Universitetet i Sørøst-Norge

Handelshøyskolen

–

Mastergradsavhandling

Studieprogram: Bedriftsøkonomisk analyse

Våren 2018

Tine Engan og Ole-Anders Enger

Delingsøkonomi

Effektive kontrakter og forbrukerrettigheter eksemplifisert ved bildeling

Universitetet i Sørøst-Norge
Handelshøyskolen
Institutt for økonomi, markedsføring og jus
Postboks 235
3603 Kongsberg

http://www.usn.no

© 2018 Tine Engan og Ole-Anders Enger

Denne avhandlingen representerer 30 studiepoeng

Sammendrag

Konseptet 'delingsøkonomi' kan forklares som en forretningsmodell der privatpersoner selger tjenester eller leier ut eiendeler direkte eller ved hjelp av formidlingsselskaper. Vi vil spesielt trekke frem hvordan delingsøkonomien skiller seg fra den mer tradisjonelle økonomien. De økonomiske aspektene i delingsøkonomien belyses ved hjelp av noen grunnleggende modeller. Vi trekker blant annet inn en modell som er egnet til å studere allokering av kapital mellom husholdninger og hvordan man kan oppnå såkalt Pareto-effektive kontrakter, og vi ser på hvordan et plattformselskap passer inn i dette. Transaksjonskostnader kan forhindre effektive kontrakter. På grunn av teknologien som anvendes i delingsøkonomien, vil transaksjonskostnadene kunne være betydelig lavere her. Dermed kan Pareto-forbedringer og mer effektiv bruk av kapitalen, økt verdiskapning, oppnås.

Et særlig spørsmål knyttet til delingsøkonomier er forbrukerbeskyttelse: I den grad tilbydere på delingsplattformene blir å betrakte som selskaper, kommer bindende forbrukerkjøpsregler (preseptoriske kontraktbetingelser) til anvendelse ved kjøp og salg av varer. Ved kjøp og salg av tjenester, finner vi ut at mange av forbrukerrettighetene faller bort. Dette betyr at ikke bare delingstjenester, men også tradisjonelle bransjen for utleie av tjenester, har lite preseptorisk lovgivning å forholde seg til. Samtidig er det blitt fremstilt (NOU, 2017:4 kap. 6.6.1) som entydig problematisk at forbrukerne, i situasjoner der de preseptoriske reglene ikke kommer til anvendelse, ikke får beskyttelsen som forbrukerlovgivningen pretenderer å gi.

Gjennom et funksjonelt perspektiv på kontraktsreglene ønsker vi å kritisk vurdere dette synspunktet. Vi vil fremheve at fordi kontraktspriser er endogene (bestemmes gjennom et samspill mellom to sider i et kontraktsforhold), vil designen av rettsreglene måtte være gjensidig fordelaktige for å kunne beskytte den antatt svake part (forbrukeren på etterspørselssiden i kontaktene som formidles gjennom delingsplattformene). Dette vil vi gjøre gjennom teoretiske analyser og gjennom en komparativ case-studie:

I oppgaven vil vi kontrastere markedet for bildeling og bilutleie. Det er forsket lite på delingsøkonomi og bildeling i Norge (de fleste studiene ser på bildeling med sjåfør eller samkjøring). *Nabobil* er den største delingsplattformen i Norge for bildeling mellom privatpersoner, og vi vil spesielt trekke inn denne i oppgaven. I det tradisjonelle bilutleiemarkedet er *Hertz* det største selskapet, og vi vil derfor bruke dette som sammenlikningsgrunnlag.

Forord

Denne masteravhandlingen er skrevet av to masterstudenter innenfor studieretningen bedriftsøkonomisk analyse, og markerer avslutningen på fem år med studier ved Universitetet i Sørøst-Norge. Avhandlingen er et produkt av lærdom vi har fått fra de ulike emnene vi har gjennomført i studiet, i tillegg til ny kunnskap vi har tilegnet oss gjennom arbeidet med den.

