

# Uberdrevet?

*En kvalitativ studie av arbeid for  
plattformen Uber i Oslo*

Erlend Sveen Finstad



Masteroppgave ved Institutt for sosiologi og samfunnsgeografi

Det samfunnsvitenskapelige fakultet

UNIVERSITETET I OSLO

20.11.2017





# Uberdrevet?

En kvalitativ studie av arbeid for  
plattformen Uber i Oslo

Erlend Sveen Finstad

Masteroppgave ved Institutt for sosiologi og samfunnsgeografi  
Det samfunnsvitenskapelige fakultet, Universitetet i Oslo

20.11.2017

© Erlend Sveen Finstad

2017

Uerdrevet?: En kvalitativ studie av arbeid for plattformen Uber i Oslo

Erlend Sveen Finstad

<http://www.duo.uio.no/>

Trykk: Reprosentralen, Universitetet i Oslo

# Sammendrag

UberPop har vært en omdiskutert del av «delingsøkonomien» i perioden tjenesten har eksistert i Norge. Denne masteroppgaven fokuserer på «partnersjåførene»; arbeidere som har tilbudt kjøreturer gjennom plattformen. Jeg ser på hvordan disse sjåførene har organisert og opplevd arbeidet, hvordan den eksisterende reguleringen var medvirkende til følelser av usikkerhet og risiko, og hvordan arbeiderne har navigert dette landskapet.

# Forord

Denne oppgaven ville ikke vært mulig uten en del mennesker. Takk så mye til informantene som valgte å møte meg og åpne opp om arbeidet.

Stor takk til Aron Sandell, min veileder, for tiden, for kaffekoppene, for nyttige og hyggelige samtaler. Takk også til biveileder David Jordhus-Lier for god og nyttig støtte.

Oppgaven ble etter hvert et samarbeidsprosjekt med Arbeid- og sosialdepartementet. Takk til Reinert Andreas Leirvik ved ASD for nyttige innspill.

Til klassekamerater og ansatte ved instituttet for alle samtaler og lærdommer opp igjennom årene, til Vemund for hjelp til forsidebildet og korrekturlesing, til Gjermund for eminent bildedesign, og til min mor for moralsk støtte gjennom arbeidsprosessen og gjennom livet, tusen takk skal dere ha.

Sist men ikke minst, takk til kosmos for at jeg er så heldig som har deg, Tone, for all hjelp underveis og for at du er kjæresten min.

Oppgaven utgjør 30 studiepoeng. Håper du liker den.

Erlend Sveen Finstad,  
Oslo, november 2017

# Innholdsfortegnelse

TERMINOLOGI OG LISTE OVER FIGURER.....	IX
<b>1 INNLEDNING .....</b>	<b>1</b>
1.1 FORSKNINGSSPØRSMÅL.....	4
1.2 STRUKTUR PÅ OPPGAVEN.....	6
<b>2 BAKGRUNN .....</b>	<b>7</b>
2.1 REGULERING AV UBER I NORGE .....	8
2.2 UBER-MODELLEN.....	9
2.2.1 KIENNETEGN VED ARBEIDET .....	10
<b>3 TEORETISKE BETRAKTNINGER.....</b>	<b>13</b>
3.1 ROMLIGE PERSPEKTIVER .....	13
3.1.1 STED.....	14
3.1.2 SKALA.....	14
3.1.3 AKTØRSKAP .....	15
3.2 STRUKTURELLE ENDRINGER .....	16
3.2.1 FORDISME TIL POST-FORDISME .....	17
3.2.2 PLATTFORMKAPITALISME.....	18
3.2.3 DELINGSØKONOMI .....	20
3.3 FLEKSIBILISERING .....	22
3.3.1 KONSEKVENSER AV FLEKSIBILISERING.....	24
3.3.2 KONSEKVENSER AV PLATTFORMARBEID.....	26
3.3.3 DELINGSØKONOMI I STUDIET AV PLATTFORMARBEID .....	27
<b>4 METODOLOGI.....</b>	<b>28</b>
4.1 KVALITATIV FORSKNING OG METODOLOGI .....	29
4.2 GJENNOMFØRING AV INTERVJUENE .....	31
4.2.1 REKRUTTERING AV INFORMANTER .....	32
4.3 OBSERVASJONER SOM PASSASJER OG PÅ NETT.....	35
4.4 ANALYSE AV DATA.....	36
4.5 ETISKE REFLEKSJONER .....	37
<b>5 ORGANISERING OG OPPLEVELSER AV ARBEIDET .....</b>	<b>38</b>
5.1 MOTIVASJONER.....	38
5.2 RELEVANTE ERFARINGER.....	39

5.3	ALGORITMISK STYRING .....	41
5.3.1	DYNAMISK PRIS .....	41
5.3.2	TILDELING AV OPPDRAG .....	42
5.3.3	RANGERINGSSYSTEMET .....	43
5.4	SJÅFØRENES AKTØRSKAP .....	43
5.5	OPPSUMMERING AV HOVEDFUNN .....	45
<b>6</b>	<b>REGULERINGENS PÅVIRKNING PÅ ARBEIDERNE .....</b>	<b>47</b>
6.1	STRATEGIER FOR DEMPING AV RISIKO .....	47
6.2	RELASJONEN TIL MYNDIGHETENE OG TAXINÆRINGEN .....	49
6.3	RELASJONEN TIL SELSKAPET .....	50
6.4	RELASJONEN TIL HVERANDRE .....	52
6.4.1	KOLLEKTIV ORGANISERING .....	53
6.5	HÅP FOR VEIEN VIDERE.....	54
6.5.1	BETRAKTNINGER OM DELINGSØKONOMI .....	55
6.6	OPPSUMMERING AV HOVEDFUNN .....	56
<b>7</b>	<b>KONKLUSJON .....</b>	<b>58</b>
	<b>LITTERATURLISTE .....</b>	<b>61</b>
	VEDLEGG 1: INFORMANTER OG INTERVJUER.....	67
	VEDLEGG 2: INTERVJUGUIDE.....	68
	VEDLEGG 3: SAMTYKKESKJEMA .....	70



# Terminologi

- Partnersjåfør** Begrep anvendt av Uber for å beskrive privatpersoner som tilbyr kjøreturer til gjennom plattformen. Partnersjåfør, tilbyder og arbeider anvendes om hverandre i denne oppgaven når den omtaler gruppen.
- UberPop** «Test-varianten» av «UberX», som er navnet ofte benyttet i «modne» markeder. For godkjenning som sjåfør i Norge var det krav om gyldig førerkort, plettfri vandel og en forsikret bil nyere enn ti år. Tilbydere benytter egen bil og får betalt på provisjon. UberPop og UberEl ble 30.oktober 2017 stanset i Norge på ubestemt tid.
- UberEl** Samme krav til bil og sjåfør som UberPop, foruten at kjøretøyet må være elektrisk. Sjåfører som kjørte for -Pop kunne også kjøre UberEl.
- UberBlack** Selskapets luksusbil-tjeneste. Stiller strengere krav når det gjelder bil og sjåfør, og som regel bedre betalt, enn UberPop. Bil må være sort, av en eksklusiv modell og sjåfør må ha turløyve.
- UberXXL** Minibusstjeneste som krever bil med plass til 16 passasjerer og turløyve.
- UberPool** Samkjøringstjeneste som supplerer andre tjenester. Tilbyder kan angi bestemmelsepunkt og finne reisende som skal samme vei. Prisavslag for kunder hvis turen deles med flere.

## Liste over figurer

Figur 1: Ubers kundeapplikasjon .....	3
Figur 2: Ubers partnerapplikasjon.....	10
Figur 3: Eksempel på surge i partnerapplikasjonen .....	41



# 1 Innledning

Arbeidslivet står tilsynelatende foran store endringer. De siste årene har en stadig tilbakevendende debatt vært rettet mot hvordan teknologi og nye trender vil påvirke samfunnet og måter vi jobber på. Konsepter som «delingsøkonomi» og «plattformøkonomi», «digitalisering», «robotisering», «den fjerde industrielle revolusjon» eller «tingenes internett» er utvalgte begreper som bærer stadige påminnelser om at morgendagen vil bli radikalt annerledes enn det vi kjenner fra før (Srnicek, 2017). For arbeidere dannes fristende bilder om teknologiske hjelpemidler som vil frigi oss fra karrierens monotoni, fremme entreprenørskap, «å være sin egen sjef», til å selge og tilby de varer og tjenester man vil, når man ønsker det (Scholz, 2017). Slike forestillinger forsterkes ifølge Morozov (2013b) av «*technological solutionism*», resonnementer om teknologi som en løsning på alle problemer, og forestillinger om at slike prosesser er autonome, selvkjørende. Samtidig muliggjøres de av konkrete teknologiske verktøy. Raskere dataprosessering, smartere telefoner, mer avanserte algoritmer og det som binder det hele sammen, internett, som ikke bare betraktes som et kommunikasjonsmiddel, men en ny måte å organisere samfunnet på (Castells, 2002). Mennesker knyttes over lengre avstander, koordinering av prosesser tilrettelegges, som sammen bidrar til intensivering av prosessen David Harvey omtaler som «*time-space compression*», en økende grad av globalisering og tilknytning som har konkrete utfall for arbeidere i ulike deler av verden.

Blant selskaper som ofte knyttes til endringsprosesser, og spesielt endring for arbeidere, er Uber et som ofte trekkes frem.<sup>1</sup> Dette er ett av en klasse raskt voksende teknologiselskaper med utspring fra Silicon Valley som for mange etablerte næringer bærer konnotasjoner om trussel og uthuling av forretningsmodeller.<sup>2</sup> Selv om det fremdeles ikke er børsnotert, men en «*unicorn*» i hendene på private aksjonærer og kapitalsterke investeringsbanker, har det vokst til en global aktør med marked i alle verdensdeler.<sup>3</sup> Noen betrakter skalerbarheten i plattformen som nøkkel til denne veksten; digitale plattformer som tilrettelegger markedsekspanjon i et høyt tempo og «på det mest generelle nivået er en digital infrastruktur

---

<sup>1</sup> Relatert til begrepsbruk av arbeider, tilbyder eller partnersjåfør, se terminologi.

<sup>2</sup> Begrepet *disruption* (avbrudd, avbrytelse) anvendes ofte for å beskrive endringer for ulike næringer som følge av ny sosio-teknisk konfigurasjon i engelskspråklig litteratur. «Endring» eller «radikal endring» henviser til samme prosess.

<sup>3</sup> «*Unicorn*» er et begrep anvendt på et privateid selskap med en IPO – estimert verdi ved børsnotering – på over en milliard dollar.

som tillater to eller flere grupper å samhandle med hverandre» (Srnicek, 2017, s. 43, min oversettelse).<sup>4</sup> Plattformbegrepet anvendes i mange forskjellige sammenhenger. Teknologiselskaper som Uber har imidlertid spesielle karakteristikk ved den digitale plattformen som gjør de interessant å studere. Det har fått mange til å se på plattformen som den sentrale karakteristikk for verdiskaping i kontemporær økonomisk aktivitet (Kenney & Zysman, 2016; Srnicek, 2017).

Mens plattformen er en inngangsdør til å beskrive selskapet, kan endring i forbruksmønster være en vinkling på kulturelle tendenser. De siste årene har det vært stor interesse i praksiser preget av økt grad av deling samt en rekke akademiske og populærvitenskapelige bidrag som resulterer i mange konseptualiseringer. I likhet med i andre kontekster, har Uber i Norge vært sterkt forbundet med konseptualiseringen «delingsøkonomi». Det virker som det var relativt få som kjente til begrepet før årsskiftet 2016, men etter en periode med mye medieomtale er dette et velkjent og ofte anvendt begrep om globale aktører som Uber og Airbnb, så vel som norske Finn småjobber, weClean eller Key Butler (Schjerva, 2016).<sup>5</sup> Mens mange peker på potensialet i delingsøkonomien med hensyn til miljø, effektivitet og økonomi, er det samtidig kontroversielt; det skorter ikke på kritikere av hverken begrepet eller aktørene det hevdes å omtale. Mange hyller Ubers *first-mover* strategi. Denne går ut på å aggressivt ekspandere til nye markeder for så å bli regulert etterpå (Pasquale & Vaidhyanathan, 2015). I andre tilfeller møter de motstand; Uber har i flere sammenhenger blitt sett på som en trussel både mot eksisterende næringer og eksisterende regelverk.

På den andre siden representerer Uber muligheter. For mange en enkel, beleilig og billig transportløsning; for andre, en anledning til å jobbe når og hvor man vil. Sistnevnte blir ofte framhevet av sjåførene som en av de beste sidene ved arbeidet (Lee m.fl., 2015). I en spørreundersøkelse gjennomført på vegne av Uber, svarer 78 prosent av sjåførene at de er svært tilfreds med arbeidet og 85 prosent at fleksibiliteten er en stor motivasjon (Hall & Krueger, 2016). Dette er som ekko fra samtale jeg har hatt med sjåfører i sammenheng med denne oppgaven, som har som mål å avdekke forestillinger om denne arbeidsformen blant tilbyderne for plattformen i Oslo. Samtlige virker tilfredse med arbeidet og trekker frem fleksibiliteten som en stor fordel.

---

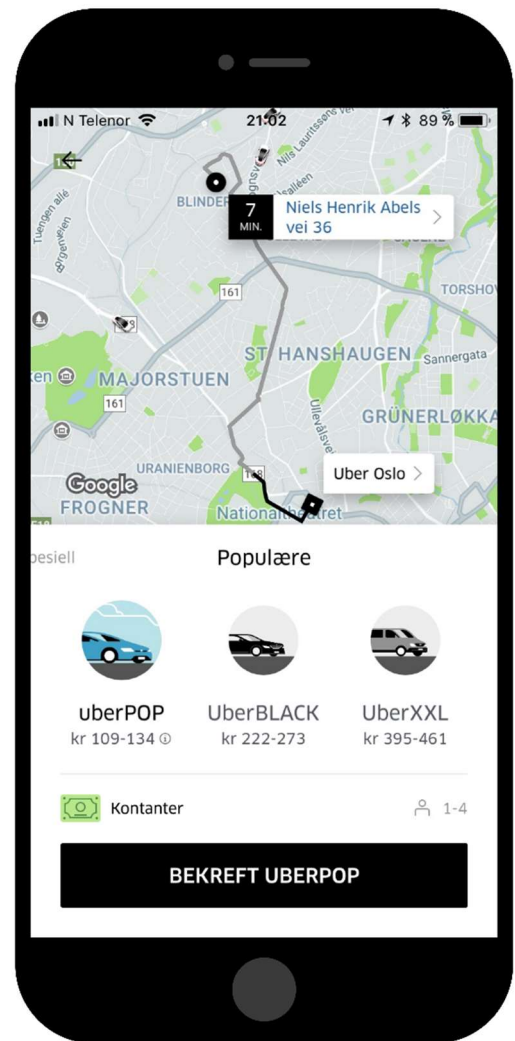
<sup>4</sup> Forkortelsen «m.o.» brukes heretter bak referanser i oppgaven hvor det er min egen oversettelse.

<sup>5</sup> Google Trends-søk på omtale i Norge av «Delingsøkonomi» og «Uber» i perioden 1.8.2014 – 01.11.2017 antyder en mild korrelasjon. Tilgjengelig på: <https://goo.gl/4G6MBv> [Lest: 01.11.2017].

Samtidig vitner beskrivelsene om varierende grad av usikkerhet og individuelle strategier, da sjåførene må navigere et landskap som til dels er fiendtlig innstilt til aktiviteten og i all grad er begrenset av regulering.

Ofte skyldes motstand selskapsstrukturen og diskusjoner knyttet til om de som selger tjenester gjennom plattformen er arbeidstakere eller selvstendig næringsdrivende (The Guardian, 2017). Andre ganger er det utfordringene knyttet til eksisterende næringer, som mener selskapet presser prisene nedover og tilrettelegger for sosial dumping (Trevland, 2016). En forklaring kan også tilskrives Ubers omstridte renommé, som følge av de nevnte faktorene, og som følge av bred mediedekning av en serie større og mindre hendelser de senere år, for eksempel selskapets bruk av overvåkningsprogram mot brukere og underbetaling av partnersjåfører over tid (Hill, 2015). Kanskje har dette forsterket forestillinger om selskapet som en kapitalismens «sorte får», en aktør som forsterker de verste trekkene ved den økonomiske modellen, en form for «nyliberalisme på steroider» (Morozov, 2013a, avsn. 9), fordi markeder skapes nærmest overalt av alt mulig, og større deler av det sosiale liv i samfunnet «kommodifiseres» (Polanyi, 2001 [1944]).

Siden Uber lanserte tjenesten i Norge med Oslo som eneste by i 2014, har et tilbakevendende stridstema vært yrkestransportloven som omfatter løyvereguleringen for persontransport (Trevland, 2016; VG, 2017). Fra de forskjellige sidene i debatten er det ulike tolkninger om hvorvidt selskapet som tilrettelegger eller sjåførene som gjennomfører aktiviteten skal omfattes av lovverket, og hvordan dette eventuelt skal håndheves. Mens Uber presenterer virksomheten som om den eksisterer i en gråsoner, har både myndigheter og den etablerte næringen i form av Norges taxiforbund omtalt aktiviteten som «pirattaxivirksomhet» ved å vise til yrkestransportloven, og politiet har i hovedsak håndhevet dette ved å straffeforfølge sjåførene (Trevland, 2016; E24, 2017b). Samtidig er den tradisjonelle taxibransjen preget av dårlig anseelse blant befolkningen (Berg & Kjørstad, 2017), løyveordningen er omstridt og



Figur 1: Ubers kundeapplikasjon

endringer kan være nær. Norge har fått frist til 20. desember med å svare på et krav fra ESA om hvorvidt ordningen bryter med EØS' konkurranseprinsipper (ESA, 2017). Norske politikere virker derfor tvetydige i sine uttalelser om Uber, preget av en ambivalens mellom at «slike tjenester har kommet for å bli» (statsminister Erna Solberg i: VG, 2016a) og å stilltiende tillate «forfølgelsen» av de som praktiserer aktiviteten.

I kontekst av dette valgte Uber å sette den omstridte tjenesten UberPop på pause på ubestemt tid fra 30. oktober.<sup>6</sup> Slik de selv oppgir det, er det i påvente av at et nytt og moderne regelverk er på plass, med henvisning til mulig oppmyking av regelverket i kjølvannet av ESA-prosessen og implementering av forslag fra Delingsøkonomiutvalget: «Landet fortjener moderne lover som oppfordrer til innovasjon og konkurranse, samtidig som vi ivaretar det unike i den norske modellen», skrev selskapet selv i forbindelse med annonseringen (Uber.com, 2017d).

For UberPop-sjåførene som valgte å kjøre for plattformen har det dermed vært en periode preget av mye usikkerhet. Både gjelder det faren for å bli stanset av politiet, som kan ha personlige konsekvenser utover arbeidet gjennom plattformen, risiko for at «infiltratører» fra taxibransjen vil anmelde dem, og uvisshet om hva som skjer med plattformen og reguleringen i fremtiden. Det har vært interessant å se på hvordan enkeltindivider forholder seg til dette virkelighetsbildet og hvilke strategier de benytter for å minimere faremomenter og posisjonere seg i de kapitalistiske prosessene.

## 1.1 Forskningsspørsmål

Det er altså i dette landskapet arbeid for Uber posisjoneres – i diskusjoner om hyppige forandringer, endring av arbeidets karakter og regulering. Derfor er det interessant å studere kvalitative aspekter som finnes ved arbeidets art; *hvordan oppleves arbeidet*, og *hvordan påvirker reguleringen arbeiderne*. Konkret handler det om å avdekke nyanser i arbeidet, hvordan prosesser i arbeidet organiseres, og subjektive beskrivelser av hvordan dette landskapet oppleves å navigere i og hvordan det påvirker menneskene som gjør det.

Det gjøres oppmerksom på at denne studien omhandler UberPop-sjåførere, og følgelig er det mindre omtale av selskapets øvrige tjenester.

---

<sup>6</sup> I tillegg til Uber Pop har Uber tilbudt tjenestene Uber EL, Uber Black og Uber XXL i Oslo. De to sistnevnte er p.t. de eneste som tilgjengelig i Norge. Se terminologi (s. VIII) for forklaring.

For denne oppgaven er det to problemstillinger som skal besvares:

*1. Hvordan organiserer og opplever formidlere arbeidet som utføres gjennom plattformen Uber?*

Forskningsspørsmålet er inspirert av at det er gjort lite forskning på feltet, som etter min mening legitimerer en undersøkelse av arbeidsformen av en utforskende karakter. Med formidlere menes sjåførene som jobber gjennom plattformen, i tråd med begrepsbruk i lignende studier (Jesnes m.fl., 2016), og med «organiserer» arbeidet menes hvordan formidlere på praktiske måter strukturerer arbeidet; når de jobber, hvor mye de jobber og i hvilken grad det utgjør en betydningsfull og avgjørende del av inntekts- og livsgrunnlaget til den enkelte. Med «opplever» menes hvilken rolle formidlere oppfatter at de har i arbeidet, hvordan arbeidet preger de i arbeids- og livssituasjonen for øvrig, samt deres betraktninger om arbeidsrelasjonen. «Organiserer» kan også brukes om kollektiv organisering. Dette vil jeg komme inn på i den andre problemstillingen.

*2. På hvilken måte har den manglende reguleringen av Uber i Norge preget arbeiderne?*

Med «manglende regulering» menes reguleringen i henhold til yrkestransportloven, som hevdes å regulere arbeidet som en ulovlig praksis. Dette har åpnet for straffeforfølgelse av sjåførene. Som det etter hvert avdekkes, har sjåførene ulike betraktninger om hvordan dette påvirker dem, de trekker på ulike strategier i møte med oppfattet risiko, mens reguleringen former relasjoner til andre aktører og til hverandre. Av relevans til regulering, og ettersom Uber er betraktet som del av delingsøkonomien ved regulering av sektoren (NOU, 2017), trekker jeg også på sjåførenes egne betraktninger om delingsøkonomi. Jeg tar ikke stilling til spørsmålet om Uber skal betraktes som en del av delingsøkonomien eller ikke, men går inn for å beskrive hvordan de som deltar i assosierte aktiviteter, betrakter sine og selskapets roller.

Tradisjonelt har arbeidsgeografi vært opptatt av fire temaer: Den kollektive organiseringen av arbeidere, for eksempel i fagforeninger, og aktørskapet til disse; formingen av geografisk spesifikke arbeidsmarkeder og arbeidsregimer; arbeidsrelasjoners påvirkning på personlig liv og arbeidsplassidentitet; og rollen av det materielle landskapet i utformingen av kamper for arbeidsrettigheter (Coe & Jordhus-Lier, 2010, s. 212). Denne oppgaven berører flere av disse aspektene, spesielt arbeidsrelasjonene på arbeidsplassen. De siste årene har det også kommet stadig nye tilskudd til forskning på arbeid og plattformer, digitalt arbeid eller arbeid i

delingsøkonomi, avhengig av hva man velger å kalle det. Denne oppgaven ses som en byggestein i denne brede, ferske akademiske tradisjonen. Den trekker også på en rekke perspektiver utenfor samfunnsgeografi, samtidig som den forsøker å forene noen av disse perspektivene med tradisjoner fra arbeidsgeografi.

Jeg håper dette er interessant. Et mål er også å redegjøre for relevante teorier som kan komme til nytte for lesere med interesse av å studere den digitale økonomien.

Med tittelen på oppgaven, «*Uberdrevet?*», ønsker jeg å fremstille en dikotomi som har vært gjennomgående i omtalen av selskapet: Synet på *Uber* som en *driver* for større forandring eller som at denne ideen er *overdrevet*. Jeg hevder ikke noe riktig svar på dilemmaet, men lar det være opp til leseren å vurdere det selv.

## 1.2 Struktur på oppgaven

Jeg fortsetter nå med en redegjørelse av reguleringen, Ubers historie og av hvordan praksisen gjennomføres.

I teorien presenterer jeg verktøy som vil bli anvendt i analysen. Jeg redegjør også for endringer i sosioøkonomiske strukturer som betraktes som tilretteleggere for aktiviteten som studeres. I lys av dette drøfter jeg ulike teoretiske perspektiver og hvordan disse kan anvendes til å studere selskapsstrukturer og relevante arbeidsrelasjoner.

Derneft går jeg over på metoden som er anvendt i oppgaven, valgene som er gjort, fremgangsmåte og etiske refleksjoner.

Den empiriske analysen har jeg delt inn i to deler etter de to forskningsspørsmålene som er beskrevet. Mot slutten av hver del trekker jeg på hovedfunnene og diskuterer disse.

