



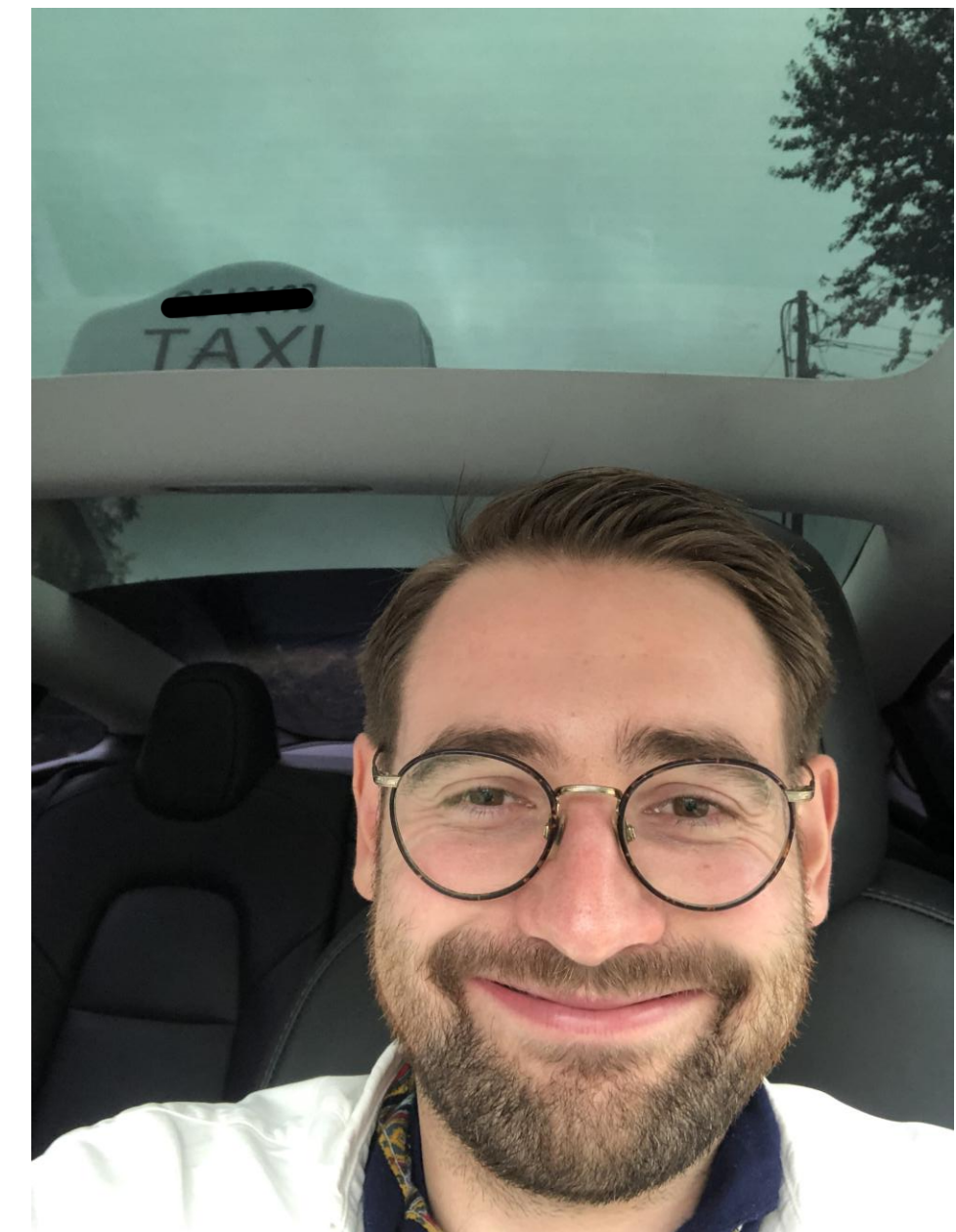
Fremveksten av digitale plattformer i den norske drosjenæringen

Sigurd M. N. Oppegaard

Fafo Østforum, 19. juni 2025

Doktorgradsprosjekt

- Hvordan har drosjeplattformene (Bolt og Uber) vokst fram i Norge?
- Hvordan ser sjåførene på jobben og hvorfor kjører de?
- Hvordan utøver plattformene kontroll via den digitale teknologien?
- Metode:
 - Intervjuer (2020—2022)
 - Kjørte selv (2021)
 - Dokumentstudier



1. Hvordan havnet vi her?
2. Hva kjennetegner arbeidsvilkårene?
3. Hvem er sjåførene og hvorfor kjører de?
4. Hva er veien videre?