Temaet ble valgt på bakgrunn av at vi ønsket å gå en litt mer utradisjonell vei enn hva som har vært normalen innenfor vår studieretning. Valget falt på delingsøkonomi, som er et spennende, men lite utforsket samfunnsfenomen. Med vår avhandling håper vi å kunne bidra med nye innspill på dette området.

Vi ønsker å rette en stor takk til vår veileder Gunnar Nordén. Han har vært en god bidragsyter i utformingen og gjennomføringen av vår avhandling. Uten han hadde ikke denne avhandlingen kommet i mål.

Innholdsfortegnelse

1. Innledning 1
1.1 Problemformuleringer 2
1.2 Hva er delingsøkonomi? 3
1.3 Avhandlingens oppbygging 5
2. Bakgrunn 6
2.1 Bildelingstjenester 6
2.1.1 Nabobil 6
2.2 Bilutleietjenester 7
2.2.1 Hertz 8
3. Teoretisk rammeverk 10
3.1 Mikroøkonomiske modeller 10
3.1.1 Effektiv bruk av husholdningenes kapital 10
3.1.2 Coase-teoremet 12
3.1.3 Perfekte markeder 13
3.1.4 Transaksjonskostnader 15
3.1.5 Modell for plattformselskaper 17
3.1.6 Produksjon av bilutleietjenester 21
3.1.7 Oppsummering av modellene 25
3.2 Forbrukerperspektivet 26
3.2.1 Konsumentbeskyttelse 27
3.2.2 Næringsdrivende vs. privatperson 29
3.2.3 Ansvarsfordeling 30
3.2.4 Forbrukerrettigheter 32
3.2.5 Tillitsmekanismer 33
4. Metode 35
4.1 Valg av forskningsmetode 35
4.2 Datainnsamling 36
5. Komparativ analyse 39
5.1 Prissetting 39
5.2 Fleksibilitet og tilgjengelighet 40
5.3 Leietakers plikter 41
5.4 Leietakers rettigheter 42
5.5 Ansvarsfraskrivelse 42
5.6 Leieforholdets varighet 42
5.7 Leietakers ansvar 43
5.8 Sikkerhet og oppgjør 44
5.9 Avtaleformaliteter 44
6. Diskusjon 46
7. Konklusjon 52
Referanseliste 54
Vedlegg 59

> Just as the Industrial Revolution transformed the way goods were produced, distributed, and consumed, the Information Revolution is transforming the way information is produced, distributed and consumed. It has been claimed that these dramatically new technologies will require a fundamentally different form of economies. Bits, it is argued, are fundamentally different than atoms. Bits can be reproduced costless and distributed around the world at the speed of light, and they never deteriorate. Material goods, made of atoms, have none of these properties: they are costly to produce and transport, and they inevitably deteriorate.
>
> It is true that the unusual properties of bits require new economic analysis, but I would argue that they do not require a new kind of economic analysis.
>
> *Hal R. Varian, Google og University of California at Berkeley, 2014*

1. Innledning

Fremveksten av digitale plattformer hvor brukere kan samhandle med hverandre er i ferd med å endre økonomien i store deler av verden. Delingsøkonomien gjør det mulig å utnytte allerede eksisterende ressurser til det bedre, og plattformene tilrettelegger for at disse ledige ressursene blir synlige i samfunnet. Det er nettopp dette som gjør delingsøkonomien unik og fremtredende: forbrukerne får bedre informasjon om pris og kvalitet i et marked, samtidig som at produktene eller tjeneste som tilbys ofte vil være billigere enn liknende alternativer. Prisaspektet er den viktigste grunnen til at norske forbrukere benytter seg av delingsøkonomiske tjenester i utgangspunktet (Slettemeås & Kjørstad, 2016).

Et annet viktig moment ved delingsøkonomien er at husholdningenes kapital vil bli utnyttet til det bedre. Andre husholdninger, som har behov for det, har muligheten til å benytte seg av den ledige ressursen. De mest verdifulle kapitalelementene som kan deles i en husholdning er knyttet til transportmidler, boligkapital og kompetanse (NOU, 2017:4).

