

748732

748741

748031

**BCR3102**

**Bacheloroppgave**

Høyskolen Kristiania

**Barrierer for innovasjon:  
delingsøkonomi med gårsdagens regler?**



**Vår 2017**

”Denne oppgaven er gjennomført som en del av utdannelsen ved Høyskolen Kristiania. Høyskolen Kristiania er ikke ansvarlige for oppgavens metoder, resultater, konklusjoner eller anbefalinger.”

**Ordtelling: 17169**

## **Forord**

Innovasjon er et bredt og stort tema og har en sentral rolle i samfunnets utvikling. Et av de siste tilskuddene i samfunnsutviklingen, som for øvrig har skapt stor debatt, er den nye økonomiske forretningsmodellen delingsøkonomi, som innebærer at privatpersoner kan tjene penger på å dele egne ressurser med andre privatpersoner. Denne formen for innovasjon har blitt tilgjengeliggjort gjennom informasjons- og telekommunikasjonsalderen, og har som formål å effektivisere dagens samfunn gjennom en bedre utnyttelse av materielle goder.

Begrunnelse for valg av dette temaet tar utgangspunkt i studieløpet vårt, en bachelor i kreativitet, innovasjon og forretningsutvikling ved Høyskolen Kristiania. Gjennom faglige emner i innovasjon, og forståelse for viktigheten av det i Norge, ønsker vi derfor å avslutte studieløpet med en dypere forståelse av hvordan innovasjon håndteres av myndigheter. Vår motivasjon for dette er en iver og et ønske om å avdekke muligheter for etablering av oppstartbedrifter, samt bidra til å påvirke innovasjonspolitikken som føres.

Vi vil først og fremst takke vår veileder, Haakon Gran, som har ekspertise innenfor fagfeltet vi har beveget oss inn i, og som har vist stor interesse for vår bacheloroppgave underveis i prosessen. I tillegg takker vi for interessen og tiden våre intervjuobjekter har brukt for at denne bacheloroppgaven har blitt en realitet. Til slutt vil vi også sende en takk til Ida Egeland og Eline Borgen, som har brukt tid på å korrekturlese bacheloroppgaven underveis i prosessen.

## **Sammendrag av undersøkelsen**

Vår bacheloroppgave har som formål å gi en dypere innsikt i hvordan finanskomiteen håndterer reguleringene av delingsøkonomien. For å avgrense fenomenet, har vi valgt å ta utgangspunkt i den mye omtalte tjenesten Uber. De har møtt sterk motstand fra eksisterende taxinæring, og er nå til vurdering hos norske myndigheter. Med dybdeintervjuer av stortingsrepresentanter og finanspolitiske rådgivere i finanskomiteen, ønsker vi med dette å kunne besvare vår problemstilling:

*Hvordan agerer finanskomiteen for å løse eller opprettholde mismatchen til delingsøkonomitjenesten Uber?*

På bakgrunn av problemstillingen som skal besvares gjennom å forstå en politisk prosess, har vi valgt å benytte oss av en kvalitativ metode. Dette for å forstå meninger gjennom intervjuobjektene handlinger.

Basert på intervjuene kom vi frem til at det foreligger en mismatch mellom eksisterende reguleringer og delingsøkonomitjenesten Uber. Gjennom intervjuene ga partiene som utgjorde våre intervjuobjekter oss mulighet til å kartlegge endringsvillighet ovenfor en slik mismatch, og hvilke forhold som ligger til grunn for å opprettholde en eventuell mismatch. Innsikten fra dette bidrar til å beskrive hvordan finanskomiteen agerer for å løse eller opprettholde mismatchen til delingsøkonomitjenesten Uber. Innsikten fra dette bidrar til å beskrive et nåtidsbilde. Dette er et bilde som forteller oss at det per i dag opprettholdes mismatch mellom Uber og reguleringene.

## Innholdsfortegnelse

<b>1.0 Presentasjon av tema</b> .....	<b>6</b>
<b>2.0 Teoretisk grunnlag</b> .....	<b>7</b>
2.1 <i>Det økonomiske system</i> .....	7
2.2 <i>Teknoøkonomisk paradigmeskift og store utviklingsprang</i> .....	8
2.3 <i>Paradigmets to perioder og dets fire faser</i> .....	10
2.3.1 <i>Installeringsperioden</i> .....	10
2.3.1.1 <i>Utbruddet</i> .....	11
2.3.1.2 <i>Frenzy</i> .....	11
2.4.1 <i>Utbredelsesperioden</i> .....	11
2.4.1.1 <i>Synergi</i> .....	11
2.4.1.2 <i>Modenhet</i> .....	12
2.4 <i>Mismatch</i> .....	12
2.5 <i>Det femte paradigmeskiftet: IKT-alderen</i> .....	12
2.6 <i>Delingsøkonomi</i> .....	15
2.6.1 <i>Selskapet Uber</i> .....	15
<b>3.0 Offentlige rapporter på delingsøkonomien i Norge</b> .....	<b>16</b>
3.1 <i>Delingsøkonomi – et kvalitativt øyeblikksbilde fra Norge</i> .....	16
3.2 <i>Delingsøkonomi – en rapport fra Skattedirektoratet</i> .....	17
3.3 <i>Delingsøkonomien – muligheter og utfordringer</i> .....	17
3.4 <i>Oppsummering av rapporter</i> .....	18
<b>4.0 Problemstilling</b> .....	<b>18</b>
<b>5.0 Politikk</b> .....	<b>19</b>
5.1 <i>Politisk organisering i Norge</i> .....	19
5.2 <i>Finanskomiteen</i> .....	20
5.3 <i>Politisk vilje</i> .....	20
<b>6.0 Metode</b> .....	<b>20</b>
6.1 <i>Forberedelser</i> .....	21
6.2 <i>Valg av metode</i> .....	21
6.2.1 <i>Avgrensning av undersøkelse</i> .....	23
6.3 <i>Datautvalg</i> .....	23
6.3.1 <i>Utvalgsstrategi</i> .....	23
6.3.2 <i>Rekruttering</i> .....	24
6.4 <i>Datainnsamling</i> .....	24
6.4.1 <i>Semistrukturerte intervjuer</i> .....	25
6.5 <i>Generalisering</i> .....	25
6.6 <i>Reliabilitet og validitet</i> .....	25
6.7 <i>Etikk og anonymitet</i> .....	26
<b>7.0 Presentasjon av data</b> .....	<b>27</b>
7.1 <i>Parti 1</i> .....	27
7.1.1 <i>Delingsøkonomi i Norge</i> .....	27
7.1.2 <i>Uber som delingsøkonomitjeneste</i> .....	28
7.1.3 <i>Reguleringer</i> .....	29
7.1.4 <i>Endringsvillighet</i> .....	30
7.1.5 <i>Oppsummert</i> .....	31
7.2 <i>Parti 2</i> .....	31

7.2.2 Uber som delingsøkonomitjeneste.....	32
7.2.3 Reguleringer.....	33
7.2.4 Endringsvillighet.....	35
7.2.5 Oppsummert.....	36
7.3 <i>Parti 3</i> .....	36
7.3.1 Delingsøkonomi i Norge.....	36
7.3.2 Uber som delingsøkonomitjeneste.....	37
7.3.3 Reguleringer.....	38
7.3.4 Endringsvillighet.....	39
7.3.5 Oppsummert.....	40
7.4 <i>Parti 4</i> .....	41
7.4.2 Uber som delingsøkonomitjeneste.....	41
7.4.3 Reguleringer.....	42
7.4.4 Endringsvillighet.....	42
7.4.5 Oppsummert.....	44
7.5 <i>Hvor er vi i dag?</i> .....	44
<b>8.0 Analyse av innhentet data .....</b>	<b>45</b>
8.1 <i>Delingsøkonomien i Norge</i> .....	45
8.2 <i>Delingsøkonomitjenesten Uber</i> .....	46
8.3 <i>Reguleringer</i> .....	47
8.4 <i>Endringsvillighet</i> .....	48
<b>9.0 Konklusjon .....</b>	<b>49</b>
<b>10.0 Epilog .....</b>	<b>51</b>
<b>11.0 Litteraturliste.....</b>	<b>53</b>

**Vedlegg 1: Informasjonsskriv om deltakelse i undersøkelse til potensielle intervjuobjekter**

**Vedlegg 2: Intervjuguide semistrukturert intervju**

## 1.0 Presentasjon av tema

Fenomenet delingsøkonomi har de siste årene skapt stor debatt i det norske og globale samfunnet. Forbrukerne ønsker de nye tjenestene velkomne, mens myndigheter og eksisterende næringer gir delingsøkonomien motstand. På det globale markedet har Uber og AirBnB vokst frem som de største delingsøkonomitjenestene på markedet. Medier omtaler disse som viktige milepæler i utviklingen, og understreker at de er med på å fornye og effektivisere eksisterende ressurser i samfunnet.

På NHO sin årskonferanse i 2017 poengterte statsministeren Erna Solberg viktigheten av innovasjon, og uttrykte hvordan det norske næringslivet bør fokusere fremover: grønt, smart og nyskapende. Det Solberg henviser til vil gi oss et skifte på det økonomiske, sosiale og institusjonelle plan. Dette byr på utfordringer knyttet til det økonomiske system og reguleringsregimer som er etablert i dagens samfunn. Delingsøkonomien er et eksempel på dette og er med på å skape et skifte, som allerede har møtt motstand fra statlig hold og private aktører. De nye forretningsmodellene innsnevrer gapet mellom det å være selvstendig næringsdrivende og privatperson, og utfordrer dermed nåtidens økonomiske system.

Med temaet «barrierer for innovasjon» vil vi undersøke hvordan og hvorfor myndighetene regulerer innovasjoners inntog i markedet. Vårt fokus er på profittskapende bedrifter, herunder det mye omtalte selskapet Uber. Selskapet har møtt mye motstand fra ulike hold, deriblant eksisterende taxinæring og myndigheter, sett i forhold til eksisterende lover og regler, samt fra interessentenes ståsted. Forbrukerne benytter seg likevel av løsningen, nettopp fordi den oppfattes som rimeligere og enklere enn dagens taxinæring. Norges Taxiforbund har vist seg å være særlig negative til nye løsninger innenfor persontransport, og de har anmeldt selskapet Uber for «kriminell virksomhet» (Haugan 2015). Eksisterende taxinæring ønsker ikke ytterligere konkurranse og vil at nåværende regulering blir stående slik den har vært. Norske taxiselskaper gjennomførte i april 2017 en radiokampanje for å fremme den positive betydningen norske taxier har på veiene.

Det er foreløpig relativt lite forskning på delingsøkonomien. I vår undersøkelse ønsker vi å finne noen svar på hvordan myndighetene agerer ved en mismatch mellom statlige regler og nye innovasjoner. I vårt casestudie ønsker vi å ta for oss delingsøkonomitjenesten Uber, deres introduksjon i markedet og finanskomiteen på Stortinget, som nå behandler fenomenet delingsøkonomien i Norge.

I denne bacheloroppgaven skal vi basert på Carlota Perez sin teori om teknoøkonomisk paradigmeskift, avlede til en problemstilling med ønsket formål å avdekke mismatch mellom eksisterende reguleringer i taxinæringen og Ubers forretningsmodell. På bakgrunn av teori og metode skal vi deretter analysere hvordan myndighetene håndterer ny innovasjon i eksisterende marked.

Først vil vi presentere teorien til Carlota Perez, som er med på å avgrense til en problemstilling. Deretter vil vi analysere dataene fra intervjuobjektene, som skal resultere i hvorvidt finanskomiteen ønsker å opprettholde eller løse mismatchen til Uber.

## **2.0 Teoretisk grunnlag**

I dette kapitlet vil vi presentere det teoretiske grunnlaget for oppgaven, samt redegjøre for dens aktualitet for å besvare vår problemstilling. Først vil vi presentere Schumpeter, som er grunnlaget for Carlota Perez sin teori om teknoøkonomisk paradigmeskift. Perez sin teori bruker vi deretter for å kartlegge informasjons- og kommunikasjonsalderen, som er det paradigmet vi nå befinner oss i. Videre har delkapitlet om delingsøkonomi den hensikt å presentere fenomenet delingsøkonomi, som Uber er en del av.

### **2.1 Det økonomiske system**

Innovasjon er den sentrale delen av et teknoøkonomisk paradigmeskift, og utgjør starten på et paradigmeskift hvor en sverm av radikale innovasjoner inntreffer et marked (Perez 2002). Dette utgjør fundamentet for det kapitalistiske system, og bygger på Joseph Schumpeters viktigste bidrag til den økonomiske vitenskap, hans analyse av samspillet mellom innovatøren og det økonomiske systemet (Andersen 2004).

Sentralt i Schumpeter sin teori finner vi den innovative entreprenøren som ved hjelp av bankkreditt tvinger gjennom en endring av det systemet som økonomien bygger på (2004). Selv om Schumpeters grunnteori kan anvendes på mange problemer var det likevel analysen av økonomiens konjunkturbølger som var hans hovedfokus. Dette er et observerbart fenomen av oppgang og nedgang i økonomien, noe Schumpeter betraktet som det viktigste i et økonomisk system (2004). I kontrast var dette noe de fleste økonomer oppfattet som et fenomen som ikke krevde nærmere analyse (2004). Mønstrene Schumpeter beskrev i sitt verk «Business Cycles» fra 1939 var i utgangspunktet ingen ny teori, men en tilføyelse av en

dypere forståelse av Nikolai Kondratievs beskrivelse av de lange konjunkturbølgene som kan observeres i økonomien, hvor innovatøren står i sentrum (Andersen 2004, 88). Dens kjennetegn er at det økonomiske systemet blir endret innenfra når større klynger av radikale innovasjoner entrer markedet og endrer industristandarder, noe Schumpeter kalte stormkast av kreativ ødeleggelse. Siden den industrielle revolusjonen har det vært observert overnevnte konjunkturbølger med en varighet på 40 til 60 år ved fem anledninger (Perez 2002, 11):

1. Den industrielle revolusjon, Storbritannia, 1771
2. Damp- og jernbanealderen, Storbritannia, 1829
3. Stål- og elektrisitetensalderen, USA og Tyskland, 1875
4. Olje-, automobil- og masseproduksjonsalderen, USA og Tyskland, 1908
5. Informasjons-, kunnskaps- og telekommunikasjonsalderen, USA, 1971

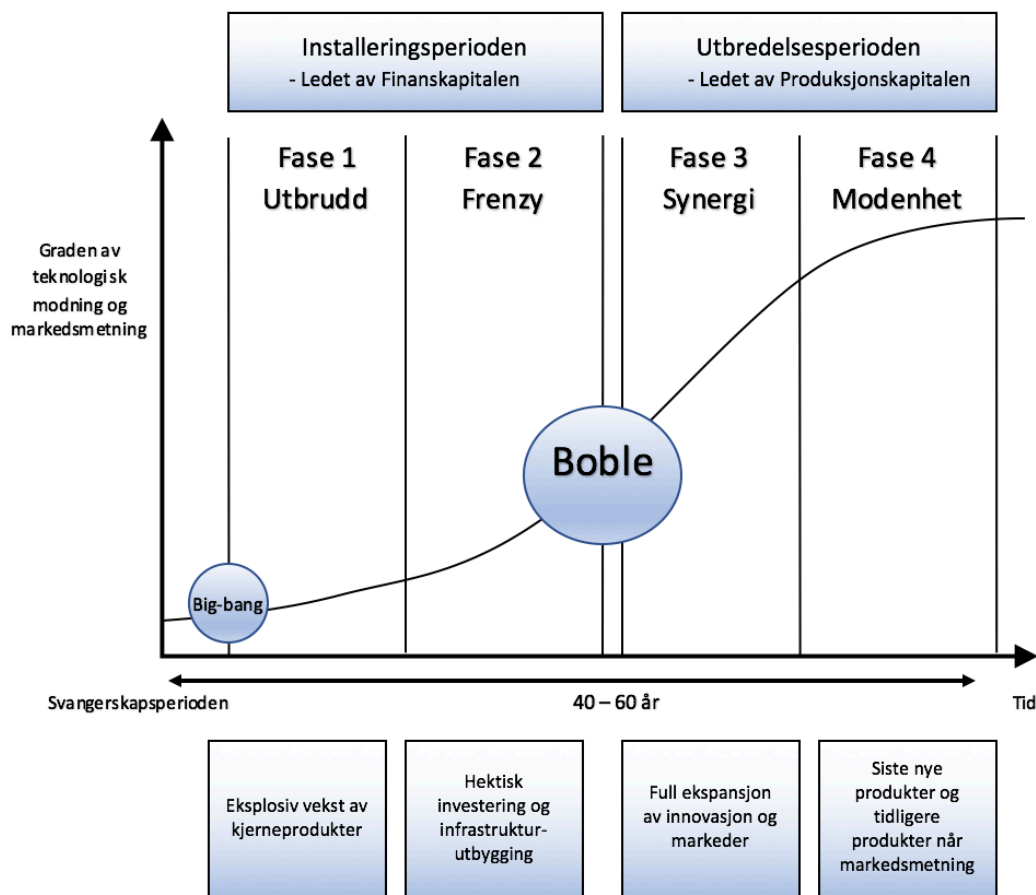
## **2.2 Teknoøkonomisk paradigmeskift og store utviklingsprang**

For å sette caset om Uber i perspektiv ønsker vi å bruke et rammeverk som kan forklare introduksjon av innovasjoner på et overordnet nivå. Vårt valg faller derfor på Carlota Perez sin teori om teknoøkonomiske paradigmeskift og store utviklingsbølger (2002).