Fra Uber Pop til liberalisering

- 2014: Uber Pop og Uber Black
 - Løyve- og kjøreseddelkrav... Politiet gikk etter sjåførene
- 2017: ESA: antallsbegrensning bryter EØS-avtalen
 - «Delingsøkonomiutvalget» (NOU 2017:04)
 - Uber Pop «på pause»
 - Stortingsvalg: Jeløya-plattformen: Delingsøkonomi i persontransport!
- 2018: Høringsnotat foreslo liberalisering
- 2019: Liberalisering vedtatt av Stortinget
- 2020: Implementert 1. november: alle som oppfyller krav kan få løyve
 - Dagen etter var Uber tilbake i Oslo: Bolt fra januar 2021, Yango fra august 2021
 - Storbyfenomen!

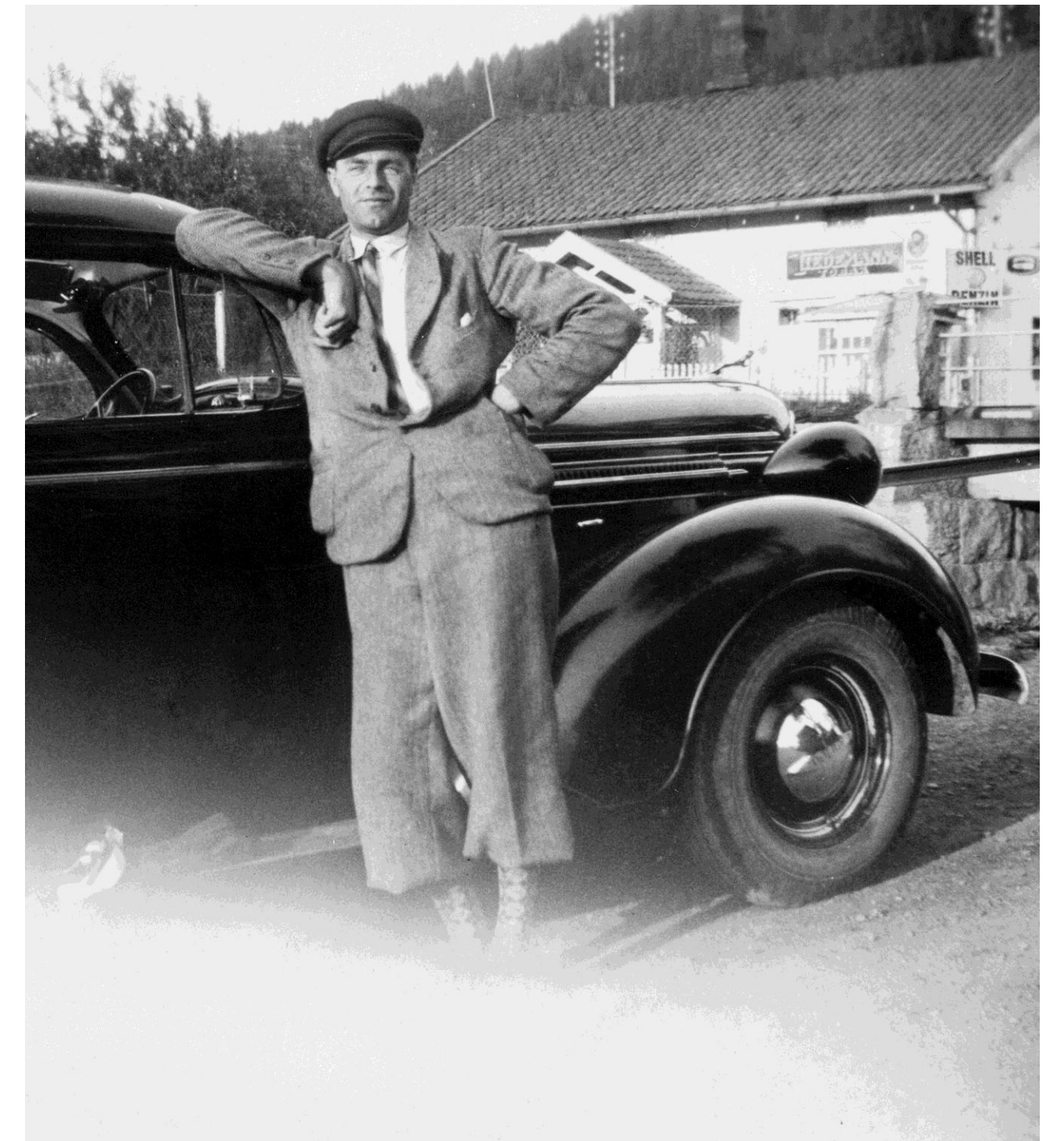
Hvordan driver drosjeplattformene i Norge?



