakichkolwiek praw pracowniczych, takich jak płatne urlopy lub okresy wypowiedzenia gwarantowane przez Kodeks pracy, ani też ograniczonej odpowiedzialności pracownika w przypadku strat i szkód poniesionych przez osoby trzecie.

Omawiane działania skupiają się tylko na jednej branży gospodarki platformowej. Jednak oświadczenie Ministerstwa Finansów można uznać za ważne również dla pracy platformowej w innych sektorach, ponieważ wskazuje ono, że osoby fizyczne są uznawane za pracodawców (a zatem muszą zarejestrować się jako przedsiębiorcy prowadzący działalność na własny rachunek) w przypadku, gdy otrzymują wynagrodzenie za swoją pracę i nie można określić żadnego innego podmiotu lub osoby jako pracodawcy. A zatem, jeśli platforma odmawia pełnienia roli pracodawcy, nie pozostaje jej nic innego jak współpracować tylko z podmiotami gospodarczymi, tj. z osobami prowadzącymi działalność na własny rachunek lub z przedsiębiorstwami, które mogą służyć jako brakujące ogniwo i być pracodawcą dla osób, które nie chcą rejestrować własnej działalności gospodarczej (taki model można również zaobserwować w usługach sprzątanania). I chociaż tym sposobem wspomniane przedsiębiorstwa zyskują istotną rolę w obszarze praw pracowniczych i socjalnych pracowników platformowych, to zazwyczaj opierają zatrudnienie na umowach cywilnoprawnych.

Powodem zmian w ustawodawstwie dotyczącym transportu drogowego była potrzeba uregulowania *działalności biznesowej* w branży celem zapewnienia uczciwych warunków konkurencji, skuteczniejszej kontroli i bezpieczeństwa pasażerów. Przyjęte przepisy ustanawiają podstawę prawną dla działania platform, a także dają **łatwiejszy dostęp do licencji na korzystanie z taksówek**

<sup>15</sup> Podstawę do obliczenia tej stawki stanowi 60% przeciętnego wynagrodzenia.

<sup>16</sup> Kwoty w euro przeliczone po obowiązującym wówczas kursie

**dla nowych podmiotów (biznesowych) wchodzących na rynek.** Podczas zmiany przepisów prawa w ogóle nie odniesiono się do kwestii pracy nierejestrowanej, warunków pracy, ochrony socjalnej i praw pracowniczych. . Tym samym zmarnowano szansę na poprawę w tych obszarach.

## Źródła

*Akty prawne i dokumenty rządowe (w kolejności chronologicznej)*

Ustawa z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. 1991 nr 80 poz. 350 z późn. zm.).

Ustawa z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych (Dz. U. 1998 nr 137 poz. 887 z późn. zm.).

Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. 2001 nr 125 poz. 1371 z późn. zm.).

Ministerstwo Finansów (2015), „Dochody z Ubera podlegają opodatkowaniu”, oświadczenie z 9 lipca 2015 r., [online:] [http://mf-arch.mf.gov.pl/ru/ministerstwo-finansow/wiadomosci/komunikaty/-/asset\\_publisher/6Vwm/content/dochody-z-uber-podlegaja-opodatkowaniu](http://mf-arch.mf.gov.pl/ru/ministerstwo-finansow/wiadomosci/komunikaty/-/asset_publisher/6Vwm/content/dochody-z-uber-podlegaja-opodatkowaniu).

Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (dokument zawiera uzasadnienie proponowanych regulacji, sprawozdanie z konsultacji z interesariuszami, a także ocenę skutków regulacji), [online:] <https://legislacja.rcl.gov.pl/docs//2/12303152/12459410/12459411/dokument384638.pdf>.

Ustawa z dnia 16 maja 2019 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. 2019 poz. 1180).

## Artykuły

Borowska, A. (2018), „Rozliczenie kierowców korzystających z aplikacji Uber”, [w:] Poradnik Przedsiębiorcy (portal), 18 maja 2018, [online:] <https://poradnik-przedsiębiorcy.pl/-rozliczenie-kierowcow-korzystajacych-z-aplikacji-uber>.