Under dette delkapittelet vil vi redegjøre for hennes teori og videre presentere hennes begrep «mismatch» som gir grunnlaget for å beskrive Ubers fremtreden i det norske markedet.

Som nevnt forklarte Schumpeter effekten av radikale innovasjoners entré i markedet (henvist til overnevnte). I sin bok, «Technological Revolutions and Financial Capital» fra 2002 bygger Carlota Perez videre på Schumpeters evolusjonære innovasjonsforskning i det økonomiske systemet og rollen innovasjonen spiller i teknologiske revolusjoner. Dette gjør hun gjennom å utvide teorien til å omfatte samspillet mellom finanskapital og produksjonskapital, samt deres ulike roller i kapitalismen ved lange konjunkturbølger og dens faser (2002). I økonomien kaller hun dette gjentagende mønsteret for det teknoøkonomiske paradigmeskiftet, visualisert i figur 2.1. En teknologisk revolusjon kan defineres som en klynge av nye teknologier, produkter, industrier og infrastrukturer som har styrken til å velte om hele økonomien, og føre til en oppsving i den økonomiske utviklingen (Perez 2002).





**Figur 2.1** Rammeverket for et tekno-økonomisk paradigmeskift. Kilde: Carlota Perez, 2002.

Ifølge Perez inneholder et tekno-økonomiske paradigmeskift ofte en ny lavkostnads-input, en ny form for energi, samt nye produkter av nye materialer som sammen med diffusjonen fører til ny beste-praksis for alle. Den er økonomisk i den forstand at nye prisstrukturer vil guide økonomiske agenter mot nye inputs og teknologier (Perez 2002, 8). Skiftet er et paradigme ved at den endrer løfte om suksess gjennom innovativ praksis for de som følger prinsippene (Kuhn 2002, 9). For å kunne sette vår samtid i kontekst ønsker vi å gi en kort beskrivelse av Perez sin teori, og diskutere hvor Norge befinner seg i dag i lys av hennes beskrivelse av konjunkturbølgene (se figur 2.1). Teorien vil kunne predikere gjentagende mønstre i økonomien. Ifølge Perez (2002) er det ikke noe nytt at den økonomiske veksten stagnerer, at en finansboble finner sted eller at dagens forretningsmodeller forsvinner.

Vi kan forvente at ved en teknologisk revolusjon får vi en fornyelse av hele økonomien, gjennom en omfattende endring i atferd og radikale endringer i investeringsmønstre. Gjennom

frakopling av det eksisterende til kobling av det nye økonomiske system, vil det oppstå en «mismatch» mellom den teknoøkonomiske og sosial-institusjonelle sfæren under installasjonen. Her spiller finanskapitalen en kritisk rolle. Sitert i «Technological Revolutions and Financial Capital»: ”Med søken etter profitt bidrar finanskapitalen både til utvikling av den teknologiske revolusjonen og den økende mismatchen i den grad at økonomien vil ende i et potensielt krasj” (xviii, 2002, egen oversettelse). Dette er en tid preget av en tid med politisk ustabilitet.

Teoriens hovedhensikt er å fungere som en linse som skal hjelpe å se forut, for deretter kunne designe tidsaktuell politikk. Perez sin teori om tekno-økonomiske paradigmeskift kan brukes som et verktøy til å hjelpe å organisere i en «rik natur», ikke for å putte fakta inn i bokser (2002). Vårt formål blir dermed å bruke dette rammeverket for å berike forståelsen ved å tilføye en bredere kontekst når en introduksjon av en institusjonell regulering finner sted. Rammeverket kan brukes både som en guide og kriterier for handling i en tid preget av store endringer.

### **2.3 Paradigmets to perioder og dets fire faser**

Hvert paradigme består av to perioder, en installerings- og en utbredelsesperiode, hvor hver periode består av to faser (Perez 2002). Installeringsperioden er den første perioden og består av to faser: utbrudds- og «frenzy». Utbredelsesperioden er den andre perioden, og er en tid hvor en får full utnyttelse av den teknologiske innovasjonen. Her inngår fasene synergi- og modningsfase. Alle disse delfasene har en varighet på 8 til 12 år, og har ulike forretningsklimaer. Fasene vil presenteres nærmere i dette delkapittelet.

#### **2.3.1 Installeringsperioden**

Installeringen er den teknologiske revolusjonens første periode. Strukturen som er vevd inn i det kulturelle og institusjonelle rammeverket vil møte motstand når installeringen av innovasjonene finner sted. Slik motstand er i hovedsak tradisjoner, etablerte rutiner og normer (Reinert 2004, 233). Som nevnt er det entreprenøren i sentrum som sammen med finanskapital utfordrer det etablerte, og bare når kampen er «vunnet» kan profittsøkende konkurrenter hjelpe å spre innovasjonene (Perez 2002, 26, 36). Denne installeringen er en periode som varer i to til tre tiår. Kreativ destruksjon er kjennetegnet som i praksis betyr at

nye infrastrukturer blir bygd, nye industrielle nettverk blir satt sammen og vi får ny beste-praksis, også kalt ny industristandard (2002, 36).

### **2.3.1.1 Utbruddet**

Like etter innovasjonenes fødsel og under det forrige paradigmet modningsfase vil en få et utbrudd i utvikling, hvor søken etter profitt er stor. Sammen med entreprenøren vil finanskapitalen finansiere det som skal bli grunnlaget for videre utvikling av teknologien. Fasens kjennetegn er økt investering i prosjekter med stor risiko, økt arbeidsledighet grunnet utkonkurrering av gamle produkter og løsninger, samt politisk polarisering på det politiske spektrum (Perez 2002, 50).

### **2.3.1.2 Frenzy**

Når teknologiens grunnmur er bygget kan innovasjonens muligheter lettere observeres. Overgangen fra utbruddsfasen til «frenzy»-fasen er kjennetegnet ved at finanskapitalen tar over, samtidig som vi får virkelig diffusjon av innovasjon. Det er i denne fasen installeringen av det nye paradigmet virkelig finner sted (Perez 2002, 47). I samfunnet øker klasseskillet mellom rik og fattig og optimistisk spekulering i verdipapirer fører til en kollaps i finansmarkedet.

## **2.3.2 Utbredelsesperioden**

Etter installering og hektisk investering følger en boble og deretter en resesjon i finansmarkedet, som skjer i «frenzy»-fasen. Deretter følger en periode med full utnyttelse av den teknologiske revolusjonen, også kalt utbredelsesperioden (Perez 2002). Spesielt handler dette om å stabilisere finansmarkedet med reguleringer for å dra nytte av verdien som er knyttet til innovasjonens potensial og muligheter.

### **2.3.2.1 Synergi**

Ved kollapsen i finansmarkedet får vi et vendepunkt. Her har installeringen av paradigmet funnet sted, men for å balansere samfunnets interesser gjenstår det reguleringer for å skape en synergi mellom innovasjonens potensial og dens fulle utnyttelse. Et slikt vendepunkt er et veiskille for de sosial-institusjonelle beslutningstakere, og her blir mangelen ved tidligere reguleringer, praksiser og trender observert og nye tenkt ut og iverksatt. Observert av Perez

kan et slikt vendepunkt være i noen måneder eller opptil flere år (2002, 52). Synergifasen er perioden hvor sosial samhörighet finner sted, sosial ulikhet minkes og en får økende velstand blant middelklassen. Videre blir politikk utviklet for å bevare det nye paradigmet.

Eksempelvis har dette skjedd gjennom etablering av arbeidsmiljølov fra det tidligere paradigmet (2002, 54), da for å beskytte arbeiderne.

### **2.3.2.2 Modenhet**

Den siste fasen er når den teknologiske revolusjonen når sitt metningspunkt, blant annet i utvikling av innovasjonen og i markedene. Perez (2002) kaller denne fasen modningsfasen.

Her får vi markedsmetning, minkende profitt og finanskapitalen er i ferd med å løsrive seg til fordel for løfte om profitt i nye risikoprojekter.

## **2.4 Mismatch**

Som nevnt vil vi i installasjonsperioden få en økende mismatch mellom den teknoøkonomiske og sosial-institusjonelle sfæren. Det betyr at det er en mangelfull samhandling mellom økonomien, det sosiale og regulatoriske systemet, som var tilpasset det forrige paradigmet (Perez 2002, 26). Mismatchen finner derfor sted hvor kobling og avkobling mellom sfærene ikke samstemmer (Reinert, 218). Sfærenes innebygde natur og atferd er veldig forskjellig. Mekanismer som er årsak til spredning av teknologiene utvikler den teknologiske revolusjonen. Samtidig er det sosial-institusjonelle rammeverket motstandsdyktig mot endring og vil heller endre seg sakte eller under kritisk press som en resesjon. Selv om en match tar tid vil vi forvente at når koblingen er god, vil dette resultere i økonomisk stabilitet. Da får vi full utnyttelse av teknologien og det enorme velstandsskapende potensialet hver teknologisk revolusjon fører med seg (Reinert 2004, 218; Perez, xviii).

## **2.5 Det femte paradigmeskiftet: IKT-alderen**

Vi er i dag inne i det femte paradigmeskiftet. Dette er en revolusjon som består av de samme karakteristikkene som Schumpeter beskrev i de lange bølgene i økonomien, og har like faser som Perez introduserte i «Technological Revolutions and Financial Capital» (2002).

Det etablerte paradigmet gikk fra å være energiintensiv (eksempelvis olje og gass) til å bli informasjonsintensiv (eksempelvis formidling gjennom internett) og bedriften gikk fra å være oppdelt i avdelinger og hierarkier til å bli integrert gjennom nettverk (Freeman og Louçã 2001, 325). Dette er en alder som har vokst sammen fra mikroelektronikk, datamaskiner,

mobiltelefoner, programvare og internett og kalles «tidsalderen for informasjons- og kommunikasjonsteknologi», herunder IKT.

IKT-paradigmet hadde sitt «big-bang» i 1971 da mikroprosessen ble lansert av Intel i USA (Freeman og Louçã 2001, 314). Det utgjorde starten på informasjons- og telekommunikasjonsalderen som ble spredd videre til Europa og Asia (Perez 2002, 87). Fra tidlig av kunne både USA, Tyskland og Storbritannia se det strategiske potensialet som kunne tilbys gjennom radiokommunikasjon. De stod derfor for tidlig investering og støtte i utviklingen av innovasjon. Den nye kjerneinputen vokste sammen fra aktive komponenter som transistorer og radorør som allerede fantes i radioer, fjernsyn og radarer. Gjennom en inkrementell utvikling og reduksjon i kostnader i elektronikk, var mikroprosessen i sin svangerskapsperiode fra 1930-tallet (Freeman og Louçã 2001, 304). Med mikroprosessen falt kostnader drastisk for lagring, prosessering og formidling av informasjon. Dette skapte en utbruddsfase hvor økt investering i dens teknologi var et løfte om profitt, men var samtidig nødvendig for å etablere den nye industriens infrastruktur. I land hvor det hadde vært sterk interaksjon mellom forskere og ingeniører, ville en gjennom innovative motorer av entreprenørskap bli stående som markedsledere. Fra andre halvdel av det 20. århundre stod USA sterkest (2001, 305), hvor Intel ble den ledende bedriften av halvledere etter lanseringen av mikroprosessen i 1971 (2001, 308).

Datamaskinen var ikke noe nytt begrep da den først ble lansert som «mainframe» på 40- og 50-tallet. Allerede i 1642 ble kalkulerende maskiner utviklet og forsøk på å lage dampdrevne analytiske maskiner skjedde allerede på 1800-tallet. Utviklingen frem til 1960 hadde likevel sine begrensninger på grunn av komponentene som var tilgjengelig, og det var ikke før tilgang på rimelig elektronikk at det kunne produseres effektive maskiner (Freeman og Louçã 2001, 309). Samtidig var det få som kunne se potensialet som lå i maskinens bruksområde og dens potensielle marked (IBM). På 1970-tallet støtet det tidligere paradigmet på sosiale uroligheter i samfunnet. Dette var i hovedsak knyttet til OPEC-krisen i 1973 og 1978, samt forurensning fra fossilt brensel. Samtidig møtte den «fordistiske» arbeidsplass motstand og økende nedgang i produktivitet, mens økt arbeidsledighet ga behov for strukturelle endringer i samfunnet (2001, 314). Det var likevel ikke før datamaskiner kunne produseres og selges rimelig i stor skala, at økonomien kunne få en ny vekstdriver. Dette skjedde først og fremst gjennom introduksjon av den personlige datamaskinen, hvor konkurransen fra de ulike

selskapene var med på å spre teknologien gjennom økende utvikling i telekommunikasjon og internett (2001, 316).

Sammenlignet med utviklingen av datamaskinen, strekker utviklingen av telekommunikasjon seg på lik linje bakover i historien. Kanskje mest kjent er oppfinnelsen av telefonen av Alexander Graham Bell i 1875. Han oppnådde et nesten fullstendig monopol i konkurransen mot telegrafene i USA (Freeman og Louçã 2001, 318). Elektronisk utvikling ga telefonen nye fordeler, blant annet med økt rekkevidde og avstand på kommunikasjon, var den med på å gi telefonen den konkurransefordelen den trengte for å utkonkurrere telegrafene. Etableringen av telefonen skjedde tidligere enn datamaskinen, men var også begrenset av datidens komponenter. Som konsekvens skjedde utviklingen av telefonen samtidig som utviklingen av annen elektronikk.

Telefonen og datamaskinen får nesten all ære for utviklingen av IKT-paradigmet, men beskrevet av Schumpeter (2004) skjer utvikling av en industriell revolusjon når gjensidig avhengig produkter utvikler seg simultant (veier, drivstoff, biler og lignende). For telefonen var dette blant annet med utviklingen av koppertråd til koaksial kabel til optiske fibre, hvor mengden av informasjon som kunne sendes ble større. Selv med bedre tilgang og raskere flyt av informasjon, gikk endringen i organisasjonen sakte. Mye av grunnen til dette var at den nye teknologien ble plassert i det gamle paradigmet, hvor siloer og hierarkiske organisasjonsformer dominerte (Freeman og Louçã 2001, 324). Etter hvert som bredere tilgang på personlige datamaskiner og lokalt nett ble introdusert, resulterte det i en avkobling av paradigmet. For at et paradigmeskift skal bli til, må hele økonomien endres. Dette gjelder også hvordan organisasjoner bygges og formes. Den nye stilen med raskere tilgang på informasjon, gjorde den «fordistiske» ledelsesmetoden overflødig. Teknologien ga den nye bedriften en nettverksstruktur, den hierarkiske modellen gikk til å gi bedriften en flat horisontal struktur og avdelingene ble mer integrert (2001, 325). Samtidig har nettverkseffekten evne til å mangedoble en bedrifts «output» gjennom «outsourcing». Interaksjon mellom datamaskiner for å øke dens kapasitet og kommunikasjon seg i mellom, ga grunnlaget for hva som skulle bli et stort nettverk av maskiner, og sammen med nevnte teknologier stod disse industriene for den største vekst delen i USA på 1990-tallet (2001, 301). Det var gjennom introduksjonen av internett at paradigmet virkelig sparket ifra og ga IKT-paradigmet den virkelige diffusjonen den trengte for å etablere seg (2001). Etter hvert som internett ble vanligere, og da spesielt på Universitetene hvor e-post ble benyttet, ble

internett ansett som en suksess. Flere bedrifter begynte også etter hvert å benytte seg av internett, og innovasjonen stod deretter for den største andelen for vekst i IKT-paradigmet. Selv bedrifter som ikke fikk profitt eller tilbydde en tjeneste, ble et objekt for spekulasjon (2001, 324). Freeman og Louçã (2001) argumenter for at inflasjonen i aksjemarkedet på slutten av 1990-tallet, var basert på ekstreme forventninger til avkastning av IT-selskaper. Dette førte til et krasj i NASDAQ (amerikansk elektronisk aksjemarked) i 2001. Dette kjenner vi igjen som et resultat fra paradigmets fase om hyppig investering, frenzy (2001, 301).

## **2.6 Delingsøkonomi**

Deling er ikke et nytt fenomen, og vi kan spore deling av goder mellom familier og venner langt tilbake i tid (Belk, 2014). I vår dagligtale har vi likevel blitt introdusert for et nytt begrep, delingsøkonomien. Termen delingsøkonomi er en av de mest populære beskrivelsene vi har på et fenomen hvor personer deler tilgang på varer og tjenester som er uutnyttet (Schor og Fitzmaurice, 2015). To av de mest kjente er AirBnb og Uber.

Da tilgang på naturlige ressurser fikk begrensninger på 2000-tallet, oppstod delingsøkonomien som et resultat av dette. Internett gjorde det dermed mulig å linke den digitale og fysiske verden for å utnytte ressursene mer effektivt (Botsman og Rodgers, 2010). Fra å starte som ikke-profittbaserte organisasjoner for «sofasurfere», vokste delingsøkonomien til å bli store profittbaserte bedrifter ved å ilegge en liten avgift ved hvert kjøp (Belk, 2014). Grunnen til at bedrifter som AirBnb og Uber har hatt en stor vekst er sterkt knyttet til de sosiale forholdene som er relatert til en bedre distribusjon i verdikjeden, teknologisk utvikling, miljøfaktorer og endrede holdninger knyttet til ens eierskap (Gansky 2010; Schor og Fitzmaurice, 2015; Botsman og Rodgers, 2010).

Utviklingen av termen delingsøkonomi har fanget ulike meninger. Dette er en diskusjon som oppstår på bakgrunn av hvilken disiplin som ønsker å si noe om fenomenet (Cheng, 2016). Hvorvidt delingsøkonomi har en eksakt definisjon eller ei, påvirker ikke dens effekt. Delingsøkonomien endrer flere aspekter ved det sosial-økonomiske systemet, enten det er på individ-, samfunns- eller organisasjonsnivå. Den er med på å endre hvordan vi lever og former vår politikk gjennom å bevare ressurser og hvordan vi samhandler med hverandre (Cheng 2016, 61).