Avslutningsvis foretar jeg en kort redegjørelse av det jeg har gått gjennom, implikasjoner av informasjonsteknologi og muligheter videre.



## 2 Bakgrunn

---

*«[D]isse nyvinningene, de kommer enten vi liker det eller ikke, og de kreftene er sterkere enn politikk og organisasjoner og det som er» (Skogen Lund, intervjuet i: VG, 2016b).<sup>7</sup>*

---

I likhet med i mange andre land ble Uber møtt med motstand da tjenesten ble lansert i Oslo i november 2014. Fra Samferdselsdepartementet ble det uttalt at virksomheten uten forbehold var ulovlig i Norge (ITavisen, 2014), mens Bymiljøetaten i Oslo kommune anmeldte selskapet for tjenesten UberPop med henvisning til brudd på yrkestransportloven (NRK, 2014). Det ble relativt stille om Uber i året etterpå, før diskusjon for alvor tok til – denne gang forankret i diskursen delingsøkonomi. NHO-leder Kristin Skogen Lund beskrev Uber som noe som var kommet for å bli, en «bølge» som krevde nye former for regulering (VG, 2016b). Journalisten rammet inn aktiviteten på samme måte og oppsummerte delingsøkonomi i tre punkter i artikkelen:

*«Systemer som gjør at folk kan utnytte ubrukte ressurser ved å dele eller selge dem. Det kan dreie seg om en app som gjør at du kan få skyss mellom Oslo og Bergen, eller mer kommersielle tjenester som Ubers kommersielle drosjeliknende tjeneste eller Airbnb, som formidler utleie som gjør at folk bor privat i stedet for på hotell. Nabobil.no og Finn Småjobber er også eksempler på bedrifter innenfor delingsøkonomi» (VG, 2016b: tekstboks).*

Omtalen av aktiviteten har i ettertid vist seg å bære mange likhetstrekk med denne beskrivelsen. En masteroppgave påpeker også at en tendens i mediebildet, etter hvert som tiden har gått, er å favorisere eliteaktører som uttaler seg positivt om Uber og delingsøkonomi, mens representanter for tradisjonelle næringer har blitt mer marginalisert (Pedersen, 2016). Samtidig har mange sådd tvil om denne terminologien. Finansminister Siv Jensen uttalte eksempelvis i Norges taxiforbunds medlemsblad at «ordet [delingsøkonomi] er lite treffende for mange av de nye digitale tjenestene, blant annet Uber» (Ukjent, 2016, s. 4). Mens det er lite kontrovers knyttet direkte til selskapets andre tjenester i Norge, har UberPop vært stridstema med hensyn til regulering – av løyveordningen og av delingsøkonomien, og relatert til dette, med hensyn til arbeidstakerbegrepet.

---

<sup>7</sup> Sitat fra video øverst i nettartikkelen. Starttidspunkt: 01:27 [Besøkt 01.11.17].

## 2.1 Regulering av Uber i Norge

Når det gjelder løyveordningen har denne vært et gjentakende argument mot Ubers virksomhet i Norge. Ettersom tjenesten tolkes å være et brudd på denne, hevder ulike aktører at Uber oppmuntrer til «piratdrosjevirkosomhet» (Trevland, 2016; VG, 2017). Lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy slår fast at «[d]en som mot vederlag vil drive persontransport utanfor rute med motorvogn registrert for inntil 9 personar, må ha særskilt drosjeløyve» (Yrkestransportlova, 2002, § 9-1), og har vært flittig håndhevet.<sup>8</sup> Riktig nok har det virket enklere for myndighetene å rettsforfølge de som praktiserer kjøringen, enn selskapet i seg selv. Med jevne mellomrom har det framstått som at det er sjåførene som enkeltindivider som bærer risikoen: Mange er blitt bøtelagt, og etter hvert har politiet forsterket virkemidlene; klippet skilter, inndratt førerkort og beslaglagt all fortjeneste sjåfører har opptjent gjennom kjøringen (E24, 2017b).

I tillegg har strategier fra den etablerte taxinæringen gjort at presset har kommet fra flere hold. Ulikt politiet har ikke Taxiforbundet hjemmel til å håndheve yrkestransportloven, men våren 2017 ansatte de en kommunikasjonsmedarbeider som noterte ned skiltnummer fra 105 Uber-sjåfører og anmeldte disse til myndighetene (E24, 2017a). I en annen sak anmeldte også Taxiforbundet fem ulike selskaper som er tilknyttet Ubers virksomhet i Norge (VG, 2017). Brudd på yrkestransportloven ble tatt til følge av politiet og vedkjent av Uber da de i oktober 2017 gikk med på å betale til sammen fem millioner kroner i forelegg, fordelt på to av selskapene (Dagens Næringsliv, 2017b).

Men en liberalisering av løyveordningen virker å være på trappene. ESA har i vurdering per 22. februar lagt til grunn at tildeling av løyver ved behovsprøving er i strid med artikkel 31(1) i EØS-avtalen og til hinder for den frie etableringsretten (ESA, 2017). Norske myndigheter har begrunnet begrensningen i at det kan rettferdiggjøres ut fra allmennhensyn og har for andre gang bedt om utsettelse av saken, som nå er satt til 20. desember i år.

For det andre, knyttet til regulering av delingsøkonomien, utnevnte Finansdepartementet et utvalg til å se på sektoren og vurdere ny regulering. Utvalget la frem sin innstilling i februar (NOU, 2017). Vedrørende arbeidsregulering vurderte utvalget behov for fornying av arbeidstakerbegrepet samt problemstillinger knyttet til HMS, arbeidstid, trygderettigheter,

---

<sup>8</sup> § 4 i Yrkestransportloven ble anvendt i rettsforfølgelse av «plattformsjåfører», frem til «Haxi-saken» i 2016 hvor Høyesterett frikjente tre sjåfører på brudd på denne paragrafen. Nå brukes § 9.

pensjonssparing og lav inntekt. Når det gjelder arbeidstakerbegrepet, vil det si debatten om hvorvidt partnersjåfører skal defineres som selvstendig næringsdrivende eller ansatte for selskapet, som kan begrunnes i om de har et avhengighetsforhold til selskapet som tilser et reelt ansettelsesforhold (se: Hotvedt, 2016). Spesifikt for drosjemarkedet foreslår også Delingsøkonomiutvalget å fjerne dagens løyveplikt, og vurderer at en kjøreseddel med krav til sikkerhet, helse og alder er nok til å ivareta grunnleggende hensyn ved regulering (NOU, 2017, s. 108). Forslaget er per 1. november til behandling hos Samferdselsdepartementet, mens det har vært gjennom behandling i øvrige politiske institusjoner.

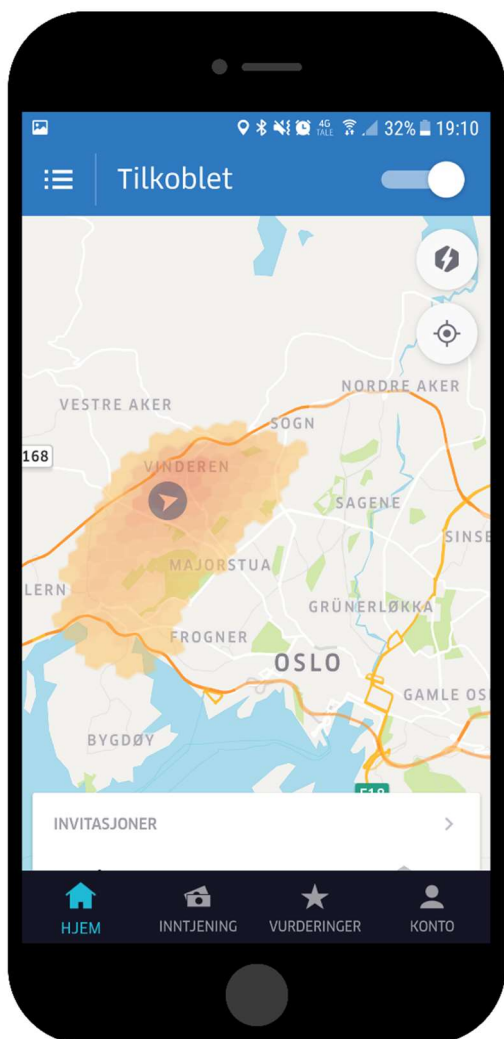
Ambivalensen i den politiske retorikken, ytringer om behovet for ny regulering og eksisterende nærings motstand, virker alle å være symptomatisk ved Ubers etablering i mange andre land og byer, spesielt i det globale nord. Applikasjoner som Uber representerer det Dotterud Leiren og Aarhaug (2016) omtaler som «betraktelig konkurranse» for tradisjonelle næringsaktør, som følgelig forsøker å verne om sine interesser. Selskapet har trukket seg ut av blant annet Kina, Danmark og Italia, og møtt motstand i flere andre markeder (The Guardian, 2017). I likhet med det som nå skjer i Norge, valgte selskapet å sette UberPop på pause i Finland i påvente av ny regulering som kommer i 2018 (Uber.com, 2017d).

Pasquale og Vaidhyathan (2015) betegner denne strategien som en «mortifikasjonsinnsats», der selskaper som Uber først trenger inn i et marked og dernest blir så populære at opinionen tvinger frem endring eller pulverisering av reguleringen. Samtidig varierer reguleringen i ulike deler av verden; mens Uber som regel reguleres på en nasjonal skala i Europa, har det vært byene selv som har bestemt i USA (The Guardian, 2017). Dette gir varierte utfall i hvor selskapet opererer. Selskapet er også aktiv i mange byer i det globale sør og i tidligere østblokkland, hvor motstanden *kan* være mindre grunnet iboende institusjonelle forhold og eksisterende praksis, selv om dette er et felt med behov for mer forskning.

For å gi en nærmere forklaring på selskapsstrategiene vil jeg nå fortsette med en redegjørelse av selskapsmodellen før jeg beskriver karakteristikker ved arbeidet.

## 2.2 Uber-modellen

Siden Uber begynte virksomheten i San Francisco i 2009 har selskapet ekspandert til over 600 byer verden over (Uber.com, 2017c). Selskapet har siden oppstarten tapt penger, men forventet avkastning har lokket interessen til pengesterke investeringsbanker og privat kapital som i



Figur 2: Ubers partnerapplikasjon

ulike investeringsrunder har verdsatt selskapet til opp mot 70 milliarder dollar, som i tilfellet gjør Uber til et av tidenes høyest verdsatte private selskaper (Reuters, 2017). I noens øyne gjør det også Uber til «verdens største taxiselskap», uten at de eier en eneste bil eller har ansatt en eneste sjåfør (Goodwin, 2015). «Uber-modellen» har posisjonert selskapet både som et samtidfenomen og som et arketypisk tilfelle av kreativ ødeleggelse (Schneider, 2017).<sup>9</sup> Mens «*to uber*» nærmest er et popkulturelt begrep, er uttrykket «*uberization*» eller «*Take the power of Uber and apply it to X*» (Freeman, 2015, avsn. 1), myntet på å beskrive hvordan en del av næringslivet forandres ved å adaptere forretningsmodeller med likheter til selskapet. Hva som egentlig menes med «uberisering» er uklart, og for å forstå det må vi se på strukturene i selskapet.

### 2.2.1 Kjennetegn ved arbeidet

En digital plattform er kjernen av modellen og fungerer som et mellomledd som regel kobler sammen to parter, privatpersoner – tilbyder og kunde – hvor de inngår en direkte avtale om utførelse av en tjeneste. Av dette tar Uber et tjenestegebyr som betaling for bruk av tjenesten. Uber omtaler konsekvent seg selv som et teknologiselskap og ikke som transportselskap, mens de private aktørene som kjører for selskapet klassifiseres som selvstendig næringsdrivende heller enn ansatte. Det er som oftest også her striden ligger når Uber ekspanderer til nye markeder, mens et annet ankepunkt har vært en komplisert firmastruktur som kjennetegner ikke bare Uber, men er betegnende for mange lignende teknologiselskaper.

Omtrent hvem som helst som har bil og førerkort kan søke om å bli partnersjåfør. Deretter kan vedkommende logge seg på i partnerapplikasjonen som fungerer med de fleste smarttelefoner, jobbe når man selv ønsker det og tilby kjøreturer til kunder som bestiller gjennom den ordinære

<sup>9</sup> Med «kreativ ødeleggelse» menes en «evolusjonær prosess som revolusjonerer den økonomiske strukturen innenfra, ødelegger den gamle, og skaper en ny» (Schumpeter 1942, i Schneider, 2017, s. 13-14, m.o.).

Uber-appen. Enkelt og oversiktlig er ord som kan brukes til å beskrive tjenesten (Schneider, 2017). Applikasjonen feiler svært sjelden, og den gjør transaksjoner transparente, da den gir informasjon om lokasjon, varighet, prising og kvalitet – i form av rangeringssystemet. Internett har tilrettelagt for en dramatisk reduksjon i transaksjonskostnader, og med plattformens kapasitet for koordinasjon av overskudd og utnyttelse av ledig kapasitet samt algoritmisk overvåket levering av tjenestene, kan det være grunn til å tro at Ubers forretningsmodell har reduserte transaksjonskostnader sammenlignet med konkurrerende, konvensjonelle selskaper i persontransportbransjen, spesielt søkekostnader – men dette beror på hva det sammenlignes med, og hvordan (Schneider, 2017).<sup>10</sup> Jeg vil nå skissere hovedtrekkene i arbeidsprosessen. Neste avsnittet er basert på Hotvedts (2016, s. 486) beskrivelse samt egne observasjoner og intervjuer.

En UberPop-sjåfør som er logget på i partnerappen er tilgjengelig for oppdrag. Ved forespørsel dukker en notifikasjon opp på skjermen, og sjåføren bestemmer om hen vil godta eller avslå. Er ikke turen godtatt innen 15 sekunder blir det automatisk avslag. Sjåførens godkjennelse ses som tilbud, kunden får se sjåførens profil i kundeapplikasjonen og kan velge om hen vil benytte vedkommende. Godtar kunden sjåføren, anses det som at avtale om transportoppdrag er inngått, mens avslag medfører at tilbudet går videre til neste sjåfør. Når avtalen er inngått, angir GPS-systemet i applikasjonen veien til hentestedet. Likeledes angir systemet egnet rute til bestemmelsesstedet når kunden er hentet. Prisen beregnes i appen fra et fastsatt grunnbeløp samt tid og kjørelengde, og trekkes fra kortet kunden registrerte i appen. Når turen er ferdig «*rater*» sjåføren og kunden hverandre ved å sette en til fem stjerner, der fem er best. Hver rangering inngår i kunden eller sjåførens gjennomsnitt som fremgår av profilene.

Sjåførene mottar inntekt basert på provisjon fra hver enkelt tur, og betalingen beregnes ut fra markedssvingninger som betegnes som «*surge pricing*». Stor etterspørsel eller lav tilgang vil multiplisere satsen kunder betaler for oppdraget og er derfor utslagsgivende for lønnen sjåføren mottar. Av turene tar Uber en andel på 20 eller 25 prosent i tjenestegebyr for bruk av tjenesten, mens de resterende 75 eller 80 prosent går til sjåføren, som dekker lønn og utgifter til eksempelvis drivstoff, bilforsikring og bomplasseringer. I tillegg vil sjåføren måtte dekke

---

<sup>10</sup> Med transaksjonskostnader menes Williamsons (1981, i: Frenken & Schor, 2017) definisjon, med alle kostnader og problemer tilknyttet til utførelsen av en økonomisk transaksjon.

andre utgifter, til eksempelvis privat forsikring, sykepenger eller pensjonssparing; noen av disse i en norsk arbeidslivsmodell normalt dekkes av arbeidsgiver.

Inntektsfordelingen, i likhet med øvrige vilkår og bestemmelser, er fastsatt i en transportavtale mellom sjåføren i Norge og et datterselskap i Uber-strukturen registrert i Nederland, Rasier Operations BV, og kan forandres ensidig fra Ubers side (Hotvedt, 2016). Denne avtalen omtaler også sjåfører som transportleverandører og selvstendige kontraktører som leverer transporttjenester for Rasier Operations BV. Denne selskapsstrukturen hever, i tillegg til spørsmål om skatteutfordringer, derfor også spørsmålet om hvilket selskap arbeiderne egentlig skal forholde seg til.<sup>11</sup>

---

<sup>11</sup> For oversikt over selskapsstrukturen og problematisering av skatteutfordringer, se Thornes og Thuve (2015). For drøfting av arbeidsgiveransvar, se Hotvedt (2016).

### 3 Teoretiske betraktninger

---

*«We should not be viewing a company like Uber as some kind of black sheep that deviates from the herd» (Morozov, 2017).<sup>12</sup>*

---

Målet for dette kapitlet er å presentere de teoretiske rammene som anvendes i analysen. I relevante studier av «digital økonomi» er det ulike betraktninger på hvordan strukturene har oppstått. Mens mange har sett på finanskrisen etter boliglånskrasjet i USA og den påfølgende globale resesjonen som en årsaksforklaring til fremveksten av deling- eller formidlingsaktører, følger jeg Evgeny Morozovs (2017) argument om at Uber bør betraktes som et logisk utfall av nyliberal strukturering over de siste 30-40 årene. Men før jeg diskuterer dette nærmere vil jeg først redegjøre for tre samfunnsgeografiske perspektiver som belyser casen og den øvrige teorien.

#### 3.1 Romlige perspektiver

Samfunnsgeografi har lenge vært definert som en romlig vitenskap da vi vektlegger romlige begreper i studier av prosesser. Tradisjonelt har gjerne et perspektiv blitt prioritert over andre og fungert som primær innfallsvinkel for analyse, som har formet epoker i fagdisiplinen preget av henholdsvis territorium, skala, sted og nettverk. Jessop, Brenner, og Jones (2008) anbefaler heller å se på disse «strukturerende prinsippene» i syntese – som gjensidig avhengige av hverandre, i et rammeverk som spesifiserer konsekvensene for denne relasjonen. Med TSPN-rammeverket oppmuntrer de til en strategisk-relasjonell tilnærming til sosioromlige relasjoner som ikke prioriterer ett aspekt.<sup>13</sup> Forfatterne påpeker at det kan være vanskelig å bruke alle dimensjonene, men at et mål bør være å bruke hvert fall to eller flere dimensjoner (Jessop, Brenner, & Jones, 2008, s. 398).

For mitt formål tar jeg utgangspunkt i to av de strukturerende perspektivene; sted og skala. Jeg forholder meg ikke til TSPN som en rigid ramme som styrer analysen, men som et fokusgrunnlag for de strukturerende prinsippene jeg anser som særlig relevant i denne studien. Et tredje analytisk verktøy, aktørskap, presenteres også i dette delkapitlet, og bidrar til å

---

<sup>12</sup> Sitat hentet fra: <https://morgenbladet.no/hendelse/morgenbladetsalongen-5>. Starttidspunkt: 19:47 [Besøkt 01.11.17].

<sup>13</sup> TSPN står for *territory, scale, place* og *network*.

forstå arbeideres rolle som aktører som kan forsterke, forhandle eller gjøre mostand i kapitalistiske prosesser.

### 3.1.1 Sted

Ifølge Agnew (1987) rommer stedsbegrepet tre dimensjoner: *location*, *locale* og *sense of place*. *Location* forstås som den absolutte og relative plasseringen av et sted, *locale* er stedets funksjon for samhandling og hverdagsliv og *sense of place* er meningen som illegges sted og gir det betydning og identitet.

Det spesielle med studier av mobile arbeidsplasser, som denne, er at det ikke er en «*fixed location*», det stedsspesifikke i studien av arbeidslokasjon kan sånn sett hevdes å være mindre relevant. Likevel er det spesifikke karakteristikk ved arbeidet som betinges og muliggjøres i steds- og skala-spesifikke politiske prosesser. Og det avhenger i stor grad av definisjoner; en bil, som et fast arbeidssted, kan betraktes som en mobil lokalitet med regelmessige funksjoner som er ladet med mening.

Videre kan digitale domener også betraktes som steder, ikke bare som immaterielt og u håndterlig, men som «virtuelle steder»; lokasjoner for samhandling, dypere mening og implikasjoner for den fysiske virkeligheten (Kinsley, 2014).

### 3.1.2 Skala

I samfunnsgeografi forstås skala hovedsakelig på to måter: Som målestokk, et størrelsesforhold eller utbredelse av et fenomen; eller som nivå, hierarkiske avgrensninger av politiske institusjoner (Herod, 2011). Innenfor disse to betraktningene finnes det ifølge Herod (2011) mange måter å framstille relasjonene på; som en hierarkisk stige som strekker seg fra det lokale til det globale, eller som nettverk av prosesser som består av en rekke horisontale og vertikale relasjoner. Videre kan det kontrasteres i to ontologiske ytterpunkter; materialistisk, som «noe ekte» som eksisterer uavhengig av vår vilje, og konstruktivistisk, som menneskeskapte forestillinger uten mening utover det vi tillegger de.

Moore forstår, på linje med et konstruktivistisk syn, skala som en «epistemologisk, heller enn ontologisk, virkelighet» (2008, s. 213, m.o.), men påpeker at siden folk tror på dem har de reelle konsekvenser for hvordan folk oppfører seg og samhandler med resten av verden. Skala



kan blant annet brukes som del av en bredere romlig politikk, eksempelvis transnasjonale selskapers konstruksjon av en global skala de lett kan forflytte seg i, kontrastert med fortolkninger av arbeidere som lokalt forankret (Jonas, 1997). På den andre siden kan også arbeider bruke skala, ved å mobilisere prosesser i ulike skala, ved å «bykse skala» eller med multiskalære strategier (Herod, 2011). Dette bringer oss over til aktørskap.

### 3.1.3 Aktørskap

Aktørskap er et relasjonelt begrep og forstås som menneskers kapasitet og evne til å «gjøre ting» innenfor rammer av sosiale strukturer. Bergene, Endresen og Knutsen definerer aktørskap som menneskelige handlinger som utgjør en forskjell ved å skape sosiale resultat, som «makten til aktører til å operere uavhengig av de bestemmende begrensningene av en sosial struktur» (2010, s. 6, m.o.). Med andre ord avgjør ikke sosiale strukturer hvordan agenter tenker eller handler, men de er med og definerer en viss situasjonell logikk. Aktører påvirker eksisterende strukturer gjennom å enten reprodusere eller forandre dem. Dette utgjør et samspill av aktører og strukturer som kan betraktes som en uendelig syklus av strukturelle betingelser, sosial samhandling og strukturell utvikling.

Andrew Herods bidrag på midten av nittitallet fremheves som viktig for å bringe fokus på arbeidere som aktører i økonomiske prosesser, i en overgang fra geografi som handlet *om* arbeid (*geography of labour*) til arbeidsgeografi (*labour geography*) (i: Bergene, Endresen, & Knutsen, 2010; Coe & Jordhus-Lier, 2010). Herod oppfattet arbeidere som mer kapable til å forme deres egne økonomiske geografier enn eksempelvis som objekter formet på kapitalismens premisser (Coe & Jordhus-Lier, 2010). Samtidig representerer *labour geography* en annen tilnærming til sted, rom og skala som kan forklare aktørskapet samt åpne opp for nye måter å bestride og analysere forhandling og motstand på (Bergene, Endresen, & Knutsen, 2010). Rom betraktes dermed som en kilde til makt, ikke bare som en arena eller et speilbilde av samfunnet, men som fundamental for sammensettinger og funksjoner i samfunnet.

Fokus på aktørskap i arbeidsgeografi har imidlertid i stor grad dreid seg om det kollektive. For å få frem individets rolle i prosessene foreslår Coe og Jordhus-Lier (2010) å vende seg mot Katz' (2004) bredere tolkning av aktørskap. I studien av marginaliserte unge, betrakter Katz hvordan aktører yter motstand mot globaliseringens skjeve fordeling gjennom ulike strategier, fra «mikrostrategier» i dagligdagse handlinger til større motstand. Katz (2004) skiller aktørskap

i en skala med tre kategorier, *resilience*, *reworking*, *resistance*, for å vise at også mindre handlinger potensielt kan føre til større systemendringer. En fjerde R – *revanchism*, som Katz trekker på, betraktes som ulike resultater av nyliberal politikk som aktørene gjør motstand mot. En slik tilnærming er tidligere benyttet i arbeidsstudier (Coe & Jordhus-Lier, 2010), og de tre kategoriene oversettes her til henholdsvis motvirkning, omarbeiding og motstand:

Motvirkning dreier seg om mange små handlinger, en form for mikromotstand for å klare seg i hverdagen, uten at det endrer eksisterende sosiale relasjoner (Katz, 2004). Motvirkning kan i visse tilfeller også føre til selvforsterkende effekter som ikke kan reverseres, som viser hvordan mindre handlinger kan ha større konsekvenser (Katz, 2004, s. 246). Omarbeiding forstås som et mellomnivå, og dreier seg om hvordan deltakere kan endre fordeling eller forbedre eksistensgrunnlaget innenfor rammene av det hegemoniske systemet. I visse tilfeller kan det også være forsøk på å omfordele maktrelasjoner eller ressurser. Mens den siste kategorien omhandler direkte *motstand* ved å endre sosiale relasjoner i kapitalismen og ta over arbeidstiden eller produksjonsområdet.