- Drosjeeiere/løyvehavere: registrere seg på plattformene
- Selvstendig næringsdrivende
 - Kan ansette «leiesjåfører»
 - Ikke nytt: Drosjeeiere har alltid vært selvstendig næringsdrivende
- Mottar bestillinger via plattformene
 - Plattformene tar 25 prosent av prisen kunden betaler
- Jobber også andre markedssegmenter (praiing, holdeplass, kontrakt, sentral)

Hvordan er det å kjøre for drosjeplattformene?

- Lange dager og netter bak rattet: 60—70 timer i uka +++
 - Mange om beinet, provisjon, lave priser (plattform og gate)
- Uforutsigbarhet
 - Hvor mange turer? Hva betaler de? Evaluering og «deaktivering»? Endring av betingelser?
- Høye utgifter (avgifter, forsikring, bil)
- Lange dager og uforutsigbar inntekt: ikke noe nytt!
 - Men plattformene utøver mer kontroll og har mer makt



Tre typer problemer sjåførene står overfor



Markedssituasjonen: for mange biler på veien og for lav inntjening
- Få etableringsbarrierer og lave priser

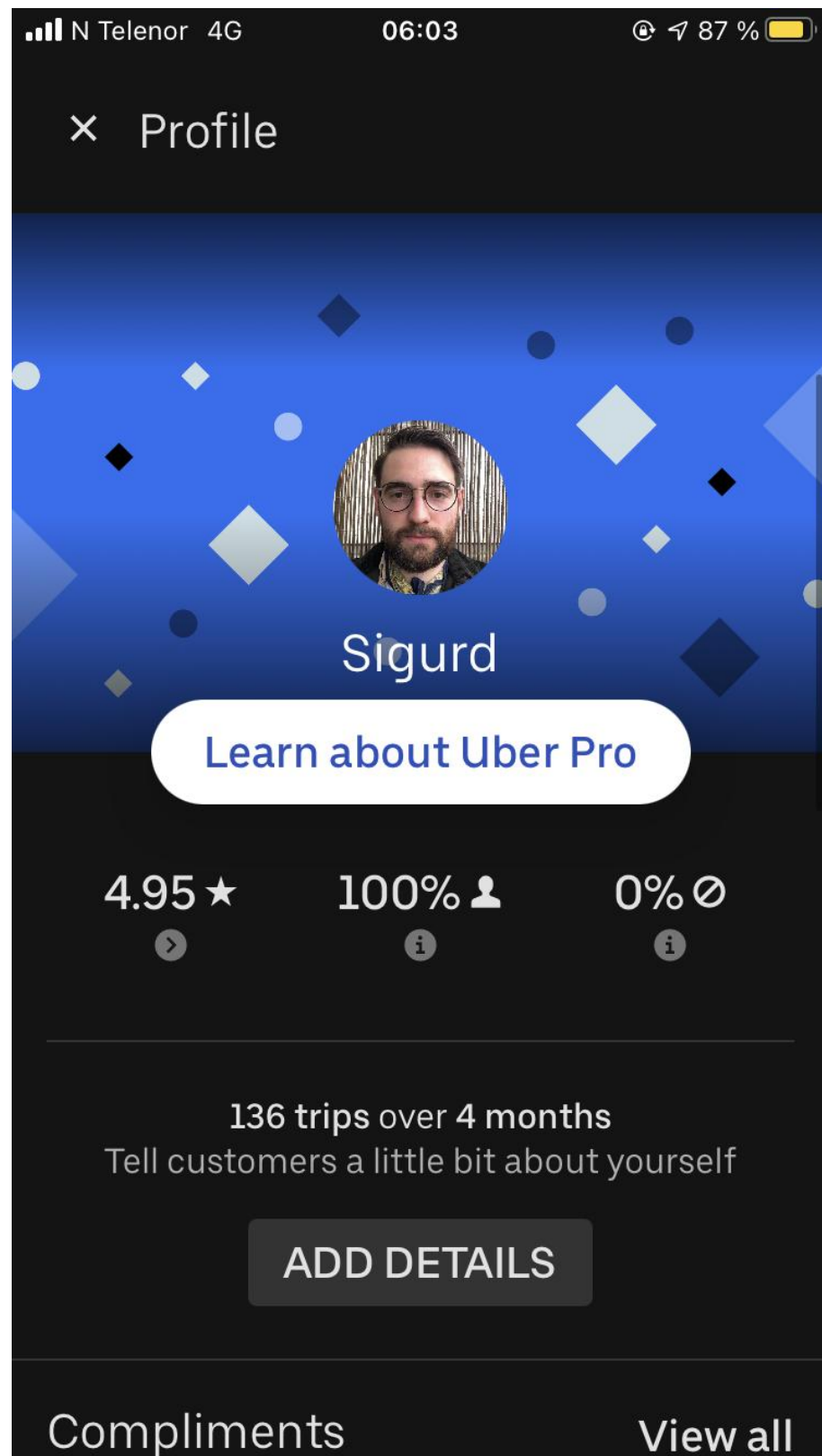


Plattformenes kontroll, ugjennomsiktighet og mangel på medvirkning
- «Algoritmisk styring»



Er sjåførene egentlig selvstendige oppdragstakere eller burde de vært ansatte arbeidstakere?
- Britisk høyesterett fant at Uber-sjåfører var å anse som arbeidstakere («workers»)

Hvorfor kjøre for plattformene?



- Sjøfører rekrutteres fra marginaliserte deler av arbeidsstyrken: ser på drosje som en av få muligheter
 - Nesten alle har etnisk minoritetsbakgrunn
 - Kommer fra arbeidsledighet eller andre prekære jobber
- Frustrerte over lange dager, lav inntekt, usikkerhet, kontroll