### **2.6.1 Selskapet Uber**

Ideen til gründerne av Uber, Travis Kalanick og Garrett Camp var å kunne tilby transport via et enkelt tastetrykk. De startet derfor i 2009 med å løse et problem: koble privatpersoner sammen ved bruk av en digital plattform, der privatpersoner både er tilbyder og konsument. Selskapet på sin side leverer den teknologiske plattformen, kalt samkjøringsapp. Ifølge Ubers egne hjemmesider tilbys tjenesten i 593 byer verden over, gjennom Uber Black (partnerkjøring med godkjent løyve) og Uber Pop (ikke godkjent løyve hvor privatpersoner transporterer andre). Sistnevnte skaper debatt i store deler av verden, i henhold til eksisterende taxinæring. Et annet diskuterbart felt er at Uber presenterer seg som et teknologiselskap, men leverer en tjeneste som et transportselskap.

### **3.0 Offentlige rapporter på delingsøkonomien i Norge**

Caset med Uber og dens reguleringer fra myndighetene er per i dag lite undersøkt, men eksisterende litteratur på dette feltet i Norge fås gjennom tre offentliggjorte rapporter i perioden 2016-17. Skatteetaten har i 2017 lagt frem en rapport for hvordan de kan møte delingsøkonomiens skatte- og avgiftsmessige utfordringer. I tillegg ble det i februar 2017 lagt frem en rapport som kartla ressursbruken i delingsøkonomien. Dette er med på å forsterke viktigheten av å se på hvordan delingsøkonomien kan tilpasses dagens samfunn. I 2016 ble også en rapport tilknyttet forbrukernes holdninger og erfaringer til delingsøkonomiens tjenester lagt frem. Den fremlegger blant annet at tillit er en sentral faktor for tjenestenes eksistens.

### **3.1 Delingsøkonomi – et kvalitativt øyeblikksbilde fra Norge**

En rapport fra SIFO (Pettersen, Kjørstad og Rosenberg 2016) av norske og internasjonale plattformtjenester innenfor delingsøkonomien, har tatt for seg forbrukerrelaterte forskningsspørsmål. Rapporten konkluderer med at forbrukerne opererer både som kunder og som tilbydere i de økonomiske transaksjonene som finner sted. I tillegg poengteres det at forbrukerne kan frasi seg innarbeidede forbrukerrettigheter mot fordeler som lavere pris, bedre utvalg, god eller ulik kvalitet, sosiale og autentiske opplevelser og praktiske bytter (2016, 156). Eksempelvis viser de til amerikanske Uber, som deles inn i privatpersoner som kjører egne biler gjennom Uber Pop og profesjonelle som kjører med løyve gjennom Uber Black. De har en kvalitetsforskjell på kjøretøy, opplevd kvalitet ved sjåfører og pris.



På den annen side vises det til at forbrukerne har liten kunnskap om lover og regler knyttet til aktiviteten i delingsøkonomitjenestene. Det settes også spørsmålstegn ved uklarheten om tilbyders rolle i tjenestene, om de er en privat eller næringsdrivende aktør? Et annet sentralt funn fra SIFO (Pettersen, Kjørstad og Rosenberg 2016) er det *sosiale tillitskompasset* som forklarer forbrukernes kjøps- og avtalebeslutningene i tjenestene. Dette vurderes basert på vurderinger (rates/scores), kommentarer, brukerprofil, direkte og personlig dialog og grad av autentisitet og ærlighet. Relasjonen som skapes mellom forbruker og tilbyder har ifølge rapporten en sentral rolle i forhold til beslutningstagning og evalueringer av eventuelt utleie eller kjøp av tjeneste.

### **3.2 Delingsøkonomi – en rapport fra Skattedirektoratet**

Skattedirektoratet foretok i 2017 en utredning med formål å se på utfordringer og muligheter knyttet til skatt og avgifter i delingsøkonomien. Fra formidlerne sin side påpeker Skattedirektoratet at utfordringen er en standardisert innrapportering til myndighetene. Samtidig vises det til et viktig aspekt ved landegrenser og ulik lovgiving, hvorav de største delingsøkonomi-tjenestene er globale aktører. Eksempelvis Uber og AirBnB.

For tjenesteytere ser Skattedirektoratet at hovedproblematikken er det eksisterende regelverket innenfor avgift og skatter, spesielt knyttet opp mot skattefrie aktiviteter og bokføringsplikten ved passering av 50 000 kroner i inntekt per år, som kan skape utfordringer for tjenesteytere i sektoren (Skattedirektoratet 2017, 31). De påpeker samtidig at grensen mellom hobby- og virksomhetsbeskatning presses (2017, 32). Utredningen konkluderer til slutt med at det ikke er hensiktsmessig å utvikle egne løsninger for tjenesteytere i delingsøkonomien, men samtidig vektlegges det at dette må sees i et helhetlig bilde (2017, 33).

### **3.3 Delingsøkonomien – muligheter og utfordringer**

Rapporten som ble bestilt av Finansdepartementet ble utredet av et bestemt utvalg i næringslivet. På generelt grunnlag foreslår de at det opprettes en informasjonsportal hvor forbrukere, plattformer og tilbydere kan lære og forstå rettigheter og plikter innenfor delingsøkonomien (NOU 2017, 23). Dette kommer frem av at delingsøkonomien ikke er tilpasset eksisterende næringsliv. Utvalget har lagt frem og diskutert konkurranseforholdet mellom eksisterende og nye næringer, et potensielt arbeidslivproblem, forbrukeren i

delingsøkonomien og skatt- og avgiftsproblematikk i Norge. Samtidig har de sett på hvilke markeder som er mest fremtredende i delingsøkonomien, og da spesielt Uber og eksisterende drosjenæring, samt AirBnB og hotell- og utleievirksomhet.

Flertallet i utvalget mener at dagens reguleringer ikke er tilpasset utviklingen i samfunnet, og at transportnettverkene bør få en lovlig markedsadgang da det er dette forbrukerne etterspør (NOU 2017, 122). De argumenterer for at dette vil dempe etterspørselen etter ulovlige transportformer via sosiale medier. På den annen side mener de at Uber og lignende tjenester må inn i lovlige former (2017, 122).

### **3.4 Oppsummering av rapporter**

De offentlige rapportene har gitt oss betydelig innsikt og forståelse av delingsøkonomien i Norge, og hvilke perspektiv ulike aktører har for deres potensielle vekst i næringslivet og samfunnet for øvrig. Vi har nå trukket frem hovedpunktene de tre rapportene presenterer, og vil ta dette med oss videre i neste kapittel hvor vi skisserer den foreliggende problemstillingen for oppgaven. I tillegg brukes de til å kartlegge mismatch mellom reguleringer og Uber i analysekapittelet.

### **4.0 Problemstilling**

Eksisterende institusjoner som tradisjoner, etablerte rutiner og normer som det forrige paradigmet førte med seg, står for motstanden mot det nye paradigmet.

De tre overnevnte rapportene presentert i forrige kapittel beskriver en mismatch mellom eksisterende reguleringer og delingsøkonomitjenesten Uber, men er tilpasset den eksisterende taxinæringen. Dette ser vi er en mangelfull samhandling mellom den nye økonomien og det regulatoriske systemet som var tilpasset det forrige paradigmet. Det legges blant annet frem forbrukernes ønske om et bedre utvalg og lavere pris enn dagens løsninger (bredere konkurranse), mens det fra departementenes side diskuteres hvordan innbetaling av skatter og avgifter skal gjennomføres, samt etterfølgelse av arbeidslover og at persontransport kun kan gjennomføres gjennom godkjent løyve. Sistnevnte er regulert av fylkeskommunene, som videre er bestemt av Samferdselsdepartementet på nasjonalt nivå. Dette overholder ikke Uber innenfor dagens reguleringer, og derfor oppstår det en mismatch mellom Uber og eksisterende næring, deriblant dagens taxinæring og interessenten Norges Taxiforbund som går hardt ut mot delingsøkonomitjenesten basert på reguleringene som er nevnt over.

Uber mener selv de er et teknologiselskap hvor de leverer en digital plattform som forenkler og muliggjør persontransport via privatpersoner. Dette representerer gjennom den teknologiske sfæren i en mismatch, mens løyvene reguleres i forhold til regionale bestemmelser og da innenfor det sosio-institusjonelle sfæren som Perez beskriver i mismatchen.

Gjennom teorien skal vi avlede til en problemstilling som tar utgangspunkt i mismatch som skjer under et tekno-økonomisk paradigmeskift, presentert av forskeren Carlota Perez i nåtid. Vi definerer og avgrenser myndighetene, og ønsker derfor å se nærmere på hvordan finanskomiteen håndterer mismatchen mellom dagens reguleringer og kravene som den nye løsningen krever.

Problemstillingen er som følger: *Hvordan agerer finanskomiteen for å løse eller opprettholde mismatchen til delingsøkonomitjenesten Uber?*

Problemstillingen skal finne svar på hva finanskomiteen på Stortinget ønsker å gjøre for å løse eller ikke løse konflikten med delingsøkonomi-tjenesten Uber, som har vært svært omdiskutert i Oslo, samt andre storbyer på verdensbasis.

For å belyse og svare på undersøkelsen er det benyttet en deskriptiv tilnærming, som vil innebære å se på hva som skjer i nåtid. Deretter analyserer vi funnene basert på case og teoriforankring.

## **5.0 Politikk**

### **5.1 Politisk organisering i Norge**

Norge er en enhetsstat, noe som vil si at den politiske myndigheten ligger nasjonalt og styres av Stortinget (Berg og Sterri 2016). Stortinget består av folkevalgte partier gjennom Stortingsvalget hvert fjerde år. De folkevalgte er målt i antall mandater etter nordmenns valgstemmer, og er et indirekte demokrati.

Kommuner og fylkeskommuner får tydelige bestemmelser og retningslinjer i form av lover og regler fra Stortinget, som er en folkevalgt lovgivende makt (Tverberg 2014). Kort forklart lager Stortinget lover, som regjeringen, utøvende makt ved Hans Majestet Kongen (Tverberg

2014), setter i verk gjennom de ulike departementene, direktorater, tilsyn og etater.

Regjeringen er for øvrig avhengig av Stortingets tillit, som er et parlamentarisk system (Berg og Sterri 2016). Interesseorganisasjoner bedriver såkalt lobbyvirksomhet og ønsker å påvirke politiske beslutninger gjennom uformelle kanaler, da eksempelvis gjennom høringer på Stortinget eller offentlige utvalg (2016).

## **5.2 Finanskomiteen**

Finanskomiteen på Stortinget har i perioden 2013-2017 et mandat fordelt på partiene Høyre, Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Venstre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstre og Kristelig Folkeparti. Komiteen tar for seg store deler av saksbehandling på Stortinget innenfor sine arbeidsområder, og når vedtak skal fattes er det basert på forslag fra komiteen. Det er verdt å nevne at finanskomiteen ikke kan opprette saker på eget initiativ, men dette er basert på melding fra regjeringen eller forslag fra representantene. Ifølge Stortingets egne hjemmesider er deres arbeidsområder økonomisk politikk, finansadministrasjon, finansmarked, regnskap og revisjon, folketrygdens inntekter, samt skatt, avgifter og toll. Det er denne komiteen som skal behandle delingsøkonomiens fremvekst i Norge, og hvordan denne skal reguleres basert på innspill fra interesseorganisasjoner, etater, tilsyn, departementer og derav rapporter som er fremlagt. Sakene vil deretter bli tatt opp og vurdert på Stortinget, og eventuelt videre regulert og delegert av regjeringen.

## **5.3 Politisk vilje**

Det viser det seg ifølge en artikkel i Klassekampen i 2017 at de politiske partiene ikke vil deregulere eksisterende taxinæring (Nicolajsen). Dilemmaet er hovedsakelig knyttet til å omregulere Uber sin virksomhet i Norge. Vi utelukket andre delingsøkonomitjenester i denne vurderingen.

## **6.0 Metode**

For å bidra med kunnskap om hvordan virkeligheten ser ut, må vi gå metodisk til verks. Å bruke en metode vil i korte trekk si å følge en bestemt vei mot et mål, som i denne undersøkelsen handler om å besvare en problemstilling (Johannessen, Christoffersen og Tufte 2011, 33). Vi ønsker her å redegjøre for oppgavens metodiske tilnærming. I praktisk betydning vil det å bruke en metode være det samme som å bruke et verktøy for å samle inn

data, herunder empiri, som er nødvendig for å svare på undersøkelsens problemstilling. Ikke bare skal metoden fortelle oss noe om hvordan vi samler inn data, men også hvordan vi analyserer og fremstiller funn. Ved metode og empirisk forskning står systematikk, grundighet og åpenhet sentralt (2011, 33). I den samfunnsvitenskapelige litteraturen skiller vi mellom to metoder: kvalitativ og kvantitativ. Hovedforskjellene ligger i at kvalitativ metode fokuserer på å gå i dybden på få enheter og tolke intervjuobjektens subjektive handlinger og situasjon (Ringdal 2013, 104). Kort sagt å undersøke folks mening med sine handlinger. På den andre siden legger kvantitativ metode vekt på data i form av kategoriserte fenomener, hvor for eksempel spørreundersøkelser ofte gjøres i et stort utvalg for å finne årsaksforklaringer (2013, 142).

## **6.1 Forberedelser**

Som første skritt mot undersøkelsen var det viktig for oss å kartlegge en reell problemstilling i det norske samfunnet, uavhengig om feltet allerede er mye forsket på eller ei. Basert på et tidligere kurs i «Entreprenørskap, makt og samfunn» ved foreleser Haakon Gran, ble interessen stor for å forstå innovasjoners inntog i næringslivet. Basert på det stilte vi oss spørsmålstegn ved hvorfor enkelte innovasjoner ikke ble godkjent i samfunnet, og om reguleringer var til hinder for etableringen. Vi ønsket å se nærmere på hvorvidt dette foregikk i Norge, og bestemte oss for å se på delingsøkonomiens fremvekst, og spesielt ta for oss det mye omtalte selskapet Uber som case.

Vi har tatt utgangspunkt i tre offentlige rapporter som ble utformet og fremlagt i perioden 2016-2017 i Norge, som vil være sekundærdata benyttet i vår undersøkelse for å avdekke mismatch:

- Delingsøkonomi – et kvalitativt øyeblikksbilde fra Norge (SIFO, 2016)
- Delingsøkonomi – en rapport fra Skattedirektoratet (2016)
- Delingsøkonomien – muligheter og utfordringer (2017)

Rapportene har undersøkt norske forbrukere sine holdninger og bruk av delingsøkonomi-tjenestene (SIFO, 2016), muligheter for tilpasning av skatte- og avgifter til disse tjenestene (Skattedirektoratet, 2016), samt sett overordnet på mulighetene og utfordringene ved delingsøkonomi som helhet i det norske næringslivet (2017).

## 6.2 Valg av metode

Denne undersøkelsen fokuserer på et relevant samfunnsspørsmål i Norge, og tidligere rapporter i landet har blitt prioritert på bestilling fra Finansdepartementet. Da vi skal undersøke en prosess innenfor politikken i Norge, hvor det feltet i dag eksisterer lite forskning. Da er vi avhengige av å forstå og beskrive (Ringdal 2013, 24-25) hvordan finanskomiteen skal se på, og vurdere delingsøkonomiens vekst i Norge i forhold til reguleringer.

I lys av vår problemstilling er det hensiktsmessig å velge en kvalitativ tilnærming, da undersøkelsen krever en dybdeforståelse i hvordan reguleringer håndteres hos myndighetene, samt hvordan de agerer ved motstand fra flere hold. Samtidig, på bakgrunn av at det foreløpig eksisterer få studier på dette feltet, gjennomfører vi et casesdesign for å få en detaljert forståelse av hvordan virkeligheten er og hvordan den oppfattes, samt se hvordan systemet fungerer (Jacobsen 2015, 90). Dette gjør vi gjennom å studere mange variabler på relativt få intervjuobjekter, en såkalt virkelighetsnær undersøkelse som kan gi høy grad av intern validitet (2015, 91). Meningen med casesdesign er å utvikle en dyp forståelse av et enkelt case eller å utforske et eksisterende problem ved å bruke et case som en illustrasjon (Creswell 2013, 97). Samtidig er det viktig at metoden blir valgt på grunnlag av problemstillingen, hvor vi ikke velger metode utfra hva som foretrekkes og eventuelt er uegnet (Askheim og Grennes 2008, 81). Valget av design tas også på bakgrunn av hva som er formålet med undersøkelsen, hvor mye tid og ressurser som er til rådighet, samt egen kompetanse og erfaring (2008, 75).

Gjennomføringen av undersøkelsen skjer ved at vi tar utgangspunktet i den eksisterende teorien til Carlota Perez om mismatch, og deretter undersøker om hennes påstander kan kobles til caset om Uber og finanskomiteen. Caset Uber skal belyse det fenomenet vi undersøker. Målet er at caset skal avdekke om det er en bekreftelse eller avkreftelse på teorien vi har tatt utgangspunkt i. På bakgrunn av det vil vi gjøre et casesdesign som skal kartlegge hvordan finanskomiteen agerer i slike situasjoner i mismatchen i et teknoøkonomisk paradigmeskift. Ifølge Yin (1994) skal casesdesign studere fenomenet i sin naturlige sammenheng, hvor det blir brukt flere datakilder for å gi en detaljert og grundig undersøkelse (Askheim og Grennes 2008, 70). Casestudier er en av de mest brukte metodene i kvalitativ forskning når organisasjoner skal undersøkes. Det er likevel ingen fasit på hvordan casestudier gjennomføres, og bidrar til relativt frie tøyler til å utforske tematikken (Jacobsen 2015, 81; Stake 1995).