Bulsa, M. (2016), „Mandaty i wnioski do sądu na kierowców Ubera w Katowicach. Zwalczać chcą ich też radni PiS”, [w:] Infokatowice (portal), 10 października 2016, [online:] <http://www.infokatowice.pl/2016/10/10/mandaty-wnioski-sadu-kierowcow-ubera-katowicach-zwalczac-chca-tez-radni-pis/>.

Cydzik, S. (2016), „Związki zawodowe taksówkarzy pozwały Ubera”, [w:] Rzeczpospolita, 22 listopada 2016, [online:] <https://www.rp.pl/Konsumenci/311229908-Zwiazki-zawodowe-taksowkarzy-pozwaly-Ubera.html>.

Duszczyk, M. (2014), „Kolejny protest taksówkarzy”, [w:] Rzeczpospolita, 24 listopada 2014, [online:] <https://www.rp.pl/arttykul/1159674-Kolejny-protest-taksowkarzy.html>.

Epoznan (portal) (2017), Taksówkarze ponownie zamówili Ubera, a po kursie wezwali policję, 20 czerwca 2017, [online:] <https://epoznan.pl/news-news-77271-Taksowkarze-ponownie-zamowili-Ubera,-a-po-kursie-wezwali-policje>.

Grabiec, P. (2016a), „Ruszają protesty przeciwko Uberowi w Polsce. Strajkować będą nie taksówkarze, a... kierowcy Ubera”, [w:] Spidersweb (blog), 8 December

- 2016, [online:] <https://www.spidersweb.pl/2016/12/uber-polska-protest-strajk-kierowcow.html>.
- Grabiec, P. (2016b), „Uber bagatelizuje protest polskich kierowców i pokazuje liczby”, [w:] Mówimy: sprawdzam! Spidersweb (blog), 9 December 2016, [online:] <https://www.spidersweb.pl/2016/12/uber-polska-protest-strajk-kierowcow.html>.
- Korolczuk, M. (2018), „Kierowcy Ubera zatrzymani przez Inspekcję Transportu Drogowego”, [w:] Trojmiasto.pl (portal), 9 marca 2018, [online:] <https://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Kierowcy-Ubera-zatrzymani-przez-Inspekcje-Transportu-Drogowego-n121838.html>.
- Kosiński, D. (2016a), „Uber nagrodzi uprzejmych klientów. Niegrzeczni mogą mieć poważne problemy”, [w:] Spidersweb (blog), 4 listopada 2016, [online:] <https://www.spidersweb.pl/2016/11/uber-oceny.html>.
- Kosiński, D. (2016b), „Uber zrobił swoje Uber może odejść. Popularna usługa stała się własną karykaturą”, [w:] Spidersweb (blog), 4 kwietnia 2018, [online:] <https://www.spidersweb.pl/2018/04/uber-czemu-nie-warto.html>.
- Krakow.pl (2017), „Zaskakujące wyniki kolejnych kontroli kierowców Uber”, 4 maja 2017, [online:] [http://krakow.pl/aktualnosci/209707,29,komunikat,zaskakujace\\_wyniki\\_kolejnych\\_kontroli\\_kierowcow\\_uber.html](http://krakow.pl/aktualnosci/209707,29,komunikat,zaskakujace_wyniki_kolejnych_kontroli_kierowcow_uber.html).
- Kunkiel-Kryńska, A. i Zalewski, T. (2017), „Uberyzacja – pomiędzy usługą świadczoną drogą elektroniczną a usługą przewozu”, [w:] IPwsieci (blog), 24 maja 2017, [online:] [http://www.ipwsieci.pl/wpis,151,Uberyzacja\\_8211\\_pomiedzy\\_usluga\\_swiadczonej\\_droga\\_elektroniczna\\_a\\_usluga\\_przewozu\\_.html](http://www.ipwsieci.pl/wpis,151,Uberyzacja_8211_pomiedzy_usluga_swiadczonej_droga_elektroniczna_a_usluga_przewozu_.html).
- Maj, M. (2018), „Cenzura aplikacji mobilnych w Polsce nadchodzi. Pierwszą ofiarą będzie Uber?”, [w:] Niebezpiecznik.pl (portal), 12 kwietnia 2018, [online:] <https://niebezpiecznik.pl/post/cenzura-aplikacje-mobile-uber-polska/>.
- Marczak, G. (2015), „Kara dla złapanego kierowcy Ubera nawet do 10 000 PLN. Uber umywa ręce „dostarczając tylko aplikację””, [w:] Antyweb (portal), 25 kwietnia 2015, [online:] <https://antyweb.pl/kara-dla-zlapanego-kierowcy-ubera-nawet-do-10-000-pln-uber-umywa-rece-dostarczaja-tylko-aplikacje/>.
- Nowak, M. (2016), „Dlaczego kierowcy Ubera protestowali? Mamy tabelę z zarobkami. Obniżkę widać jak na dłoni”, [w:] Spidersweb (blog), 12 grudnia 2016, [online:] <https://www.spidersweb.pl/2016/12/uber-zarobki-kierowcy-protest.html>.
- Patrylas, A. (2017), „Uberyzacja pracy to pułapka? Może wywołać falę prekaryzacji”, [w:] Forsal.pl (portal), 20 grudnia 2017, [online:] <http://forsal.pl/artykuly/1091807,czy-ekonomia-wspolpracy-zagraza-tradycyjnym-firmom-i-wlasnosc.html>.
- Rozwadowska, A. (2017), „W Uberze zarabiają pośrednicy, kierowcy coraz mniej”, [w:] Gazeta Wyborcza, 26 września 2017, [online:] <http://wyborcza.biz/biznes/1,100896,20745801,w-uberze-zarabiaja-posrednicy-kierowcy-coraz-mniej.html>.
- Rozwadowska, A. (2018), „Lex Uber w zamrażarce. Taksówkarze szykują więc dwa protesty. Przeciwno Uberowi, Taxify i pustym obietnicom rządu”, [w:] Wyborcza.pl (portal), 16 września 2018, [online:] <http://wyborcza.pl/7,155287,23916942,beda-dwa-wielkie-protesty-taksowkarzy-przeciwko-uberowi-i-taxify.html>.
- Sieńko, A. (2017), „Niesamowity” sukces Krakowa w walce z Uberem. Przechrzcił kierowców na taksówkarzy”, [w:] InnPoland.pl (portal), 16 stycznia 2017, [online:]

