

## سائقو «أوبر» في أمريكا يفتقدون الاستقلالية أكثر من أي وقت مضى



يثير الالتباس بشأن الوضع القانوني لسائقي «أوبر» في الولايات المتحدة جدلا ذا خلفيات متعددة يبدو بعيدا عن الحسم رغم سلسلة قوانين وعمليات تصويت شهدتها البلاد أخيرا في هذا المجال.

وقد خرجت «أوبر» منتصرة رسميا إثر استفتاء في تشرين الثاني/نوفمبر في كاليفورنيا، الولاية الأميركية التي شهدت نشأة الشركة العملاقة لخدمات الأجرة، بعدما صوّت الناخبون بنسبة 58,6% لصالح اقتراحها القانوني الذي يمنح السائقين صفة متعاقدين.

لكن من الناحية العملية، يعبر كثير منهم عن مرارة و غضب بعدما تكوّن لديهم انطباع بأنهم حصلوا على سيئات الاستقلالية من دون مزاياها.

ويقول ماي سي الذي يعمل بدوام جزئي مع «أوبر» وينشط في جمعية «رايدشير درايفرز يوناييتد» المؤيدة لحقوق السائقين «أريد الحصول على معلومات عن الزبائن وأن أكون قادرا على الاتصال بهم».

ويشتري السائقون سياراتهم كما يختارون ساعات العمل المفضلة لديهم. لكن كل شيء آخر يخضع لإرادة التطبيق المصمم بطريقة تحفز على قبول أكبر عدد ممكن من الرحلات، بما فيها تلك الأقل ربحية.

مع ذلك، لا تريد الشركة الاعتراف بهؤلاء السائقين كموظفين، وهو وضع يمنحهم بعض الحقوق والمزايا الاجتماعية،

مثل إعانات البطالة أو الحق في مفاوضات جماعية محتملة.

ومع منافستها الأميركية «ليفنت» وخدمات التوصيل، أنفقت «أوبر» أكثر من 200 مليون دولار للترويج لمشروع القانون المعروف باسم «الاقترح 22» والذي يحل عمليا محل قانون في ولاية كاليفورنيا يرغم هذه الشركات على إعادة تصنيف السائقين كموظفين.

«شفافية وتحكم»

لكن سائقين كثيرين يتهمون الشركة بأنها منحتهم مزايا، ثم ألغتها أو أفرغتها من مضمونها بعد اعتماد الاقتراح 22. ويقول ناثن وهو سائق بدوام جزئي من سان دييغو، «كانت لدينا استقلالية أكثر وتحكم أكبر بأعمالنا وكنا نحقق إيرادات أعلى» خلال الحملة.

على سبيل المثال، لم يعد بالإمكان زيادة سعر الرحلات من خلال اعتماد «مضاعف» للأسعار يرفع الثمن في حالة ازدياد الطلب، خلافا لما كانت تروج له «أوبر» لدى السائقين قائلة لهم «كن رئيسا على نفسك في العمل! أن تكون قادرا على تحديد أسعارك الخاصة دليل على أنك حقا مستقل»، وفق ناثن.

كما كان لدى السائقين معلومات أكثر عن كل رحلة قبل الموافقة عليها، بما في ذلك الوجهة. لكن هذه المعلومات الأساسية باتت مشروطة بالقبول بحد أدنى من الرحلات (خمس رحلات من كل عشر) بصورة تلقائية.

ويروي ناثن «جل ما كنت أريده كسائق» هي الشفافية والتحكم في الأسعار، وقد «أقنعتني ذلك بدعم الاقتراح 22». وتقول الشركة إن هذه الإجراءات أدت إلى خفض جودة الخدمة، إذ «قادت ثلث السائقين إلى رفض أكثر من 80% من الرحلات، مما يجعل أوبر غير موثوق بها للغاية» في كاليفورنيا، وفق ناطق باسم الشركة.

ويضيف الناطق «مع التعافي من الوباء، أردنا التأكد من أن الركاب يستطيعون الاستعانة بسيارة (أجرة) عندما يحتاجون إليها وأن جميع السائقين يقومون برحلات أكثر في المعدل».

علاقة استغلال

ومن المفترض أن يكون الاقتراح 22 بمثابة حل وسط، إذ يمنح السائقين استقلالية مع تقديم بعض الحماية الاجتماعية لهم، بما في ذلك الحد الأدنى من الدخل للوقت الذي يمضونه في الرحلات.

وتندد جمعيات بهذه الإجراءات معتبرة أن طريقة احتساب الدخل لا تأخذ في الاعتبار الوقت الذي يمضيه السائقون في انتظار الركاب (أو عمليات التسليم). كما تقول هذه الجهات إن الغالبية الساحقة من السائقين لن يكونوا في الواقع مؤهلين للحصول على التأمين الصحي.

وبينت دراسة أجرتها «أوبر» في آذار/مارس ونيسان/أبريل أن 82% من السائقين الذين استطلعت آراؤهم أبدوا «رضاهم» بدخول الاقتراح 22 حيز التنفيذ.

لكن ينبغي للمنصة منذ الربيع توزيع مكافآت لإعادة سائقيها إلى الخدمة في ظل التباطؤ المسجل بسبب المخاوف من تفشي فيروس كورونا والمساعدات الحكومية للعاطلين عن العمل، إضافة إلى أسباب أخرى.

ويقول ماي سي «لقد خضع (السائقون) لتدريبات (مهنية) أو وجدوا وظائف أخرى»، مضيفاً «ساعدتنا الجائحة على إدراك أننا كنا مدمنين على التطبيق وعالقين في علاقة قائمة على الاستغلال مع أوبر».

تسعى جمعية «رايدشير درايفرز يوناييتد» إلى حشد أعضائها ضد الاقتراح 22 الذي تأمل «أوبر» في توسيع نطاقه إلى خارج كاليفورنيا. ولم تنجح الشركة التي تضررت بشدة من الجائحة رغم تركيزها على خدمات التوصيل، في بلوغ (مرحلة الربحية). (أ ف ب)