En kvalitativ tilnærming foretrekkes ved lite teori om forskningsfeltet, samt for å forstå sammenhenger og de dypere meningene. En slik tilnærming kan ved senere tidspunkt støtte kvantitative studier, hvor undersøkelsen generaliserer til en populasjon i større grad, mens med vår undersøkelse vil det egne seg å prøve og få til en teoretisk generalisering (Jacobsen 2015, 99).

### **6.2.1 Avgrensning av undersøkelse**

Delingsøkonomi er en stor bransje, og vi velger på bakgrunn av oppgavens omfang og av hensyn til tid og ressurser at vi ser det nødvendig med å avgrense til delingsøkonomitjenesten Uber, som både har møtt medgang og motgang i næringsliv og hos myndighetene. Med utgangspunkt i hvordan myndighetene agerer ved en mismatch, avgrenser vi myndighetene til å gjelde finanskomiteen, da disse har ansvaret for å undersøke lover og regler (reguleringer) i henhold til alle aktører som går under fenomenet delingsøkonomi, blant annet Uber.

## **6.3 Datautvalg**

I vår oppgave er ikke hensikten å generalisere til populasjon, men å belyse et fenomen. Vårt utvalg består derfor av stortingspolitikere og finanspolitiske rådgivere som jobber direkte i eller med personer finanskomiteen. Under dette delkapittelet vil vi fortelle hvordan vi gikk frem til våre intervjuobjekter, samt hvilke kriterier som ble fulgt under utvelgelsesprosessen.

### **6.3.1 Utvalgsstrategi**

Basert på tematikken i oppgaven er formålet å hente informasjon om et avgrenset tema, ikke å måle teoretiske variabler. Det gjennomføres dermed dybdeintervjuer (Ringdal 2013, 242). Informantene som velges må derfor sitte inne med kunnskap og erfaring som er relevant for vår problemstilling (2013, 242). Strategisk utvalg ble gjort for å samle inn dataen som er nødvendig (Johannessen, Christoffersen og Tufte 2011, 110).

På bakgrunn av at vi skal analysere hvordan myndighetene agerer på delingsøkonomitjenesten Uber, var vi først avhengige av å forstå veien til endringer av reguleringer. Dette var med på å bestemme valg av intervjuobjektene til undersøkelsen, også kalt kriteriebasert utvelgelse (Johannessen, Tufte og Christoffersen 2011, 113). Da finanskomiteen på Stortinget nå skal behandle delingsøkonomien i Norge, er vår problemstilling avhengig av et utvalg

intervjuobjekter fra denne komiteen til vår undersøkelse. Det spesifiseres som stortingspolitikere i komiteen eller finanspolitiske rådgivere som har tilgang til finanskomiteen og deres arbeid. Dette er kriteriet som er lagt til grunn for vårt utvalg.

### **6.3.2 Rekruttering**

Vi startet rekrutteringen med å kartlegge egne profesjonelle og private nettverk for å se om vi hadde bekjentskap inn mot Stortinget og finanskomiteen. Det viste seg at vi kjente én stortingspolitiker. Vedkommende satt oss i kontakt med én politiker i finanskomiteen. Vi oppnådde ikke direkte kontakt med ønsket intervjuobjekt, og snøballmetoden fungerte ikke i denne omgang (Johannessen, Christoffersen og Tuft 2011, 117). Snøballmetoden benyttes taktisk, og brukes for å opprette dialog via bekjente (2011, 117). Vi gjorde deretter et forsøk på personlig rekruttering (2011, 117), hvor vi sendte ut e-post til stortingspolitikere fra de ulike partiene i finanskomiteen, med særlig vekt på de største partiene Høyre og Arbeiderpartiet. Uten respons fra runder med e-postutsendelser direkte, prøvde vi å oppnå kontakt via telefon (sms og ubesvarte anrop) i mars 2017. På bakgrunn av lav respons fra politikerne valgte vi å henvende oss til samfunnsøkonom og foreleser i samfunnsøkonomi Camilla Bakken Øvald via e-post, som mente at finanspolitiske rådgivere var en vel så god kilde som politikere i finanskomiteen. I tillegg tok vi kontakt med et familiemedlem som har bekjentskap i Høyre. Via Bakken Øvald tok vi kontakt med finanspolitiske rådgivere i Arbeiderpartiet og SV via e-post, og generalsekretær i Høyre via familie, som igjen satt oss i kontakt med finanspolitisk rådgiver via e-post. Etter ønsket kontakt med de tre partiene, fikk vi kontakinformasjon til finanspolitiske rådgivere i resterende partier i finanskomiteen. I de utsendte e-postene var innholdet til alle partiene i finanskomiteen av lik karakter. Det vil da si at e-posten inneholdt intervjuopprosess og tematikk, men tilpasset til de potensielle intervjukandidatene for å skape en relasjon.

### **6.4 Datainnsamling**

Data er samlet fra primær- og sekundærkilder, derav gjennom semistrukturerte intervjuer og offentlige rapporter. Primærdata er direkte opplysninger, det innebærer at forskeren går til den primære kilden for informasjon på bakgrunn av problemstilling (Jacobsen 2015, 139). Sekundærdata er derimot opplysninger som er innhentet av andre forskere, og som gjerne er samlet inn for et annet formål (2010, 140). Vi la mest vekt på intervjuene (Askheim og Grennes 2008, 83), men sekundærdataen var et godt bidrag for å forberede intervjuene. Dataene ble samlet inn i løpet av mars og april 2017, og har blitt dokumentert i form av tekst gjennom transkribering fra opptak.



#### **6.4.1 Semistrukturerte intervjuer**

Et semistrukturert intervju tar utgangspunkt i en overordnet intervjuguide. Den gir oversikt over temaer og generelle spørsmål som stilles intervjuobjektene (Johannessen, Christoffersen og Tuft 2011, 147), men har likevel en grad av fleksibilitet. Temaene er basert på og skal belyse undersøkelsens problemstilling (2011, 147). Før intervjuene ble iverksatt, ble båndopptak av samtale godkjent av hvert intervjuobjekt. Våre intervjuer hadde en varighet på cirka én time og ble gjennomført av to personer. Kort tid etter intervjuet ble de transkribert.

Et intervju avhenger av informasjonen som kommer fra intervjuobjektet, og det er flere forhold som kan påvirke intervjuet (Johannessen, Christoffersen og Tuft 2011, 150). Johannessen, Christoffersen og Tuft trekker frem legitimering og situasjon rundt intervjuet som to viktige faktorer. Legitimering fokuserer på hvor pågående vi kan være under intervjuet, ettersom intervjuobjektet har deltatt frivillig. Situasjonen handler om hvor intervjuet foregår, og det viktige er å velge et sted hvor intervjuobjektet føler seg avslappet og ikke blir forstyrret. Våre intervjuer foregikk på Stortinget, og ble tidvis avbrutt av bakgrunnsstøy. Likevel påvirket ikke dette gjennomføringen av intervjuene.

#### **6.5 Generalisering**

I vår undersøkelse kan ikke utvalget (intervjuobjektene) generaliseres til hele finanskomiteen (populasjon), på bakgrunn i at fire av syv medlemspartier deltok i undersøkelsen, og vi dekker dermed ikke hele finanskomiteens meninger med våre intervjuobjekter (Johannessen, Christoffersen og Tuft 2011, 259). Svarene fra intervjuobjektene vil heller ikke alltid svare på vegne av partiet, men fremmer også personlige syn.

#### **6.6 Reliabilitet og validitet**

Denne undersøkelsen har høy grad av intern validitet, da den dekker utvalgets syn og meninger ved fenomenet delingsøkonomi, med utgangspunkt i innovasjonen Uber som case, og dekker utvalgets forhold til opprettholdelse av eller løse mismatchen som nå foreligger politisk. Undersøkelsens konklusjon har på den andre siden lav grad av ekstern validitet, da resultatene ikke kan overføres til andre utvalg og situasjoner. Det vil i korte trekk begrunnes ved at undersøkelsen har tatt utgangspunkt i et utvalg av finanskomiteens medlemmer og deretter sett på deres syn til en unik prosess. Resultatene er dermed ikke holdbare for andre

situasjoner eller prosesser finanskomiteen behandler politisk, eller innehar en gyldighet for andre partier enn de som er utforsket i denne undersøkelsen. Den analytiske generaliseringen, som for øvrig er ønsket i kvalitative undersøkelser, kan i denne undersøkelsen være en pekepinn på hvor komplekst politiske prosesser er, men utover det er resultatene i denne undersøkelsen unik til kontekst. Derfor har undersøkelsen lav grad av analytisk generalisering.

Grunnlaget for analysen er transkriberingsnotater og intervjuguide (vedlegg 14.2).

Sammendragene av intervjuene (kapittel 7) er basert på transkriberingsnotatene, som igjen er forankret i temaer fra intervjuguiden. Dette er utgangspunktet for reliabiliteten, oversatt dataenes pålitelighet i undersøkelsen (Johannessen, Christoffersen og Tufte 2011, 44). Våre intervjuobjekter, finansrådgivere og stortingsrepresentanter, hadde ikke nødvendigvis gitt samme resultat om vi hadde hatt andre finansrådgivere og stortingsrepresentanter fra samme partier som intervjuobjekter (Tjora 2012, 206). Dette på bakgrunn av at flere poengterte egne meninger, som er basert på kunnskap om feltet, samt deres engasjement i finanskomiteen. Likevel følger intervjuobjektene partiets objektive syn på enkeltsaken om Uber. Vi har jobbet med å styrke påliteligheten ved å legge frem direktesitater fra dybdeintervjuer slik intervjuobjektene «stemme» synliggjøres (2012, 205). Vi har også forbeholdt oss samme intervjuer og skribent under alle samtaler, for å styrke reliabiliteten til dataene (Jacobsen 2015, 377).

## **6.7 Etikk og anonymitet**

Ved undersøkelser og forskning skal de forskningsetiske retningslinjene for samfunnsfag, humaniora, juss og teologi overholdes. Dette er viktig for å beskytte og ivareta personene som har deltatt i undersøkelsen (Ringdal 2013, 454). I samfunnsvitenskapelig undersøkelser er det likevel viktig å poengtere at skaderisikoen er lav. Deltakerne i vår undersøkelse har fått nødvendig og nøytral informasjon om prosjektet. Dette innebærer informasjon om formål, metoder og eventuelle konsekvenser før deltakelse. Samtidig har vi poengtert at det har vært frivillig å delta for intervjuobjektene, som inngår i de forskningsetiske retningslinjene (Johannessen, Christoffersen og Tufte 2011, 95). Vedlegg 1 viser informasjonsskrivet som har blitt sendt ut til potensielle og faktiske intervjuobjekter før gjennomført intervju.

Gjennom vår undersøkelse har det vært viktig å ha et ansvar for å bidra til konstruktiv samfunnsdebatt på bakgrunn av reell innsikt. Derfor er det også nødvendig å presisere at undersøkelsen ikke har et politisk motiv, men kan være med å fremme politiske endringer (Ringdal 2013, 468). Det har likevel ikke vært nødvendig å presentere personopplysninger, da det ikke påvirker resultatet. Vi meldte derfor ikke ifra til NSD (Norsk samfunnsvitenskapelig datatjeneste) om godkjenning for å identifisere enkeltpersoner, da vi heller ikke skal dele sensitiv informasjon. Opplysningene vi har samlet inn har blitt behandlet anonymt, slik at intervjuobjektene ikke kan identifiseres.

## **7.0 Presentasjon av data**

Vår dataanalyse består i all hovedsak av to deler. Her vil vi først presentere og dele inn data (punkt 7) for deretter analysere og tolke dataene (punkt 8). Presentasjonen baserer seg på fire underpunkter, og er viktige for å kunne forstå prosessen rundt hvordan finanskomiteen ser på Uber, og hvorvidt det velges å opprettholde eller løse mismatchen til delingsøkonomitjenesten. Punktene er igjen basert på intervjuguidens form og er delt inn i følgende underpunkter:

1. Delingsøkonomi i Norge: avdekke kunnskap og partiets syn på delingsøkonomi som helhet.
2. Uber som delingsøkonomitjeneste: kunnskap om selskapet og partiets syn på tjenesten.
3. Reguleringer: hva blir Uber regulert av per i dag, hvilke motstand møtes fra eksterne aktører og hvordan påvirker dette beslutninger.
4. Endringsvillighet i forhold til mismatch: hvor mye makt har finanskomiteen på Stortinget til å gjøre reguleringsendringer, og hvordan ser de for seg Uber sin fremtid i Norge.

## **7.1 Parti 1**

### **7.1.1 Delingsøkonomi i Norge**

Deling er ifølge Parti 1 et gammelt konsept, men som gjennom forbrukernes bruk av smarttelefoner har fått en raskere formidling av ulike varer og tjenester. Dette med bakgrunn i at deling skjer raskere enn tidligere gjennom teknologi som virkemiddel. Derfor mener også dette partiet at delingsøkonomi ikke er dekkende for forretningsmodellen, og bruker heller ordet formidlingsøkonomi for fenomenet. De poengterer at delingsøkonomien kan påvirke det

norske samfunnet positivt, men har også stor respekt for de utfordringene som er knyttet til de.

Per i dag ser Parti 1 at delingsøkonomien har to viktige samfunnsfordeler:

1. Større utvalg av varer og tjenester, samt raskere tilgjengelighet.
2. Muliggjør en bedre utnyttelse av små og store investeringer. Eksempelvis at flere går sammen om å kjøpe en bil, for så å dele på bruk av den.

Ulemper Parti 1 ser ved delingsøkonomi:

1. Ser åpenbare problemer for arbeidsmarkedet.

### **7.1.2 Uber som delingsøkonomitjeneste**

Parti 1 mener finanskomiteens mål er å finne en fornuftig måte å regulere de markedene som blir mest berørt. Likevel, som intervjuobjekt fra Parti 1 poengterer, er de særs opptatt av arbeidsmarkedet og arbeidstakers rettigheter, samt betaling av skatter og avgifter innenfor delingsøkonomitjenestene: ”Det foregår nå diskusjoner på hvordan vi skal forholde oss til hele taximarkedet. Delingsøkonomiutvalget foreslår oppheving av hele løyveordningen. Det er jo ganske dramatisk forslag, med ganske dramatiske konsekvenser, uansett om man er enig eller uenig, så ser man jo at det vil bety store endringer for eksisterende arbeidsplasser, blant annet. Også er det jo det å sørge for å få inn skatteinntekter, og det er jo og en del av bildet med Uber, AirBnB med flere.”

Parti 1 fremhever likevel at løyveordningen ikke bør oppheves, men å fjerne Uber fra markedet er de ikke helt enige i: ”En idé som har blitt luftet av [...], som har vært en av de hos oss som har vært mest aktive i denne debatten her, som sitter i næringskomiteen, at kanskje bør vi åpne opp for at det skal være lov å kjøre med Uber, og tilby kjøring via Uber, men ha en beløpsgrense på 10.000 eller 20.000 kroner. Sånn at man får en mer reell kompiskjøring-effekt.”

Parti 1 ønsker ikke at Uber skal bli en næringsvirksomhet, men tilrettelegge for at privatpersoner kan dele ressurser og materielle ting innenfor en bestemt beløpsgrense, og derav følge skatteregler innenfor dette feltet. Dette for å regulere dagens ulovlige Uber til å falle innenfor fenomenet, samt unngå konkurranse med dagens taxinæring.

Når vi spør om Ubers fordeler, får vi følgende svar: ”Fordelene er mange. Fordelen er bedre utnyttelse av investert kapital. Særlig for byområdene betyr det langt bedre tjenester til folk som bor her, sikkert til lavere priser og. Ja, det må være de viktigste velferdsøkningen av tjenesten.”

På den andre siden stiller likevel Parti 1 seg svært kritisk til virksomheten. I korte trekk oppsummerer de arbeidsforhold, hvor de er redd for undergraving av lønn- og arbeidsvilkår. Intervjuobjektet legger vekt på alle fordelene et regulert taximarked gir det norske samfunnet: ”Den andre utfordringen er at taximarkedet i Norge med løyvesystemet har den fordel av, særlig ute i distriktene, det at du har en løyve for området, det betyr også at du har tilgang til pasientkjøring og så videre. Det at du ikke har noen som kan undergrave din virksomhet på kveldstid, gjør at du har råd til å kanskje være en person som har en taxiløyve, at det finnes taxi der døgnet rundt for de som bor der. Hvis det i det øyeblikk kommer en aktør inn som er i stand til å skumme fløten, ta toppene, så undergraver du åpenbart inntekten til de som allerede er der.”

### **7.1.3 Reguleringer**

Parti 1 fremmer delingsøkonomi, og er veldig positiv til nye former for økonomisk aktivitet, men et frislipp av delingsøkonomi ønsker de ikke. Når det gjelder tjenesten Uber, som prøver å gå inn i et svært regulert marked i Norge, er det flere aspekter som allerede er regulert. Hovedpunktene Parti 1 trekker frem er likevel løyve og skatt.

På spørsmål om økt digitalisering i IKT-paradigmet påvirker endring av reguleringer, sier Parti 1 at dette nødvendigvis ikke endrer grunnleggende økonomiske forhold, hvert fall ikke på kort sikt. Dog er de usikre på hvordan de store økonomiske følgene kan ha på lang sikt.