<https://innpoland.pl/132313,przelomowy-wyrok-polskiego-sadu-ws-ubera-kierowca-nie-moze-jezdzic-bez-licencji>.

Sendrowicz, B. (2016), „Uber tylko z działalnością gospodarczą”, [w:] Gaze-  
taPraca.pl (portal), 27 stycznia 2016, [online:] [http://gazetapraca.pl/gazetapra-  
ca/1,90443,19541056,uber-tylko-z-dzialalnoscia-gospodarcza-po-19-lutego-fir-  
ma-bedzie.html](http://gazetapraca.pl/gazetapra-<br/>ca/1,90443,19541056,uber-tylko-z-dzialalnoscia-gospodarcza-po-19-lutego-fir-<br/>ma-bedzie.html).

Sowa, T. (2016), „Uber a działalność gospodarcza – poradnik dla kierowców”, [w:]  
IFirma (portal), 16 lutego 2016, [online:] [https://www.ifirma.pl/poradnik-przed-  
siebiorcy/uber-a-dzialalnosc-gospodarcza-poradnik-dla-kierowcow.html](https://www.ifirma.pl/poradnik-przed-<br/>siebiorcy/uber-a-dzialalnosc-gospodarcza-poradnik-dla-kierowcow.html).

Szaflarski, M. (2018), „Strajk taksówkarzy w Warszawie. W czwartek 1500  
taksówek zablokuje miasto”, [w:] Wyborcza.pl, 17 października 2018, [online:]  
[http://warszawa.wyborcza.pl/warszawa/7,54420,24054702,strajk-taksowkarzy-  
w-warszawie-w-czwartek-1500-taksowek-zablokuje.html](http://warszawa.wyborcza.pl/warszawa/7,54420,24054702,strajk-taksowkarzy-<br/>w-warszawie-w-czwartek-1500-taksowek-zablokuje.html).

Szczepaniak, P. i Szczygieł, K. (2016), „Uber jedzie na gapę”, [w:] oko.press (strona  
internetowa), 28 września 2016, [online:] <https://oko.press/uber-jedzie-na-gape/>.