## 3.2 Strukturelle endringer

I denne delen vil jeg posisjonere Ubers firmastruktur i kontekst av større sosiale og institusjonelle rammer – ikke som et «sort får alene fra flokken», men som en sosioøkonomisk aktør konstituert av ulike prosesser. Disse endrede strukturene og teknologisk utvikling, betraktes som grunnlaget for fremvekst av en økonomi av aktører som i større grad er preget av informasjonsteknologiske verktøy. Digital økonomi handler i korte trekk om økonomiske prosesser hvor IT er sentralt og data er en nøkkelressurs for slike selskaper, men med integrasjon av IT i mange sfærer av samfunnet er det følgelig vanskelig å skille hvor den digitale økonomien starter og ender. I studier av slike prosesser er det en bredde av mulige analytiske rammer. Her er et utvalg av det jeg har lent meg på:

Gruppen som virker danne *mainstream*-diskursen om plattformer virker å være representert først og fremst av selskapene selv og presenterer dette i et optimistisk lys av effektivitet og potensial (se bl.a. The Economist, 2016); en annen foreslår å betrakte dette mer kritisk, og benytter seg ofte av «plattformkapitalisme» for å sette fokus på at vi vitner en bredere transformasjon i samfunnet (Kenney & Zysman, 2016; Pasquale, 2016; Srnicek, 2017); en tredje gruppe prøver å rette fokuset mer mot menneskene som utfører arbeid i den digitale

økonomien, flere benytter seg av konseptet «plattformarbeid» eller «digitalt arbeid» (Fuchs & Sevignani, 2013; Bergvall-Kåreborn & Howcroft, 2014). I tillegg anvendes ofte paraplybegrepet delingsøkonomi og mange assosierte språkvarianter for å beskrive plattformsselskaper som Ubers form for tilrettelegging av tilgang, over eierskap, til ressurser. Delingsøkonomi betraktes i denne sammenhengen som en diskursiv, analytisk innfallsvinkel og som en form for å «legitimere» deltakelse i nyliberal økonomisk praksis, heller enn den radikale endringen av sosioøkonomiske strukturer mange har hevdet det å være. I stedet vurderer jeg, som Kenney og Zysman (2016), Srnicek (2017) og Morozov (2017), plattformen som det utgangspunktet for verdiskaping – og derfor analyse.

Vi begynner med å beskrive forandringer i relasjoner mellom kapital og arbeid i et makroperspektiv. Dette har hatt konsekvenser på begge sider av Atlanterhavet i perioden etter andre verdenskrig.

### **3.2.1 Fordisme til post-fordisme**

Økonomiske sykluser betraktes som en normal del av kapitalistisk økonomi av både radikale og konservative akademikere, men det er forskjell på hvordan ulike perspektiver betrakter årsaker på krisene og egnede reaksjoner. Ifølge Srnicek (2017) restruktureres gjerne økonomier etter kriser: Nye teknologier, nye former for organisering, nye former for utnyttelse, nye typer jobber og nye markeder dukker opp for å skape nye måter å akkumulere kapital på. Fleksibilitet trekkes av mange frem som en makroøkonomisk tendens i perioden fra 1970-tallet frem til nyere tid. Av en gruppe forskere som omtales som den franske reguleringskolen, signaliserer dette en overgang fra en fordistisk til en post-fordistisk modell (Lipietz, 1982; Peck & Tickell, 1992).

Perioden fra slutten av andre verdenskrig til sent 1960- og tidlig 1970-tall kjennetegnes av denne skolen som en periode med et «stabilt akkumulasjonsregime». Lipietz (1982) referer til to fenomener som kjennetegner fordisme: Intensiv kapitalakkumulasjon basert på radikal og konstant forandring i arbeidsprosessen som utnytter arbeidskraften mer effektivt, og kontinuerlig tilpasning av massekonsumpsjon til denne produktivitetsveksten. Sammen utgjorde akkumulasjonssystemet, og det Peck og Tickell (1992) omtaler som modus for sosial regulering, det mange anser som gullalderen for organisert arbeid og fagforeninger, og i prinsippet mente Lipietz (1982) at systemet kunne fortsatt i evigheten, ettersom økende kjøpekraft og produksjonsvariasjon kunne unngått kriser ved overproduksjon. Men ettersom

økonomier begynte å stagnere mot slutten av 60-tallet endret dette regimet form, som etter hvert gjorde den fordistiske forklaringsmodellen utilstrekkelig.

Ideen om post-fordisme vekker assosiasjoner til et samfunn som har undergått dype, systemiske endringer. Harvey (2003) hevder at den fordistiske modellen er erstattet med en periode preget av «akkumulasjon ved overtakelse (*accumulation by dispossession*), beskrevet som profittsøk ved å «frarøve» regulering, offentlige tjenester og velferdsgoder. Politikken i æraen er preget av endring i statlig rolle, restrukturering av arbeidsmarkedet, økende gjeldsgrad og hegemonisk finanskapital, dog med svært ulik geografisk fordeling (Harvey, 2005). Politikken har i stor grad blitt formet – og blitt muliggjort av – liberalisering av internasjonale handelsrelasjoner og en økt grad av global kapitalsirkulasjon (Harvey, 2005). Dette bidro også til eksport av arbeidsplasser til land med lavere lønnskostnader og puttet ytterligere press på lønnsnivåene internt. Jessop (2000) poengterer at det i denne perioden dermed har vært en endring i statens rolle fra en idealtypisk keynesiansk nasjonal velferdsstat (KNWS), til et schumpeteriansk postnasjonal arbeid-for-velferdsregime (SWPR), som vektlegger privatisering av offentlige tjenester og innovasjon i større grad.

Ifølge Harvey (2005) har slike nyliberale tendenser vært representert av fri-markedsideologi og en tilbaketrekning av staten – eller redefinering av statens rolle, hvor dens primære oppgave er å fremme individuell økonomisk frihet og entreprenørånd. Når det gjelder arbeidsrelasjoner, hevder Harvey (2005) at nyliberalisme har skapt mulighetsrom for fleksibilisering og samtidig åpnet for større grad internasjonal konkurranse i arbeidsmarkedet. Dette er viktig å vite for å forstå hvilke konsekvenser det har hatt for arbeidsorganiseringen i tiden etterpå. Boltanski og Chiapello (2005) hevder å observere en tilsvarende ideologi, «en tredje ånd» i kapitalismen siden 1980-tallet, hvor firma opererer mer som nettverk av kjerner og satellitter enn de store fabrikkene som kjennetegnet reguleringsskolens fordisme. Dette har implikasjoner for arbeidsformer, der Boltanski og Chiapello (2005) ser en økning i underleverandører, midlertidighet og markedstjenester som forårsaker løsere tilknytninger i arbeidslivet. De peker også på at internett og global finans spiller en viktigere rolle, som etter hvert virker enda mer sentral.

### **3.2.2 Plattformkapitalisme**

Srnicek (2017) mener den internettbaserte plattformen er blitt det sentrale kjennetegnet i kontemporær kapitalisme. Kapitalismen i det 21. århundre har vært sentrert på utvinning og

bruk av et spesifikt råmateriale: data. Problemet for «gamle» forretningsmodeller, slik Srnicek (2017, s. 42-43) ser det, er imidlertid at de ikke er spesielt nyttig til å utvinne og anvende denne ressursen på en effektiv måte. Plattformmodellen har imidlertid blitt en effektiv måte å monopolisere, utvinne, analysere og bruke, stadig større mengder data – som gjør at flere bedrifter trekker mot «plattformstrukturer».

Moderne plattformer er en type markedsplass hvor reglene settes av eieren. De har i hovedsak tre ting til felles (The Economist, 2016): De har mer enn én gruppe kunder; de utøver sterk nettverk-effekt, som vil si at en gruppe kunder trekker seg til andre grupper, som igjen trekker andre; og de er kontrollert av en aktør som kan dikterer reglene for handelen, for eksempel hvem eller hva som kan delta og hva de må betale.

Kenney og Zysman (2016), og Pasquale (2016) nyanserer i sine studier mellom ulike betraktninger på plattformøkonomi: Mens et optimistisk syn på plattformer kan være at samfunn blir rekonstituert og produsenter blir «proto-entreprenører» på fleksible tider, at kommersielle aktører låser opp verdier i underutnyttede ressurser, og at alt dette kan skje for «*the greater social good*» uten negative konsekvenser (Kenney & Zysman, 2016, s. 63); kan et motstridende narrativ være at plattformer forsterker eksisterende forskjeller og utelukke konkurrenter ved å styre ressurser, med *first-mover*-fordeler og nettverkseffekter, som har sterke monopolistiske tendenser (Pasquale, 2016; Srnicek, 2017).

Ifølge Srnicek (2017) og Morozov (2017) tenderer teknologigantenes plattformer mot monopoler ettersom nettverkseffektene forsterker konsentrasjon mot færre aktører. I forsøk på å dominere markeder benytter plattformer seg av «kryss-subsidiering»; det vil si å subsidiere en mindre profitabel sektor av driften med en annen, mer profitabel del. Dette, sammen med nettverkseffekter, gjør det etter Srniceks (2017) mening utfordrende for «konvensjonelle aktører» å konkurrere mot kapitalsterke teknologiselskaper i et uregulert marked som forsterker monopoliseringstendenser. Teknologiske nyvinninger muliggjør også inngang i næringer som tradisjonelt har hatt etableringsbarrierer. Uber entrer markeder ved hjelp av en forretningsmodell basert på informasjonsteknologi og GPS-utstyrte smarttelefoner. Avent (2016) poengterer at der det tidligere var nødvendig med kunnskap om byen, for eksempel «*The Knowledge*» i London eller for så vidt «Kjentmannsprøven» i Oslo, er kunnskap nå blitt mindre viktig ved at teknologiske framskritt angivelig kan erstatte det med en funksjon i en app.

Plattformen har også en sentral funksjon i definisjoner av delingsøkonomi. Fafo-forskerne mener delingsøkonomien i korte trekk består av:

*«[1] Et mellomledd/en formidler i form av en digital plattform, som bidrar til [2] å koble komplementære aktører, som kan betraktes som tilbydere og kunder [3] som utveksler et sett med ytelser fra tilbyder til kunde. Her kan det være et stort mangfold av ytelser, fra tjenester, deling av eiendeler/eiendom, til kapital, kompetanse og arbeidskraft» (Jesnes et al., 2016, s. 7)*

Det sentrale blir dermed den digitale plattformen, der det strukturelle hovedtrekket er formidlingen som foregår i trepartsrelasjonen mellom plattform, tilbyder og kunde (Jesnes et al., 2016). Denne ligger tett opp til definisjonen fra Delingsøkonomiutvalget (NOU, 2017).

Delingsøkonomi er imidlertid bare én konseptualisering av det Belk (2014, s. 9) omtaler som en «semantisk forvirring av begreper» som anvendes til å beskrive tendensen. Det er verdt å gå nærmere inn på hvordan dette tolkes ettersom det ofte assosieres med Uber.

### **3.2.3 Delingsøkonomi**

Bruk av begrepet i media, forskning og rapporter har etter min mening sannsynligvis vært med på å ytterligere sementere ordet delingsøkonomi i kollektiv bevissthet. Forklaringer på begrepsanvendelsen har nettopp vært «fordi det er det ... flest kjenner til» (Jesnes et al., 2016, s. 6) og «fordi begrepet er vel innarbeidet» (NOU, 2017, s. 29), selv om Fafo senere har gått over til «plattformøkonomi» som de mener er mer passende til å beskrive forskningen deres (e-post fra Alsos, mottatt 2. november 2017). Uber selv har derimot som regel avvist en slik terminologi og heller identifisert seg som et logistikkselskap (Schor, 2014). Likevel er det viktig å drøfte delingsøkonomi, fordi det er det begrepet mange assosierer de med.

For å tegne en tydeligere definisjon av delingsøkonomi kan man si at det kjennetegnes av konsumenter som gir hverandre midlertidig tilgang til under-utnyttede fysiske ressurser, og da muligens for penger (Frenken m.fl., 2015; Frenken & Schor, 2017). Med oppfordringer om «å dele» stadig større deler av livet sitt i ulike kanaler er det ikke vanskelig å se at «deling» er blitt et framtrødende fenomen. Ifølge Belk er deling «den definerende karakteristikken av sosiale media, Web 2.0 og kanskje internett i sin helhet» (2014, s. 10, m.o.), og det oppfattes som noe mange vil ta del i.

Noen av aktivitetene omtalt som delingsøkonomi fremstår som genuine samarbeidsprosjekter uten tydelige økonomiske motiver, noen er sterkt profittdrevne, mens andre opererer i gråsoner hvor det kan være vanskelig å skille mellom hvor deling ender og forretningsdrift finner sted (Schor, 2014). Belk (2014) angriper dette ved å skille mellom aktører som vektlegger deling hvor penger ikke er hovedmotivet, og de som bekler seg som delingsaktører under andre, hovedsakelig finansielle, motiver; i «deling» og «pseudo-delning».

Slik sett innebærer aktiviteten et paradoks, i at det både rammes inn som en del av det kapitalistøkonomiske hegemoniet og som et alternativ (Richardson, 2015). Mens noen mener at delingsøkonomiaktører forsterker de verste sidene av den dominerende økonomiske modellen (Morozov, 2013a), betrakter andre delingsøkonomien som en mulighet for å løse miljøutfordringer, som potensiell medisin for en hyperkonsumerende kultur og en vei forbi mellommenn, mot direkte kobling mellom små produsenter og konsumenter (Schor & Fitzmaurice, 2015). Noen mener derimot at økonomisk motiverte aktører for lengst har «tappet inn» i denne diskursen og erstattet det opprinnelige innholdet.

Martin (2016) hevder ved å se på nisje- og regimeaktører i perspektiv av sosiotekniske transformasjoner, at de økonomiske aktørene har lyktes i å «reframe» diskursen som kun en økonomisk mulighet.

*«The Silicon Valley success stories of Airbnb and Uber have catalyzed a vibrant sharing economy discourse, participated in by the media, ICT industries, venture capitalists, entrepreneurs and grassroots activists. Within this discourse the sharing economy is framed in contrasting and contradictory ways; albeit with a common expectation that the sharing economy niche will disrupt multiple regimes by radically decentralising economic activity» (Martin, 2016, s. 158).*

Han hevder dermed at diskursen er blitt «kooptert» i økonomiske motiver, har beveget seg vekk fra konseptualiseringen som en ikke-økonomisk ytelse, samtidig som aktører innenfor denne nisjen arbeider for at den originale forståelsen skal bringes mer frem i lyset. Semantikken knyttet til ordet deling har også ført til at flere har fremmet alternativ begrepsbruk på «pseudo-delning»-aktørene. Mens kritikere i utlandet hevder det er lite ved Ubers virksomhet som stemmer overens med den «autentiske» konseptualiseringen av delingsøkonomi og at det derfor er lite som skiller det fra et normalt taxiselskap (Meelen & Frenken, 2015), er også praksisen kritisert for noe av det samme her hjemme, og alternativet

«formidlingsøkonomi» fremmet (Jesnes & Nesheim, 2015; Hotvedt, 2016; Schjerva, 2016), uten at det virker å ha fått i nærheten av samme oppslutning i media.

En realitet er at delingsøkonomi er blitt anvendt oftere i den offentlige diskursen de senere år (eks. fotnote 5) – således også *sharing economy* (Martin, 2016: figur 2). Riktig nok virker det enn så lenge som sektoren er relativt marginal.

Det har skortet på god data som dokumenterer hvor mange som arbeider gjennom plattformer, men på det nåværende tidspunkt er det to studier som kan trekkes frem. En undersøkelse på vegne av konsulentselskapet JP Morgan Chase & Co estimerer at kun 0,4 prosent av et utvalg på 10,3 millioner amerikanere bruker plattformer på nettet for å selge arbeidskraft på en månedlig basis (Farrell & Greig, 2016). Det finnes per nå ingen tilsvarende grundig undersøkelse fra Norge, men av et utvalg på 1524 respondenter i en Fafo-undersøkelse fra september 2016, oppgir omtrent 10 prosent at de jobber via plattformer på en ukentlig, månedlig eller årlig basis (Jesnes et al., 2016), og av plattformene har Uber nest-flest brukere. Jesnes et al. (2016, s. 22) opplyser imidlertid at denne andelen virker høyere enn det de mener er realistisk med hensyn til erfaringer fra andre metoder. Slike undersøkelser reiser også et spørsmål om definisjon og begrepsbruk ettersom mange respondenter kan tolke oppdrag for plattformer som noe annet enn arbeid.

Det kan dermed diskuteres hvorvidt andelen som per nå deltar i denne type aktivitet tilsier at oppmerksomheten *er* overdrevet. Samtidig vil noen hevde at det diskursen i stor grad egentlig representerer, er en fragmentering eller «uberisering» av arbeidsmarkedet.

### 3.3 Fleksibilisering

Atkinson (1984) skiller i tre ulike former for fleksibilisering i arbeidslivet: Funksjonell, assosiert med endring i arbeidsoppgaver mot *multi-tasking* og flere oppgaver for hver enkelt; numerisk, som reflekterer løsere tilknytning mellom partene, eksempelvis akkordarbeid, bruk av underleverandører eller deltidsarbeid; og finansiell fleksibilitet, som kan være lønnsdifferensiering mellom ansatte innad i et selskap eller et skifte i lønnsstruktur mot «alternative former» for betaling.

Boltanski og Chiapello (2005) hevder at slike strategier i hovedsak fører til at jobber blir mer alminnelige eller uformelle, mens Kalleberg (2009, 2011) mener at økende bruk av funksjonell



og numerisk fleksibilitet har ført til at arbeidsmarkeder kan deles i de som er «innenfor» og de som er «utenfor» sikre arbeidsforhold. Av de som står utenfor, befinner mange seg i situasjoner med manglende sosiale strukturer og kapasitet for sosial mobilitet. Standing (2011) mener dette har blitt så omfattende at de det gjelder nå utgjør en egen klasse i samfunnet, «prekariatet», Dyer-Witthford (2015) introduserer begrepet «cyber-proletariatet» for å fange logikken av utnyttelse i digitalt arbeid, mens Scholz (2017) mener normaliseringen av løsere tilknytning og mikroentreprenørskap skaper en felles kampsak for ulike grupper i samfunnet – ikke mot utnyttelse, men mot «*crowd fleecing*» – svindel av folkemengden.

I støtte til disse betraktningen viser vekst i sysselsetting i USA siden slutten av resesjonen at det i hovedsak kan tilskrives arbeidsformer preget av løsere tilknytning, eksempelvis vikarbyråer, frilansing og underleverandører. Fra 2005 til 2015 har slike ansettelsesformer økt fra 10,7 til 15,8 prosent, mens arbeidere som jobber for aktører i «gig-økonomien» fremdeles er marginalt representert med 0,5 prosent (Katz & Krueger, 2016). Dette støtter funnene til Farrell og Greig (2016), og interessant med hensyn til observasjoner av Freeman:

*«The current labour climate, in which the job market is shifting away from traditional employment and towards part-time and temporary work, self-employment and alternative working arrangements, actually creates a perfect recipe for the Uberization of labour» (Freeman, 2015, avsn. 10).*

Men disse perspektivene er enten på en annen skala eller kontekst enn det norske samfunnet. Den amerikanske liberale velferdsmodellen er forskjellig fra den sosialdemokratiske; prosesser har ulike konsekvenser i ulik kontekst.

Mens det er forskjellige betraktninger om i hvor stor grad globaliseringsprosesser påvirker nasjonal politikk, har heller ikke sosialdemokratiske velferdsstater vært isolert fra nyliberalistiske tendenser (Ellingsæter, 2000; Knutsen, 2014). De sosialdemokratiske velferdsstatene ses her i kontekst av internasjonale nettverk og regelverk, hvor EØS-avtalen kan representere en vesentlig påvirkning på «den norske modellen», og til en viss grad har vært med på å bestemme nasjonal politikk om blant annet arbeidsmarkedet. Som Knutsen (2014) påpeker, vil imidlertid sosialdemokratiske regimer kunne respondere annerledes, og beskytte arbeidere mot de verste konsekvensene, grunnet iboende normer, verdier, ideologi og regulerende rammeverk.

Fafo-rapporten «Tilknytningsformer i norsk arbeidsliv» (Nergaard, 2016) tar for seg utviklingen av løsere tilknytningsformer i det norske arbeidslivet over tid. Den viser at andelen midlertidig ansatte de siste fem-seks årene har ligget stabil på omtrent åtte prosent av arbeidstakerne, ifølge Nergaard (2016) lavt i internasjonalt perspektiv. Nivået på selvstendig næringsdrivende er også lavt, mens andelen utleide arbeidstakere har gått opp og nærmer seg toppnivået i 2007/08. Nye utviklinger gjør imidlertid at dette kan endre seg, blant annet lovendringer og nye reguleringer samt internasjonale spådommer i retning av flere selvstendig oppdragstakere, i form av delingsøkonomien (Nergaard, 2016, s. 91-92).

Med andre ord er det norske arbeidslivet preget av relativt lav grad av løsere tilknytning. Samtidig er den norske velferdsmodellen kjennetegnet som robust for å stå imot «utenforskapet» som kjennetegner ideer som prekariatet. Likevel kan ting endre seg og i prinsippet handler ikke endringer i arbeidslivet nødvendigvis om fleksibilisering i kvantitative termer. Andre peker på følelser av usikkerhet som en vel så viktig faktor.

### **3.3.1 Konsekvenser av fleksibilisering**

Ifølge Richard Sennett (2001) forplanter konsekvensene av fleksibilisering seg for arbeidere som svakere sosiale bånd, mer tidspress og en løsere tilknytning til arbeidsgiver, mens Ulrich Beck (1992) mener at skillet mellom hva som er arbeid og hva som ikke er det, er i ferd med å bli flytende, i takt med at fleksible former for undersysselsetting er i ferd med å spre seg. «Ingen langsiktige mål» er slik Sennett (2001, s. 28) ser det mantraet i «den nye økonomien» og han advarer, i likhet med Standing (2011), at bruken av fleksibilitet er i ferd med å endre selve betydningen av arbeid, ved at det undergraver tillit, lojalitet og gjensidig forpliktelse i arbeidslivet. På lik måte som forholdet mellom bedrifter og ansatte, svekkes også bånd i de sosiale livene til arbeidere. Forpliktelse blir som en abstrakt verdi, og kortsiktigheten som kjennetegner arbeidslivet får konsekvenser for familieband og evne til langsiktig planlegging.

Doogan (2009) hevder derimot at slike akademiske betraktninger ikke kan begrunnes i kvantitative data, og er med å forsterke den nyliberale diskursen de setter som mål å undersøke. Han kommer med sterk kritikk av det han mener er heftig overdrivelse av teknologiens transformative egenskaper og kapitalens mobilitet i «ny kapitalisme»-skolen. Derimot peker han på at arbeidsmarkedet er en «dyp struktur» som er forankret (*embedded*) i større, sosiale strukturer og er spesielt motstandsdyktig mot forandring. Data på ansettelsesforhold siden 2000 støtter tvert imot ikke tesen om fragmentering av arbeidslivet og et arbeidsmarked basert

på kapitaleieres premisser, hevder Doogan (2009). Veksten i alternative tilknytningsformer, som deltidsjobber eller en høyere andel studenter i arbeidslivet, sier ikke noe om lavere tilfredshet i arbeidslivet, men kan rett og slett være ønskede endringer for arbeiderne. Mens «ny kapitalisme»-forskerne «synger i det nyliberale koret»:

*«To understand new capitalism, at the end of the day, is to understand an ideological offensive, a mode of domination, as Bourdieu suggests, that seeks to create uncertainty and anxiety on the side of labour in order to guarantee its compliance» (Doogan, 2009, s. 214)*

Men selv om Doogans premisser og data stemmer, og det ikke tenderer mot mer utrygge former i arbeidslivet i kvantitative termer, finnes det likevel mange som er i usikre stillinger som kan ha subjektive opplevelser som bør studeres. En kritikk mot å fokusere på fleksibilitet i endring av arbeidsrelasjoner, er at det setter firmaet og kostnadseffektivitet i fokus. Ifølge Allen og Henry (1997) er det usikkerhet, ikke fleksibilitet, som først og fremst fanger opplevelsen fra arbeidernes synspunkt. De hevder i likhet med Beck (1992) at mer og mer risiko bæres på skuldrene av arbeidere, ikke bare gjennom tap av formelle arbeidsrettigheter, men også gjennom institusjonell rasjonalisering og restrukturering. Denne risikoen manifesterer seg på flere måter: Ved å bli «satt ut på kontrakt» er det et element av formell usikkerhet, og jobbsikkerheten er i praksis avhengig av begrenset til lengden på kontrakten, noe som viser at risikoen åpenbart er på arbeidstakers skuldre (Allen & Henry, 1997). Videre dikterer kontrakten mellom firma og arbeidstaker hvordan risikoforholdet skal være, som kan involvere definisjon av arbeidets art, arbeidstid og andre rettigheter. Sosial og økonomisk usikkerhet har dermed tilsynelatende blitt «overført» fra arbeidsgivere til arbeidstakere over tid.