Parti 1 fremlegger også at en ekstern aktør som er motstander av nevnte selskap, Uber, påvirker debatten i taxinæringen og eventuelle hensyn som bør tas. Intervjuobjektet fra Parti 1 mener at det er viktig å se på hvilken retning innovasjoner beveger seg i. Det kan være med å fremlegge partienes verdiene og syn:

”Det finnes en del historiske paralleller, kanskje. Nå uttaler jeg meg som meg selv, og ikke som parti. Det må jeg bare si. Det kan være interessant for dere å høre hvordan jeg tenker på det, fordi det finnes noen paralleller da telegrafene skulle avskaffes. Da var det jo motstand

mot det, å legge ned telegrafstasjoner rundt omkring, ikke sant. Det er jo en lite interessant situasjon å være i som politiker, å være forsvarer av den siste telegrafstasjonen, som fort taxiene kan bli, hvis man ser på det på den måten. På den andre siden så peker taxiforbundet på noe viktig, og det er nettopp det at dem er i stand til å tilby et arbeidsforhold der du har en relativt sikker inntekt da, en ganske usikker inntekt målt i forhold til mange andre arbeidsplasser i Norge, men en relativt sikker inntekt som også har noen positive eksternaliteter da. Både i forhold til stabilitet for den enkelte, i forhold til inntektskilder for folk, økonomisk aktivitet. Man skal aldri undervurdere det at lavtlønnsgruppe er i stand til å opprettholde en inntekt.”

#### **7.1.4 Endringsvillighet**

Parti 1 mener at finanskomiteen har en reell makt, og fremmer komiteens hovedregel, og legger til grunn at komiteen er vant med å diskutere det som er best mulig, sett ut i fra et samfunnsøkonomisk perspektiv: ”Hovedregelen er vel at det Finanskomiteen blir enige om, sånn blir det. Finanskomiteen er en viktig komite på Stortinget.”

Parti 1 klarer ikke å se at løyveordningen, som de poengterer som viktig, blir fjernet over natten. Altså er de skeptiske til å fjerne løyveordningen fra taxinæringen, noe intervjuobjektet forklarer nærmere: ”Vi må nok ta stilling til en god del av det her etter hvert som det skal behandles. I utgangspunktet, jeg tror ikke jeg tar munnen min for full når jeg sier at vi er skeptisk til å fjerne løyveordningen i taxinæringen.”

De vektlegger arbeidstakere sine rettigheter, og opprettholde muligheten til å ha en fast inntekt. Parti 1 mener på bakgrunn av dette at Uber ikke blir en stor aktør i det norske næringslivet, skal vi tro intervjuobjektet: ”Jeg tror ikke de vil bli en stor aktør, hvis jeg skal gjette. Jeg ville ikke satt pengene mine på det. Nå tenker jeg da på Uber Pop-biten. Ja, nei. Jeg tror vi kommer til å se et fortsatt regulert løyvebasert marked for persontransport. Et unntak: Det handler litt om hvor fort selvkjørende biler kommer inn. Da er jo nettopp Uber veldig frempå, og da vil det nok være vanskelig å argumentere for å begrense det for å si det sånn. Ny teknologi av den typen vil åpenbart være en game changer.”

Det hele bunner ned i et hensyn, som gjør at Parti 1 ønsker at Uber forblir ulovlig i Norge fremover: ”At de som jobber med transport av mennesker skal ha en anstendig inntekt, det er egentlig det, det hele kokes ned til.”

Intervjuobjektet går i dybden på overnevnte sitat, men åpner for regulering ved større endringer i markedet: ”Helt grunnleggende sett så er Uber bare en ... Uber blir i dag en måte å sørge for at du slipper en fri konkurranse løs i et marked der du strengt tatt, i et ganske innrammet marked, så du fjerner innramming. Det er egentlig det Uber representerer, men hvis teknologien endrer seg og du kan bestille biler som ikke har noen ansatte, vel da har du jo en disruptiv endring med en helt ny teknologi, og der det ikke gir mening å ha ansatte som kjører rundt med disse bilene. Det gir heller ikke mening å være mot det, at vi får en produktivitetsøkning i form av ny teknologi. Det gir mening å regulere et marked der folk skal jobbe, og sørge for at de som faktisk tar de jobbene at de har gode arbeidsforhold. Det gir mening, men det gir ikke mening å motarbeide for eksempel selvkjørende biler.”

### **7.1.5 Oppsummert**

I debatten om delingsøkonomi, spesielt med tanke på selskapet Uber, er partiet svært positiv til delingstjenestene, men negative til kommersialiseringen av fenomenet i Norge. Det påpekes på bakgrunn av negative ringvirkninger på den norske velferdsmodellen.

## **7.2 Parti 2**

### **7.2.1 Delingsøkonomi i Norge**

Deling er ikke et nytt fenomen, og har ifølge Parti 2 skjedd gjennom alle tider. Derfor ser de på delingsøkonomien som grunnleggende sett bra for samfunnet. Det er likevel et stort men ved bruken av begrepet: ”Begrepet delingsøkonomi skal ikke brukes som et argument for å rokke ved en del strukturer og en del som er bygd opp i det norske samfunnet, som vi mener er gode begrunnelser for da.”

Parti 2 nevner to fordelaktige aspekter ved delingsøkonomien:

1. Mer effektiv ressursutnyttelse: bytte av varer og tjenester.
2. Miljømessig fordel for samfunnet.

Som ulemper er de svært tydelige, og fokuserer på kommersielle virksomheter som mener de er innenfor delingsøkonomien:

1. Betaling av skatter og avgifter.
2. Arbeidstakerrettigheter.

”Beveger vi oss mer over i det som er mer ordinær næringsaktivitet, så skaper det jo et problem for en del private bedrifter som i dag livnærer seg på å tjene penger på ulike typer virksomhet.”

Parti 2 mener det er vanskelig å si hvordan delingsøkonomien kan påvirke det norske samfunnet, men at det er viktig å tilrettelegge for delingsøkonomiens prinsipper videre. Det vil kort forklart si deling mellom private. Intervjuobjektet for Parti 2 ser kritisk på kommersialisering av fenomenet, noe følgende sitat forklarer: ”Litt av åpenhetsprinsippet i delingsøkonomien er jo at det er på privat basis og mellom enkeltpersoner, og så organiserer man seg for å ... også finne organisering på det, eksempel bilkollektivet eller lignende. Men det er ikke tenkt som en arena for kommersielle selskap til å konkurrere i, men da skal jo de ha en ramme som er innenfor organisert økonomi, og i den forbindelse som type AirBnB og sånn, det er krevende. Det er jo ganske stor omsetning etter hvert. Store aktører som utfordrer eksisterende næringsaktører, så det er ikke bare en enkelt del av problemstillingen bak delingsøkonomien, men det er kanskje mest tydeliggjort på det som går på taxi, det er det jo. Problemstillingen er der opp mot eksisterende næringsdrivende.”

### **7.2.2 Uber som delingsøkonomitjeneste**

Parti 2 ser ikke fordelene Uber gir det norske samfunnet, og ønsker med dette å fastslå sitt standpunkt: taxinæringen skal bestå slik den gjør.

For å kartlegge kunnskapen om Uber, spør vi hvordan Parti 2 ser på Uber: ”Ja, det ... det kan man for så vidt stille spørsmål om. Det er klart at det i bunn er tanken at det er noen sjåførere som eier sin bil og driver aktiviteten, men allikevel så er jo Uber, det er jo et selskap som fungerer som overbinding av det igjen, men jeg synes det er et relativt spørsmål, uten at jeg egentlig kan gi et godt nok svar på det heller.”

Likevel er intervjuobjektet for Parti 2 sikre på hvilken sektor selskapet Uber befinner seg innenfor: ”IT er bare en måte som de tilbyr sine tjenester på, men det er jo transportsektor ... transport er jo tjenesten de tilbyr, IT er bare ... igjen er det snakk om internett, apper og sånt. Det er jo bare et virkemiddel som en bruker for å komme i kontakt med de det gjelder. Transport er jo liksom den tjenesten som tilbys. Og så kan man jo si det at Uber-sjåførene, det er jo de som kjører, men igjen det viser også hva slags fagområde man beveger seg inn i... Uber ønsker å profilere seg som at dette er en portal inn liksom.”



Parti 2 er tydelige på at det ikke er noen fordeler ved Uber, og argumenterer for at en økende liberalisering av taxinæringen ikke bør skje. Intervjuobjektet fastslår i dette sitat at liberaliseringen frem til i dag har skapt et overetablert marked: ”Jeg snakket med senest i dag tidlig en som, ikke her i [...], men han bor i [...], men som bruker taxi i [...] en god del. Han kjører ikke selv og har epilepsi, og i tillegg så har han dårlig syn, og han bruker mye taxi på grunn av det. Han har jo da to faste kjøringene hver dag med taxi, og det er jo da en fast taxisjåfør han bruker på det, og det er mange dager han taxisjåføren ikke har andre oppdrag enn akkurat det oppdraget der. Da er det ganske krevende å skaffe seg et godt næringsgrunnlag gjennom det. Det mener jeg er ganske godt dokumentert gjennom ulike rapporter og, der man har liberalisert markedet og sluppet inn, egentlig sørget for en overetablering, at det har hverken bidratt positivt til de som er i næringen eller forbrukerne. Da blir det også at veldig mange biler blir stående på tomgang eller stående ubrukt i mange perioder, og da må man forsøke å hente inn det på et eller annet vis. Det skjer i veldig stor grad gjennom å skru opp takstene og forsøke å få inn mer penger gjennom de få turene man faktisk har. Så jeg mener at vi ikke har behov for flere aktører i drosjenæringen i dag, vi har ikke det. Vi trenger tvert imot å organisere det vi har på en bedre måte.”

Parti 2 skisserer en usikker fremtid om en fjerner dagens reguleringer og tilbyr Uber i det norske markedet: ”Markedet blir ikke så liberalisert når det er så pressede marginer, og jeg som sjåfør må ha fri og, og jeg kan ikke tilby en tjeneste og ikke få en tur i det hele tatt. Det er jo en nettopp det en taper hvis en fjerner de forpliktelsene som er direkte knyttet opp til løyveordningen. Det at det er en rettighet når en får en løyve og en rett til å kjøre. Få en plikt til å levere taxitjenester, så det er noe av det viktige man mister da, hvis en fjerner løyveordningen.”

### **7.2.3 Reguleringer**

Parti 2 er positive til den ikke-kommersielle delen av delingsøkonomien i Norge, hvor bytte og leie av varer og tjenester mellom privatpersoner er det sentrale fokuset. Derfor blir et selskap som Uber, som prøver å gå inn i et regulert marked i Norge, selv om teknologi gir nye muligheter, vanskelig å akseptere ifølge intervjuobjektet: ”Jeg tror at digitalisering ikke er noe nytt sånn sett, selv om det virkelig har skutt fart, så tror jeg at det vil være grei oppslutning når det kommer til et regulert arbeidsliv og et regulert marked for en del tjenester i Norge, sånn for eksempel taxi. Uavhengig av at det har ny teknologi. Ny teknologi har vi på alle

områder, også innenfor helse. Selv om du har ny teknologi innenfor helse, har du for så vidt hatt litt realisering der med fritt sykehusvalg og fritt behandlingsvalg og sånn, men det er politiske valg som gjøres på, teknologi ligger der og kan brukes, men hvordan kan du organisere et samfunn på en best mulig måte, og bruke teknologien som et virkemiddel inn i den.”

Parti 2 viser blant annet til at kunnskap er en viktig kilde for å regulere på en best mulig måte. Samtidig må innspill fra ulike aktører som har direkte eller indirekte interesse av reguleringsendringer, inkluderes på en ordentlig måte i prosessene. De ser på et press fra tre ulike hold når det gjelder eventuelle endringer av dagens taxinæring:

1. Aktører som vil levere tjenester i taxinæringen og tjene penger på det, selv om de ikke følger dagens reguleringer.
2. Aktører innenfor det politiske systemet, hvor Parti 2 mener andre ser på liberalisering som bra og fornuftig.
3. ESA (overvåkningsorgan som sikrer at EFTA-landene følger EØS-reglene) vil liberalisere og endre regelverket som vi har i Norge knyttet til taxinæringen.

Partiet er tydelig på at de ønsker å opprettholde løyveordningen, og dermed en regulert næring og antallsbegrensninger. Intervjuobjektet presiserer at løyveordningen og driveplikten henger nøye sammen, og at dette legger grunnlaget for en stabil taxinæring. Dette legger også til rette for å tilby et bra kollektivtilbud og leverer dermed et samfunnsoppdrag, ifølge intervjuobjektet: ”Det å beskytte de som er i næringen er et av elementene, men det er ikke for å beskytte aktørene som sådan, men det er for å ha en regulert næring og ha mulighet for de som har en løyve å ha inntekt fra den virksomheten som man har. Løyveordning og driveplikt henger nøye sammen, så det er klart at når du har en driveplikt, at du skal tilby det hele døgnet, legger det nok sterke rammer på den virksomheten som du skal ha, og kan gjøre at det er mer krevende å ha økonomi i det. Det er en del av kontrakten at du har en regulert næring og antallsbegrensninger, og at du må ha løyve for å komme inn. Når du har løyve, så har du og en plikt på deg til å levere et samfunnsoppdrag. Derfor mener vi at det er viktig å ivareta da, både for de som er i næringen og det samfunnsoppdraget er viktig. Det er viktig for funksjonshemmede, helsetransport til ulike sammenhenger, og det er viktig for folk som bor ulike plasser der annet type kollektivtilbud er dårlig sånn generelt, eller på ulike tider av døgnet det er dårlig. For oss er det samfunnsoppdraget som det i ivaretar en viktig element for å forsvare løyveordningen, også mener vi og at løyveordningen er viktig å sikre ordentlige og

anstendige forhold i næringen. Både for de som er næringsaktører og for de som er ansatte i næringen.”

#### **7.2.4 Endringsvillighet**

Parti 2 mener at finanskomiteen er en av de aller viktigste komiteene på Stortinget, spesielt knyttet til budsjettarbeid, men når det gjelder vurderingen av taxinæringen er ikke finanskomiteen en fagkomité til å vurdere det. I denne saken mener de derfor at makten finanskomiteen har til å ta beslutninger er veldig liten.

Per i dag ser Parti 2 at standpunktet for departementet er å opprettholde løyveordningen, og viser til at Uber ikke er i tråd med regelverket. Intervjuobjektet fremhever de slik: ”Det som er problemet er jo at det betjene politisk signal ifra flertallet fra finanskomiteen i delingsøkonomien, som mener de egentlig bare kan holde på. Det er det som er problemet – du har et regelverk som sier nei, også samtidig blir det gitt politisk signal som egentlig bidrar til å legitimere Uber, men det blir hvert fall ikke tatt et ordentlig krafttak for å sette en stopper for det.”

Parti 2 er klar i sin tale om Uber sin virksomhet i Norge, og tror selskapet kommer til å forsvinne. Intervjuobjektet tror fortsatt at dagens løyveordning har stor oppslutning og vil bevares i det norske samfunnet: ”Jeg tror Uber kommer til å forsvinne. Jeg tror det kommer til å bli tatt grep. Vi kan ikke leve med den situasjonen der over tid, og jeg tror en oppslutning om å ha løyveordning, og fortsatt ha en taxiplikt og taxi overalt – alltid, er ganske stor i Norge, og det tror jeg ikke kommer til å holde seg og det blir tatt politiske grep for å sørge for at virksomheter som Uber skal stoppes.”

Argumentasjonen er på bakgrunn av viktigheten med å opprettholde dagens reguleringer. I tillegg mener intervjuobjektet at dagens regjering forsvarer den nasjonale taxinæringen mot ESA, overvåkningsorganet som påser at Norge følger EØS-regelverket: ”Den regjeringen som sitter nå er tydelig på at det systemet vi har skal opprettholdes, og en forsvarer det også mot ESA.”

Parti 2 poengterer at det kun er enkelte politikere og partier på Stortinget som er for den type virksomhet som Uber er, og mener at deres vurderinger er tatt på bakgrunn av delingsøkonomirapporten: ”Basert på rapporten, men med ideologisk politisk overbevisning.”

## 7.2.5 Oppsummert

Under debatten om delingsøkonomien fremmer de delingsøkonomi, men vil fjerne Uber fra den norske taxinæringen, da den bryter med mange reguleringer som dekker et viktig samfunnsoppdrag i Norge.

## 7.3 Parti 3

### 7.3.1 Delingsøkonomi i Norge

Parti 3 er svært positive til delingsøkonomien og utvikling av nye næringer, men på nåværende tidspunkt mener de at man er avhengige av å få vurdert behov opp mot eventuelle endringer i regelverket: ”Det som er utfordringen er å inkludere de nye næringene i dagens regelverk og få vurdert om det er behov for å gjøre noe med regelverket slik at de kommer innenfor de vanlige reguleringene for næringsvirksomhet, det er viktig for oss. Det er litt bakgrunn på hvorfor vi tok initiativ til forslag om nærmere utredninger og avklaringer.”