Szymaniak, P. (2017), „Rządowy lex Uber. Koniec z jazdą bez licencji”, [w:] Gaze-  
ta Prawna.pl, 27 lipca 2017, [online:] [http://serwisy.gazetaprawna.pl/transport/  
artykuly/1060577,uber-kierowcy-licencje-taxi.html](http://serwisy.gazetaprawna.pl/transport/<br/>artykuly/1060577,uber-kierowcy-licencje-taxi.html).

Szymaniak, P. (2018), „Lex uber: MF chce większych kar dla kierowców”, [w:]  
Gazeta Prawna, 25 kwietnia 2018, [online:] [https://serwisy.gazetaprawna.pl/  
transport/artykuly/1119793,uber-mf-chce-wiekszych-kar-dla-kierowcow.html](https://serwisy.gazetaprawna.pl/<br/>transport/artykuly/1119793,uber-mf-chce-wiekszych-kar-dla-kierowcow.html).

TVPIInfo (portal) (2018), Nowy projekt ustawy o transporcie. Jeśli wejdzie w ży-  
cie, Uber i Taxify znikną z Polski, 19 października 2018, [online:] [https://www.  
tvp.info/39547115/nowy-projekt-ustawy-o-transporcie-jesli-wejdzie-w-zy-  
cie-uber-i-taxify-znikna-z-polski](https://www.<br/>tvp.info/39547115/nowy-projekt-ustawy-o-transporcie-jesli-wejdzie-w-zy-<br/>cie-uber-i-taxify-znikna-z-polski).

Uberblogger [pseudonim byłego kierowcy Ubera] (2016), Komentarze do ar-  
tykułu M. Lewandowskiego (2016), „Z Uberem z dnia na dzień jest coraz gorzej,  
warszawscy kierowcy prowadzą już w oparach absurdu”, [w:] Bezprawnik, 19  
grudnia 2016, [online:] <https://bezprawnik.pl/uber-coraz-gorzej-2017/>.

Ziomek, W. (2018), „Przemęczeni taksówkarze iTaxi. Aplikacja faworyzuje tych,  
którzy pracują po kilkanaście godzin bez przerwy”, [w:] Money.pl (portal), 18  
czerwca 2018, [online:] [https://www.money.pl/gospodarka/wiadomosci/artykul/  
przemeczeni-taksowkarze,19,0,2408979.html](https://www.money.pl/gospodarka/wiadomosci/artykul/<br/>przemeczeni-taksowkarze,19,0,2408979.html).

Ziobrowska, J. (2017) „Uberyzacja gospodarki – szansa czy zagrożenie?”, [w:] OK-  
Wroclaw (strona internetowa), 8 maja 2017, [online:] [http://okwroclaw2018.org/  
uberyzacja-gospodarki-szansa-zagrozenie/](http://okwroclaw2018.org/<br/>uberyzacja-gospodarki-szansa-zagrozenie/).

#### *Strony internetowe platform*

iTaxi: <https://itaxi.pl/praca-kierowcy/taxi-warszawa/>

Mytaxi: <https://pl.mytaxi.com>

Optitaxi: <https://optitaxi.pl/>

Taxify: <https://taxify.eu/pl/>

Uber: <https://www.uber.com/pl/pl/>



# PRZYPADEK 2: PYSZNE.PL

## Opis platformy

W jaki sposób **zorganizowana jest praca** na wybranej do celów porównawczych platformie w omawianych obszarach (np. warunki umów o pracę, monitorowanie wyników i elastyczność)?

Pyszne.pl to polski startup z siedzibą we Wrocławiu (założony przy wsparciu finansowym z unijnego Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka, POIG). W 2012 roku 100% akcji firmy zostało sprzedanych yd. yourdelivery, przy czym większość kadry zarządzającej zachowała stanowiska. W 2014 r. Spółka została przejęta przez holenderską firmę Takeaway.com, kontynuując działalność w Polsce w ramach marki Pyszne.pl.

Pyszne.pl to platforma internetowa, na której klienci mogą składać zamówienia na dostawę dań z menu około 6000 zarejestrowanych na platformie lokali gastronomicznych. W większości przypadków dostawą zajmują się restauracje, które mają własnych kierowców/kurierów<sup>17</sup> lub korzystają ze specjalistycznych usług kurierskich, takich jak Stava (polski startup działający na zasadzie business-to-business i dostarczający posiłki z restauracji do klientów).