Tweedie (2013) forsvarer Sennetts arbeid ved å peke på nettopp dette – at det er kun en andel av samfunnet det gjelder, og at det ikke representerer gjengse arbeidsmarkedspraksiser. Likevel, denne arbeidspraksisen de sier å representere, den fleksible styringspraksisen, er «verdier som legitimerer ny kapitalisme og påvirker den over tid» (Tweedie, 2013, s. 99, m.o.). Realiteten Sennett (2001) altså forsøker beskrive, er usikkerhet i arbeidsplassen – ikke over at arbeidet kan mistes på ethvert tidspunkt, men over mangelen på et sikkert fundament som gir et menneske forståelse som del av et meningsfylt pågående prosjekt, som del av et større narrativ (Tweedie, 2013, s. 101).

Hill hevder på lik måte, når han skriver om Uber, at lojaliteten mellom plattform og arbeid er fjern fra de sterke båndene som kjennetegnet fordismen: «These platforms show their 1099

workforce no allegiance or loyalty, and they engender none in return» (2015, avsn. 2844). I plattformarbeid er det videre en fare for at arbeidere «usynliggjøres» for «det allmektig», en ledelseskontroll som ifølge Bergvall-Kåreborn og Howcroft (2014) både delegerer arbeid og avgjør premien. Med ideen om «det allmektige» må vi se nærmere på algoritmens rolle.

### 3.3.2 Konsekvenser av plattformarbeid

For å forstå hvordan mennesker påvirkes av å arbeide med datamaskiner er det nyttig å trekke på en annen forskningstradisjon. *Human computer interaction* (HCI) fokuserer på hvordan datamaskiner og mennesker samhandler og har en lang historie med studier av hvordan teknologi påvirker arbeidsplassen. De siste årene har det også vært stor interesse i algoritmisk styring, eller forhandling, i kontekst av tjenester som Uber (Lee et al., 2015; Glöss, McGregor, & Brown, 2016; Raval & Dourish, 2016; Rosenblat & Stark, 2016).

Algoritmisk styring (*algorithmic management*) omtales av Lee, Kusbit, Metsky og Dabbish som en av kjerneinnovasjonene som gjør slike tjenester mulig, ettersom det sørger for at aktører koordineres, vurderes og kontrolleres etter plattformen og markedets behov: «Algorithmic management allows a few human managers in each city to oversee hundreds and thousands of drivers on a global scale» (2015, s. 1603). Dette omfatter tre funksjoner som berører arbeidet: Dynamisk framstilling av *surge*-prisede områder, passasjer-styrt tildeling av oppdrag og datadrevet vurdering av akseptering av kunder og rangering (Lee et al., 2015, s. 1604). Rosenblat og Stark (2016) hevder i forlengelsen av dette at designen og utformingen av slike funksjoner skaper en «myk kontroll» over arbeidsrutinene. Dette forårsaker i deres syn et asymmetrisk maktforhold, der sjåførene er tvunget til å akseptere passasjerer blindt, med lav minimumsbetaling og algoritmisk bestemt *surge*-betaling, som illustrerer «hvor liten kontroll Uber-sjåfører har over kritiske aspekter av arbeidene deres og hvor mye kontroll Uber har over arbeidet til brukerne (tilbyderne) sine» (Rosenblat & Stark, 2016, s. 3762, m.o.).

En konsekvens av slik «myk kontroll» kan være, som følge av rangeringsfunksjonen, at emosjonell respons og affekt blir viktigere. At følelser kan være essensielt og kommersialiseres i arbeidslivet er ikke et nytt fenomen (Hochschild, 2012). Raval og Dourish (2016) hevder imidlertid at dette tar en ny form og spiller en mye større rolle når det er innenfor rammene av rangeringer og kvantitative resultater. Videre hevder de at mange kunder ikke vet hvordan rangeringssystemet fungerer, men baserer det på tidligere erfaring, som kan gi utslag for sjåførene (Raval & Dourish, 2016, s. 101). Uber skriver på sine hjelpesider at

«[p]artnersjåfører som faller under Uber sine kvalitetsnormer kan få advarsler eller bli fratatt tilgangen til Uber partner-appen» (Uber.com, 2017a). I USA har denne normen vært 4,6 «stjerner», og kommer sjåføren under dette utestenges man fra plattformen og må ta opplæring på nytt for å få tilgang. Som et resultat mener Raval og Dourish (2016, s. 102) at hver sjåfør konstant fremfører en rolle foran passasjer og det øvrige miljøet: «This performance requires a combination and alienation of positive and negative emotional display, empathy generation, building one's social capital as well as taking bodily risks».

HCI-perspektivene på hvordan algoritmiske funksjoner *kan* styre menneskelig handling gir altså et nyttig perspektiv på rollen og styringsmekanismer i mellomledet i digitalt arbeid. Slike verktøy virker også å ha en sentral funksjon i kapitalens interesse i fleksibiliseringsformene som assosieres med arbeid gjennom mange plattformselskaper.

### **3.3.3 Delingsøkonomi i studiet av plattformarbeid**

Variasjonen i forståelse av hva det er og ikke er, gjør at man kan se på delingsøkonomi som en «flytende betegnelse» på aktiviteter som omhandler deling av ressurser mellom mennesker som ikke kjenner hverandre fra før (Nadeem, 2015 i: Schor m.fl., 2015). Richardson (2015) oppfordrer derfor til å tilnærme delingsøkonomien som en indikator fremfor som et forskningsspørsmål. Heller enn å spørre om aktiviteten som kjennetegner å kjøre for Uber i Oslo er delingsøkonomi eller ikke, kan aktiviteten ses som en del av varierende fremførelser (*performances*) som ved hjelp av digitale teknologier kan rekonfigurere eller endre eksisterende økonomisk praksis. For arbeidere som betegner seg som en del av denne praksisen, kan «deling» riktig nok fungere som et normativt «manus» for formidlingsarbeid, for på en «selv-rettferdiggjørende» måte å kunne snakke om sosiale relasjoner og egen deltakelse i nyliberale kapitalistiske prosesser (Cockayne, 2016).

Algoritmens funksjoner, eller algoritmisk styring, virker derimot som et egnet analytisk verktøy i å studere hvordan de former relasjoner mellom plattform og arbeidere. Sammen med perspektiver om aktørskap gir det oss redskaper til å betrakte hvordan arbeidere formes av kapitalrelasjoner, og samtidig arbeider for å forme sine egne økonomiske virkeligheter. På grunn av «kommersialiseringen av det intime» i digitale plattformer, etterlyser mange forskere flere «nære» studier av aktiviteter som forbindes med delingsøkonomien (Richardson, 2016). Denne studien er et forsøk på det. Jeg vil nå gå videre til kapittelet om metodologi for å forklare hvordan dette er gjennomført.

## 4 Metodologi

---

*«Altså, jeg har møtt mange samfunnsgeografer, og samtlige har vært venstrevridde - uten unntak» («Bjørn» 7. mars 2017).*

---

Da jeg våren 2016 for første gang bestilte en tur gjennom applikasjonen Uber, visste jeg ikke hvordan tjenesten fungerte i praksis. Da turen var bestilt dukket et bilde av sjåføren sammen med informasjon om navn, bilen hans, skiltnummer, telefonnummer og at han var på vei, beregnet til å være der om kort tid. Allerede da han ankom føltes det som jeg kjente ham litt. Vi utvekslet noen ord på veien, noen høflighetsfraser, litt om arbeidet, og med GPS-assistert effektivitet transporterte han meg dit jeg skulle, mens mine følgesvenner ble sittende igjen i bilen på vei til sine bestemmelsessteder. Deretter ga vi hverandre stjerner, en rangering av hverandre – jeg til han som sjåfør, og han til meg som kunde.

På tross av å ha lest en del om selskapet på forhånd, så overrasket det meg at tjenesten var så grei å bruke. Bestilling, taksameter, betaling og kunderangering – alt foregår i applikasjonen. Verktøyet er lett tilgjengelig for hånden, og turer bestilles med få tastetrykk. Informasjon om lagres i applikasjonen og forenkler nye bestillinger. Det ble etter hvert flere kjøreturer, og underveis fortalte flere sjåfører lignende historier; om lettheten med arbeidet, om å logge seg på, om å jobbe akkurat når man vil.

Min inngang til studien var en forståelse av Uber som en ny form for konsumpsjons- og forbruksmønster. I media og deres egne historier skapes en fortelling om selskapet som del av en transformasjon, en digital forandring. Men som jeg har beskrevet tidligere, skildres også praksisen på andre måter (Hill, 2015; Meelen & Frenken, 2015). For meg var begge betraktninger interessante å lese, og med bakgrunn i arbeidsgeografi og økonomisk geografi ønsket jeg å se nærmere på forestillingene. Over lenger tid har jeg vært interessert i sosioøkonomiske relasjoner, i informasjonsteknologiske bedrifter og i samfunnet for øvrig. Dette ble utgangspunktet for utforskning av mulige forskningstema og medvirkende til at valget falt på arbeid for Uber.

Min rolle er ikke nøytral i en slik studie, men innebærer å opptre både som observatør og deltaker. Selv om målet for prosjektet bør være objektivitet, kan jeg vedkjenne at jeg gjennom min bakgrunn og mine verdier påvirker feltet på en eller annen måte. Som sitatet innledningsvis er ment å illustrere, vil også informanter med sine erfaringer, meninger og

kunnskap også være påvirket av sin egen livsverden (Thagaard, 2013). Enkelte vil kanskje også tilpasse innhold ut fra motiver og ønsker som de ønsker å projisere. På grunn av dette er det et mål å være åpen om hvordan ulike faktorer kan påvirke innholdet i studien. Arbeidsgeografi har tradisjonelt vært kjennetegnet av åpen tilnærming til teori og analytiske rammer, samtidig som fokuset på kollektiv organisering er assosiert med kritiske teorier (Coe & Jordhus-Lier, 2010). Slike teorier er også innflytelsesrik på analyserammen i denne oppgaven. Jeg åpner for drøfting av de analytiske «brillene», og ved å trekke på min posisjonaltet som forsker og dens innvirkning på studien, ønsker jeg å danne et bilde av den kritiske refleksiviteten som har vært med meg i ulike faser av prosjektet.

### **Mål for forskningen**

Ragin og Amoroso (2011) identifiserer syv hovedmål i samfunnsforskning, hvor å tolke viktige fenomener, «gi stemme» og avansere teorier, virker å være spesielt relevant for denne studien. Ragin og Amoroso (2011) poengterer også at et fenomen kan være viktig å studere fordi det er vanlig eller påvirker mange mennesker. Enn så lenge kan man hevde at plattformarbeid er et marginalt fenomen i det norske samfunnet da det ifølge Jesnes et al. (2016) er få som jobber med det. Men jeg finner det viktig å studere slike arbeidsformer siden vi ikke vet hva fremtiden vil bringe, og fordi IT-baserte løsninger vil ha konsekvenser for fremtidens arbeidsliv i Norge og verden for øvrig (Pajarinen, Rouvinen, & Ekeland, 2015; Srnicek, 2017). Denne studien betraktes som en byggestein i denne forskningen.

Empirien er basert på ekstensive intervjuer med seks Uber-sjåførere, oppfølging av flere av disse i ettertid samt observasjoner av grupper på Facebook for sjåførere i Oslo. I tillegg er grunnlaget for forståelsen i arbeidet bygget på et drøyt dusin kjøreturer med Uber-sjåførere, en rekke samtaler med ressurspersoner med kompetanse på feltet, e-postkorrespondanse med Norges taxiforbund, Fafo, et møte og e-postutveksling med Arbeids- og sosialdepartementet og deltakelse på ulike arrangementer.

## **4.1 Kvalitativ forskning og metodologi**

En studie av arbeidsplass og -prosesser krever nærhet til studieobjektet, noe som gjorde kvalitativ metode til et naturlig valg. I en bred forståelse handler kvalitativ forskning om å belyse menneskelige miljøer og erfaringer, samfunnsstrukturer og individuelle erfaringer,

innen en variasjon av konseptuelle rammeverk (Winchester & Rofe, 2010). Ifølge Winchester og Rofe (2010) er kvalitative metoder, i større grad enn kvantitative, egnet til å samle inn, verifisere, tolke og forstå de generelle prinsippene og strukturene bak det de måler. En av styrkene til kvalitative casestudier er at dybdekunnskapen som tilegnes kan bli brukt til å utvikle høy konseptuell validitet og brukes til å utvikle nye hypoteser og forståelser om årsaksmekanismer (George & Bennett, 2005). For min oppgave ble det hensiktsmessig å bruke kvalitativ metode, og dens styrke i å fange rike og «tykke» beskrivelser for å studere oppfatninger og erfaringer til de som arbeider gjennom å tilby tjenester på plattformer, og forske på denne realiteten i lys av samfunnsstrukturer og -prosesser.

De to fundamentale spørsmålene kvalitativ forskning hankses med, dreier seg enten om sosiale strukturer eller individuelle erfaringer. Mens strukturer betinger individer og tilrettelegger for visse atferder, kan individer i noen tilfeller ha kapasitet til å bryte ut av disse rammene heller enn å reprodusere de etablerte formene. Samtidig advarer Winchester og Rofe (2010) mot å overdrive betydningen av strukturer og prosesser over individet, da det risikerer å dehumanisere menneskers rolle i strukturene. For å unngå dette, har jeg gjennom valg av teori og metode strukket meg mot å belyse strukturelle forhold, og samtidig se på menneskers evne som aktører til å navigere i disse strukturene.

Denne studien er en casestudie. En casestudie forstås som en intensiv studie av et enkelt case eller en liten gruppe caser med formål om å forstå en større klasse av lignende enheter, altså en populasjon (Gerring, 2007, s. 20). Dybdeintervjuer med sjåfører opplyser om holdninger blant en større mengde Uber-sjåfører i Oslo, selv om generalisering bør behandles med varsomhet (Gerring, 2007). Observasjon av grupper på Facebook supplerer dette inntrykket og skaper et bilde om hva som opptar andre sjåfører i Oslo som ikke er omfattet av intervjuene.

Med hensyn til potensialer ved etnografiske metoder, ble ideer til tre idealtypiske metoder identifisert: Mens deltakende metode kunne vært spennende, jobber sjåførene som regel i isolerte situasjoner hvor jeg ville følte jeg ville få lite informasjon om interaksjonen med andre. Det var også praktiske og etiske problemstillinger. Diskursanalyse virket på sin side interessant i å nyansere betydninger og tolkninger av arbeid, og skillet mellom arbeid og fritid, samtidig som det var utfordrende i testing av slike spørsmål mot sjåfører. Aspekter ved disse metodene inngikk likevel i mitt avgjørende forskningsdesign, som ble dybdeintervjuer preget av en induktiv-deduktiv balanse mellom teori og empiri.



Dybdeintervjuer med sjåførar ble vurderte både som praktisk og egnet for å svare på forskningsspørsmål og formidle rike beskrivelser av arbeidets art.. Jeg valgte etter hvert å benytte semistrukturerte intervju som datainnsamlingsmetode. På denne måten fikk informantene friere spillerom til å uttale seg om arbeidet enn i strukturerte intervju, samtidig som guiden ville holde fokus på formålet med intervjuene.

## 4.2 Gjennomføring av intervjuene

Til sammen gjennomførte jeg seks intervjuer med sjåførar. Alle intervjuene, foruten ett, ble foretatt på norsk, hvor informanten mente han ordla seg tydeligere på engelsk. I to av intervjuene var det språklige utfordringer som gjorde at noen setninger måtte gjentas et par ganger for å forsikre at spørsmål og svar var forstått. I tilfellene hvor samtykke ble gitt til dette, ble intervjuene tatt opp som lydfil på en mobiltelefon med passordbeskyttet lagring, samtidig som jeg skrev ned observasjoner og notater for hånd. Etter intervjuene ble samtykkeerklæring gjennomgått og signert, eller det ble avtalt å sende denne i etterkant for signering.

Opptaksfilene ble overført til min personlige datamaskin, og slettet fra mobilen. Intervjuene ble transkribert *in verbatim*, i sin helhet, med nølinger, latter og andre språklyder, for å få med nyanser og unngå misforståelser i analysen. Samtidig skrev jeg inn notatene. Noe av dette ble senere renskrevet i den endelige versjonen for bedre flyt – dog tett opp til innholdet i intervjuene. Til transkriberingen brukte jeg en ikke-lisensiert versjon av det nettbaserte programmet Transcribe, som jeg valgte etter å ha lest retningslinjer for personvern på grunn av løsninger som forenklet prosessen.<sup>14</sup>

En av informantene ønsket ikke å gi samtykke til opptak eller signere samtykkeerklæring, noe jeg tolket var frykt for at det kunne brukes som dokumentasjon eller bevis av politi eller andre myndigheter. Etter rådføring med veileder, bestemte jeg meg for å bruke intervjuet i datagrunnlaget på bakgrunn av muntlig samtykke. Dette ble dokumentert med notater for hånd, og siden Dunn (2010) anbefaler å transkribere intervjuer gjort uten opptaksenhet innen kort tid, ble det gjort samme dag.

---

<sup>14</sup> Programmet tilgjengelig på: <https://transcribe.wreally.com/> [Besøkt 01.11.2017].

Intervjuguiden og dens rolle varierte i løpet av intervjuene. Guiden ble utformet med hensyn til *funneling*, kanalisering fra generelle emner til emner mer spesifikke for forskningsspørsmålet, knyttet til personlig overbevisning og erfaringer (Dunn, 2010). I de første intervjuene merket jeg at spørsmålene og konseptene ble godt forstått, mens det etter jeg endret rekrutteringsstrategi, virket som de ble noe misforstått. Denne utviklingen var også med på å forme analyserammen, da dataen ga et annet svar enn jeg hadde tenkt innledningsvis i prosjektet, og det illustrerte viktigheten av et gjennomtenkt forskningsdesign.

### **4.2.1 Rekruttering av informanter**

For kvalitativ forskning er det sjeldent aktuelt å rekruttere informanter tilfeldig, man foretar heller en bevisst, strategisk utvelgning av aktuelle informanter (Bradshaw & Stratford, 2010, s. 75). Variasjonen i rekrutteringen hadde som mål å reflektere bredden av meninger om tematikken, da dette ifølge Gerring (2007) vil bidra til forståelsen av fenomenet som studere. Rekruttering må også ta hensyn til mål om adekvat utvalg, slik at man oppnår stadiet hvor det føles som metningspunktet er nådd («saturation», i: Hay, 2010, s. 387). For å oppnå dette identifiserte jeg på forhånd fem mulige rekrutteringsstrategier og veide disse mot målene for studien. Disse er inspirert av sampling-strategier beskrevet av Bradshaw og Stratford (2010) og betegnes som direkte, opportunistisk, snøball, sosial media og personlig-nettverksbasert rekruttering.

Til sammen er det gjennomført seks intervjuer i denne oppgaven. Av utvalget er det en kvinne og fem menn, tre med norsk bakgrunn og tre med utenlandsk. Dette gjenspeiler til en viss grad ikke populasjonen av Uber-sjåfører da det virker å være stor andel er av utenlandsk opprinnelse og et fåtall kvinner. Det beskjedne antallet informanter kan så avgjort så tvil om «metningspunktet» er nådd. Samtidig var intervjuene av en omfattende karakter og har dekket ulike nyanser av arbeidet. En forsiktig tilnærming i rekrutteringsstrategien gjorde det også komplisert å rekruttere mange informanter.

### **Direkte rekruttering gjennom applikasjonen**

Å rekruttere direkte kan virke som den mest åpenbare strategien, da informanter forespørres under kjøreturen. Lignende fremgangsmåte er beskrevet i flere studier (Hill, 2015; Dotterud Leiren & Aarhaug, 2016; Glöss, McGregor, & Brown, 2016). Som passasjer kan forskeren enten begynne intervjuet under kjøreturen eller rekruttere sjåføren til ett som finner sted

senere. Denne fremgangsmåten har etter min mening etiske utfordringer. Under intervju kan innholdet i gitte tilfeller bli farget av relasjonen som oppstår. Sjåfører for Uber mottar en *rating* fra hver passasjer de frakter, og enkelte sjåfører kan føle seg tvunget til å stille for å få toppkarakter. Videre kan det stilles spørsmål til reliabilitet ved at intervjuet foregår i en setting hvor den ene parten tjener på lengden på intervjuet. Glöss, McGregor, og Brown (2016) intervjuet sjåfører som passasjerer i deres studie. De innrømmer at statusen deres som passasjerer åpenbart påvirket intervjuene, men at dette ikke virket å hindre sjåførene fra å være kritisk til plattformen. De ble heller «overrasket over hvor kritisk sjåførene var til Uber» (Glöss, McGregor, & Brown, 2016, s. 1638, m.o.).

Uber har imidlertid ved flere anledninger demonstrert tvilsom behandling av personverndata: Under en lanseringsfest i Chicago delte de sensitiv informasjon om flere kunder for publikum som var tilstede; «God View» er en programvare brukt til overvåkning av personer av interesse som har vært lett tilgjengelig for ansatte; «Greyball» er en tjeneste for å oppdage, unngå og lure politimyndigheter i plattformen; og «Hell», en programvare brukt mellom 2014 og 2016 til å spore opp sjåfører som også kjørte for rivalen Lyft (Hill, 2015; Kumar, 2017). Jeg fant derfor direkte rekruttering direkte problematisk av personvern hensyn og med hensyn til sporbarhet, ettersom Uber, i likhet med andre IT-selskaper, har logger og persondata fra applikasjonen som enklere kan knytte informanter og meg sammen. Etter å ha orientert meg, virket rekruttering gjennom internettkanaler som et bedre valg.

## **Rekruttering i sosiale medier**

Mange av Uber-sjåførene i Oslo er organisert i ulike fora på Facebook hvor de utveksler informasjon og tips om virket; noen av disse kan søkes opp, mens andre har personverninnstillinger som medfører at det kreves invitasjon fra et medlem. Da jeg først begynte studien fant jeg fram til en av de åpne foraene, mens jeg fikk innpass i andre, lukkede grupper etter å ha snakket med informanter.

Sosiale medier gir brukere mulighet til å beholde en grad av fysisk separasjon og anonymitet, gjennom å bestemme hvor mye de ønsker å dele via plattformene. Samtidig ligger mye informasjon om brukere åpen tilgjengelig. De bør ifølge Gelinas m.fl. (2017) derfor anvendes med forsiktighet, og forskeren må utvise kritisk refleksjon i anvendelsen av dataen. Gelinas et al. (2017) viser til at sosiale media har vært overaskende effektivt med å nå grupper som har vært vanskelig å nå med tradisjonelle metoder, men at bruken krever at nye etiske spørsmål

må stilles. Primært mener de at digitale strategier bør veies opp mot mer tradisjonell, analog rekruttering og foreslår tre punkter man tenker gjennom før rekruttering (Gelinas et al., 2017, s. 5): At man identifiserer mer kjente offline-varianter og vurderer disse mot online-rekruttering; at samme etiske hensyn som vil gjelde ved en offline-rekruttering også gjelder i studien; og at man finner måter som onlineversjonen avviker fra tilsvarende studier offline, og evaluerer denne forskjellen med hensyn til etiske normer og hensyn.