Partiet ser på delingsøkonomien som todelt:

1. De ideelle «dele det du har med andre»-selskaper.
2. De selskapene som definerer seg inn i delingsøkonomien.

Det er nummer 2 som skaper utfordringer og debatt ifølge Parti 3. Kort fortalt er dette selskaper som selv har valgt å definere seg inn i delingsøkonomien og faller utenfor reguleringer for skatt og vanlige konkurranseregler. Sammen med problemstillinger knyttet til arbeidstakeren og forbrukeren er dette utfordringer som utgjør forholdene som bør tas tak i: ”I forhold til at de enkelte av de her selskapene ikke anser seg som en del av det vanlige næringslivet og dermed faller utenfor eller selv har definert seg ut av de vanlige reguleringene i forhold til skatt, i forhold til de vanlige konkurransereglene som gjelder i næringslivet. Så det er der vi må gå inn å se på hvordan vi skal regulere det. Det andre er jo i forhold til arbeidslivet, de som jobber i enkelte av de nye næringene som for eksempel Uber. Hva slags status har de i arbeidslivet, er de arbeidstakere er de selvstendignæringsdrivende og hvilke rettigheter har de? Det tredje er jo forbrukeren, hvilke rettigheter og hvilke vern har forbrukeren i forhold til de nye næringene? For eksempel hvis du er passasjer på en Uber-taxi, har de tilstrekkelige med forsikringer, har de innfridd alle de kravene som gjelder for yrkestransport? Det stiller oss ovenfor en del utfordringer de nye næringene, men på en annen side så tror jeg vi gjør det ganske mye vanskeligere enn det det er. For mange av de kan, eller

skal bare gjøres klart for at de er en næringsvirksomhet, og de skal betale skatt og de må skaffe seg forsikringer og ta ansvar for sine arbeidstakere på lik linje med andre næringer. Slik at det blir like konkurransevilkår mellom de tradisjonelle næringene og de nye næringene. Jeg har veldig sansen for den måten de tenker på og den måten de har utviklet sin virksomhet på, sånn at det er noe vi må ta vare på og utvikle.”

Når vi spør om hvorvidt delingsøkonomien under ett påvirker det norske samfunnet, er responsen entydig positivt. Intervjuobjektet mener likevel at det er noen uavklarte forhold når det gjelder de nye næringene, og fremmer at alle må bidra til fellesskapet: ”Jeg føler at det er absolutt positivt, det gjør jeg. Jeg ser egentlig ikke negative sider ved det her, annet at det i en periode nå har vært uavklarte forhold i forhold til de nye næringene. Fordi jeg mener jo at de, som alle andre må bidra til fellesskapet, betale skatt og arbeidsgiveravgift og alt det som er nødvendig.”

### **7.3.2 Uber som delingsøkonomitjeneste**

Parti 3 ser positivt på tjenesten, men den sine utfordringer. I definisjonen av Uber, så er Parti 3 usikker på om de er et transportselskap eller et teknologiselskap, ifølge sitatet: ”Det er jo forskjellige måter å se det på, altså jeg tenker en kunne jo også oppfatte Ubers tilbud til sine sjåførere som en drosjesentral, det kunne man jo, hvis en går inn i det og ser på definisjonen. At de er en drosjesentral og kunne hvis man er med på den tankegangen, opererer innenfor dagens regelverk og dagens løyvesystem, hvis de selv ønsker det. Da må de legge inn anbud som alle andre drosjeselskaper og være med på den tankegangen. Det ville jo utviklet drosjenæringen en helt annen retning, ikke sant?”

Intervjuobjektet mener det må ryddes opp i hvilken næring de nye kommersielle selskapene skal gå under. Intervjuobjektet tenker at dette bare må ryddes opp i: [...] også er det uavklarte forhold i forhold til Uber igjen, om de er en transportbedrift eller digital plattform, ikke sant, og det samme med AirBnB for så vidt. Så er det egentlig sånne ting som man bare må rydde opp i, tenker jeg. Jeg synes det er udelt positivt at det hele tiden skjer utvikling i samfunnet vårt, som er til gode for oss innbyggere da, og det mener jeg faktisk at det her er. Hvert fall det vi har sett hittil, så er det både billigere og bedre tilbud til forbrukerne, så det er positivt.

Parti 3 sitt intervjuobjekt mener Uber har sine fordeler, og peker spesielt på brukeropplevelsen av tjenesten. På den annen side vil arbeidet med å definere Uber sitt næringsområde avdekke eller løse ulike problemstillinger for tjenesten i Norge: ”[...] og det er veldig mye positivt i forhold til Uber som de som bruker Uber opplever, det kunne man ta med seg inn der, men sånn som de opererer i dag, så synes jeg det er utfordrende rett og slett å definere dem, fordi de kan være begge deler. Se på AirBnB, altså hvilket ansvar har de for de som leier ut leilighet? De er jo ikke deres arbeidsgivere, ikke sant. Så hvis man oppfatter Uber på samme vis som bare en som formidler, men de er hvert fall en formidlingsvirksomhet, det er de jo så absolutt. Også har de nok et arbeidsgiveransvar for noen, men det stiller oss ovenfor noen utfordringer i forhold til det arbeidsgiver-arbeidstakerbiten og hvilket ansvar de har for passasjerene, hvem er det som har ansvar for passasjerene?”

Parti 3 sliter dermed med å avklare og definere Uber, noe som Parti 3 poengterer skjer i resten av verden også. Denne konflikten er ikke samfunnet og forbrukerne tjent med, hevder partiet. Likevel ser Parti 3 at Uber har noen gode løsninger, som også kan implementeres i dagens taxinæring. Parti 3 trekker frem følgende som positivt ved bruk av Ubers applikasjon: ”du kan få innsikt om sjåfører, du kan gi tilbakemeldinger og som kan føre til konsekvenser for hver Uber-sjåfør. Likevel er Parti 3 usikre på om digitaliseringen vil påvirke eventuelle reguleringsendringer.”

### **7.3.3 Reguleringer**

Per nå ønsker Parti 3 en avklaring i taxinæringen i Norge, hvor Uber Pop til nå har vært ulovlig i henhold til reguleringene. Konflikten dreier seg nå om oppfattet næringssektor og ønsket næringssektor for Uber ifølge intervjuobjektet: ”De opererer jo i dag som en digital plattform og som et multinasjonalt selskap. Så de er jo, reguleringen er jo innenfor dagens skatteregime og dagens regulering av digitale virksomheter, er det de ønsker. Og det er der konflikten står. Jeg tror det kan svare på det.”

Historisk sett er Uber en innovasjon som endrer spillereglene i et eksisterende marked, og det har allerede blitt stengt i flere land: ”I Danmark har man lagt ned ikke sant, fordi de endringene de gjorde i yrkestransporten eller i transportlovverket gjorde at de ikke fant det omstendelig å fortsette der. I Norge er det fortsatt uavklart, det er det jo og i veldig mange andre land i Europa og ellers. Så vi mente at vi måtte få på plass hvordan vi skulle oppfatte de i forhold til eksisterende regelverk og finne ut om der er hull så må vi dekke de hullene bare.”

Parti 3 ønsker spesielt en utredning for dagens taxinæring på hvordan den fungerer, hvordan man innretter det for fremtiden og hvordan man kan ta vare på teknologiske nyvinninger, som eksempelvis Uber representerer. Her har Parti 3 eksempelvis sett på arbeidsmiljøloven, og om det er behov for endringer: ”Vi har også foreslått en avklaring på arbeidsgiver/arbeidstaker siden sånn at man får på plass hvordan man skal oppfatte det forholdet i forhold til dagens arbeidsmiljølov, om der er behov for å gjøre noen endringer. Det er jo fullt lov å være selvstendig næringsdrivende, det er ikke det jeg mener, men det gir noen utfordringer for de som er det i forhold til at de ikke er fast tilsatt noen plass hvilke muligheter har de da i forhold til å få se bolig, lån, men ja.”

Ved siden av dagens reguleringer og vurderingen av disse i taxinæringen, er det et press fra eksterne aktører som ønsker å påvirke et eventuelt utfall. Intervjuobjektet fra Parti 3 mener disse kan påvirke i stor grad, og de kan be om møter med representantene på Stortinget: ”Det kan påvirke i stor grad de. De tar jo kontakt hele tiden. Uber har vært veldig aktive for eksempel. AirBnB har bedt om møter. Alle som ønsker det kan be om møte med oss for å fortelle og forklare hva de mener er utfordringer og hva er dårlig her i forhold til dagens system. Så det er jo veldig åpent i Stortinget, at de kan komme og møte oss og gi oss informasjon.”

Eksisterende næring viser tydelig interesse for saken med Uber i Norge, og intervjuobjektet fra Parti 3 er engstelig for hva som vil skje med taxinæringen i de norske distriktene, om Uber blir lovlig: ”Ja, drosjenæringen er jo veldig klare. Det er klart politisk, i mitt parti er det også folk som er redde for at drosjenæringen i distriktene skal kunne påvirkes i forhold til Ubers virksomhet. Vårt kompromiss er at vi ønsker en utredning av hvordan drosjenæringen egentlig dekker dagens behov, hvordan oppfatter man drosjenæringen?”

#### **7.3.4 Endringsvillighet**

Parti 3 mener finanskomiteen har makt til å sette ting på dagsordenen, og underveis etterspørre Regjeringen: «Hva gjør vi med dette her?». Intervjuobjektet for Parti 3 mener at komiteen er pådriver for at Regjeringen gjør noe i saken om delingsøkonomien. For finanskomiteens medlemmer poengterer Parti 3 at de er politikere og har generell kunnskap om delingsøkonomien. De leser dermed rapporter, har møter med interessenter, har seminarer,

har opprettet et fagmiljø og lignende for å skaffe seg et godt bilde på hvordan de skal håndtere og vurdere delingsøkonomiens fremtid i Norge.

Selv om eksterne interessenter kan påvirke et utfall, mener Parti 3 at det viktige er hvordan konsumentene der ute oppfatter tilbudet de får: ”Vi merker oss hva de (Parti 3 referer til: Norges Taxiforbund og Uber) sier, men vi må jo også gjøre oss opp vår egen mening. Hva tenker vi i forhold til, vi må jo og sørge for å få informasjon fra ulikt hold. Vi har like mye møter med Uber som med drosjenæringen og andre. Det viktige er jo også hvordan folk der ute oppfatter tilbudet de får, og som sagt er det forskjellige tilbakemeldinger på det, hvordan ting fungerer i dag. Så vi må jo prøve å sortere informasjonen vi får og tenke overordnet hvordan vi skal utforme politikk med bakgrunn i det, men vi er veldig avhengig å få informasjon.”

Videre ønsker Parti 3 en generell utredning på dagens taxinæring, samt ønske om å tilrettelegge for den nye næringen fremover. I tillegg vil Parti 3 ha en overordnet diskusjon på hvordan det skal tilrettelegges for nye næringer fremover, da innenfor et lov- og konsesjonsrammeverk, ifølge intervjuobjektets sitat: ”Jeg håper jo at for det første at vi kan få en generell utredning av drosjenæringen, både dagens drosjenæring og det tilbudet som Uber står for og andre sårne. Egentlig er det samme hva det heter, men en ny måte å tenke formidling av tjenesten. At vi kan få en mer overordnet diskusjon på hvordan skal vi legge til rette for den nye næringen fremover, og at det også skal være innenfor et lov- og konsesjonsrammeverk som gir det tilbudet som folk ønsker.”

På spørsmål om Uber sin fremtid i Norge ønsker Parti 3 en avklaring på selskapet, for ellers tror intervjuobjektet at virksomheten blir lagt i landet: ”Hvis det ikke skjer noen avklaring, vil de vel også legge ned sin virksomhet i Norge, tenker jeg, sånn som de har gjort i Danmark eventuelt. Altså det er jo mange meninger – politiske meninger om det, og det er jo fordi de ikke bidrar til fellesskapet sånn som vi i Norden er opptatt av. At man skal skatte til fellesskapet, man skal ha avklart forhold i forhold til forsikring, arbeidsgiver-arbeidstaker. Hvis de var kloke bidro de enda mer til en sånn avklaring, og ser at det er det behov for.”

### **7.3.5 Oppsummert**

Parti 3 stiller seg positiv til delingsøkonomien, er åpen for Uber, men mener også at det er en del forhold som må avklares.



## **7.4 Parti 4**

### **7.4.1 Delingsøkonomi i Norge**

Parti 4 mener at det ikke er noe som heter delingsøkonomi, men tjenestene er bare pakket inn i nye «fancy» ord. Likevel ønsker de å legge til rette for nye forretningsmodeller, da delingsøkonomien fører til at ressurser blir brukt smartere og bedre. I tillegg er Parti 4 opptatt av å organisere arbeidslivet for å sikre rettferdig konkurranse ved å oppdatere reguleringer i eksisterende bransjer og regulere nye aktører.

### **7.4.2 Uber som delingsøkonomitjeneste**

Parti 4 er positive til delingsøkonomien og tjenesten Uber. De fremhever likevel at tjenesten må tilpasses næringen for øvrig: ”[...] så har vi jo også EU og EØS som sitter og ser på dette her ... og dette er ikke en sak som løses veldig lett heller. De ulike EU-landene har også hatt ulike tilnærminger. Det EU har forsøkt seg på er å definere Uber som en digital plattform, men det mener jeg faktisk er feil.”

Parti 4 sitt intervjuobjekt ønsker en tydeligere definisjon, men er selv uklar da vi stilte spørsmål om hvordan intervjuobjektet ville definere selskapet: ”Jeg ville definert de som digital plattform, men ha en del andre krav rundt.”

EU ser nå på definisjonen av virksomheten Uber, og om det skal reguleres i EU og EØS sine medlemsland. Kontrollorganet ESA overvåker om Norge følger EØS-regelverket om det indre markedet, ifølge Parti 4s intervjuobjekt: ”[...] så har jo ESA, konkurransemyndighetene som overvåker at Norge oppfyller EØS-avtalen, har jo gått og sagt at Norge ikke oppfyller dem ... at Norge ikke oppfyller dem, at antallsbegrensningene i løyvene er for dårlig innretta, og at vi må utrette og gjøre noe med det, og dem har bedt oss om å løse dette på to måneder.”

Parti 4 vider til at Uber per i dag har forbud mot å drive sin virksomhet i Norge, da særskilt fokus på Uber Pop: ”Per i dag er Uber forbudt i henhold til Samferdselsdepartementets definisjon av løyver, og hva du trenger omkring godkjenninger for å drive med det.”

Parti 4 legger i dette at Uber må tilpasses eksisterende næring per i dag, da de er opptatt av flere ting:

1. Jobber du med persontransport skal det være under ordnede forhold.

2. Du skal ha pensjon.
3. Du skal ha trygghet for jobben din.
4. Du skal betale skatt.

Parti 4 ser på hvor raskt et multinasjonalt selskap kan inntre et marked basert på teknologiendring. Det gjør at tilbudet og mulighetene for å drive i ulike markeder er større, som ifølge Parti 4 er en game changer i forhold til denne type aktører. Uber er nå et eksempel på dette, som har gått inn i et overregulert marked veldig raskt.

### **7.4.3 Reguleringer**

Parti 4 poengterer at persontransportloven per i dag er overregulert, og fremhever at syketransport måtte bli et unntak i reguleringen av et tidligere lovverk. Etter cowboy-tilstander før 2000-tallet så fikk ifølge Parti 4, taxinæringen nye retningslinjer som måtte følges: ”Det ble taksameterplikt, være på sentral og så videre, så taxibransjen er vel i dag overregulert, hvert fall i henhold til dagens teknologi. Så da må vi hjelpe dem også, jeg er jo veldig for Uber, jeg kjører Uber hele tiden.”

Parti 4 ser nå på muligheten for å regulere Uber på en fornuftig måte, og mener i tillegg at det må gjøres noe med reguleringen rundt den eksisterende bransjen. Per nå bryter Uber forutsetningene for å drive persontransport, og da er spørsmålet om Uber ønsker det lovverket. Likevel mener Parti 4 at problemet med Uber er at finanskomiteen ikke kommer videre i diskusjonen, da de ofte diskuterer Uber som selskap, men ikke nyansene ved taxinæringen: ”Problemet med Uber er at vi kommer liksom aldri videre i diskusjonen ... du kommer ikke ned til disse nyansene om løsningene, fordi vi alltid diskuterer Uber, at de kjører ulovlig og at taxinæringen vil ha de forbudt, men det er ikke løsningen.”

### **7.4.4 Endringsvillighet**

Ifølge Parti 4 har ikke finanskomiteen som sådan et felles mål, og det virker som på intervjuobjektet fra Parti 4 at det er vanskelig å komme til enighet: ”[...] da kan vi si det sånn at komiteen kom frem til et felles mål, men det skjer jo ikke i komitemøte. Det skjer gjennom at vi snakker med folk og prøver å justere til vi har kommet til enighet.”

Parti 4 vil at innovasjoner skal få lov til å vokse, før myndighetene går inn og regulerer for det nye. Intervjuobjektet fra Parti 4 ønsker derfor ikke å «drepe» nye innovasjoner, ifølge dette sitatet: ”Det er ganske viktig av og til at nye innovasjoner kommer litt på siden av myndighetene og får lov til å vokse før de kommer inn og reguleringer mens de er små og kanskje «dreper» dem med en gang, nå kan det være at vi «dreper» likevel. Men det også kan være fornuftig da.”

Mens Parti 4 ønsker å se hvordan Uber-debatten utvikler seg, er de opptatt av et ordnet arbeidsliv, hvor alle skal betale skatt og ta de hensynene som må ivaretas. Samtidig ønsker intervjuobjektet fra Parti 4 å gi nye aktører spillerom, da dette kan gi goder til konsumentene eller samfunnet: ”La oss gi litt spillerom til nye aktører som vil konkurrere på andre måter enn tidligere, fordi det kan gi noen goder til forbrukerne eller samfunnet som helhet.”

Parti 4 ser på reguleringene av eksisterende taxinæring som begrenset av sin tid, hvor Uber er en aktør som ønsker fornyelse. Dette støttes av intervjuobjekt hos Parti 4 ifølge dette sitatet: ”Vårt utgangspunkt er jo det at verden endrer seg og det bør lovverket forholde seg til også. Konkurransetilsynet peker jo på at konkurransen ikke fungerer i drosjemarkedet i dag. Det er jo et faktum. Så finnes det argumenter for å regulere drosjemarkedet i form av løyver, eller antallsbegrensninger eller på en eller annen måte, men samtidig er det ingen tvil om at Uber har røsket opp i en næring som trenger utvikling.”