Grzegorz Aksamit, współzałożyciel i wiceprezes Stavy, podkreśla, że „[n]asza działalność polega na logistyce, budowaniu technologii i algorytmów [...], Biznes pyszne.pl [...] polega na marketingu konsumenckim. Ich zadaniem jest pozyskiwanie zamówień, naszym ich rozwiązanie” (Kurasiński, 2017). Obecnie Stava działa w 15 polskich miastach. Aby zostać kurierem Stavy, trzeba mieć samochód i prawo jazdy, a także znać lokalną topografię. Kurierzy pracują na w pełni oskładkowanych umowach zlecenie. Na dzień 18 lutego 2019 r., zgodnie z informacjami zamieszczonymi na stronie internetowej Stavy, stawka godzinowa brutto w tej firmie wynosiła 13,7 zł (3,16 euro) w Łodzi, Białymstoku, Rzeszowie, Opolu, Siedlcach i Łomży oraz 17 zł (3,93 euro)<sup>18</sup> we Wrocławiu.

Restauracje zarejestrowane w Pyszne.pl mogą skorzystać z odzieży roboczej marki Pyszne.pl dla kurierów oraz oznakowanie marką platformy samochodów, używanych do rozwożenia potraw (por. Gajewski, 2016). Restauracje mogą również wypożyczyć od platformy skutery elektryczne oznakowane jako Pyszne.pl (Hamdan, 2018).

W listopadzie 2016 r. portal Pyszne.pl udostępnił restauracjom, które same nie zajmują się dowozem jedzenia do klientów, usługę realizowaną przez własnych kurierów, poruszających się na rowerach elektrycznych. Początkowo usługa ta dostępna była dla wybranych restauracji w Warszawie. W 2018 r. Rozpoczęto jej świadczenie we Wrocławiu i Krakowie (Mam Startup, 2019; Kurasiński, 2017).

Usługa dostawy świadczona jest przy pomocy należących do firmy rowerów elektrycznych. Kurierzy rowerowi wyposażeni są przez firmę w oznakowaną odzież odporną na warunki atmosferyczne oraz pudełka na żywność. Na po-

17 Na podstawie informacji zawartych w internetowych ofertach pracy można wywnioskować, że polskie restauracje wynajmują kurierów dostarczających żywność na podstawie umowy zlecenia, umowy o świadczenie usług (tj. jako osoby pracujące na własny rachunek) lub umowy o pracę, oferując im ustawowe stawki minimalne.

18 W nawiasach podano kwoty w euro przeliczone po obowiązującym wówczas kursie

czątku dnia pracy kurierzy odbierają cały sprzęt w siedzibie firmy, a podczas jazdy są kontrolowani przez dyspozytora, który jest przeszkolony w reagowaniu na wszelkie nieprzewidziane sytuacje. Dostawa żywności może być śledzona również przez klienta w czasie rzeczywistym poprzez stosowną funkcję dostępną na platformie (Horecabc, 2018). Kurierzy Pyszne.pl pracują na umowie zlecenie, a więc umowie cywilnoprawnej zawartej na podstawie Kodeksu cywilnego, co oznacza, że nie mają wobec nich zastosowania żadne przepisy prawa pracy (takie jak np. limity czasu pracy), chociaż godzinowa stawka wynagrodzenia nie może być niższa niż ustawowa stawka minimalna. W ogłoszeniach o pracę taka forma współpracy określana jest jako praca dorywcza lub tymczasowa (np. na stronach internetowych służących do poszukiwania pracy, takich jak [www.olx.pl](http://www.olx.pl) lub [www.gumtree.pl](http://www.gumtree.pl)). Kurierzy pracują według elastycznego grafiku ustalanego co tydzień.

Joanna (nie podano nazwiska), kurierka zatrudniona przez Pyszne.pl, wywiad z którą firma publikuje na swoim blogu, mówi, że rozpoczyna pracę o 13:00 i średnio dostarcza przesyłki przez następne trzy do sześciu godzin, dwa lub trzy dni w tygodniu. Może dostosować swój grafik w taki sposób, aby nie kolidował on z jej innymi zobowiązaniami (zajęcia na uczelni). Codziennie pokonuje dystans 40 km (Pyszne.pl, 2017), czyli połowę zasięgu, który daje jedno ładowanie akumulatora (Mam Startup, 2019).