De identifiserer videre to hovedmåter å rekruttere: Aktiv og passiv rekruttering. Mens passiv er å distribuere materiale med håp om å tiltrekke deltakere, er en aktiv rekrutteringsstrategi å henvende seg direkte til aktuelle deltakere med håp om å få de med i studien (Gelinas et al., 2017). Jeg benyttet meg først av en aktiv tilnærming; jeg fikk tilgang til en av de åpne foraene, kontaktet en av administratorene og forklarte forskningsprosjektet. Deretter sendte jeg direktemelding til medlemmer basert etter hvem som var mest aktiv på siden og spurte om ønsket å stille opp i undersøkelsen. Et fåtall av disse svarte og ønsket å stille, og vi avtalte sted og tidspunkt for intervju. Et tilsvarende forum har også fungert som datagrunnlag for observasjon der jeg anvendte en mer mikset tilnærming, som jeg beskriver på neste side.

Etter å ha gjennomført tre intervjuer innså jeg imidlertid at informantene neppe var representative for de som arbeider for Uber. Alle tre kan betegnes som trygge i de institusjonelle rammene av det norske samfunnet; de valgte kanskje å stille nettopp fordi de var trygg på at jeg var den jeg utga meg for å være på Facebook. Denne tryggheten kom også til syne i intervjuene. De hadde svært mye kunnskap om praksisen og formidlet konstruktive refleksjoner om for eksempel politikk og økonomi. Dowling (2010, s. 32) skriver om maktrelasjoner, at møter med mennesker i maktposisjon noen gang kan føles som «*studying up*». Fra mitt ståsted kunne det føles slik; det kunne være utfordrende å forholde seg til intervjuguiden, og min posisjon og perspektiv ble tidvis utfordret. Samtidig forsøkte jeg gjennom studien å være åpen for ideer og deres perspektiv fra mitt ståsted som forsker.

### **Rekruttering gjennom forskerens personlige nettverk**

Etter hvert valgte jeg en «omvei» for direkte rekruttering, ved å bruke personer i mitt personlige nettverk. Disse bestilte kjøreturer med Uber hvor jeg også var med som passasjer. Jeg kom i prat med sjåførene underveis, og etter hvert som vi begynte å snakke «Uber-politikk», forklarte jeg at jeg skrev oppgave om temaet. Etter at turen og *rating*-en var overstått, forespurte jeg de til intervjuer som ville finne sted på et senere tidspunkt. Flere jeg

henvendte meg til på denne måten takket ja og stilte opp, mens noen valgte å ikke svare da jeg senere tok kontakt.

Denne metoden viste seg å være fruktbar for prosjektet da det ga større spenn av informanter enn ved rekruttering i sosiale medier. Hypotesen om at respondentene som svarte meg på Facebook var tryggere i de institusjonelle rammene virket å stemme; alle jeg rekrutterte på denne måten var av ikke-norsk opprinnelse som ga variasjon og forsterket representativitet, og da ga sterkere uttrykk for utrygghet til institusjonell rammer som myndighet samt meg som forsker, enn de jeg rekrutterte ved bruk av sosiale medier.

Jeg endte altså opp med å belage meg på en rekrutteringsstrategi basert på bruk av sosiale medier og personlig nettverk, mens direkte rekruttering ble vurdert som uønsket på grunn av potensial for sporbarhet. Opportunistisk rekruttering og snøballmetode ble også vurdert bort på grunn etiske og praktiske hensyn.

### **4.3 Observasjoner som passasjer og på nett**

Som beskrevet har jeg flere ganger sittet på som passasjer for Uber mens jeg har jobbet med oppgaven. Dette har vært nyttig for å danne forståelse av hvordan det fungerer, men jeg har valgt å ikke bruke observasjoner herfra som funn da det betraktes som skjult observasjon av en privat-offentlig sfære (Dowling, 2010). I februar 2017 fikk jeg også anledning til å delta på lanseringen av «Delingsøkonomien: muligheter og utfordringer» (NOU, 2017), ved NHOs hovedkontor i Oslo. Underveis var det taler fra ulike forskere og politikere som informerte meg om ulike regimeaktørers perspektiver argumenter for – og mot potensialer og utfordringer ved sektoren. Dette ga meg en pekepinn i veien mot videre regulering og i forståelsen av rapporten. Nyttig var også et møte i regi mellom selskapet og potensielle partnersjåfører i Oslo sentrum, noe Uber arrangerte flere ganger i uken for å informere og svare på spørsmål fra de som kunne tenke seg å kjøre for plattformen. Mange spørsmål jeg også hadde stilt meg ble tatt opp av andre deltakere på møtet, men dette er ikke inkludert av samme årsak som tidligere.

Etter hvert fant jeg det imidlertid hensiktsmessig å bruke observasjoner fra de skjulte Facebook-forumene til sjåfører i Oslo. Informasjon i skjulte grupper som dette tolkes som informasjon som er ment for privat bruk, ikke for allmennheten og må dermed behandles med varsomhet (Gelinias et al., 2017). Etter rådføring med NSD, kom vi fram til at deltakerne måtte få vite informasjonen jeg brukte fra gruppa slik at de kunne komme med eventuelle innsigelser

til innholdet. Her brukte jeg strategi i grenselandet mellom det Gelin et al. (2017) omtaler som aktiv og passiv rekruttering. Jeg så gjennom poster av relevant tema og sammenfattet data basert på dette, deretter rådførte jeg med en av administratorene om jeg kunne bruke informasjonen, før jeg la ut tekstutdraget. Jeg mottok kun positive tilbakemeldinger.

## 4.4 Analyse av data

Tolkning av data er en pågående prosess i et akademisk arbeid, og det er vanskelig å si nøyaktig når jeg begynte å tenke analytisk om problemstillingen. Kanskje var det under min første tur som passasjer, eller kanskje var det allerede da jeg valgte tema. Hammersley og Atkinson (2007) poengterer at analysen ikke er en avgrenset fase, men foregår i hele forskningsprosessen, fra utforming av en problemstilling til skriveprosessen. Flexibiliteten i den kvalitative forskningen ga meg også rom til å forme forskningen og følge ledetråder helt frem til slutten av analysen.

For min del gjorde forutsetningene for prosjektet at jeg i utgangspunktet angrep den analytiske prosessen fra to kanter: Med innsamling av data fra nyhetsartikler og informanter, og fra akademiske bidrag med perspektiver på arbeid i sektoren. Denne tolkningsprosessen forstås fra Ragin og Amoroso (2011) som at jeg vekslet mellom induktiv metode hvor jeg formet ideer ut ifra empiri, og deduktiv metode hvor teorien informerte de analytiske rammene. Det var imidlertid vanskelig å finne en teoretisk ramme som belyste empirien på en tilstrekkelig måte, så jeg så det nødvendig å prioritere dataene. I analysen har jeg derfor latt meg inspirere av prinsipper i *grounded theory*, da empirien har formet tema for analysen og teorier som kan passe. Dette styrer ikke metoden min. Heller velger jeg, som Charmaz (2014), å bruke *grounded theory* som et sett prinsipper eller praksis som komplimenterer den øvrige metoden, og ikke som strikte regler.

I analysen gikk jeg frem ved å ta utgangspunkt i data fra intervjuene, kode disse i henhold til innhold og ut fra dette definere noen hovedtemaer: Praktiske aspekter, motivasjon, trivsel, usikkerhet, relasjoner, regulering; som hver for seg hadde ulike undertemaer. I andre runde med koding har jeg trukket mer på teoretiske verktøy, som aktørskap, algoritme og strategier. Dette har formet beskrivelser av arbeidsprosessen og arbeidsrelasjonen som inngår i min representasjon av feltet (*retroduction*, fra: Ragin & Amoroso, 2011).

## 4.5 Ethiske refleksjoner

En refleksjon jeg gjorde underveis var at forskning på «nye former» for selskaps- og samfunnsstrukturer også krever nye etiske tilnærminger. For meg har dette vært spesielt relevant med hensyn til kapasiteter for digital sporbarhet. I ettetid virker det urealistisk at noen skulle gjøre dette. På den andre siden er det alltid lurt å ta høyde for det når kapasiteten er der, og tenke grundig gjennom hvordan digitale verktøy kan bli brukt av andre og derfor hvordan man bruker dem.

En annen, var min posisjon som forsker og passasjer med hensyn til rangeringssystemet. I de tilfellene der jeg forsøkte å rekruttere gjennom å sitte på som passasjer, følte det riktig å spørre sjåførene om de ville stille til intervju etter denne rangeringen. For å sikre at de ikke følte seg presset på noen som helst måte, gjorde jeg det også tydelig at svaret ikke ville påvirke karakteren og at intervjuene ville bli gjennomført på et senere tidspunkt.

Aller viktigst er det et mål om at ingen skal komme til skade som følge av forskningen. For å etterstrebe dette tok jeg altså «omveier» i rekrutteringen. På tross av det, finnes det likevel ingen garantier mot sporbarhet. De som valgte å stille ble derfor informert om denne risikoen. Den største frykten virket likevel å være en eventuell straffeforfølgelse hvis politiet skulle få tilgang til data, som var spesielt synlig under ett intervju. Å verne om dataen har derfor vært høyeste prioritet.

# 5 Organisering og opplevelser av arbeidet

---

*«Når jeg får den derre notification-en om tur så hører jeg bare “katsjing!”  
– jeg hører bare penger, ikke sant» («Christoffer» 9. mars 2017)*

---

I dette kapitlet diskuteres funn relatert til det første forskningsspørsmålet: *Hvordan organiserer og opplever formidlere arbeidet som utføres gjennom plattformen Uber?*

For å oppnå dette vil jeg først redegjøre for motivasjoner som ligger til grunn for å jobbe for plattformen. Sentralt for om og når mange velger å jobbe for plattformen er fleksibilitet og algoritmisk styrt prisdynamikk. Som «Christoffers» utsagn illustrerer, kan denne dynamikken for mange handle om å tjene mer penger. Jeg vil diskutere hvordan denne algoritmestyrte prismekanismen er med å forme relasjonen til plattformen og arbeidet. Et annet aspekt ved algoritmen er rangeringssystemet og hvordan *rating*-systemet spiller inn på hvordan arbeidet organiseres og oppleves. Som mange av funnene i både dette og neste kapittel illustrerer, kan arbeidere implementere en rekke ulike strategier for å bearbeide systemet til sin fordel. Disse analyseres ut fra Katz (2004) tre kategorier for aktørskap, og vil bli diskutert nærmere senere i kapitlet.

## 5.1 Motivasjoner

Informantene mine omtaler stort sett utelukkende positive opplevelser fra arbeidet. For mange virker det som om arbeidet de utfører gjennom plattformen skiller seg kvalitativt sett fra et regulært arbeidsforhold, spesielt knyttet til fleksibiliteten i arbeidet. «Å være sin egen sjef», frihet til å jobbe når du vil og hvor som helst, er mantra som er gjennomgående i selskapets retorikk. På Ubers nettsider står det: «Du kan kjøre med Uber når som helst, dag eller natt, 365 dager i året. Det er alltid opp til deg når du vil kjøre, så det forstyrrer aldri de viktige tingene i livet ditt» (Uber.com, 2017b). Flere informanter gjentok dette tilnærmet ordrett.

*«Ja, du bestemmer jo selv, da. Du kan når som helst ta pause, når som helst bare drite i å jobbe hvis det kommer opp noe annet spennende. Plutselig hvis folk ringer og skal ut, så ... like greit; du går offline, stikker, ikkeno' problem. Og sånn som på dagtid, hvis du er ferdig på jobb og har lyst til å jobbe, da kan du bare gjøre det» («Christoffer» 9. mars 2017).*



Samtlige av sjåførene jeg har snakket med benyttet Uber som en inntektspost ved siden av en annen jobb. Det virket også relativt godt betalt; for tre økter i uka mellom torsdag og lørdag var det vanlig å tjene rundt 10.000 kroner. Det varierte i hvor stor grad sjåførene var avhengige av inntektsposten. Mens «Bjørn» sjeldent brukte plattformen, brukte «Daniel» pengene til advokatutgifter og sende penger til familien i hjemlandet. De øvrige beskrev det alle som en lukrativ måte å spe på inntektene ved siden av sin vanlige jobb, som «Elias»:

*«[I den] andre jobben tjener jeg sånn 13.000 – jeg jobber bare fire timer i uka. Og med leie på 14.000 kroner i måneden i Oslo så kan du ikke betale for det med bare en jobb, du må ha noe annet. Det er mitt problem og det er derfor jeg jobber for Uber» («Elias» 3. mai 2017).*

Også andre årsaker spilte inn på hvorfor de startet; «Anne» kjøpte en nyere bil enn hun hadde tenkt fordi hun kunne tjene penger gjennom plattformen, mens «Bjørn» begynte å kjøre blant annet fordi han hadde en bil nummer to som stod ubrukt store deler av tiden.

Flere informanter trakk også frem ikke-monetære motivasjonsfaktorer. Flere fortalte at de først begynte med Uber fordi det virket gøyalt og de ville prøve yrket. Trivselsaspektet virket å være vedvarende. Da jeg spurte «Anne» 28. februar 2017 om hvorvidt hun likte å jobbe med plattformen, svarte hun: «Stortrives med det. Veldig mye hyggelige folk, det er nesten utelukkende hyggelig folk ... Det er sånn jeg kan finne på å gjøre en dag hvis jeg er i dårlig humør sjøl». En siste årsak, språkopplæring, ble trukket frem av en informant, selv om inntekt også var et insentiv her:

*« I was trying to find somewhere I could talk to people, where I could train my Norwegian. So, I was thinking, there I can speak with people, there I will train my language. So, that was the main reason. And, of course, money. Money is money» («Filip» 25. september 2017).*

Alle informantene indikerte dermed at penger var et viktig insentiv for at de først begynte å kjøre for plattformen. Samtidig virket trivsel å være viktig for at de fortsatte. At den dominerende motivasjonen for å jobbe er økonomisk, støttes av mine egne observasjoner så vel som i lignende studier (Hall & Krueger, 2016; Schor & Attwood-Charles, 2017).

## 5.2 Relevante erfaringer

Flere av informantene hadde erfaringer fra aktiviteter med likheter til kjøringen: «Filip» sjonglerte å kjøre for Uber med andre sjåføroppdrag og arbeid for et bemanningsbyrå, «Bjørn»

deltok i andre delingsøkonomiplattformer, mens «Christoffer», som jobbet i salgsbransjen, skildret tilsynelatende små forskjeller mellom hans «konvensjonelle» jobb og det å kjøre for Uber:

*«Det kan vel føles litt som [mitt andre yrke] ... Du jobber når du vil, gjør hva du vil, selger når du vil. Eneste er at pengene kommer inn til foretaket som tar 60-70 prosent og så får du resten i lønn ... Men det er litt ulempe med egenmelding og sånne ting, da» (intervjuet 9. mars 2017).*

Vedrørende datoen sjåførene begynte å kjøre for Uber, virker august 2016 å være en viktig milepæl. Ifølge flere sjåfører endret plattformen da tjenestegebyret fra 20% til 25%. Det vil si at sjåførene som signerte før dette tjente vesentlig mer for hver tur. Mens fire informanter oppga at de begynte i august 2016 eller før, svarte to at de begynte etter nyttår 2017.

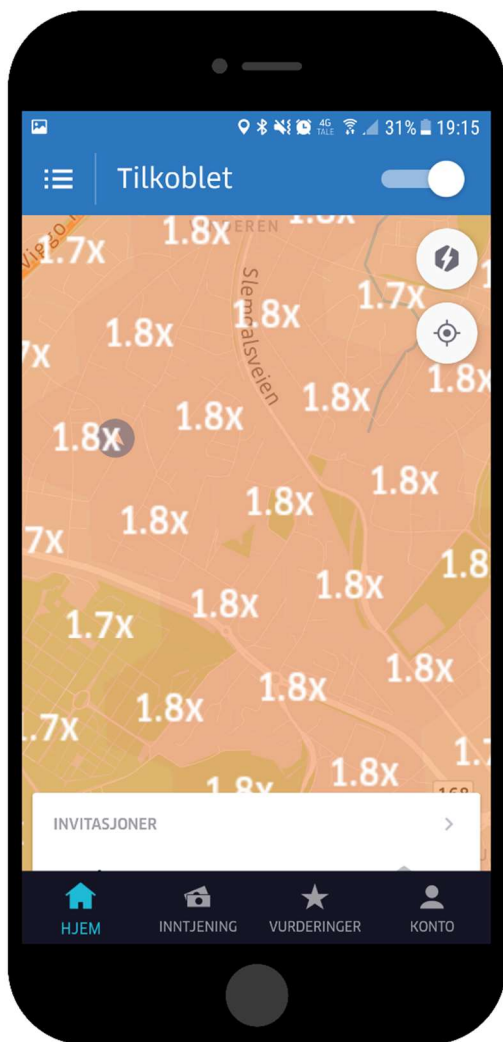
«Bjørn» begynte kort tid etter at Uber etablerte tjenesten i Norge. Vedkommende, en *early adopter*, var svært kunnskapsrik om ulike politiske aspekter, og fremsto som engasjert og involvert i miljøet. Engasjementet gjenspeilet forklaringen bak at han først begynte med det:

*«Jeg hadde lenge boikottet Oslo taxi fordi jeg var så sint over at de misbrukte monopolmakten de hadde fått tildelt ... Jeg har liberalpolitisk standpunkt og når man får monopol basert på privilegier gitt av staten, så blir jeg sint. ... Det var en politisk handling. Men sånn som situasjonen har utviklet seg så kan man kalle det en sivil ulydighet. Altså som liberalistisk aktivist så er min sivile ulydighet illegal verdiskaping» («Bjørn» 7. mars 2017).*

En av sjåførene som signerte etter Uber økte tjenestegebyret var kanskje mest avhengig av inntekten, og var den eneste som ga antydning til at det kunne være vanskelig å få det til å gå rundt:

*«Hvis du for eksempel tjener 3000 en kveld, så betaler du 25 prosent i gebyr til Uber og 25 til skatt og moms. Så har du 20 til bom, bensin, dekk og olje - det er 70 [prosent]. Det blir bare 30 igjen til sjåføren, og det er min tid. Koster en tur 200 kroner, er det 80 kroner til meg» («Elias» 3. mai 2017)*

Sjåføren var likevel ikke misfornøyd. På spørsmål om hva som skilte Uber-arbeidet fra hans andre jobb som rengjør i et vikarfirma, svarte han: «Uber er bedre. Du kan kjøre når du vil ... Du er selv sjef» («Elias» 3. mai 2017). «Anne» forklarte det på samme måte: «Uber presser meg ikke til å kjøre, jeg får ikke noen meldinger eller telefoner ... jeg [kan] helt fritt bestemme når jeg skal kjøre og når jeg skal gi meg» (28. februar 2017). Algoritmen spiller likevel en rolle.



Figur 3: Eksempel på *surge* i partnerapplikasjonen

## 5.3 Algoritmisk styring

Uber-sjåførene er kanskje sin egen sjef, men algoritmen som ligger bak plattformen påvirker tilsynelatende hvordan jobben gjennomføres. Vi kan diskutere konsekvenser dette har for arbeidet ved å trekke på de tre funksjonene ved algoritme-styrt arbeid fra Lee et al. (2015): Dynamisk pris (markedssvingninger i form av *surge*), tildeling av oppdrag, og rangeringssystemet. Mens Uber ønsker å skape et bilde av selvstendige aktører (Uber.com, 2017b), hevder Rosenblat og Stark (2016) at makten i automatiserte funksjoner gir insentiver som homogeniserer og kontrollerer hvordan arbeidere skal oppføre seg i systemet. På tross av denne påstanden hadde sjåførene jeg snakket med positive erfaringer med slike funksjoner.

### 5.3.1 Dynamisk pris

Fire av informantene sa rett ut at de som regel jobbet på kvelder i helgene for da var det best betalt. «Anne» antydet hun jobbet mest helger, men hevdet at etterspørsel spilte en mindre rolle.

*«Jeg vet jo når surgen kommer og går; jeg vet at den er der på fredag kveld og vet den er der på lørdag kveld. Selvfølgelig kan det gjøre at jeg velger å kjøre en time lenger hvis jeg ser det er surge, men hvis jeg ikke har lyst å kjøre, så kobler jeg av uansett» («Anne» 28. februar 2017).*

«Bjørn» sa at han først og fremst identifiserte seg som samkjører siden han for eksempel ville ta med seg passasjerer til og fra jobben. Han sa riktig nok at algoritmen hadde spilt en rolle tidligere, og han antydet indirekte at den fremdeles kunne gjøre det.

*«I perioder har jeg drevet mye ordinære transportvirksomhet gjennom Uber-appen, og det var jo spesielt i helgene og litt på kvelder. Så hvis jeg da kjeder meg en dag, eller hvis kona ser på noe tv-programmer jeg ikke liker [så drar jeg ut]. Det er gøyalt og morsomt, jeg liker det. Ja, jeg blir litt hekta på det ... Så jeg har funnet noen fine tider, som lørdag ettermiddag [mellom fem og ti]. ... Da er det ofte gode priser, for de som skal kjøre om*

*natta, de kommer senere ... Det er min måte å gjøre det på. Og for eksempel 17.mai er en fin tid å kjøre på. Da er det surge hele dagen» («Bjørn» 7. mars 2017).*

Andre fortalte meg også at Uber pleide å sende e-poster med informasjon med blant annet tidspunkter for hendelser hvor det var ventet å være mye å gjøre; *nudges* som Rosenblat og Stark (2016) kaller det, som «dulter» sjåførene til å jobbe på tidspunkter hvor det er mye å gjøre og godt betalt. En av sjåførene indikerte at det for enkelte kunne være vanskelig å finne balansen mellom jobb og fritid når tiden så lett kunne gjøres om til penger:

*«I starten var det sånn at jeg bare ville kjøre på, liksom ... For mange kommer det til å være sånn starten at man tar null pause, for det er bare penger, det bare ruller inn notifications. Så du må egentlig takke nei til penger for å spise. Så tenker du: «Hm, er det verdt det?» Skjønner du? ... Så, ja, det er litt for mye frihet for noen» («Christoffer» 9. mars 2017).*

Denne beskrivelse kan vitne om at skillet mellom arbeid og fritid blir flytende (Beck, 1992) og om en intensivering av kommodifiseringsprosesser (Polanyi, 2001 [1944]). Etersom arbeidstiden er på akkord, kan det for enkelte arbeidere oppfattes som en intensivering av arbeidstiden, der hvert øyeblikk vedkommende ikke kjører potensielt er en tapt inntekt.

### **5.3.2 Tildeling av oppdrag**

I observasjoner og intervjuer skildres det hvordan tildeling av oppdrag fungerer. Når sjåførene er klar for oppdrag vil de få et varsel på telefonen, en notifikasjon som kan følges av en høy lyd, ved forespørsel ny tur. Tildelingen gjør at sjåføren er på vei til neste passasjer straks den forrige turen er overstått. Ingen av sjåførene uttrykte noen skepsis til dette, og det var heller ikke noe jeg forfulgte videre i intervjuene. Denne funksjonen virket heller å forme totalinntrykket sjåførene hadde om at tjenesten fungerte godt og effektivt.

Imidlertid hevdet «Anne» at denne funksjonen fungerte annerledes for henne, sett i lys at hun er kvinne. Hun hadde ikke fått noen særskilt oppfølging av Uber med hensyn til at hun var en av få kvinnelige sjåfører i Oslo, men hevdet at applikasjonen i større grad koblet henne sammen med andre kvinner enn det som var normalt.

*«Når de [mannlige sjåførene] ikke har så mange kvinnelige passasjerer, og jeg har det, antar jeg det er en sammenheng. Så den kobler nok fortere damer mot damer. Jeg vil tro det er et sikkerhetstiltak for å få oss til å føle oss tryggere. Jeg har også mannlige passasjerer, men vil si at det i løpet av en kveld er omtrent 80 prosent damer» («Anne» 28. februar 2017).*

Det har ikke vært mulig å oppdrive noe som støtter eller motstrider påstanden; «Anne» hadde funnet det ut selv ved å spørre andre sjåførere. Det er likevel ingenting som sår tvil om forklaringen.

### 5.3.3 Rangeringssystemet

Det var en generell konsensus blant informantene om at rangeringssystemet gjorde arbeidsforholdene tryggere, ettersom at man så at passasjerene hadde referanser fra andre. Et par av sjåførene fremstilte det også som om rangeringen gikk på automatikk, og at de nærmest alltid ga fire eller fem stjerner, som også Raval og Dourish (2016) omtaler i sin studie. «Christoffer» fortalte med en viss stolthet at han var en av de høyest rangerte sjåførene i Oslo, og jeg spurte han hvordan han fikk det til: «Nei, jeg gjør ingenting, jeg. Jeg er bare vanlig, hyggelig, ikke drittsekk, ikke sjåfør. Bare kompis ... *joker* og *kødder*, det er bare det jeg gjør liksom» («Christoffer» 9. mars 2017).