Parti 4 opplever at kompleksiteten er en viktig faktor som spiller inn under håndtering av problemstillingene knyttet til Uber. Det som samtidig kommer frem er hvordan partiet opplever den kreative destruksjonens baksider. Partiet opplever situasjonen som krevende, men støtter likevel endringen ifølge sitatet: ”Alle politiske prosesser tar tid, men når man går gjennom det sakskomplekset, med både hvordan vi skal regulere enkeltpersonforetak, deregulere drosjenæringen, sørge for at det man faktisk har et tilbud i distriktene, og heine om det tilbudet, og kanskje se på hvilke skatteregler er det som skal gjelde, skal vi da ta vekk 6000 kroners-regelen, og gjøre det vanskelig for 14-åringene å drive barnevakt? Ikke sant. Når du ser på hvor mye ting dette egentlig berører, så skjønner man hvorfor det tar tid også.”

Intervjuobjektet fra Parti 4 forteller om ønsket endring av taxinæringen, men poengterer at tjenesten ikke trenger å hete Uber: ”Så selv om jeg er tilhenger av selskapet Uber som sådan, jeg er tilhenger av konseptet og konkurransen av innovasjonen, så om det Lyft eller Uber eller

om Oslo Taxi hadde tatt i bruk nøyaktig samme system, samme for meg, jeg vil bare ha endringen.”

Selv på bakgrunn av et ønske om endring forteller følgende sitat om villigheten intervjuobjektet fra Parti 4 faktisk har for å gå inn og endre: ” [...] men jeg har heller ikke selv ønsket å gjøre noe for å få raskere fortgang i det, nettopp fordi det er mange ting du ødelegger.” Støttende til dette sitatet er risikoen en har ved ikke å kjenne fremtiden for nye innovasjoner, ifølge intervjuobjektet: ”[...] poenget her at vi har fått ny teknologi, vi vet ikke hva det kommer til å gi oss, men vi må sørge for at vi ikke ødelegger det. Det å snakke for det ufødte barn, ikke sant, det ufødte liv i den type sammenhenger, det er ekstremt vanskelig, for de har ingen, det er ikke noe der, det er vanskelig for andre å se hva er det da, hvorfor skal vi ta hensyn til det? Disse er jo der allerede, taxinæringen er der allerede, så vi skal ta hensyn til noe vi ikke vet hva er. Det skjønner jeg jo, det er lettere å beholde arbeidsplasser du har, enn å prøve å legge til rette for noe ikke vet kommer. Så det er den største politiske utfordringen vår.”

#### **7.4.5 Oppsummert**

Parti 4 er i utgangspunktet positive til nye forretningsmodeller, så fremt det reguleres på en fornuftig måte, også i forhold til taxinæringen og utfordrer Uber som bryter med dagens reguleringer.

#### **7.5 Hvor er vi i dag?**

Basert på sekundærkilder har vi avdekket en mismatch mellom Ubers virksomhet og myndighetenes reguleringer. Vi befinner oss i dag i et vendepunkt i IKT-paradigmet. Dette belyses blant annet gjennom IT-boblens kollaps i 2001. Som poengtert av Perez er ikke vendepunktet en fase, men en prosess av reguleringsendringer som kan ta alt fra måneder til år (2002, 52). I dette vendepunktet finner vi kjennetegn fra både «frenzy»-fasen og synergifasen når vi setter Uber i rammeverket. Ubers lansering i markedet i 2009 kommer i den tid hvor paradigmet er i ferd med å bli ferdig installert. Ved slutten av denne fasen er digitalisering en industristandard for de fleste bedrifter, men de store reguleringene av finansmarkedet har per i dag ikke oppstått. Dette er også en tid hvor mangler ved tidligere reguleringer, praksiser og trender blir observert.

## 8.0 Analyse av innhentet data

Oppgavens drøfting vil basere seg på oppsummerte funn fra våre intervjuer. Dette er en gjennomgang hvor intervjuene betraktet som sammensatt av enkelte bestanddeler, deles opp i relevante funn og vil utgjøre analysen av intervjuene. Slik vil dataene brukes som et grunnlag for tolkningen uten å miste noe viktig informasjon underveis (Johannessen, Christoffersen og Tufte 2011, 187). Analysen tar ikke for seg bestemte variabler, men ser på en sammensatt prosess som er ulik fra partienes syn og ståsted. Dette kalles for klipp og lim, hvor fokuset er at forskeren klipper ut utsagn som knytter seg til et bestemt fenomen og limer det sammen med utsagn fra samme fenomenet fra andre personer, eller fra samme person bare fra andre steder i intervjuet. Dette er også en av de mest brukte metodene innenfor dataanalyse av kvalitativ data, og er en oversiktlig måte å systematisere dataene på ifølge Askheim og Grennes (2008, 149).

Forankret i Perez sin teori (2002) vil tolkningen være med å danne et nåtidsbilde hvor hensikten er å avdekke hvordan finanskomiteen håndterer mismatchen mellom dagens reguleringer. Problemstillingen som foreligger for denne undersøkelsen: *Hvordan agerer finanskomiteen for å løse eller opprettholde mismatchen til delingsøkonomi-tjenesten Uber?*

## 8.1 Delingsøkonomien i Norge

Oppsummeringen av dataene gir oss et bilde av at partiene deler en felles enighet for delingsøkonomien, men definerer det ulikt. Parti 1 mener det bør hete «formidlingsøkonomi» og ser det skaper problemer på arbeidsmarkedet. Parti 2 mener begrepet «delingsøkonomi» ikke bør brukes i kommersialisering av selskaper eller brukes som argument for å endre strukturer i det etablerte Norge. Parti 3 er svært positive til utviklingen av delingsøkonomien, men utfordringen er å inkludere de nye næringene i dagens regelverk. Spesielt siktes det til de bedriftene som definerer seg inn i delingsøkonomien, og det pekes blant annet på Uber. Parti 4 mener det ikke finnes «delingsøkonomi», men at de er tjenester som er pakket inn i fancy ord. Likevel er de positive til forretningsmodeller som fører til at ressurser blir brukt smartere. Parti 4 mener at opprettelsen av et eget regelverk for delingsøkonomien ikke er riktig vei å gå, men det må vurderes under hver enkelt næring.

Våre funn tyder på at definisjonsproblematikk av delingsøkonomien foreligger. Dette kan vanskeliggjøre arbeidet med å definere rammer og regler for delingsøkonomien, som igjen vil

være med på å løse en mismatch. Dermed kan det tenkes at en mismatch opprettholdes, på bakgrunn av ulike oppfatninger om hva delingsøkonomien innebærer. På den annen side finnes der en felles enighet om at delingsøkonomiens prinsipper oppleves som positivt for samfunnet. Vi betrakter ikke dette nødvendigvis som endringsvillighet, men likevel som et steg i den retning.

Deling av materielle gjenstander inngår ikke i en mismatch mellom dagens reguleringer og næringsliv. Eksempler på selskaper som legger til rette for slik deling er blant annet Bilkollektivet, Nabobil og Leieting.no. De tilbyr en digital plattform hvor mennesker kan eksempelvis leie ut bilen til en annen privatperson for en gitt pengesum i et gitt antall timer eller dager. Det er såfremt de holder seg innenfor dagens regelverk. Privatpersonene som benytter tjenestene faller under skattepunktet «hobby», og ikke under næringsvirksomhet. Det er først når delingsøkonomien blir fokusert som næringsvirksomhet at vi ser at partiene har ulikt syn på hvordan dette eventuelt må reguleres. Det partiene midlertidig er enige om er at velferdssamfunnet i Norge skal bestå. Likevel kan det syntes å være en barriere at partiene har ulik tilnærming til innovasjoners inntog i etablerte næringer. At det ikke finnes en felles enighet om hvordan nye innovasjoner skal kunne tre frem og utfordre det som er etablert, kan dermed være med på å opprettholde mismatchen.

## **8.2 Delingsøkonomitjenesten Uber**

Internett er IKT-paradigmets innovasjon som muliggjør for tjenester som Uber innenfor den digitale delingsøkonomien, som i de senere årene har oppstått. Uber er en tjeneste som har møtt både politisk motstand og støtte, som baserer seg på partienes kunnskap om Uber og delingsøkonomien. Partiene stiller spørsmålsteget ved definisjonen av selskapet Uber, som definerer seg selv som et teknologiselskap. Dette på bakgrunn av at de utfører en teknologisk tjeneste som et bindeledd, men partiene er enige om at det ikke er helt i tråd med tjenesten de leverer som er persontransport. At samtlige partier oppfatter Uber som en formidler av tjenesten persontransport kan være et viktig ledd i det å definere Uber innenfor delingsøkonomien. På den annen side er dette et klart tegn på at en mismatch foreligger da Uber selv definerer seg som et digital plattform. Det er uklart om en slik definisjonsavklaring vil komme før en eventuelt tar tak i de mange problemstillinger partiene knytter til Ubers virksomhet. Dette er problemstillinger som ser til å omfatte blant annet skattespørsmål,

arbeidstaker-rettighetene og løyveordning. Disse blir presisert som de viktigste områdene Uber utfordrer med sin virksomhet.

På bakgrunn av utsagn knyttet til EU sin rolle i å avgjøre Ubers fremtid i Norge, har vi sett det som hensiktsmessig å trekke inn i vår analyse en uttalelse fra EU-domstolens generaladvokat datert 11. mai 2017. Da dette er med på å avgjøre om en endring blir «tvunget» frem. Den sier at Uber er en transporttjeneste (Bjørnhei, Randi 2017). Det sies at dette kan få store konsekvenser for hvordan teknologiske plattformer som Uber reguleres og defineres av EU. Generaladvokatens uttalelse blir ofte lagt til grunn for endelig avgjørelse, og denne vil komme i løpet av 2017. Likevel er det ikke gitt at dette blir den endelige vurderingen. Det kan føre til at Uber må følge taxinæringens reguleringer i Norge, og kan dermed ikke følge de digitale tjenestenes hensikt om fri utveksling av tjenesteytelser. På den andre siden er ESA positive til Uber sin forretningsvirksomhet, og mener de er innenfor å levere en digital tjeneste, og kan dermed unngå krav om lisenser (Stortinget, 2016). Enkelte partier støtter ESA sin vurdering, men spesielt Parti 2 stiller seg svært kritisk til dette, og poengterer viktigheten av antallsbegrensinger i taxinæringen og et regulert marked.

Spørsmålet er hvordan finanskomiteen, som nå behandler saken, ser på dagens reguleringer opp mot eksisterende næring og velferdssamfunnet Norge. Perez fremlegger at hun ikke har en fasit på hvordan reguleringer bør håndteres i henhold til nye innovasjoner, men sier at utfallet kan gå i flere retninger (2002). Det vil kort forklart si at næringslivet kan vinne frem med nye reguleringer som er bedre tilpasset innovasjonene, men resultatet av Uber og myndighetenes regulering av eksisterende næring kan også få motsatt utfall. Nåtidspildet preges av partienes usikkerhet og avventing fra EU sin vurdering.

### **8.3 Reguleringer**

Mismatchen forteller oss at vi nå befinner oss i vendepunktet i IKT-paradigmet, hvor det norske samfunnets interesser, regulert av de politiske partiene, må regulere eller opprettholde for å skape synergi mellom innovasjonens potensial og dens fulle utnyttelse. Vendepunktet kan ifølge Perez (2002, 52) vare i opptil flere år. I debatten om Uber er de største politiske diskusjonene løyveordning (persontransportloven) i forhold til eksisterende taxinæring, betaling av skatter og avgifter, arbeiderstaker-arbeidsgiverforholdet og anstendig inntekt å leve av for arbeidstakere i organisasjonen. Parti 2 er helt tydelige på at taxinæringen bør

bestå, og at løyveordningen skal opprettholdes etter dagens regelverk. Det presiserer partiet ved at de er redde for hva som kan skje i distriktene om innovasjoner som Uber blir lovlige. Partiene deler et syn på at Uber byr på komplekse utfordringer for eksisterende taxinæring i Norge, men kan likevel ikke skape regler og lover for enkeltelskaper som Uber. Basert på at Uber innenfor transportsektoren utfordrer en «gammeldags» og tungt regulert taxinæring, har partiene sett at de må vurdere hele den etablerte næringen på nytt. Her påpeker samtlige partier at eksisterende næring og eksterne interessenter som Norges Taxiforbund, har innflytelse på eventuelle endringer og reguleringer som gjøres på Stortinget om taxinæringen.

Gjennom partienes perspektiv oppfattes problemområdene ulikt når det gjelder reguleringer. Med en uenighet av denne type karakter vil et samarbeid hindre en eventuell løsning på en mismatch. Parti 1 og 2 ser på å opprettholde mismatchen mellom dagens reguleringer og Uber, da Parti 1 mener Uber er en for liten aktør for å endre taxinæringen. Deres viktigste argument er også at de som jobber med transport av mennesker har en anstendig inntekt. Parti 1 er likevel positive til en endring av persontransport når mennesker ikke jobber som sjåfører, og ønsker en endring først når selvkjørende biler blir et faktum. Parti 2 på sin side ønsker å opprettholde løyveplikt og driveplikten, da dette dekker et viktig samfunnsoppdrag i landet. Parti 3 og 4 ønsker diskusjon om løsninger i taxinæringen, hvordan de kan innrette for fremtiden og ta vare på nyvinningene som treffer i markedet. Parti 4 poengterer at taxinæringen er overregulert, men at Uber per i dag bryter med forutsetningene for å drive persontransport: løyve og driveplikt.

#### **8.4 Endringsvillighet**

Partiene har ulik vektning av finanskomiteens viktighet og gjennomføringskraft hva gjelder håndtering av delingsøkonomien. Av Parti 1 blir komiteen fremstilt som en komité med reell makt og har som formål å diskutere hva som er best mulig i et samfunnsøkonomisk perspektiv. Det samme synet deles av Parti 2 som mener at finanskomiteen er en av de viktigste komiteene på Stortinget, men vektlegger at dette gjelder ved saker som statsbudsjett og ikke vurdering av taxinæringen. Parti 3 mener finanskomiteen har makt til å sette ting på dagsorden, og er en pådriver for regjeringen. Parti 4 skiller seg ut i denne sammenheng og mener at finanskomiteen har et felles mål, men at det må «justeres» for å komme til enighet. Vi betrakter at samtlige partier har en generell enighet om at komiteen er viktig på Stortinget, men av ulik karakter. Dette kan være med å skape ulikt engasjement for å endre reguleringer.



Partienes verdier og ideologi er ulik, kunnskap om delingsøkonomien og tjenesten Uber er ulik, og vi antar at partienes standpunkt om mismatchen med Uber er basert på deres verdier og ideologier, ikke hva som nødvendigvis er den beste løsningen for samfunnet og den økonomiske veksten i Norge.

I og med at finanskomiteen, overordnet Stortinget, må følge EØS-avtalen og føringer fra ESTA, EU sitt overvåkningsorgan, på taxinæringen, kan det være med på å bestemme opprettholdelse eller løse mismatchen til vårt case, Uber.

Vi kan antyde at partiene har ulike mål med Uber som tjeneste, og graden av endringsvillighet sees i sammenheng med kunnskap, interesse og partienes syn. Parti 1 ser ikke for seg at Uber endrer innrammingen av taxinæringen slik tjenesten er nå, men når selvkjørende biler blir et faktum, ønsker de ikke være mot produktivitetsøkning. Vi kan da antyde at Parti 1 er for endring, men innovasjonen må være radikal nok til å endre spillereglene. Parti 2 er bestemte i sin holdning til endring, og påpeker at Uber ikke er i tråd med regelverket. De ser heller ingen fordeler ved delingsøkonomitjenesten, og ønsker på bakgrunn av dette ikke tjenesten velkommen i en særdeles regulert taxinæring. Parti 2 mener at enkelte politikere som er for lignende tjenester som Uber, baserer sine vurderinger på delingsøkonomirapporten.

Spørsmålet er hvordan det eventuelt skal tilrettelegges for nye næringer i tiden fremover, og Parti 3 ønsker nå en utredning på taxinæringen. Selv om en antyder til ønske om endring, er villigheten til å faktisk endre lav, da en nødvendigvis ikke kjenner til risikoen nye innovasjoner tilfører, skal vi tro Parti 4.

## **9.0 Konklusjon**

På grunnlag av empiri (våre funn) har vi avdekket en kompleksitet rundt mismatchen mellom Uber og de eksisterende reguleringene. Dette er i all hovedsak en kompleksitet over problemområdene som er knyttet til Ubers virksomhet. Her inngår oppfatning av dens virksomhetsområde, samt partienes syn på de eksisterende reguleringer som ser ut til å råde over hvilket ønsket partiene har for å løse eller opprettholde en mismatch.

Slik det fremgår av Perez sin teori om teknoøkonomiske paradigmeskift befinner vi oss i dag i et vendepunkt i IKT-paradigmet. Det belyses gjennom IT-boblens kollaps i 2001. Som

poengtert av Perez er ikke dette en fase, men en prosess av reguleringsendringer som kan ta alt fra måneder til år. Vi har avdekket at teorien stemmer overens med våre funn, og at vi per i dag er i en overgangsfase fra «frenzy»- til synergifasen. Vi ser at dette blant annet stemmer overens med IT-boblens kollaps i 2001 og partienes syn på de eksisterende reguleringer og dens mangler.