Ani w internecie, ani w źródłach pisanych nie udało się odnaleźć żadnych innych informacji na temat rzeczywistych warunków pracy kurierów Pyszne.pl czy stosowanych do ich oceny mechanizmów. Serwis Pyszne.pl informuje, że jego klienci mogą ocenić usługę dostawy i otrzymane posiłki. Za oba te aspekty odpowiada restauracja. Nie jest to zaskakujące, gdyż udział dostaw żywności zarządzanych bezpośrednio przez Pyszne.pl jest marginalny dla całej działalności platformy. W kwietniu 2018 roku portal Pyszne.pl współpracował z zaledwie 55 kurierami rowerowymi w Warszawie oraz prowadził rekrutację nowych kurierów rowerowych do świadczenia podobnej usługi we Wrocławiu i Krakowie. W tym samym czasie platforma zatrudniała ponad 110 pracowników zajmujących się sprzedażą, obsługą klienta, projektowaniem graficznym, zasobami ludzkimi, finansami i usługami partnerskimi (te ostatnie obejmują dodatkowe usługi i produkty, takie jak pizza boxy czy skutery udostępnione restauracjom klienckim). Ponadto firma podkreślała, że swoim pracownikom oferuje regularne szkolenia i cotygodniowe lekcje języka angielskiego (Miśków, 2018).

*Czy organizacja pracy zgodna jest z obowiązującymi przepisami prawa oraz układami zbiorowymi?*

Pyszne.pl oferuje swoim kurierom pracę na umowę zlecenie. Taka forma zatrudnienia zgodna jest ze stosownymi przepisami prawa. Może być ona stosowana przy pracach, które – w przeciwieństwie do wykonywanych na podstawie standardowej umowy o pracę – a) nie są wykonywane pod bezpośrednim nadzorem zleceniodawcy (wykonawca ma wykonać określone czynności i nie jest zobowiązany do stosowania się do poleceń kontrahenta), oraz b) nie są wykonywane w miejscu narzuconym przez kontrahenta (tj. miejsce pracy uzgadniane jest przez obie strony).

Pyszne.pl nie ujawnia stawek oferowanych swoim kurierom rowerowym. Zaś określona przepisami prawa minimalna stawka godzinowa brutto dla umów zlecenia wynosiła w 2018 r. 13,7 zł (3,28 euro), a od 1 stycznia 2019 r. została podniesiona do 14,7 zł (3,42 euro)<sup>19</sup> (RM, 2017; RM; 2018).

Brak jest przepisów dotyczących układów zbiorowych, do których można odwołać się w tym przypadku.

<sup>19</sup> W nawiasach podano kwoty w euro przeliczone po obowiązującym wówczas kursie

## Jakie są spodziewane **konsekwencje w zakresie zatrudnienia i zabezpieczenia społecznego** pracowników platformowych?

Opisane warunki pracy (umowy zlecenia i elastyczny czas pracy) są często spotykane w pracach dorywczych lub tymczasowych (pomijając pracę nierejestrowaną), niezależnie od tego, czy prace takie są wykonywane za pośrednictwem narzędzi informatycznych, czy też nie. Umowa zlecenie zapewnia ochronę społeczną porównywalną do gwarantowanej umową o pracę (chyba że dana osoba jest studentem lub oprócz tego pracuje na innej umowie), ponieważ obowiązkowe są składki na ubezpieczenie emerytalne, rentowe, na Fundusz Pracy i na ubezpieczenie zdrowotne, a ich stawki procentowe (odnoszące się do wynagrodzenia) są takie same jak w przypadku pracowników etatowych. Wyjątek stanowią składki na ubezpieczenie chorobowe, które w przypadku umowy zlecenie są dobrowolne; stąd tylko osoby objęte tym ubezpieczeniem są uprawnione do zasiłku chorobowego<sup>20</sup> i zasiłku macierzyńskiego (jeśli dotyczy). Przy czym należy podkreślić, że pracownikom zatrudnionym na podstawie umowy zlecenie nie przysługują prawa pracownicze (takie jak urlop macierzyński, płatne urlopy, okres wypowiedzenia umowy).