Gjennom bruk av informasjons- og kommunikasjonsteknologi vil produktet eller tjenesten bli mer tilgjengelig enn det ellers ville blitt i mer tradisjonelle markeder. IKT-godene har også den fordelen at det er lave kostnader knyttet til produksjonen og driften, noe som gjør det mulig for plattformene å vokse relativt raskt. Det store vekstpotensialet vil ikke bare påvirke de digitale plattformene, men det vil også bli lettere for tilbydere å spre sin virksomhet til flere

markeder (Sundararajan, 2016). Det kan derimot knyttes en rekke utfordringer til at tilbyderen i de fleste tilfeller ikke er næringsdrivende. Dersom en tilbyder opererer som privatperson vil en rekke lovgivninger falle fra. For en forbruker vil det i mange tilfeller da være uklart hvilket regelverk han eller hun er beskyttet av, spesielt med tanke på at delingsøkonomiplattformene fremstår som profesjonelle. Derimot, hvis forbrukeren er klar over at tilbyderen på plattformen ikke er næringsdrivende, kan man anta at han eller hun heller ikke forventer de samme rettighetene (OECD, 2016). Ikke-næringsdrivende har mest sannsynlig heller ikke den samme kompetansen om kundeservice, opplysningsplikt og betalingsløsninger som profesjonelle aktører i markedet har. Forbrukeren kan derfor bringe dette aspektet med i vurderingen om han synes tjenesten eller produktet er verdt å betale for.

I litteraturen er det et stort fokus på barrierer knyttet til regulatoriske forhold i delingsøkonomien, der debatten om skatt er spesielt fremtredende. Forbrukerens stilling står svært sentralt i delingsøkonomien, likevel er det få studier som problematiserer dette. På samme tid finner man lite informasjon om hvordan man fordeler de ledige ressursene på en mest mulig effektiv måte, og om hvordan disse fordeles under ulike markedsformer og -betingelser. Å få en bedre forståelse av disse aspektene vil være vel så viktig som regulatoriske forhold, og vi vil belyse dette i vår avhandling.

1.1 Problemformuleringer

Hittil er det få studier som omhandler problemstillinger knyttet til delingsøkonomien og bilutleiemarkedet, da de fleste studier har sett på drosjemarkedet og overnattingsmarkedet. Grunnen til dette er trolig at størstedelen av omsetningen i delingsøkonomien er knyttet til disse næringene, samt at man finner relativt omfattende reguleringer her (NOU, 2017:4). En relevant studie er Bertheussens og Arnestads masterutredning (2016) om norske bildelere. Studien gikk ut på å kartlegge hva som karakteriserer bildelerne i Norge, slik at man fikk en bedre innsikt i tilbudssiden i delingsøkonomien.

I vårt prosjekt ønsker vi særlig å fokusere på problematikk knyttet til forbrukerne og deres rettigheter ettersom det så vidt vi har kunnet bringe i erfaring ikke finnes noen studier på dette feltet. Vi ønsker å undersøke hvordan det er for forbrukerne å møte en ikke-næringsdrivende, og om dette kan være en ulempe. Et sentralt spørsmål vil for oss være om beskyttelsen for forbrukerne kan bli «for god», ved at rettigheter som preseptorisk gis til forbrukerne ad lovgivningsvei koster mer å oppfylle enn de verdsettes av forbrukerne: I situasjoner med full informasjon fører rettighetene til økt kontraktspris og i en større sammenheng vil forbrukeren og produsenten kunne foretrekke en formelt dårligere beskyttelse. Dette perspektivet er ikke problematisert i NOU 2017:4 om delingsøkonomi, som derimot tar opp at den preseptoriske lovgivningen kan bli for dårlig for forbrukerne. I denne delen av prosjektet vil vi trekke på moderne rettsøkonomisk litteratur som (under forutsetning av at partene har full informasjon) viser at lovgivning ikke kan beskytte en part i et kontraktsforhold uten at den også fremmer interessene til motparten (lovgivningen må være gjensidig fordelaktig for partene). Denne typen resultater setter scenen for undersøkelsene vi vil gjøre i den vitenskapelige metoden.