Få hadde spesifikke tips for å oppnå toppkarakter, annet enn å være hyggelige og redelige overfor passasjerene, men for noen virket det derimot som arbeidet – eller *fremførelsen* som Raval og Dourish (2016) omtaler det som, medførte å gjøre noen konkrete handlinger.

*«Passasjerene er som konger for oss. Jeg åpner døra, hjelper inn med bagasje – slike ting. Jeg har utdanning og erfaring fra servicebransjen og der må man være hyggelig, dra frem stolene for kunder. Jeg tenker at man må stille opp for passasjerene» («Daniel» 1. mai 2017).*

Det var uklart om det fantes en grense for hvor lav *rating* man kunne få før man mistet retten til å kjøre, og Uber har ikke oppgitt noen slik grense i Norge. Én sjåfør sa hun antok at denne var på tre stjerner («Anne» 28. februar 2017).

## 5.4 Sjåførenes aktørskap

Uber hevdet i 2014 at *surge*-prising påvirket en liten andel av turene, mindre enn 10 prosent av alle turer (Gurley, 2014, avsn. 6). Rosenblat og Stark (2016, s. 3766) påpeker likevel at (algoritmisk) *surge*-prising er noe mange sjåførere er opptatt av, og at det stadig er et insentiv: «Screenshots of surge rates and zones are often posted to [online] forums to display enthusiasm for a pay lottery».

«Christoffer» beskrev en slik entusiasme når lignende informasjon ble postet i netttforum han var deltaker i: «Ja, ja, det står full fart og sånne ting ... Det er definitivt best når det er helt, helt rødt (høy *surge*), da er det fantastisk, da koser jeg meg» («Christoffer» 9. mars 2017).

Ved å trekke på de tidligere introduserte begrepene til Katz (2004), motvirkning, omarbeiding og motstand, så finnes det mange måter aktører kan motvirke eller omarbeide et algoritmesystem som beskrevet til sin fordel. Som en allegori til Katz' begreper, kan begrepet *gaming* introduseres. Å *game* er velkjent for data-spillere, men det er også anvendt i studier av plattformarbeid for å beskrive hvordan deltakere i *crowd work*-prosjekter *game*, eller manipulerer, systemet slik at en ikke-optimal situasjon best kan fungere til aktørers fordel (Downs m.fl., 2010). Dette har likheter til Katz' (2004) beskrivelser om aktørskap, som å motvirke eller omarbeide. «Bjørn» brukte *gaming* for å beskrive hvordan Uber-sjåfører kunne overløste funksjoner som assosieres med algoritmisk styring. Ifølge «Bjørn» finnes det «hundrevis av måter å *game* systemet på», men for sjåførenes del virker det først og fremst å dreie seg om metoder som endrer *surge* i et marked, og dermed deres betaling:

*«Hvis du reagerer etter surge gjør du som man ønsker. Det er ønsket atferd. Men hvis fem ubersjåfører har appen og alle skrur [partnerappen] av samtidig og så setter på sin passasjerapp. Det er et lite område, plutselig er fem sjåfører borte og det er fem nye passasjerer ... Da blir det surge i området» («Bjørn» 7. mars 2017).*

Slik vedkommende forklarer det, lures algoritmen med dette til å tro at det er færre sjåfører eller flere kunder i markedet, noe som endrer prisetterspørsel. Andre sjåfører virket derimot skeptisk til om dette lot seg gjennomføre og mente Uber hadde en måte for å unngå dette på i algoritmen. Sjåførene fortalte også om andre måter å omarbeide på. Det første er å starte en kjøretur mens passasjerer er på vei til bilen, mens en annen, mer konvensjonell måte er å kjøre omveier fra avreisepunkt til bestemmelsessted.

Også kunder kan forsøke å forsøke å omarbeide systemet til sin fordel. «Daniel» fortalte om noen episoder og identifiserte to grupper kunder som han var misfornøyd med. Den første gruppen omtalte han som «*talkative*» mennesker; kunder som spurte mye om veivalget under kjøreturen og ba han ta andre ruter enn GPS-en anbefalte (intervjuet 1. mai 2017). Den andre gruppen, «*abusers*», omtalte han som kunder som etter hans mening misbrakte systemet til deres fordel, og klagde til Uber etterpå om at det var sjåføren som hadde gjort en feil. Ifølge «Daniel» hadde Uber i disse tilfellene trodd kundene og refundert dem – på bekostning av hans honorar. Han hadde derfor utformet en strategi for å motvirke dette, der han ba kunder

som ønsket å kjøre en omvei om å stanse turen i appen ved enden av sideturen og deretter bestille Uber på nytt. Han aksepterte turen, og slik unngikk han ifølge seg selv en reduksjon i honoraret. Andre beskrev senere til meg at Uber hadde implementert en løsning for å unngå dette problemet.

### **Aktørskap oppsummert**

Sjåførers strategier i møte med algoritmen virker dermed å bære likheter med Katz' (2004) beskrivelser av strategier i møte med kapitalistiske prosesser i helt ulike settinger, andre steder i verden. Strategiene illustrerer slik jeg ser det tilfeller av det Katz (2004) omtaler som motvirkning (*resilience*) og omarbeiding (*reworking*). De utfordrer systemet til å være mer i harmoni med den enkeltes behov og ambisjoner for hva de ønsker å få ut av tjenesten, gjennom hverdagslige handlinger.

Mens motvirkning virker vanskelig å oppdage, kan det her omfatte tilfeller der sjåfører på egenhånd «saboterer systemet», som eksempelvis å starte kjøreturen i applikasjonen før kunden er i bilen eller kjøre omveier. *Gaming av surgen* virker derimot som en omarbeidingstrategi, der flere personer går sammen for å «jukse» innenfor det hegemoniske systemet. Dynamikken er også interessant, da informanter fortalte meg at Uber svarte på dette med å aktivere mottiltak i algoritmen. Sånn sett er kanskje algoritmens omstillingskapasitet et utmerket verktøy for *re-revansjisme* i kapitalens interesse, for å anvende Katz' (2004) begrepsapparat.

Med dette sagt, virker det utfordrende å påvirke iboende mekanismer i algoritmen eller andre aspekter ved plattformarbeidet sjåførene eventuelt er misfornøyde med. Det skyldes både kontrakten, som spesifiserer at der vilkår mellom plattform og *partnersjåfør* (Hotvedt, 2016), og den universelle utformingen av plattformen og algoritmen. Maktforholdet ved koordinasjonen kan derfor fremstå å være i fordel Uber.

## **5.5 Oppsummering av hovedfunn**

Vi har nå gått gjennom hovedtrekkene med hvordan arbeiderne organiserer sin egen arbeidshverdag, med vekt på hvordan algoritmen spiller inn og former arbeidshverdagen.

Raval og Dourish (2016) fremhever at for mennesker som jobber mye med algoritmiske funksjoner som Ubers, kan trolig premissene for arbeidet tære, med hensyn til at man ikke har medbestemmelsesrett i markedsdynamikken, og at det tilsynelatende er liten innsikt i hvordan man kan tilpasse arbeidet utover «stjernene». «Fremførelsen» (*performance*, i Raval & Dourish, 2016) i plattformarbeidet faller for noen helt naturlig, mens det for andre kan være vanskelig å vite hvordan – og hvorvidt – man skal tilpasse arbeidet til forventningene fra kunder. Samtidig er ressurser tilgjengelig for de som ønsker å oppsøke dem. Ubers «hjelpesenter» på nettet kommer med oppløftende ord om hva enkeltindividene må gjøre, i en «guide til femstjernespartnere» (Uber.com, 2017a).

Ubers måte å forme arbeideres utførelse virker derfor å være både kontroll og avstand på samme tid. Innenfor rammene av arbeidet er det samtidig muligheter for sjåførene å tilpasse systemet til sin fordel. Ingen av sjåførene fortalte rett ut at de benyttet seg av strategier for egen vinning; noen var derimot opptatt av at et godt bilde av Uber ble ivaretatt. Dette bringer oss videre til neste forskningsspørsmål.



## 6 Reguleringens påvirkning på arbeiderne

---

*«Politiet og taxinæringa er ute etter oss, og vi er avhengig av å få politikerne på vår side ... Hvis vi mister ryktet så kommer vi til å **tape kampen** og da blir Uber ulovlig. Det er ryktet som gjør at vi holder oss i live» («Anne» 28. februar 2017, min utheving).*

---

I det påfølgende kapittelet tar jeg for meg den andre problemstillingen for oppgaven: *På hvilken måte har den manglende reguleringen av Uber i Norge preget arbeiderne?*

Det ble tydelig av feltarbeidet at reguleringen i form av løyveordningen hadde store konsekvenser for sjåførene. De var klare over at de tok en sjanse ved å kjøre i den visshet om at reguleringen og lovligheten ved UberPop var omstridt, men ble håndhevet av myndighetene. Risikoen for å bli tatt og usikkerheten dette medførte var dermed sentralt for opplevelsene til flere av informantene. Det tvang også disse til å utforme strategier for å dempe faren for å bli oppdaget av politiet.

Først går vi over på disse beretningene om risiko og strategier. Deretter vil jeg drøfte hvordan risikomomentet har formet relasjoner til henholdsvis myndighetene og den etablerte næringen, til Uber, og til hverandre. Etter hvert kommer vi også til hvordan sjåførene betraktet at denne reguleringen burde vært – og trekker også inn perspektiver på delingsøkonomi, som ses som relevant til reguleringen per i dag.

### 6.1 Strategier for demping av risiko

Den største konsekvensen av rettsforfølgelsen av Uber-sjåfører virket å være tilstedeværelsen denne risikofaktoren hadde i bevisstheten til sjåførene. Det var stort spenn i hvordan risikoen ble oppfattet, men alle snakket om det på sin måte. Risiko ble både knyttet til konkrete strategier og til følelser av usikkerhet. Etnisk bakgrunn virket å spille en viktig faktor – enkelte informanter framhevet det å være norsk som en fordel, for deres egen del.

*«Jeg er ung, norsk og er fra byen, liksom. Hvis de (politiet) skulle stoppet meg så hadde de ... jeg tror ikke de ville tenkt ... for de jakter ikke på Uber-sjåfører, ikke sant. De bare stopper en bil, og noen ganger så bare lyser det Uber, andre ganger så gjør det ikke*

*det. Det lyser Uber hvis det er en middelaldrende østeuropeer eller mørk mann med to blondiner i baksetet» («Christoffer» 9. mars 2017)*

Den eneste kvinnen jeg snakket med mente hun hadde en spesielt stor fordel, i og med at hun er en av få kvinner som kjører for Uber. Samtidig virket det som om hun omtalte aktiviteten som «et kall», en viktig ytelse til befolkningen, som virket å ha en «selv-rettferdiggjørende» effekt:

*«[I]ntensjonen min [har endret seg noe]. Nå gjør jeg det mer for at jeg ser at det er behov for det. Og tilbakemeldinger fra passasjerer gjør at ønsket om å kjøre er blitt større, ikke mindre, av at politiet ønsker å ta oss. I tillegg så tenker jeg at siden jeg er **minoritet** som sjåfør, både kvinne og norsk – og vi er bare seks damer som er knyttet til partnerappen – det gjør at vi er litt mindre synlig» («Anne» 28. februar 2017, min utheving).*

Etniske minoriteter, altså majoriteten blant sjåførene, er tilsynelatende de som tok størst risiko for å bli stanset og lide konsekvensene. En mulig forklaring kan være at sjåfører med etnisk minoritetsbakgrunn kan fremstå som «typiske Uber-sjåfører» i øynene til andre aktører, i USA kjent som *racial profiling* (etnisk profilering). Informantene med ikke-norsk etnisk bakgrunn, var også de som ga de rikeste beskrivelsene av erfaringer om risiko eller om strategier for å dempe risikoen; «Elias» hevdet at en taxisjåfør hadde tatt bilder av bilen hans, «Daniel» hadde opplevd ubehagelige episoder med passasjerer, mens «Filip» omtalte en reaksjon på en av strategiene han benyttet seg av for å minimere sjansen for å bli tatt:

*«All the time I'm asking passengers to sit in the front. It was maybe a few times when customers, girls, told me: "Sorry, I don't want to sit in the front", and I said, sorry then I can't drive you ... and actually, [one girl], she said "no, thanks", and she did not go with me» («Filip» 25. september 2017).*

«Filip» sa videre at han dagen etter hadde fått en telefon fra selskapets hovedkontor i Oslo; han trodde kvinnen hadde rapportert ham: «They (Uber) know the system ... and they told me it was no problem at all, just [I must] not be aggressive, but ... I never ask aggressively. And that's it» (25. september 2017).

Uten å generalisere, påpeker Schor og Attwood-Charles (2017, s. 9) at de i alle studier de har lest om rasisme i delingsøkonomi, finner tilfeller av at etniske minoriteter kommer dårligere ut. Uavhengig av dette, var det kun sjåførene med minoritetsbakgrunn som oppga at de ba passasjerene sitte foran. De var også i vesentlighet alene om å omtale andre strategier: Én gikk ut på henting og leveringspunkt, hvor de ville ringe passasjerer og be de flytte seg om det var

mye politi rundt hentestedet, eller på samme måte sette av passasjerene på andre steder enn de mest trafikkerte områdene. En annen strategi var knyttet til arbeidstidspunktet:

*«Jeg tar ikke risiko. Hvis jeg tar risiko så kjører jeg hele dagen, men jeg kjører bare fredag og lørdag. Det er masse biler ... jeg tror at **politiet vet at du kjører Uber** ... Jeg tror ikke jeg risikerer førerkortet ved å kjøre fredag og lørdag, men de andre dagene, ja» («Elias» 3. mai 2017, min uthevelse)*

«Filip» hadde kommet på en annen løsning, i tilfelle han ble stanset av politiet:

*«Sometimes when police are stopping Uber drivers, they ask to see your phone. They're trying to find the Uber Driver app, so they [can] decide if you're Uber driver ... I have two phones, and one is without the app (ha-ha) ... for safety reasons» (25. September 2017).*

Disse strategiene illustrerer flere eksempler fra Katz' (2004) konseptualisering av aktørskap. De små grepene for å minimere risiko, fra å instruere passasjerer til å tilpasse arbeidstiden, illustrerer etter min mening det hun omtaler som «*resilience*»; strategier utformet for å *motvirke* ulempene i et subjektivt ikke-idealt system, hvor sjåførene gjør hverdagslige ting som er ment å forbedre situasjonen til deres fordel. Slike strategier virker å utgjøre en nøkkelfunksjon i navigeringen av det uregulerte arbeidet.

## 6.2 Relasjonen til myndighetene og taxinæringen

Selv om det tilsynelatende var ikke-etniske nordmenn som tok den største risikoen, var «Bjørn» den eneste som hadde havnet i politiets søkelys. Dette, fortalte han, skapte vansker i livet forøvrig, ettersom det var stillinger han ikke kunne søke på mens han var under etterforskning.

*«Mens du er under etterforskning kan du ikke få kjøreseddel, du kan ikke ta sertifikat ... det tar jo to år før min sak blir henlagt; i to år får jeg blokkering av en rekke muligheter, og det vet de. Så lenge den ligger i innboksen torturerer de meg! ... De kan straffe meg, uten lov og dom ... Så det er litt interessant hvorfor politiet løper drosjemafiaens ærend ... [de] tar ærlige arbeidsfolk i stedet for kriminelle» («Bjørn» 7. mars 2017).*

Det var splittede betraktninger om politiets håndheving av lovverket. Flere så politiet og taxinæringen som en «klikk» som gikk sammen om å forfølge Uber-sjåførene, mens andre ga uttrykk for forståelse og respekt for myndighetene. «Elias» antydte for eksempel på forrige side at politiet stilltiende tillot aktiviteten, mens det var beretninger fra ulike sjåførere om flere

episoder hvor polititjenestepersoner hadde vært passasjerer i fritiden deres: «Jeg har flere ganger kjørt politi og da sier de: “Bare fortsett, ikke vær bekymret. Vi passer på deg” ... Jeg har tillit til politiet; de behandler folk skikkelig her» («Daniel» 1. mai 2017)

Samtidig var det andre som i likhet med «Bjørn» så taxinæringen i et negativt lys, spesielt som følge av saken der en kommunikasjonsrådgiver notert skiltnummer for Taxiforbundet (E24, 2017a).

*«Det er litt greit; politiet avskilter deg hvis de finner deg. Men det at taxinæringen sender ut folk for å notere navn og nummer gjør at du på en måte **aldri er trygg**, fordi du plukker opp folk i god tro om at de er ålreite folk. Og så får du vite en måned etterpå at vedkommende du plukket opp var en PR-rådgiver og har levert navnet ditt til politiet» («Anne» 28. februar 2017, min uthevelse).*

Utryggheten som «Anne» beskriver – frykten for å bli tatt og konsekvensene av det, virker å være en distinksjon fra en *usikkerhet* som andre beskrev; usikkerheten å ikke vite om man *blir* stanset og eventuelt hva som blir konsekvensene av det. Slike elementer ble fremhevet spesielt av «Daniel» og «Elias», som virket mest fremmed med de norske samfunnsinstitusjonene. «Daniel» uttrykte spesielt frustrasjon med at straffen var uberegnelig, at det kunne variere fra politi til politi, mens «Elias» syntes det var frustrerende å ikke vite om han kunne fortsette å jobbe gjennom plattformen, lenge før Uber annonserte at de satt Pop på pause.

*«Jeg er hundre prosent usikker ... Her i Norge, jeg tror ikke det er stengt, fordi hvordan [kan det være] stengt når Skatteetaten sender til oss e-mail: «du må betale skatt». [Hvis det hadde vært] stengt, ikke betale og stengt. Jeg tror i Norge [det] blir lov. Jeg tror det er 60 til 70 prosent sannsynlig» («Elias» 3. mai 2017).*

E-posten «Elias» refererer til her, er en melding mange Uber-sjåfører har mottatt. Ifølge andre jeg snakket med har Skatteetaten informasjon om sjåførenes inntekt, men har ikke utlevert denne til politimyndigheten med mindre det har vært snakk om skatteunndragelse. For noen bygget dette opp bildet av at politiet og taxinæringen som de som ville «ta» sjåførene, mens Skatteetaten var «på deres side», mens for andre skapte dette altså usikkerhet.

### 6.3 Relasjonen til selskapet

Etter som tiden har gått, har politimyndigheten iverksatt strengere tiltak mot Uber-sjåfører som avsløres. I begynnelsen var det bøter, mens det etter hvert har dreid seg om klipping av skiltene og inndragelse av førerkort og all inntekt. For noen var det å miste førerkort en stor

risiko ettersom de trengte øvrige jobbsammenhenger, men samtlige var overbevist om at Uber ville støtte dem, selv om selskapet konsekvent omtaler de som kjører gjennom plattformen som «partnersjåfører» og ikke har noe formelt ansvar å støtte dem.

*«I starten var det noe jeg reagerte på ... for jeg tenkte at det kunne bety at jeg står helt alene om noe skulle skje. Men de var veldig nøye på å si ifra at hvis man får noen problemer så er de der. Jeg synes de stiller opp mye mer enn jeg er vant til i en jobb som selvstendig næringsdrivende ... Hvis jeg får problemer med en passasjer eller en tur, så er det bare å kontakte Uber så fikser de det ganske fort. Så de har egentlig veldig god kundeservice til tross for at jeg ikke er en fullverdig ansatt» («Anne» 28. februar 2017).*

Både fra Ubers nettsider og fra forklaringene til sjåførene får man inntrykket at selskapet er hjelpelig for sjåførene om det skulle være noe. Da jeg spurte «Anne» om hvordan hun trodde selskapet ville hjelpe, svarte hun at selskapet kunne stille med leiebil om skiltene ble klippet. I tillegg ville de hjelpe med å få tilbake førerkortet om det skulle bli inndratt, og det virket å være høy takhøyde for å oppsøke Uber Norges hovedkontor i Oslo sentrum hvis man lurte på noe.

De fleste gjentok at det var slik de forventet at Uber ville hjelpe dem, men noen hevdet derimot at selskapet ville gå betraktelig mye lenger.

*«Alle som blir tatt, mister førerkortet i seks måneder og all inntekt de har tjent på Uber blir tatt tilbake. Det er 8000 [kroner] i forelegg for privatkjøring eller noe. Når det gjelder forelegget og den der inndragelsen, Uber betaler alt.*

*ESF: Altså selv de 900.000 kronene?*

*C: Ja, ja, det betaler Uber – det har de gjort. Og jeg har sett det. Jeg har sett kontoutskrift hvor Uber har betalt [over 500.000 kroner] rett inn på konto til en jeg kjenner» («Christoffer» 9. mars 2017).*

«Christoffer» skrev senere i en melding at sjåfører også mottar en form for «dagpenger» fra Uber, en godtgjørelse på 10-15.000 kroner i måneden til de får returnert førerkortet, som kompensasjon for tap av potensiell inntekt (Facebook-melding 9. oktober 2017). Ingen av disse påstandene har vært mulig å dokumentere, men en annen informant hevdet også at inntektsinndragelse ble dekket, i et separat intervju.

*«If you lose the plates, you get a fine, or [if] you have to pay back all the amount which you get, Uber actually helps with that a hundred percent ... The fines, everything. Uber helps with that too ... I know because the people who've already had these problems, they got help from Uber.*

*ESF: How do you know? Through information in the media, in e-mails?*

*F: No, they're just saying. No information in the media, no information in the e-mails, just, you know – eye-to-eye» («Filip» 25. september 2017).*

«Christoffer» betraktet faktisk dette som en potensiell økonomisk mulighet ettersom han mente Uber, ved inndragelse, ville dekke hele inntektsbeløpet inklusiv skatt. Han fortalte at han kunne spekulere i å betale skatt til siste frist, i tilfelle han for eksempel ble stanset av politiet dagen før. Dette virket å være en strategi som omarbeidet ulempen av reguleringen til en personlig økonomisk fordel.

*«Ja, altså Uber betaler det (tap av inntekt) for meg. Men da har jo ikke jeg betalt skatt enda; de pengene sitter jeg fortsatt på ... Uber gir jeg bare papirer med boten. De dokumenterer summen, får de pengene fra USA, så utbetaler [Uber] det til meg og så betaler jeg inn den summen [til politiet] ... Men de 100.000-200.000 som jeg har spart for å betale skatt, de sitter jeg fortsatt på, så det er helt greit» («Christoffer» 9. mars 2017).*

Tilsynelatende følte altså sjåførene at de hadde Uber i ryggen om noe skulle skje. Lojaliteten selskapet viser overfor «partnerne» sine virker derfor å være motstridende med Hills (2015, avsn. 2844, m.o.) påstand om at plattformene viser «sin arbeidsstyrke liten lojalitet og fostrer ingen tilbake». Det virker derimot som plattformen støtter arbeiderne, og angivelig betaler de mye for det også.

Samtidig er det verdt å spørre hvor sterk denne lojaliteten faktisk er. Informantene jeg snakket med antydte at støtte var svært viktig for å fortsette kjøringen, og de som omtalte pengestøtten så den som vesentlig for at man orket å ta risikoen. «Filip» fortalte at han trodde de fleste Uber-sjåførene i Oslo ville sluttet, hadde ikke Uber dekket tapte inntekt.

Noen dager etter at Uber annonserte at de ville trekke Pop fra markedet tok jeg derfor kontakt med «Christoffer» som tydeligvis fryktet at selskapet ikke så nytten lengre, han skrev: «Siden det er uklart om Uber støtter sjåfører fremover, mener jeg den personlige risikoen har økt betraktelig» (Facebook-melding 9. oktober 2017).

## **6.4 Relasjonen til hverandre**

Fra gruppene jeg har observert på Facebook virker det å være et sterkt samhold innad blant sjåførene. Samtidig har arbeidsprosessen vært en individualisert affære hvor sjåførene sjeldent har møtt hverandre eller tilsynelatende hatt særlig muligheter til å stifte bekjenskaper seg

imellom. Noe av dette kan også tilskrives risikofaktoren. «Elias» mente at det burde blitt i Oslo som i London, hvor han så Uber-biler merket med kjøreseddel som gjorde det lettere å oppdage arbeidskollegaer.

Andre informanter fortalte at de kjente andre sjåførere, venner som de noen ganger møtte til avtalte tidspunkt og spiste middag med i løpet av arbeidsøkten. Dette virket å være et hyggelig sosialt avbrekk, men forutsatte at man kjente de fra før eller ble kjent i andre kanaler.