Portal Pyszne.pl wykorzystał istniejące ramy prawne do kształtowania warunków pracy kurierów rowerowych. W konsekwencji takie postępowanie może zostać uznane za możliwe do wdrożenia rozwiązanie w przypadku pracowników innych platform.

Dla porównania warto zauważyć, że Uber Eats (działający tylko w Warszawie, Krakowie, Poznaniu i Wrocławiu) przyjmuje inną strategię. Platforma ta zajmuje się dostawą wszystkich posiłków zamawianych za jej pośrednictwem. Kurierzy Uber Eats dostarczają posiłki własnymi samochodami, skuterami lub rowerami. Kandydaci na kuriera Uber Eats muszą mieć zarejestrowaną działalność gospodarczą lub współpracować z partnerem Uber Eats, tzn. być zatrudnieni przez odrębny podmiot gospodarczy współpracujący z Uber Eats. W tym ostatnim przypadku ustalenia dotyczące zatrudnienia i zabezpieczenia społecznego zależą w dużej mierze od uczciwości partnerów Uber Eats. System jest podobny do systemu stosowanego przez Ubera w transporcie pasażerskim (por. studium przypadku dotyczące kierowców zatrudnianych przez platformy). „Gazeta Wyborcza” (jeden z głównych dzienników w Polsce) ujawniła wątpliwe z prawnego punktu widzenia praktyki stosowane przez partnerów Uber Eats w celu uniknięcia rejestracji pracy i opłacania składek na ubezpieczenie społeczne. Oto kilka przykładów takich praktyk: a) umowa o wypożyczenie roweru, na podstawie której firma partnerska wypożycza rower będący własnością kuriera i płaci mu za faktyczne korzystanie z roweru (zamiast płacić takiemu pracownikowi za jego pracę, która powinna być wykonywana na podstawie umowy zlecenia); b) umowa zlecenie z tygodniową stawką ryczałtową w wysokości 50 zł (11,44 euro)<sup>21</sup>, płatna tylko wtedy, gdy wartość dostarczonych zamówień osiągnie wartość co najmniej 75 zł (17,16 euro); oraz c) umowa, na mocy której kurier jest zobowiązany do zapłaty 20 zł (4,58 euro)<sup>22</sup> miesięcznie za dostęp do „systemu rozliczeń” (Szostak, 2019).

20 Z prawa do zasiłku chorobowego korzystają pracownicy, którzy byli ubezpieczeni przez co najmniej 90 dni.

21 Umowy zlecenia na wypłatę kwoty równej lub niższej niż 200 zł (45,77 euro na dzień 27 sierpnia 2019 r.) miesięcznie podlegają zryczałtowanej stawce podatku dochodowego i nie wymagają przygotowania przez pracodawcę informacji o dochodach pracownika dla Urzędu Skarbowego.

22 W nawiasach podano kwoty w euro wg kursu z dnia 27 sierpnia 2019 r.

## Źródła

### Przepisy prawa

RM (2018), Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 11 września 2018 r. w sprawie wysokości minimalnego wynagrodzenia za pracę oraz wysokości minimalnej stawki godzinowej w 2019 r.

RM (2017), Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 12 września 2017 r. w sprawie wysokości minimalnego wynagrodzenia za pracę oraz wysokości minimalnej stawki godzinowej w 2018 r.

### Artykuły

Gajewski, M. (2016), „Zmiany w Pyszne.pl. Twoje jedzenie przyjedzie teraz na elektrycznym rowerze”, [w:] Spidersweb, 19 grudnia 2016, [online:] <https://www.spidersweb.pl/2016/12/pyszne-pl-dostawa.html>.

HACCP dla Ciebie (portal) (2018), HACCP dla Ciebie pyta eksperta. Stava-gastro kurierzy. Dlaczego nie opłaca się zatrudniać własnego kierowcy w lokalu gastronomicznym?, 23 marca 2018, [online:] <https://haccpdlaciebie.pl/2018/03/haccp-dla-ciebie-pyta-eksperta-stava-gastro-kurierzy-dlaczego-nie-oplaca-sie-zatrudniac-wlasnego-kierowcy-z-lokalu-gastronomicznym/>.