Som nevnt behandler finanskomiteen saker innenfor deres gitte arbeidsområde som er finansrelaterte oppgaver, og Stortinget fatter ofte vedtak basert på forslagene fra komiteene. Det vil si at finanskomiteens arbeid er viktig for eventuelle endringer i lovverket. På bakgrunn av empirien er vi av den generelle oppfatning at partiene deler samme syn på finanskomiteens viktige rolle, men at de er av ulik oppfatning hva det gjelder vurdering av taxinæringen. Her har en bredere utredelse av taxinæringen vært ønskelig.

Hensikten med vår undersøkelse har vært å besvare vår problemstilling: *hvordan agerer finanskomiteen for å løse eller opprettholde mismatchen til delingsøkonomitjenesten Uber?*

Gjennom vår analyse antyder vi at finanskomiteen er usikker på om Uber har en fremtid i Norge på kort sikt, da sterke bånd til det eksisterende taxinæringen er vanskelig å bryte. Vi vil og gjøre det klart at partiene deler den oppfatning at de er positive til prinsippene rundt delingsøkonomi og Uber, hvor man har en mer effektiv utnyttelse av ressursen.

Finanskomiteens ulike partier er ikke enig hva gjelder Ubers fremtid i Norge og hvordan den nye aktøren skal reguleres. Vi har gjennom funnene fått bekreftet at problemstillingene rundt nye næringer og forretningsmodeller, herunder Uber, er komplekse og inneholder ulike faktorer. Disse faktorene vektet ulikt hos de politiske partiene, som igjen gjør en beslutning vanskelig å fatte. Finanskomiteen agerer nå derfor ved at det er bestilt en utredning av den eksisterende taxinæringen, for å se hva denne faktisk leverer. Den vil gi et grunnlag for videre analyse, samt eventuelle EØS-regler som kan påvirke eksisterende mismatch mellom Uber og myndighetenes reguleringer i løpet av 2017. De skal blant annet finne ut hvilken sektor tjenesten Uber inngår i, og det står mellom tradisjonelt transportfirma og digital plattform.

Når det gjelder finanskomiteens partier, antar vi basert på våre funn, at partiene har ulikt fokus når det gjelder innovasjon, i denne sammenheng når en ny aktør skal inn i en sterkt regulert bransje og et samfunnsoppdrag blir satt på prøve.

Basert på Perez sin teori (2002) vil det ikke forekomme en match mellom den tekoøkonomiske sfæren og den sosial-institusjonelle sfæren på dette tidspunktet når det gjelder vårt case om Uber. Kompleksiteten knyttet til delingsøkonomien som understrekes i denne oppgaven, er med på å vanskeliggjøre en løsning, og viser seg spesielt gjennom endringsviljen respondentene i finanskomiteen utviser. Kompleksiteten og de manglende avklaringene hva gjelder dette paradigmet, er en sterk bidragsyter til dette, som kan tenkes å være den største faktoren i at mismatchen opprettholdes på nåværende tidspunkt. Sagt på en annen måte, er det sannsynlig at endringsvilje eksisterer, men at kompleksiteten i paradigmet overskygger muligheten aktørene ser for å finne en løsning i dag.

Det kan dermed se ut til at finanskomiteen, på bakgrunn av den rådende kompleksiteten, agerer med manglende endringsvilje som igjen er med på å opprettholde mismatchen.

## **10.0 Epilog**

Ved et hvert veiskille står en ovenfor valg som vil forårsake konsekvenser, både positive og negative. Hvilken vei en velger avhenger av ens eget perspektiv og ståsted. Perez tilbyr et rammeverk for å hjelpe å se forut. Rammeverk forteller om en sekvens av begivenheter som oppstår cirka hvert halve århundre, og tilbyr økt velstand for de som tilpasser seg hva hun kaller en teknologisk revolusjon. En velger derfor å se gjentakelser i historien som et utgangspunkt for hvilken vei man tar når man står overfor et veiskille. for å velge i et veiskille.

Vårt valg ved å benytte dette rammeverket som en kontekst for når en innovasjon blir introdusert på markedet, ga den oss mulighet for å dykke dypere i vårt tema som var å avdekke «barrierer for innovasjon». Ubers ankomst, ført frem av det tekoøkonomiske paradigmeskiftet skaper en mismatch mellom den tekoøkonomiske og sosial-institusjonelle sfæren. Vi opplever av empirien at politikernes dilemma om å endre reguleringen for innovasjoners inntog er dekket av kompleksitet. Svar på problemstillinger som vi trodde var åpenbare møtte nye problemstillinger underveis.

Nåtidsbildet vi ønsket å tegne av Ubers introduksjon i det norske markedet forteller om et samfunn i endring og de sosiale institusjoners motstand mot dette. Samtidig som vi avdekket mismatch mellom den tekoøkonomiske og sosial-institusjonelle sfæren beskrevet av Perez (2002), fikk vi også sett de mange sidene av motstand den sosial-institusjonelle sfæren

inneholder. Uten å trekke vår tolkning for langt tror vi frykten for den kreative destruksjonens natur er felles for disse. I vår undersøkelse har hovedvekten blitt lagt på myndighetene og reguleringene som er satt av dem. Vi mener på den ene siden at undersøkelsen kan være med på å øke myndighetenes perspektiv på delingsøkonomien. På den andre siden mener vi at Uber kan bruke undersøkelsen som en referanse på hvilke problemstillinger som er med å skape barrierer for innovasjon.

Våre funn av nåtidsbildet er per i dag unik for sin kontekst. Vi mener at en større kartlegging av unike hendelser av samme natur kan være med på se om IKT-paradigmet går over i en synergifase, og eventuelt om og når paradigmet går over i en gullalder. Hvorvidt myndighetene tilpasser reguleringene knyttet til Uber gjenstår på dette tidspunkt å se. Det som er midlertidig er sikkert, er at vi står foran en uhyre interessant tid, som i lys av denne undersøkelsen blir ekstra interessant å følge med på.

## 11.0 Litteraturliste

Aftenposten. 2017. ”ESA mener norske drosjeløyver bryter med EØS-avtalen”. Lesedato 11. mai 2017: <http://www.aftenposten.no/okonomi/ESA-mener-norske-drosjeloyver-bryter-med-EOS-avtalen-615749b.html>

Andersen, Esben Sloth. 2004. *Joseph A. Schumpeter. Teorien om økonomisk evolution*. Danmark: Jurist og Økonomforbundets Forlag.

Askheim, Ole Gaut og Tor Grenness. 2008. *Kvalitative metoder for markedsføring og organisasjonsfag*. Oslo: Universitetsforlaget.

Tverberg, Arnulf. 2014. ”Grunnloven og maktfordelingen”. Lovdata. Lesedato 18. april 2017: [https://lovdata.no/artikkel/grunnloven\\_og\\_maktfordelingen/1464](https://lovdata.no/artikkel/grunnloven_og_maktfordelingen/1464)

Berg, Ole T. og Aksel Braanen Sterri. 2016. ”Norges politiske system”. 15. januar. Lesedato 18. april 2017: [https://snl.no/Norges\\_politiske\\_system](https://snl.no/Norges_politiske_system)

Bjørhei, Randi. 2017. Lovdata. ”Uber er en transporttjeneste”. 11. mai. Lesedato 11. mai 2017: [https://lovdata.no/artikkel/uber\\_er\\_en\\_transporttjeneste/1917](https://lovdata.no/artikkel/uber_er_en_transporttjeneste/1917)

Cheng, Mingming. 2016. ”Sharing economy: A review and agenda for future research”. *International Journal of Hospitality Management* 57: 60-70.

Creswell, John W. 2013. *Qualitative inquiry & research design- Choosing Among Five Approaches*. 3. utg. SAGE publikasjoner Inc.

Dalen, Monica. 2011. *Intervju som forskningsmetode- en kvalitativ tilnærming*. 2. utg. Oslo: Universitetsforlaget.

Freeman, Chris og Francisco Louçã. 2001. *As Time Goes By. From the Industrial Revolutions to the Information Revolution*. Oxford University Press.

Haugan, Bjørn. 2015. VG. ”Taxiforbundet til frontalangrep på Uber”. 3. desember. Lesedato 16. april 2017: <http://www.vg.no/nyheter/innenriks/delingsoekonomi/taxiforbundet-til-frontalangrep-paa-uber/a/23862408/>

Jacobsen, Dag Ingvar. 2015. *Hvordan gjennomføre undersøkelser?- innføring i samfunnsvitenskapelig metode*. 3. utg. Oslo: Cappelen Damm AS.

Johannessen, Asbjørn, Line Christoffersen og Per Arne Tuft. 2011. *Forskningsmetode for økonomisk-administrative fag*. 3 utg. Oslo: Abstrakt forlag AS.

Johannessen, Asbjørn, Line Christoffersen og Per Arne Tuft. 2016. *Introduksjon til samfunnsvitenskapelig metode*. 5. utg. Oslo: Abstrakt forlag AS.

Nicolajsen, Stian. 2017. ”Stenger døra for Uber”. Klassekampen. 9. februar. Lesedato 18. april 2017: <http://www.klassekampen.no/article/20170209/ARTICLE/170209886>

NOU Norges offentlige utredninger. 2017. *Delingsøkonomien – muligheter og utfordringer*. 2017:4. Oslo: Departementenes sikkerhets- og serviceorganisasjon Informasjonsforvaltning. Lesedato mars/april 2017: <https://www.regjeringen.no/contentassets/1b21cafea73c4b45b63850bd83ba4fb4/no/pdfs/nou201720170004000dddpdfs.pdf>

Perez, Carlota. 2002. *Technological Revolutions and Financial Capital. The Dynamics of Bubbles and Golden Ages*. Cheltenham, UK, Northampton, MA, USA: Edward Elgar

Perez, Carlota. 2004. Technological revolutions, paradigm shifts and socio-institutional change. Reinert, Erik S. *Globalization, Economic Development and Inequality An Alternative Perspective*. Cheltenham, UK, Northampton, MA, USA: Edward Elgar.

Pettersen, Lene, Ingrid Kjørstad og Thea Grav Rosenberg. 2017. *Delingsøkonomi - et kvalitativt øyeblikksbilde fra Norge*. Forbruksforskningsinstituttet SIFO – Høgskolen i Oslo og Akershus.

Skattedirektoratet. 2017. *Delingsøkonomi – rapport fra Skattedirektoratet*. Lesedato mars 2017: <http://www.skatteetaten.no/globalassets/skattedirektoratets-rapporter/delingsokonomirapport-fra-skatteetaten.pdf>

Stortinget. 2016. "EU/EØS-nytt: ESA støtter Uber i sak for EU-domstolen". 1. desember. Lesedato 11. mai 2017: <https://www.stortinget.no/no/Hva-skjer-pa-Stortinget/EU-EOS-informasjon/EU-EOS-nytt/2016/eueos-nytt--1.-desember-2016/#uber>

Tjora, Aksel. 2012. *Kvalitative forskningsmetoder i praksis*. 2. utg. Oslo: Gyldendal akademisk.

## **Vedlegg 1: Informasjonsskriv om deltakelse i undersøkelse til potensielle intervjuobjekter**

### **”Myndighetenes reguleringsystem og den nye næringen”**

#### **Bakgrunn og formål**

Fenomenet delingsøkonomi har de siste årene skapt debatt i det norske samfunnet. Forbrukerne ønsker de nye tjenestene velkomne, mens eksisterende reguleringer gir delingsøkonomien motstand. På NHO sin årskonferanse for 2017 poengterte statsministeren Erna Solberg likevel viktigheten av innovasjon, og hvordan det norske næringslivet bør fokusere fremover: Grønt, smart og nyskapende. Det Solberg henviser til vil gi oss et skifte på det økonomiske, sosiale og institusjonelle plan.

Basert på den nye næringens inntog ønsker vi å besvare:

*Hvordan agerer myndighetene for å løse eller opprettholde mismatchen til den nye næringen?*

Dette er en bachelorstudie ved Høyskolen Kristiania, og en avsluttende oppgave ved utdannelsen Kreativitet, innovasjon og forretningsutvikling som leveres våren 2017. Du er forespurt til å delta i undersøkelsen da du har en rolle som kan gi verdifull informasjon til vår bacheloroppgave.

#### **Hva innebærer deltakelse i studien?**

Deltakelse innebærer å stille til et intervju med en varighet på cirka én time i løpet av april 2017, hvor spørsmålene vil omhandle er delingsøkonomi og dens fremtid i det norske samfunnet. Intervjuet blir tatt opp med lyd for å sikre informasjon.

#### **Hva skjer med informasjonen om deg?**

Oppgaven vil bli behandlet anonymt, og alle personopplysninger vil derfor bli konfidensielle. Prosjektet skal etter planen avsluttes 19. mai 2017.

#### **Frivillig deltakelse**

Det er frivillig å delta i undersøkelsen, og du kan når som helst trekke ditt samtykke uten å oppgi noen grunn. Dersom du trekker deg, vil alle opplysninger om deg bli anonymisert.



Dersom du ønsker å delta eller har spørsmål til undersøkelsen, ta kontakt med ..... på telefon ..... eller via e-post .....

## Vedlegg 2: Intervjuguide semistrukturert intervju

### Intervjuguide

Tema: Hvordan finanskomiteen agerer for å løse eller opprettholde mismatchen til delingsøkonomien, case: Uber

<p style="text-align: center;"><b>Fase 1</b> <b>Rammesetting</b></p> <p style="text-align: center;">Varighet: 5 minutter</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Uformell prat: Bli kjent (5 minutter)</li> </ol> <p>Forskeren skal introdusere seg selv. Informasjon om intervju: tema for samtale, hensikt, informer om opptak og be om samtykke, la respondenten stille spørsmål om uklarheter og at intervjuet er anonymt. (2 minutter)</p> <p>Faktaspørsmål for å kunne etablere en relasjon:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Hvem er du?</li> <li>– Hva jobber du med?</li> <li>– Hvilke posisjon har du?</li> </ul> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Tema: Vi skal gjennomføre en samtale med deg om delingsøkonomiens fremvekst i Norge.</li> <li>3. Start opptak/begynn dybdeintervju</li> </ol>
<p style="text-align: center;"><b>Fase 2</b> <b>Delingsøkonomi i Norge</b></p> <p><b>Hensikt: Finne ut respondentens kunnskap om delingsøkonomien – Hva er deres oppfatning delingsøkonomiens muligheter og utfordringer? Det totale</b></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>Åpne spørsmål knyttet delingsøkonomien og parti, person og representant fra ....</b></li> <li>2. <b>Hva er ditt subjektive syn?</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Er dette i tråd med mandat til Finanskomiteen, hva er det viktigst parti, subjektivt syn, finanskomiteen?</li> </ul> <p style="text-align: center;">Sekundærkilde -</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>partiprogram</li> <li>– Hvilke fordeler kjenner partiet til ved delingsøkonomien?</li> <li>– Hvilke ulemper har</li> </ul> </li> </ol>

<p style="text-align: center;"><b>bildet.</b></p> <p style="text-align: center;">Varighet: 10 minutter</p>	<p>delingsøkonomien, slik partiet ser det?</p> <p><b>3. Innlede til kunnskapsforståelse</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Hvilke mål har Finanskomiteen for delingsøkonomien i Norge?</li> <li>– Hvilke kriterier følger Finanskomiteen når det gjelder regulering av delingsøkonomien i Norge?</li> <li>– På hvilke måte påvirker delingsøkonomien Norges næringsliv og samfunn?</li> </ul>
<p style="text-align: center;"><b>Fase 3</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Uber som delingsøkonomi-tjeneste</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Hensikt: Få frem kunnskap om Uber</b></p> <p style="text-align: center;">Varighet: 10 minutter</p>	<p><b>1. Nøkkelspørsmål knyttet opp mot problemstilling:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Hvem er selskapet Uber, sett fra deres ståsted?</li> <li>– Hvilke forretningsområde er Uber innenfor?</li> <li>– Hvilke fordeler gir Uber det norske samfunnet?</li> <li>– Hvilke ulemper skaper Uber i Norge?</li> </ul> <p><b>2. Oppfølgingspørsmål ift. relevans</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Hvorfor er Uber Pop ulovlig?</li> </ul>

<p style="text-align: center;"><b>Fase 4</b> <b>Reguleringer</b></p> <p><b>Hensikt: kartlegge reguleringer og finne aktører som påvirker Uber - og hvordan det håndteres fra respondentenes side</b></p> <p style="text-align: center;">Varighet: 15 minutter</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hvilke reguleringer er der per i dag?</li> <li>- Hvilke makt har Finanskomiteen til å ta beslutninger?</li> <li>- Hvilke kriterier brukes for å endre dagens reguleringer?</li> <li>- Hvilke aktører går i mot Uber?</li> <li>- Hvem er for Uber? Andre aktører?</li> <li>- Hvordan påvirker økt digitaliseringen reguleringsendring?</li> <li>- Hvordan håndteres ekstern påvirkning?</li> <li>- Hvilke faktorer er viktige? Hva vektlegges ved påvirkning?</li> <li>- Hva er bakgrunnen for dagens reguleringer?</li> </ul>
<p style="text-align: center;"><b>Fase 5</b> <b>Endringsvillighet i forhold til mismatch</b></p> <p style="text-align: center;">Varighet: 15 minutter</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hva har skjedd?</li> <li>- Hva skjer nå?</li> <li>- Hva tror du vil skje med Uber i Norge? Eventuelt hvorfor?</li> <li>- Er det noe jeg burde spurt deg om?</li> </ul>

**Fase 6**  
**Oppsummering**

Varighet: 5 minutter

1. Oppsummere intervju med intervjuobjekt
2. Er det noe du vil legge til? / Har jeg forstått det du mener?