Det fremstår som at Facebook-gruppene har fungert som slike sosiale møteplasser, så vel som arenaer for samhandling og solidaritet. I gruppene omtaler sjåførene hverandre tidvis som «brødre» eller «søstre», og skriver ut fra en felles kamp om å bli regulert inn i persontransportbransjen. Denne solidariteten har ikke minst vært synlig i støtteerklæringer på forumet etter tilfeller hvor sjåfører rapporterer å ha blitt «tatt» av politiet.

### **6.4.1 Kollektiv organisering**

De fleste av informantene omtaler Facebook-gruppene uoppfordret, og jeg fikk etter hvert observert noe av aktiviteten. Foraene fungerer både som møteplasser, diskusjonsarenaer og «virtuelle steder» for utveksling av erfaring. Mange av Uber-sjåførene som kjørte i Oslo er aktive og bidrar. Eksempelvis har det vært varslet på tidspunkter med høy *surge*, gitt råd om praktiske utfordringer som regnskap, bompenger eller så har brukere spurt om og tilbudt andre arbeidsmuligheter utenom Uber.

Sporadisk har det også vært tipset om risikomomenter. Særlig har det angått konkrete observasjoner av politi, som trafikkontroller, men det kan også ha vært ved frykt hvis politiet har vært spesielt aktiv i gatebildet. Det har også vært tipset om observasjoner av det deltakere i gruppa har hevdet er «infiltratører» fra taxinæringen, «*undercover*» som passasjerer for å anmelde sjåførere.

Slike nettbaserte fora virker derfor å spille en nøkkelrolle i den kollektive meningsutvekslingen og organiseringen av partnersjåførene. De betraktes som en form for prototype – eller uformell – fagforening, hvor sjåførene går sammen for kollektiv kunnskapsutveksling og for sterkere aktørskap. «Filip» framhevet for eksempel at han følte det var lettere å gå til hovedkontoret med en klage hvis man var flere fra Facebook-gruppene som avtalte å gå sammen; et tilfelle av at kampsaker «bykser skala» fra et individuelt nivå.

## 6.5 Håp for veien videre

Alle intervjuene ble gjennomført før «UberPop-pausen». Selv om mye *er* uvisst om hva som vil skje med Uber og persontransportsektoren i tiden framover, bar refleksjoner om fremtidig regulering preg av håp og tro om at tjenesten ville fortsette i Norge. Informantene var samstemte at de ønsket selskaper som Uber «regulert inn» i persontransportbransjen, men det var ulike betraktninger om hvilken rolle slike selskaper skulle ha. Flere trakk på forslag lik Delingsøkonomiutvalget (NOU, 2017) om å fjerne løyveordningen og erstatte dette med kjøreseddel:

*«I think it should be the same here [as in London], that you do one-week courses and then you get a driver's permit or something ... [There's need] for a little regulation – of course it should be – otherwise it's a little bit chaos, you know» («Filip» 25. september 2017)*

Mange så det på samme måte, og foreslo at Uber kunne være et supplement til vanlig taxi når det var behov for større kapasitet; andre foreslo at konvensjonelle taxier kunne operere gjennom plattformen, som i Sverige. «Bjørn» og «Elias» betraktet imidlertid Uber som en integreringsarena; en mekanisme som potensielt kunne fjerne arbeidsløshet.

*«Jeg tror at når dette blir ferdig, legalisert og vanlig så blir prisene [og] lønningene ganske lave. Jeg tror dette vil bli den første jobben man får hvis man er nyankommen. Den er genial; logikken er «trykk på en knapp». Trenger du jobb: «trykk på en knapp» ... Hva skal man si? Når dette blir legalisert ... finnes ikke arbeidsløse i Oslo, for enhver kan kjøre Uber» («Bjørn» 7. mars 2017)*

*«Når det er lov i Norge [kan] masse folk som ikke har jobb kjøre Uber. For eksempel når lov, det kjøre 5000 mennesker med Uber ... NAV kan sende arbeidssøkende til Uber for eksempel. Bra, ja, veldig bra. [Da har du] ikke arbeidssøkere i Norge» («Elias» 3. mai 2017)*

«Elias» beskrev det som at hverdagen ville bli mye enklere ved en deregulering av løyveordningen. Et tankekors er imidlertid at reguleringen, på grunn av de tilknyttede faremomentene, formet en prisdynamikk hvor færre kjørte for Uber, men de som valgte å gjøre det ble belønnet (se f.eks. s. **Feil! Bokmerke er ikke definert.**) Enkelte ga derfor uttrykk for insentivene kunne forsvinne med forventet fallende utbetaling om UberPop ble lovlig.

*«Sånn som nå, har jo vi som kjører blitt veldig bortskjemte, vi er vant til å ha 250 prosent [høyere utbetaling enn grunnbeløpet]. En tur fra Bislett til Løkka tjener jeg 200 kroner på, og det tar meg 5 minutter ... Det er liksom en veldig kunstig, gunstig situasjon*



*akkurat nå ... men det kommer til å avta. Så da er det jo et spørsmål om jeg kommer til å gidde å kjøre» («Christoffer» 9. mars 2017).*

De fleste virket å betrakte Uber som en vesentlig del av et transporttilbud for fremtiden, selv om det var forskjell i hvilken rolle det var sett å skulle ha og hvilke kontrollmekanismer som skulle gjelde. Et annet moment vi snakket om, som også knyttet til regulering, var synet på aktiviteten som del av diskursen delingsøkonomi.

### **6.5.1 Betragtninger om delingsøkonomi**

De fleste av informantene betraktet Uber som en delingsøkonomiaktør. Enkelte nyanserte imidlertid en del mellom de ulike tjenestene.

*«Når jeg kobler på Uber-appen når jeg skal hjem fra jobb for eksempel, så blir det jo en form for delingsøkonomi fordi jeg uansett skal hjem og jeg tilbyr noen å sitte på. Men i stedet for å gjøre det som en vennetjeneste, eller at jeg får en tohundrelapp for det, så gjøres det mer organisert. Så jeg skjønner at folk bruker det begrepet, men jeg vil jo òg si at de ... til en viss grad faller under persontransport» («Anne» 28. februar 2017)*

«Annes» distinksjoner virker dermed å stemme også med andres betragtninger om hva som kan betegnes som delingsøkonomi, og hva som ikke er det (Frenken et al., 2015). UberPool er den av Ubers tjenester mest forenelig med manges, også informanters, oppfatning av hva delingsøkonomi handler om. Samtidig er det en forankring i potensial for økonomisk profitt, som kjennetegner mye av den «nyliberale diskurskoopteringen» (Martin, 2016). Av de øvrige sjåførene var det også andre som knyttet til en økonomisk, men også teknologisk diskurs.

*«I don't know, I think [the sharing economy is] good. Of course, it's maybe worse a little bit for the companies, for some of them, as the taxi business, of course. But I think the world is changing. So, for me it is perfect» («Filip» 25. september 2017)*

«Christoffer» ga uttrykk for at han personlig hadde erfart en endring i hvordan han disponerte tiden sin etter at han begynte å kjøre. Samtidig som «delingen» formet del av en positiv fortelling om arbeidet, reflekterte han over at hans bakgrunn fra handelsbransjen kunne ha noe å si på dette.

*«Det du gjør er at du deler et par timer på lørdagskvelden for å hjelpe - for samfunnet da, for å hjelpe folk å komme seg hit og dit. Men så har jeg jobbet med salg veldig lenge, og det sier litt om meg, jeg er en kynisk person; det (kynisme) er negativt ladet, men jeg ser det positive i det. Jeg ser muligheten til å tjene ganske mye penger på det. Fra at jeg*

*gir noen timer til samfunnet, har det gått til at jeg ofrer fritid for å tjene penger» («Christoffer» 9. mars 2017, min kursivering.).*

I tråd med Martins (2016) observasjoner om diskurskooptering, snakket altså de fleste om det som en økonomisk mulighet, og da for egen del. Beretningene virker også å berøre Cockaynes (2016) tese om at «delingspraksis» kan forme del av en positiv beretning og «selvrettferdiggjøring» i deltakelsen i nyliberale kapitalistiske prosesser.

## 6.6 Oppsummering av hovedfunn

Usikkerhet og risiko er gjennomgående tema når man skal svare på hvilken måte reguleringen i Norge har påvirket informantene. I samsvar med Beck (1992) og Allen og Henry (1997) er det tilsynelatende i stor grad arbeidere og ikke firma som bærer risikoen av institusjonell restrukturering, også i den digitale økonomien.

Selv om usikkerhet er et gjennomgående tema i kapittelet, virker den informantene beskriver knyttet til regulering å være av en annen karakter enn formen for arbeidsrelatert usikkerhet, mangel på et sikkert fundament, som beskrives av Sennett (2001). Påstanden til Sennett (2001, s. 28) om at «ingen langsiktige mål» er det mest definerende mottoet ved den nye måten å organisere arbeidstiden på, virker imidlertid treffende. Usikkerhetene informanter har beskrevet, har blant annet knyttet seg til uvisshet om konsekvenser ved straffeforfølgelse; om selskapet, som ikke hadde noe formelt krav om å beskytte dem, ville gjøre det; og om hvor langt inn i fremtiden de kunne regne med at inntektsgrunnet ville bestå.

I så måte spiller avhengighetsgraden til arbeidet en rolle, hvor det tilsynelatende er en forskjell i informantene mellom etnisk norske sjåførere og etniske minoriteter – som også på bakgrunn av etnisk profilering løp en større risiko. Informantene med etnisk minoritetsbakgrunn beskrev også færre alternative jobbmuligheter. Slik virket det som risikoen sjåførene utsatte seg for ikke *kun* handlet om et valg, der de veide opp fordeler og ulemper ved praksisen, men også omhandlet strukturelle betingelser, i arbeidsmarkedet, og i øvrige samfunnsinstitusjoner.

Gjennom informantenes erfaringer har vi sett flere eksempler av det Katz (2004) definerer som *motvirkning-* og *omarbeiding-*strategier, hvor aktørene demper risiko og slik tilpasser et ikke-optimalt system til å fungere mer i tråd med sine interesser. Det er også beskrevet tendenser av uformell organisering som nyanserer betraktninger fra Hill (2015) og Scholz (2017) om plattformarbeidet som fragmentering av arbeidsorganisering og en individualisert

praksis. Den uformelle organiseringen fremstår som «oppskalering» fra enkeltindivider til kollektivet, *omarbeiding* for styrket aktørskap i møte med plattformen, og i interessekonflikter med det formelle aktørskapet i den etablerte næringen representert ved Norges taxiforbund. I de etablerte fagforeningenes fravær, har Uber-sjåførene tilsynelatende selv tatt styring.<sup>15</sup>

Som nevnt, har det ikke vært mulig å dokumentere påstandene om at Uber kompenserer sjåfører for tap av inntekt og potensiell inntekt. Gitt at beretningene fra mine informanter stemmer, ville det ikke vært overraskende om selskapet har forsøkt å dysse det ned, med tanke på lovgivningen. Det ville også kastet lys på andre aspekter ved plattformselskapers firmastrategier; kapasiteter for kryss-subsidiering, ved å finansiere mindre profitable deler av organisasjonen med andre (Srnicek, 2017), og eventuell nyansering av årsaksforklaring bak å trekke UberPop ut av markedet – ikke bare som press for endring i løyverreguleringen, men potensielt også som følge av økonomiske tap. På den andre siden, om dette stemmer og myndighetene er kjent med det, kan opptrapping av virkemidler mot sjåførene, fra bøteleggelse til inndragelse av inntekt, også tolkes som et virkemiddel ment å ramme selskapets virksomhet i Norge direkte.

---

<sup>15</sup> Flere fagforeninger har den siste tiden skjerpet fokuset mot rekruttering av selvstendig næringsdrivende, frilansere og andre arbeidstakergrupper preget av løsere tilknytning til oppdragsgiver, blant annet LO, med opprettelsen av LO selvstendig i desember 2016. Noe av dette tilskrives «fremveksten av delingsøkonomi».

## 7 Konklusjon

Jeg har nå, gjennom en kvalitativ studie av Uber-sjåfører i Oslo, illustrert hvordan arbeidet organiseres og oppleves for sjåførene som har jobbet med det, samt hvordan dette har påvirket dem i hverdagen og deres relasjoner til andre aktører og hverandre. Hva som skjer videre er usikkert. Uber har satt tjenesten UberPop på pause og en oppmykning av regelverket for persontransport virker altså å være på trappene. Og Uber er bare en av brikkene i det store bildet; den største av mange plattformbaserte turformidlingsaktører. Flere kan komme og noen er her allerede: Taxify, RideAM, Haxi — og Oslo Taxi og de øvrige «konvensjonelle» drosjeselskapene.

Den etablerte taxinæringen har tidligere trukket fram reguleringsstandarder og krav til næringen som økonomiske fordeler for Uber, ettersom de slipper å forholde seg til disse (Dagens Næringsliv, 2017a). Blant forslagene til ny regulering fra Delingsøkonomiutvalget (NOU, 2017) er en hel rekke oppmykningstiltak av bransjen, som oppheving av løyveplikten og at tilknytningsplikten til en drosjesentral skal forsvinne. Om flere av disse implementeres, hva er det da som skiller et «plattformsselskap» og et «konvensjonelt» turformidlingsselskap?

Allerede nå er distinksjonen svært uklar; som redaktør i Norges taxiforbund Atle Hagtun skrev til meg i en e-post: «”alle” benytter jo etter hvert digitale plattformer, også drosjesentralene» (e-post mottatt 31. oktober 2017). Slike realiteter har metodologiske implikasjoner for hvor vi trekker grensene og definerer det vi skal beskrive. Spørsmålet blir altså om plattformbegrepet i det hele tatt er gyldig. Samtidig, når flere aktiviteter forankres i lignende løsninger, og nyansene mellom det digitale og fysiske blir utydelig, hvordan definerer vi det?

Enn så lenge er det ingenting som tyder på at det digitale toget skal sakke farten. Jeg betrakter, som Morozov (2017), ikke Uber som et «sort får alene fra flokken», men tolker av Srnicek (2017) at digitale plattformsselskaper vil bli stadig viktigere aktører. Og med konsentrasjonen av data i algoritmer og kunstig intelligens ligger forholdene til rette for ekspansjon i nye markeder: I dag er det Uber-sjåfører; i morgen førerløse biler. En beregning gjort av Pajarinen, Rouvinen, og Ekeland (2015) som del av en norsk offentlig utredning om fremtidens skole, finner for eksempel at en tredel av den norske sysselsettingen vil bli redistribuert til automatisering i løpet av de neste tjue årene, og transportbransjen er spesielt utsatt.

Hva er så samfunnsvitenskapens bidrag i disse prosessene? Pasquale hevder at slike studier kan bidra å belyse andre aspekter enn den «Silicon Valley-eksporterte» hovedfortellingen: «*These human sciences are not natural sciences but are just as valid generators of knowledge and insight. They deserve a place in any plausible narrative of platform capitalism to come*» (2016, s. 319).

Det er altså her mitt bidrag passer inn, en kvalitativ utforskning av arbeidet for et såkalt plattformselskap. De relevante teoriene er potensielt mange; min vurdering har vært at det er skrevet såpass lite om feltet at jeg måtte gå bredt og dypt for å skape en god studie. Mot slutten av arbeidsprosessen har det derfor tidvis vært frustrerende å måtte kutte i disse; å ta ut elementer av historien jeg ønsket å fortelle. Men det aller viktigste har vært å få frem sjåførenes historier om arbeidet de utfører.

Teknologien har så avgjort appell, Avent (2016) skriver i sin bok om digitalisering og fremtidens arbeidsplasser at den «digitale revolusjonen» er en uimotståelig kraft fordi den tilbyr så mange gode ting som folk ikke kan motstå: «Arbeidsløsheten vokser fordi menneskeheten tar valg som er til fordel for den digitale tidsalderen» (2016, s. 143, m.o.). Men det betyr ikke at plattformgiganter med hovedkontor i Silicon Valley er det eneste alternativet. «Christoffer» sa til meg:

*«Uber i seg selv er ikke nødvendigvis fremtiden – det er selve teknologien. Alle [i taxinæringen] bør gå sammen og lage en app; som de sier, konkurrere på like vilkår, som Taxiforeningen vil. Men det de må gjøre er å lage like vilkår. Og like vilkår er veldig enkelt å lage» («Christoffer» 9. mars 2017).*

Slike ideer er det mange av: I Austin, Texas tok sjåførene selv kontroll da Lyft og Uber trakk seg ut av byen (The Guardian, 2017). Uten en digital turformidlingstjeneste, startet de opp sin egen *nonprofit*-virksomhet, eid og driftet av sjåførene. Slike «plattformkooperativer», som Scholz (2017) omtaler det som, er bygget på ideer om et internett og en økonomi som fungerer for alle; om eierskap over egen data og felles eierskap i de digitale plattformene som foredler den. Mer radikalt foreslår Srnicek (2017, s. 128) at plattformer kan utgjøre grunnlaget for en postkapitalistisk fremtid, hvor dataen brukes til å distribuere ressurser, tilrettelegge offentlig deltakelse og fremtidig teknologisk utvikling.

Som Jesnes et al. (2016) må jeg imidlertid også presisere, at det du har lest representerer et øyeblikksbilde, og ting forandrer seg raskt.

*«I think things are changing. Things are changing ... But, you know, innovations are changing our lives, but I don't think it's so bad. For me, it's good!» («Filip» 25. september 2017).*

# Litteraturliste

- «Anne» 28. februar 2017. Uber-sjåfør. I Finstad, E. S. (Red.).
- «Bjørn» 7. mars 2017. Uber-sjåfør. I Finstad, E. S. (Red.).
- «Christoffer» 9. mars 2017. Uber-sjåfør. I Finstad, E. S. (Red.).
- «Daniel» 1. mai 2017. Uber-sjåfør. I Finstad, E. S. (Red.).
- «Elias» 3. mai 2017. Uber-sjåfør. I Finstad, E. S. (Red.).
- «Filip» 25. september 2017. Uber-sjåfør. I Finstad, E. S. (Red.).
- Agnew, J. (1987). Place and politics. *Progress in Human Geography*, 27(5)(2003), 605-614
- Allen, J., & Henry, N. (1997). Ulrich Beck's risk society at work: Labour and employment in the contract service industries. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 180-196.
- Atkinson, J. (1984). Manpower strategies for flexible organisations. *Personnel management*, 16(8), 28-31.
- Avent, R. (2016). *The Wealth of Humans: Work, Power, and Status in the Twenty-first Century*: St. Martin's Press.
- Beck, U. (1992). *Risk society: Towards a new modernity* (Vol. 17): Sage.
- Belk, R. (2014). Sharing versus pseudo-sharing in Web 2.0. *The Anthropologist*, 18(1), 7-23.
- Berg, L., & Kjørstad, I. (2017). Delingsøkonomien i Norge – forbrukere og tilbyders vurderinger av markeder i vekst. Tilgjengelig på: <http://www.hioa.no/content/download/143163/4043308/file/OR9%20-2017%20Delings%C3%B8konomien%20i%20Norge%20-%20forbrukere%20og%20tilbyderes%20vurderinger%20av%20markeder%20i%20vekst.pdf> [Lest 01.11.2017].
- Bergene, A. C., Endresen, S. B., & Knutsen, H. M. (2010). Re-Engaging with Agency in Labour Geography. I: Bergene, A. C., Endresen, S. B. & Knutsen, H. M. (Red.), *Missing links in labour geography*. Farnham: Ashgate Publishing, Ltd.
- Bergvall-Kåreborn, B., & Howcroft, D. (2014). Amazon Mechanical Turk and the commodification of labour. *New Technology, Work and Employment*, 29(3), 213-223.
- Boltanski, L., & Chiapello, E. (2005). The new spirit of capitalism. *International Journal of Politics, Culture, and Society*, 18(3-4), 161-188.
- Bradshaw, M., & Stratford, E. (2010). Qualitative Research Design and Rigour. I: Hay, I. (Red.), *Qualitative research methods in human geography*. (3rd utg., s. 69-80). Oxford ; New York: Oxford University Press.
- Castells, M. (2002). *The Internet galaxy: Reflections on the Internet, business, and society*: Oxford University Press on Demand.
- Charmaz, K. (2014). *Constructing grounded theory* (2nd ed. utg.). London: Sage.
- Cockayne, D. G. (2016). Sharing and neoliberal discourse: The economic function of sharing in the digital on-demand economy. *Geoforum*, 77, 73-82.
- Coe, N. M., & Jordhus-Lier, D. C. (2010). Constrained agency? Re-evaluating the geographies of labour. *Progress in Human Geography*, 35(2), 211-233.
- Dagens Næringsliv. (2017a, 17.01.2016). - *Få dem inn, så skal jeg slå dem*. Tilgjengelig på: <https://www.dn.no/grunder/2016/01/17/2209/Samferdsel/-f-dem-inn-s-skal-jeg-sla-dem> [Lest 15.11.2017].
- Dagens Næringsliv. (2017b, 31.10.2017). *Uber Norge vedtar bot*. Tilgjengelig på: <https://www.dn.no/etterBors/2017/10/31/1602/Jus/uber-norge-vedtar-bot> [Lest 05.11.2017].
- Doogan, K. (2009). *New Capitalism?* Cambridge Polity.

- Dotterud Leiren, M., & Aarhaug, J. (2016). Taxis and Crowd-Taxis: sharing as a private activity and public concern. *Internet Policy Review*, 5(2).
- Dowling, R. (2010). Power, Subjectivity, and Ethics in Qualitative Research. I: Hay, I. (Red.), *Qualitative research methods in human geography*. (3rd utg., s. 26-39). Oxford ; New York: Oxford University Press.
- Downs, J. S., Holbrook, M. B., Sheng, S., & Cranor, L. F. (2010). *Are your participants gaming the system?: screening mechanical turk workers*. Paper presentert ved Proceedings of the SIGCHI Conference on Human Factors in Computing Systems.
- Dunn, K. (2010). Interviewing. I: Hay, I. (Red.), *Qualitative research methods in human geography*. (3rd utg., s. 101-138). Oxford ; New York: Oxford University Press.
- Dyer-Witford, N. (2015). *Cyber-proletariat: Global labour in the digital vortex*: Pluto Press
- E24. (2017a, 19.10.2017,). *Datatilsynet mener Taxiforbundet brøt loven under Uber-etterforskning*. Tilgjengelig på: <http://e24.no/naeringsliv/uber/datatilsynet-mener-taxiforbundet-broet-loven-under-uber-etterforskning/24167430> [Lest 01.11.2017].
- E24. (2017b, 07.03.2017). *Uber-sjåfør tatt av Oslo-politiet – må betale 920.172 kroner*. Tilgjengelig på: <http://e24.no/digital/uber/uber-sjafoer-tatt-av-oslo-politiet-maa-betale-920-172-kroner/23942153> [Lest 01.11.2017].
- Ellingsæter, A. L. (2000). Ch. 4: Welfare states, labour markedts and gender relations in transition. The decline of the Scandinavian model? I: Boje, T. P. & Leira, A. (Red.), *Gender, welfare state, and the market : towards a new division of labour* (s. 89-110). London ; New York: Routledge.
- ESA. (2017). *Reasoned Opinion*. 2017. EFTA surveillance authority, tilgjengelig på: [http://www.eftasurv.int/media/esa-docs/physical/Reasoned\\_opinion\\_Failure\\_by\\_Norway\\_to\\_fulfil\\_its\\_obligations\\_under\\_Art\\_31\(1\)\\_EEA\\_by\\_mainta.pdf](http://www.eftasurv.int/media/esa-docs/physical/Reasoned_opinion_Failure_by_Norway_to_fulfil_its_obligations_under_Art_31(1)_EEA_by_mainta.pdf) [Lastet ned: 01.11.17].
- Farrell, D., & Greig, F. (2016). Paychecks, Paydays, and the Online Platform Economy: Big Data on Income Volatility. *JP Morgan Chase Institute*.
- Freeman, S. (2015). Uberization of Everything Is Happening, But Not Every Uber Will Succeed. *Huffington Post*, 1.
- Frenken, K., Meelen, T., Arets, M., & van de Glind, P. (2015). Smarter regulation for the sharing economy. *The Guardian*, 20.
- Frenken, K., & Schor, J. (2017). Putting the sharing economy into perspective. *Environmental Innovation and Societal Transitions*. doi: [http://ac.els-cdn.com/S2210422417300114/1-s2.0-S2210422417300114-main.pdf?\\_tid=e8239602-1a03-11e7-96fa-00000aab0f26&acdnat=1491399154\\_0cfff4b4ab472e514dda1e6a89699ae8](http://ac.els-cdn.com/S2210422417300114/1-s2.0-S2210422417300114-main.pdf?_tid=e8239602-1a03-11e7-96fa-00000aab0f26&acdnat=1491399154_0cfff4b4ab472e514dda1e6a89699ae8)
- Fuchs, C., & Sevignani, S. (2013). What Is Digital Labour? What Is Digital Work? What's Their Difference? And Why Do These Questions Matter for Understanding Social Media? *tripleC: Communication, Capitalism & Critique*. Open Access Journal for a Global Sustainable Information Society 11, 2, 237–293.
- Gelinas, L., Pierce, R., Winkler, S., Cohen, I. G., Lynch, H. F., & Bierer, B. E. (2017). Using Social Media as a Research Recruitment Tool: Ethical Issues and Recommendations. *The American Journal of Bioethics*, 17(3), 3-14. doi: 10.1080/15265161.2016.1276644
- George, A. L., & Bennett, A. (2005). *Case studies and theory development in the social sciences*. Cambridge, Mass: MIT Press.
- Gerring, J. (2007). *Case study research : principles and practices*. Cambridge: Cambridge University Press.