Hamdan, J. (2018), „JedenŚlad rozpoczął współpracę z Pyszne.pl”, [w:] Handel extra (portal), 5 lipca 2018, [online:] <https://handlextra.pl/artykuly/213442.-jedenslad-rozpoznal-wspolprace-z-pyszne-pl>.

Horecabc (portal) (2018), Darmowe rowerowe dostawy pyszne.pl wkraczają do kolejnego miasta, 25 października 2018, [online:] <https://www.horecabc.pl/darmowe-rowerowe-dostawy-pyszne-pl-wkraczaja-do-kolejnego-miasta/>.

Kurasiński, A. (2017), 'Grzegorz Aksamit (Stava) – Jesteśmy miejską 'infrastrukturą' dla restauratorów", [w:] Kurasinski (blog), 7 września 2017, [online:] <https://blog.kurasinski.com/2017/09/grzegorz-aksamit-stava-jestesmy-miejska-infrastruktura-dla-restauratorow/>.

Mam Startup (portal) (2019), „Pyszne.pl uruchamia własną dostawę jedzenia. Informacja prasowa”, 19 grudnia 2016, [online:] <https://mamstartup.pl/transporyt/10297/pyszne-pl-uruchamia-wlasna-dostawe-jedzenia>.

Marketing i Biznes (portal) (2018), “Founder’s Mind. Wywiad z Grzegorzem Aksamitem”, 14 czerwca 2018, [online:] <https://marketingibiznes.pl/biznes/founder-minds-wywiad-z-grzegorzem-aksamitem/>.

Miśków, J. (2018), „Arkadiusz Krupicz, współzałożyciel Pyszne.pl: Chcesz założyć start-up? Nie myśl, tylko działaj”, [w:] Puls HR (portal), 17 kwietnia 2018, [online:] <https://www.pulshr.pl/wywiad/arkadiusz-krupicz-wspolzalozyciel-pyszne-pl-chcesz-zalozyc-start-up-nie-mysl-tylko-dzialaj,52682.html>.

Portal spożywczy (portal) (2018), „Darmowe rowerowe dostawy Pyszne.pl wkraczają do Krakowa”, 16 listopada 2018, [online:] <http://www.portalspozywczy.pl/horeca/wiadomosci/darmowe-rowerowe-dostawy-pyszne-pl-wkraczaja-do-krakowa,165091.html>.

Pyszne.pl (blog) (2017), Dobrze ci w pomarańczowym!, 8 marca 2017, [online:] <https://www.pyszne.pl/blog/dobrze-ci-w-pomaranaczowym/>.

Sędek, M. (2017), „Sukces z dostawą do domu – historia Pyszne.pl”, [w:] Marketing i Biznes (portal), 25 kwietnia 2017, [online:] <https://marketingibiznes.pl/start-up-zone/sukces-dostawa-domu-historia-pyszne-pl/>.

Szostak, P. (2019), „Pracowałem na czarno w Uber Eats”, [w:] Gazeta Wyborcza, 19 lutego 2019, [online:] <http://wyborcza.pl/10,93566,24470891,piotr-szostak-pracowalem-na-czarno-w-uber-eats.html>.

*Strony internetowe służące do wyszukiwania ofert pracy / portale ofert pracy i ogłoszenia o pracę*

[www.gumtree.pl](http://www.gumtree.pl)

329060628 opublikowane 4 stycznia 2019 (kurier rowerowy w Warszawie na Pyszne.pl)

[www.olx.pl](http://www.olx.pl)

498827559 opublikowane 5 lutego 2019 (kurier rowerowy w Warszawie na Pyszne.pl)

494713871 opublikowane 4 lutego 2019 (kurier rowerowy w Krakowie na Pyszne.pl)

494712315 opublikowane 4 lutego 2019 (kurier rowerowy we Wrocławiu na Pyszne.pl)

[oferty.praca.gov.pl](http://oferty.praca.gov.pl)

[pl.jooble.org](http://pl.jooble.org)

[sprzedajemy.pl](http://sprzedajemy.pl)

*Strona internetowa platformy*

[pyszne.pl](http://pyszne.pl)

[stava.pl](http://stava.pl)



**DON'T GIG UP**

[dontgigup.eu](http://dontgigup.eu)