- Ser likevel på kjøring som bedre enn...
 - Komfortabelt arbeidsmiljø, frihet fra sjefer, formell fleksibilitet og løfte om høy inntekt

Opprydningsforsøk og reguleringer

- 2021: Regjeringen gikk til valg på å «reversere» liberaliseringen
 - To NOU-er, mange tiltak, økte krav og avgifter, prisregulering i praie- og gatemarkedet
- Ikke rettet mot å bedre sjåførenes lønns- og arbeidsvilkår
- Ikke rettet mot å regulere måten plattformene driver
 - Er de egentlig arbeidsgivere? Feilklassifisering? Ingen rettsaker
 - Prissetting, kontroll over markedet og sjåførene, overvåking
- Verken Norges Taxiforbund eller fagforeningene har prøvd å organisere sjåførene
- Få tilsyn



Plattformarbeidsdirektivet

- Vedtatt mars 2024, gjennomføringsfrist desember 2026
 - Vurdert som EØS-relevant av Arbeids- og inkluderingsdepartementet
- Tre mål:
 1. Hindre feilklassifisering: presumpsjonsregel – antar ansettelse
 - Innført Norge i 2024, sammen med presisering av arbeidstakerbegrepet
 2. Regulere «algoritmisk styring»
 - Gi informasjon og begrenser hvordan digital kontroll kan brukes
 3. Sikre effektiv håndheving – på tvers av tilsynsmyndigheter og land
- Konsekvenser i Norge?

Framover...

- ... mer oppmerksomhet fra myndigheter og tilsyn?
- ... mer oppmerksomhet fra partene?
- ... mer press på sjåførene: fortsatt høye utgifter, lavere priser og mer makt til plattformene?
- ... flere sjåførere som forlater bransjen?
- ... fortsatt svært lange dager og uforutsigbarhet – med mindre noe skjer

Sigurd M. N. Oppegaard

smo@fafo.no