- Glöss, M., McGregor, M., & Brown, B. (2016). *Designing for labour: uber and the on-demand mobile workforce*. Paper presentert ved Proceedings of the 2016 CHI Conference on Human Factors in Computing Systems.
- Goodwin, T. (2015, 03.03.2015). *The battle is for the customer interface*. *Tech crunch*. Tilgjengelig på: <https://techcrunch.com/2015/03/03/in-the-age-of-disintermediation-the-battle-is-all-for-the-customer-interface/> [Lest 01.11.17].
- Gurley, B. (2014). A deeper look at Uber's dynamic pricing model. *Above the Crowd*.
- Hall, J. V., & Krueger, A. B. (2016). An analysis of the labor market for Uber's driver-partners in the United States. Tilgjengelig på: [Lest 01.11.2017].
- Hammersley, M., & Atkinson, P. (2007). *Ethnography : principles in practice* (3rd ed. utg.). London: Routledge.
- Harvey, D. (2003). *The new imperialism*: Oxford University Press, USA.
- Harvey, D. (2005). *A brief history of neoliberalism*: Oxford University Press, USA.
- Hay, I. (2010). *Qualitative research methods in human geography*. Oxford ; New York: Oxford University Press.
- Herod, A. (2011). *Scale*. London: Routledge.
- Hill, S. (2015). *Raw Deal: How the "Uber Economy" and Runaway Capitalism Are Screwing American Workers*: Macmillan.
- Hochschild, A. R. (2012). *The managed heart: Commercialization of human feeling*: Univ of California Press.
- Hotvedt, M. J. (2016). Arbeidsgiveransvar i formidlingsøkonomien? Tilfellet Uber. *Lov og Rett*, 55(08), 484-503. doi: [http://www.idunn.no/lor/2016/08/arbeidsgiveransvar\\_i\\_formidlingsoekonomien\\_tilfellet\\_uber](http://www.idunn.no/lor/2016/08/arbeidsgiveransvar_i_formidlingsoekonomien_tilfellet_uber)
- ITavisen. (2014, 19.11.2014). *Nå kan du prøve Uber i Oslo*. Tilgjengelig på: <http://itavisen.no/2014/11/19/na-kan-du-prove-uber-i-oslo/> [Lest 01.11.2017].
- Jesnes, K., & Nesheim, T. (2015, 30.11.2015). *Formidlingsøkonomi, ikke delingsøkonomi*. Tilgjengelig på: Aftenposten Tilgjengelig på: [http://www.aftenposten.no/meninger/Formidlingsokonomi\\_-ikke-delingsokonomi-19278b.html](http://www.aftenposten.no/meninger/Formidlingsokonomi_-ikke-delingsokonomi-19278b.html) [Lest 01.11.2017].
- Jesnes, K., Øistad, B. S., Alsos, K., & Nesheim, T. (2016). Aktører og arbeid i delingsøkonomien. *Delrapport. Fafo-notat 2016:23*. Tilgjengelig på: <http://www.fafo.no/images/pub/2016/10247.pdf> [Lest 05.03.17].
- Jessop, B., Brenner, N., & Jones, M. (2008). Theorizing sociospatial relations. *Environment and planning D: society and space*, 26(3), 389-401.
- Jonas, A. E. (1997). Localisation and globalisation tendencies in the social control and regulation of labour. *Interdependent and uneven development: global-local perspectives*, 253-282.
- Kalleberg, A. L. (2009). Precarious work, insecure workers: Employment relations in transition. *American sociological review*, 74(1), 1-22.
- Kalleberg, A. L. (2011). Good jobs, bad jobs. *New York*.
- Katz, C. (2004). *Growing up global: Economic restructuring and children's everyday lives*: U of Minnesota Press.
- Katz, L. F., & Krueger, A. B. (2016). The rise and nature of alternative work arrangements in the United States, 1995-2015.
- Kenney, M., & Zysman, J. (2016). The Rise of the Platform Economy. *Issues in Science and Technology*, 32(3), 61-69.
- Kinsley, S. (2014). The matter of 'virtual' geographies. *Progress in Human Geography*, 38(3), 364-384.

- Knutsen, H. M. (2014). Restructuring and socially managed flexibility in the Norwegian hotel industry. *Norsk Geografisk Tidsskrift-Norwegian Journal of Geography*, 68(5), 271-281.
- Kumar, D. S. (2017, 25.04.17). *From God View to Hell: 6 ways Uber has snooped on your privacy over time*. Tilgjengelig på: <http://techseen.com/2017/04/25/uber-privacy-heaven-hell-greyball-unroll-fingerprint/> [Lest 01.11.2017].
- Lee, M. K., Kusbit, D., Metsky, E., & Dabbish, L. (2015). *Working with machines: The impact of algorithmic and data-driven management on human workers*. Paper presentert ved Proceedings of the 33rd Annual ACM Conference on Human Factors in Computing Systems.
- Lipietz, A. (1982). Towards global fordism? *New Left Review*(132), 33.
- Martin, C. J. (2016). The sharing economy: A pathway to sustainability or a nightmarish form of neoliberal capitalism? *Ecological Economics*, 121, 149-159.
- Meelen, T., & Frenken, K. (2015, 01.14.15). *Stop saying Uber is part of the sharing economy*. Tilgjengelig på: <https://www.fastcompany.com/3040863/stop-saying-uber-is-part-of-the-sharing-economy> [Lest 01.11.2017].
- Moore, A. (2008). Rethinking scale as a geographical category: from analysis to practice. *Progress in human geography*, 32(2), 203-225.
- Morozov, E. (2013a). The 'sharing economy' undermines workers' rights. *Financial Times*, 14.
- Morozov, E. (2013b). *To save everything, click here : technology, solutionism and the urge to fix problems that don't exist*. London: Allen Lane.
- Morozov, E. (2017). *Silicon Valleys makt*. Foredrag under Internett spesial, Morgenbladetsalongen. Tilgjengelig på: <https://morgenbladet.no/hendelse/morgenbladetsalongen-5>, publisert: 21.10.17 [Lastet ned: 01.11.17].
- Nergaard, K. (2016). Tilknytningsformer i norsk arbeidsliv. *Nullpunktsanalyse. Fafo-rapport 2016:07*. Tilgjengelig på: <http://www.fafo.no/images/pub/2016/20569.pdf> [Lest 01.11.17].
- NOU. (2017). *Delingsøkonomien: muligheter og utfordringer*. Norges offentlige utredninger NOU 2017: 2017: 4. Finansdepartementet, tilgjengelig på: <https://www.regjeringen.no/contentassets/1b21cafea73c4b45b63850bd83ba4fb4/nou/pdfs/nou201720170004000dddpdfs.pdf> [Lastet ned: 11.03.2017].
- NRK. (2014, 01.12.2014). *Politianmelder drosjetjenesten Uber*. Tilgjengelig på: <https://www.nrk.no/ostlandssendingen/politianmelder-drosjetjenesten-uber-1.12075200> [Lest 01.11.2017].
- Pajarinen, M., Rouvinen, P., & Ekeland, A. (2015). Computerization and the Future of Jobs in Norway. Tilgjengelig på: <https://nettsteder.regjeringen.no/fremtidensskole/files/2014/05/Computerization-and-the-Future-of-Jobs-in-Norway.pdf> [Lest 01.11.2017].
- Pasquale, F. (2016). Two Narratives of Platform Capitalism. *Yale L. & Pol'y Rev.*, 35, 309.
- Pasquale, F., & Vaidhyanathan, S. (2015). Uber and the lawlessness of 'sharing economy' corporates. *The Guardian*, 28(07).
- Peck, J. A., & Tickell, A. (1992). Local modes of social regulation? Regulation theory, Thatcherism and uneven development. *Geoforum*, 23(3), 347-363.
- Pedersen, V. V. (2016). Å tilrettelegge for fremtiden : en kritisk diskursanalyse av norske avisers fremstilling av delingsøkonomi: Masteroppgave. Institutt for nordisk og mediefag, Universitetet i Agder.
- Polanyi, K. (2001 [1944]). *The great transformation : the political and economic origins of our time* (2nd Beacon Paperback utg.). Boston, MA: Beacon Press.

- Ragin, C. C., & Amoroso, L. M. (2011). *Constructing social research : the unity and diversity of method* (2nd ed. utg.). Thousand Oaks, Calif: Pine Forge Press.
- Raval, N., & Dourish, P. (2016). *Standing out from the crowd: Emotional labor, body labor, and temporal labor in ridesharing*. Paper presentert ved Proceedings of the 19th ACM Conference on Computer-Supported Cooperative Work & Social Computing.
- Reuters. (2017, 22.12.2016). *Uber's \$70 bln value accrues mainly to customers*. Tilgjengelig på: <https://www.reuters.com/article/us-uber-valuation-breakingviews/ubers-70-bln-value-accrues-mainly-to-customers-idUSKBN14B23A> [Lest 01.11.2017].
- Richardson, L. (2015). Performing the sharing economy. *Geoforum*, 67, 121-129. doi: 10.1016/j.geoforum.2015.11.004
- Richardson, L. (2016). Feminist geographies of digital work. *Progress in Human Geography*. doi: 10.1177/0309132516677177
- Rosenblat, A., & Stark, L. (2016). Algorithmic Labor and Information Asymmetries: A Case Study of Uber's Drivers. *International Journal of Communication*, 10(2016), 3758-3784.
- Schjerva, R. (2016, 13.01.2016). *Delingsøkonomien kommer - Er det bra eller dårlig?* IKT-Norge. Tilgjengelig på: <https://www.ikt-norge.no/kommentar/delingsokonomien-kommer-er-det-bra-eller-darlig/> [Lest 10.11.2017].
- Schneider, H. (2017). *Uber: Innovation in Society*: Springer.
- Scholz, T. (2017). *Uberworked and underpaid : how workers are disrupting the digital economy*. Cambridge, UK ; Malden, MA: Polity Press.
- Schor, J. (2014). Debating the sharing economy. *Journal of Self-Governance and Management Economics*, 4(3), 7-22.
- Schor, J. B., & Attwood-Charles, W. (2017). The Sharing Economy: labor, inequality and sociability on for-profit platforms. *Sociology Compass*.
- Schor, J. B., & Fitzmaurice, C. J. (2015). 26. Collaborating and connecting: the emergence of the sharing economy. *Handbook of research on sustainable consumption*, 410.
- Schor, J. B., Walker, E. T., Lee, C. W., Parigi, P., & Cook, K. (2015). On the Sharing Economy. *Contexts*, 14(1), 12-19.
- Sennett, R. (2001). *Det fleksible mennesket : personlige konsekvenser av å arbeide i den nye kapitalismen* (Enebakk, V., Overs.). Bergen: Fagbokforlaget.
- Srnicek, N. (2017). *Platform capitalism*. Cambridge, UK ; Malden, MA: Polity.
- Standing, G. (2011). *The precariat : the new dangerous class*. London: Bloomsbury Academic.
- Thagaard, T. (2013). *Systematikk og innlevelse : en innføring i kvalitativ metode* (4, utg.). Bergen: Fagbokforl.
- The Economist. (2016). The emporium strikes back; Schumpeter. 419(8990), 62.
- The Guardian. (2017, 29.09.17). *Uber clashes with regulators in cities around the world*. Tilgjengelig på: <https://www.theguardian.com/business/2017/sep/29/uber-clashes-with-regulators-in-cities-around-the-world> [Lest 01.11.2017].
- Thornes, K. L., & Thuve, V. (2015). *Skatteutfordringer i delingsøkonomien: når deling skaper inntekter som ikke beskattes: en casestudie av Uber og Airbnb*.
- Trevland, Ø. (2016). *Pirattaxi er ikke delingsøkonomi*. Aftenposten. Tilgjengelig på: <https://www.aftenposten.no/meninger/debatt/i/8AvWW/Pirattaxi-er-ikke-delingsokonomi--Oystein-Trevland> [Lest
- Tweedie, D. (2013). Making sense of insecurity: a defence of Richard Sennett's sociology of work. *Work, employment and society*, 27(1), 94-104.
- Uber.com. (2017a). *Hjelp*. Tilgjengelig på: <https://help.uber.com/nb/> [Lest 10.11.2017].
- Uber.com. (2017b). *Kjør med Uber*. Tilgjengelig på: <https://www.uber.com/nb-NO/drive/> [Lest 01.11.2017].

- Uber.com. (2017c). *Uber-byer over hele verden*. Tilgjengelig på: <https://www.uber.com/nb-NO/cities/> [Lest 01.11.2017].
- Uber.com. (2017d). *UberPOP på pause*. Tilgjengelig på: <https://www.uber.com/info/uber-norge/> [Lest 08.11.2017].
- Ukjent. (2016). - Delingsøkonomi lite treffende. *TAXI, medlems- og informasjonsblad for Norges taxiforbund*, 2016/2, s. 4.
- VG. (2016a, 28.01.2016). *Erna Solberg om delingsøkonomi: – Vil ikke forby Uber og Airbnb*. Tilgjengelig på: <https://www.vg.no/nyheter/innenriks/uber/erna-solberg-om-delingsoekonomi-vil-ikke-forby-uber-og-airbnb/a/23591623/> [Lest 01.11.2017].
- VG. (2016b, 14.01.2016). *Her tar NHO-sjefen omstridt Uber-bil*. Tilgjengelig på: <http://www.vg.no/nyheter/innenriks/uber/her-tar-nho-sjefen-omstridt-uber-bil/a/23588390/> [Lest 01.11.2017].
- VG. (2017, 05.06.2017 ). *Politiet etterforsker Uber*. Tilgjengelig på: <https://www.vg.no/nyheter/innenriks/uber/politiet-etterforsker-uber/a/24011776/> [Lest 01.11.2017].
- Winchester, H. P. M., & Rofo, M. W. (2010). *Qualitative Research and Its Place in Human Geography*. I: Hay, I. (Red.), *Qualitative research methods in human geography*. (3rd utg., s. xxxi, 432 p.). Oxford ; New York: Oxford University Press.
- Lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (2002).

# Vedlegg 1: Informanter og intervjuer

«**Anne**»: Kvinne av norsk opprinnelse i 30-årene, ansatt i hotell- og restaurantnæringen på heltid, kjørte Uber omtrent tre kvelder i uka. Intervju 28. februar 2017, varighet ca. 45 min. Oppfølging via Facebook-meldinger oktober 2017.

«**Bjørn**»: Mann av norsk opprinnelse i 50-årene, ansatt i handel- og servicenæringen på heltid, kjørte sporadisk for Uber og da mest samkjøring. Intervju 7. mars 2017, varighet ca. 75 min. Oppfølging via Facebook og e-post oktober 2017.

«**Christoffer**»: Mann av norsk opprinnelse i 20-årene, student og deltidsansatt i handel- og servicenæringen, kjørte en til tre kvelder i uka som regel i helgene. Intervju 9. mars 2017, varighet ca. 90 min. Oppfølging via Facebook oktober 2017.

«**Daniel**»: Mann av afrikansk opprinnelse i 30-årene, jobb ved siden av, kjørte når det var tid etter jobb eller i helgene. Intervju 1. mai 2017, varighet ca. 45 min.

«**Elias**»: Mann i 30-årene med opprinnelse fra Midtøsten, deltidsjobb i rengjøringsbransjen, kjørte en til to kvelder i uka, som regel i helgene. Intervju 3. mai 2017, varighet ca. 45 min. Oppfølging på e-post september 2017.

«**Filip**»: Mann av østeuropeisk opprinnelse i 30-årene, har deltidsjobber i transport- og bemanningsbransje ved siden av å jobbe for Uber cirka 15 til 20 timer i uka, som regel i helgene. Intervju 25. september 2017, varighet ca. 45 min.

## ANDRE KILDER

**Atle Hagtun**: Redaktør, Norges taxiforbund. E-poster mottatt 9. 10. og 30. oktober.

**Kristin Alsos**: Forsker og leder prosjektet «Arbeid i plattformøkonomien». E-poster mottatt 2. november.

Observasjon av Facebook-grupper for sjåførere underveis i prosjektperioden.

# Vedlegg 2: Intervjuguide

<b>Fase 1: Rammesetting</b>	<b>1. Løs prat (2 min)</b>  Generell info
	<b>2. Informasjon (5 min)</b>  1. Forklaring om bakgrunn og tema for undersøkelsen. 2. Forklare taushetsplikt og anonymitet. Informer om opptak og spør om samtykke. 3. Skisser intervjuets gang. 4. Spør om noe er uklart og om respondenten har noen spørsmål om intervjuet. 5. Eventuelt start opptak hvis samtykke.
<b>Fase 2: Erfaringer</b>	<b>3. Overgangsspørsmål: Om arbeidet for Uber (ca. 20 min)</b> <i>Holdes kort og kan kuttet</i>  - Når og hvorfor begynte du å jobbe med Uber? (Tidligere relevant arbeidserfaring?)  - Hvor ofte jobber du, hvor mange timer?  - Når kjører du som regel turer og hvorfor akkurat da? ( <i>Spiller Ubers algoritmer en rolle i når og hvordan man velger å jobbe?</i> )  - Liker du å jobbe som ubersjåfør? ( <i>Spør mer om det hintes til spesielle hyggelige/ubehagelige erfaringer eller kontraster til annen jobb</i> )  - Hvordan velger du turer når du jobber? ( <i>Hvordan forholder man seg til oppmuntring/lyder fra appen om å ta en ny tur? Er dette stressende?</i> )  - Hvordan er det å jobbe med ratingsystemet? (Hva gjør du for at kundene skal rangere deg til fem stjerner?) <ul style="list-style-type: none"><li>• Sånn som du ser det, er det noen ting som kan påvirke anmeldelsen man får av kundene? (<i>Er det noe som kan virke ekskluderende? Hva er i så fall konsekvensen av det?</i>)</li><li>• Se for deg et samfunn hvor alle som arbeider vurderes fra en slik rating? Kan det fungere i andre typer jobber og er det greit?</li></ul> - Hvordan er det for deg å organisere arbeidet, er det vanskelig? <ul style="list-style-type: none"><li>• Går det mye tid knyttet til arbeid utover kjøring, for eksempel å holde bilen i god stand, regnskapsføring og lignende?</li></ul> <i>Eventuelt mer nærgående:</i>  - Har du noen teknikker som gjør at du kan «lure systemet» og tjene mer i jobben?

**Fase 3:  
Fokusering**

**4. Nøkkelspørsmål: Diskurser om Uber (20-40 min)**

- Er det vesentlige forskjeller i det å jobbe for Uber og en «normal» jobb?

- Uber omtaler som et selskap innenfor «delingsøkonomi». Hva legger du i ordet, eller i ordet deling?

- Uber uttaler ofte at sjåførere ikke er arbeiderne deres, men selvstendig næringsdrivende som tilbyr turer gjennom plattformen. Hva tenker du om det? (Hvorfor / hvorfor ikke betrakter selskapet som arbeidsgiver?)

- Det har vært en del saker om sjåførere som blir forfulgt av politi og skattemyndighetene i Norge. Har du merket mye til det?

- Har du fått noen reaksjoner fra konvensjonelle taxisjåførere, politi eller passasjerer på at du jobber for Uber?

- Er dette noe du tenker mye over når du kjører? (Blir du nervøs?)

- Gjør du noe for å minimere risiko for å bli tatt?

- Hvordan tror du Uber stiller opp for deg om noe skulle skje?

- *(Hvis eksempler på dette):* Hvorfor tror du at de gjør dette?
- Ettersom du i stor grad er den som tar risiko er det noe mer du synes Uber burde gjort for deg?

- Hva med politikere, politi, andre – burde de gjort noe annerledes?

- Hvordan er kontakten din til andre arbeidstakere som jobber under Uber? Har dere noen møtesteder, fysisk eller på nett? (*Organisering*)

- Synes din posisjon som arbeider står sterkere, svakere eller er mer eller mindre det samme, når du jobber som «selvstendig næringsdrivende» for Uber som arbeidstaker i et annet selskap?

- Hva skjer om du er misfornøyd med noe med jobben for Uber? Hvordan sier du ifra? (*Står alene eller kan man organisere på annen måte?*)

**Fase 4:  
Tilbakeblikk**

**5. Oppsummering (5 min)**

Oppsummere funn  
Har jeg forstått deg riktig?  
Er det noe du vil legge til?

# Vedlegg 3: Samtykkeskjema

## Forespørsel om deltakelse i forskningsprosjektet

### *«Uber-drevet arbeidsforandring. Sosio-romlig organisering av arbeid i plattformøkonomien. Case fra Uber i Oslo»*

#### **Bakgrunn og formål**

Studie av organisering av arbeid blant brukere som tilbyr tjenester gjennom Ubers applikasjon UberPOP i Oslo. Fokus er sjåfører som bruker applikasjonen; hvem de er, hvor ofte og mye man jobber, hvordan man organiserer arbeidet eller arbeidsplassen. Målet er i stor grad å få sjåførers beretninger om hvordan de oppfatter arbeidet under Uber, og utvalget selekteres på grunn av erfaring med denne type arbeid. Mange mener at delingsøkonomi vil bli mer utbredt i årene som kommer og det er derfor aktuelt med økt forskning på området.

Intervjuet inngår i masteroppgave ved Institutt for sosiologi og samfunnsgeografi ved Universitetet i Oslo, frist 15.september 2017 (endret fra 26.mai 2017).

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

Deltakelse innebærer at informant stiller til intervju med masterstudenten på avtalt tid og sted. Intervjuet vil ha en varighet på 30-60 minutter, og spørsmål vil primært omhandle arbeidsforhold og bruk av applikasjonen. Spørsmål i intervjuet vil være knyttet til arbeidet med applikasjonen, eksempelvis spørsmål knyttet til holdninger, økonomi, arbeid, familiesituasjon, migrasjon, osv. Data fra intervju lagres som lydopptak, mens stikkord noteres for hånd.

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

Alle personopplysninger behandles konfidensielt, kun student og veileder vil ha tilgang til disse. Lydfilene fra opptak lagres på sikret datamaskin i studentens eie, før de slettes fra opptaksenhet. Opptakene vil bli transkribert og direkte personopplysninger (eks. navn) anonymiseres i dokumentet med en koblingsnøkkel. Dokument som kobler deltaker til koblingsnøkkel lagres og sikres separat fra intervjuet. Studentens notater føres inn i samme dokument som intervjuet og anonymiseres, før håndskrevne notater makuleres. Lydfiler og notater med direkte personopplysninger krypteres, og destrueres etter endt prosjekt.

Direkte og indirekte personopplysninger (eks. navn, kjønn, alder, bosted og opprinnelse, bilmerke, etc.) anonymiseres i publikasjon. I tilfeller hvor det fremstår som aktuelt å publisere indirekte personopplysninger i publikasjon som kan føre til identifisering av informant (eks. kjønn eller opprinnelsessted), vil den enkelte deltaker få anledning til å lese gjennom egne opplysninger og godkjenne dette.

Prosjektet skal etter planen avsluttes 15.09.2017. Personidentifiserende datamateriell vil destrueres per 31.10.2017.

#### **Frivillig deltakelse**

Det er frivillig å delta i studien, 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 studien, ta kontakt med Erlend Finstad: 920 97 620 eller veileder Aron Sandell: 459 19 465.

Studien er meldt til Personvernombudet for forskning, NSD - Norsk senter for forskningsdata AS.



## **Samtykke til deltakelse i studien**

Jeg har mottatt informasjon om studien, og er villig til å delta

-----  
(Signert av prosjektdeltaker, dato)