Vi antar også at transaksjonskostnadene reduseres hos delingsplattformene, og dermed vil Pareto-forbedringer oppstå som følge av disse reduserte kostnadene. Dette ønsker vi å undersøke eksemplifisert ved bildeling. Vi ønsker til slutt å se på om det finnes andre fordeler på delingsplattformer (*Nabobil*) som gjør dette mer aktuelt enn bruk av tradisjonell bilutleie (*Hertz*).

1.2 Hva er delingsøkonomi?

Delingsøkonomi er en relativt ny form for økonomisk aktivitet som har økt i omfang de siste årene. Selve konseptet kan forklares som en forretningsmodell der privatpersoner selger

tjenester eller leier ut eiendeler direkte eller ved hjelp av formidlingsselskaper. Formidlingsselskapet opptrer som en tredjepart som formidler kontakten mellom tilbyder og konsument.

Det er vanskelig å gi en definisjon på delingsøkonomi som fanger opp alle de ulike økonomiske aktivitetene. Flere ulike betegnelser blir brukt om denne formen for deling, deriblant ”plattformøkonomi”, ”formidlingsøkonomi”, ”samhandlingsøkonomi” og ”delemobilitet”. Delingsøkonomiutvalget velger likevel å benytte seg av betegnelsen ”delingsøkonomi” i sin rapport, ettersom ’deling’ innebærer å øke utnyttelsen av en ressurs. I deres rapport fra 2017 defineres begrepet ’delingsøkonomi’ slik:

”Økonomisk aktivitet som formidles gjennom digitale plattformer som legger til rette for ytelse eller utveksling av tjenester og kompetanse, eiendeler og eiendom, ressurser eller kapital, uten å overføre eierrettigheter og i hovedsak mellom privatpersoner” (NOU 2017:4)

Et viktig moment ved definisjonen er at eierrettighetene ikke overføres mellom de involverte partene. Privatpersoner får derfor muligheten til å oppnå fortjeneste ved å leie ut sine eiendeler, som blir sett på som en ressurs som ellers ville stått ubrukt.

88 prosent av den norske befolkningen har hørt om en eller flere delingstjenester (Slettemeås & Kjørstad, 2016). De delingstjenestene som er mest kjent i Norge er *Finn Småjobber*, *Airbnb* og *Uber*. Selv om fenomenet er tilsynelatende nytt, har denne formen for deling eksistert i flere år. Deling av personlige eiendeler som for eksempel feriebolig, eller formidling av egen arbeidskraft gjennom nettsiden *Finn.no* er eksempler på delingsøkonomi som har pågått lenge. Dagens delingsøkonomi skiller seg ut ved at formidlingen er modernisert, og at de økonomiske aktivitetene foregår på en digital plattform. Utviklingen har skjedd på bakgrunn av høy adopsjon av internett, avansert mobiltelefonteknologi og brukervennlige applikasjoner (NOU, 2017:4). Dette gjør det mulig for privatpersoner å gjennomføre transaksjoner enkelt, billig og trygt for å utnytte ubrukt kapasitet bedre (Juel, 2016). I tillegg får man muligheten til

å søke etter ledige ressurser i nærheten, og finne det alternativet som passer best. Fordelene og de potensielle mulighetene har økt betraktelig, både for private tilbydere og forbrukere i markedet.

1.3 Avhandlingens oppbygging

I avhandlingens første kapittel har vi presentert delingsøkonomien og hva som gjør denne verdt å studere nærmere. Vi ønsker å bidra på dette feltet med vår studie av tjenester for bilutleie. Gjennom våre forundersøkelser kom vi frem til et sett problemformuleringer vi ønsket å få svar på. I kapittel 2 gjør vi rede for bildelingstjenester med fokus på *Nabobil*, og bilutleietjenester med fokus på *Hertz*. Videre i kapittel 3 går vi grundig igjennom det teoretiske rammeverket for avhandlingen. Her vil teorien være todelt; først presenterer vi mikroøkonomiske modeller, deretter går vi inn på forbrukerperspektivet. Ettersom dette er en teoretisk avhandling, vil mye av grunnlaget vårt basere seg på denne informasjonen. I kapittel 4 går vi nærmere inn på valg av metode for innsamling av data, samt redegjør for hvordan vi gjennomførte dette. Kapittel 5 dreier seg om selve analysen av våre undersøkelser, før vi videre i kapittel 6 drøfter og diskuterer disse funnene. I vårt avsluttende kapittel presenterer vi konklusjoner basert på våre funn. Deretter følger avhandlingens vedlegg og litteraturliste, hvor førstnevnte består av dokumenter vi har brukt til analyse, samt supplerende informasjon om andre bildelingstjenester og bilutleietjenester.

2. Bakgrunn

I dette kapittelet presenterer vi informasjon som er relevant for vår studie, og som gir et innblikk i hvordan markedet for bildeling og bilutleie er oppbygd. I den første delen går vi igjennom bildelingstjenester, og i den andre delen går vi igjennom bilutleietjenester. Det kommer også frem hvorfor vi har valgt *Nabobil* og *Hertz*.

2.1 Bildelingstjenester

Under kategorien bil og transport i delingsøkonomien kan man skille mellom persontransport med sjåfør, persontransport uten sjåfør og varetransport. Vi velger å fokusere på persontransport uten sjåfør i dette forprosjektet. De mest kjente delingsøkonomiinitiativene innenfor denne kategorien er *Bildeleringen i Bergen*, *Bilkollektivet*, *Trondheim bilkollektiv*, *Nabobil* og *GoMore* (Pedersen m.fl., 2016). Det finnes en rekke bildelingstjenester, som vi kort har gjort rede for i vedlegg 3. Vi vil konsentrere oss om *Nabobil* i prosjektet fordi det er den største delingstjenesten for biler og dessuten en helnorsk plattform. I vedlegg 4 har vi sammenliknet *Nabobil* med de andre bildelingstjenestene.

2.1.1 Nabobil

Nabobil ble lansert 8. september 2015 som en tjeneste for utleie av privatbiler i Norge (Dagens Næringsliv, 2016). Tjenesten bygger på en plattform som skaper forbindelse mellom utleier og leietaker på en enkel måte ved at leietaker søker etter en bil i området, og kan sende en forespørsel til utleier når han finner en bil han liker/passer til sine kriterier.

Det stilles få tekniske krav til bilene som tilbyderne kan legge ut på tjenesten, men *Nabobil* har som krav at de ikke skal være mer enn 15 år gamle. For å kunne leie bil stilles det også noen krav til leietakeren. Føreren må være over 23 år gammel og ha et gyldig førerkort for klasse B. Dersom man leier en bil med over 250 hestekrefter er kravet at føreren må være over 30 år gammel. Forsikringsselskapet *IF* står for forsikringen til bilene som leies ut, og man får dekket skader på opptil én million kroner uten egenandel. Betaling blir gjennomført ved bruk av *Nabobil* sin plattform, og *Nabobil* står for verifisering av at informasjon fra leietaker er korrekt, slikt som for eksempel førerkortet.

Overlevering av bilen skjer ved et avtalt møte mellom utleier og leietaker slik at bilnøkkelen kan gis. De har også kommet opp med et system hvor utleier og leietaker ikke trenger og møtes for å overlevere nøkkel, kalt *Nabobil* Uten Nøkkel (Nabobil, 2017). Ved installasjon av nøkkelfri åpningsteknologi i bilen, kan biles låses opp ved hjelp av *Nabobil*-applikasjonen. Nøkkelen ligger allerede inne i bilen, og bilen er klar til bruk når leietaker låser opp bilen gjennom applikasjonen.

Nabobil har flere kjente samarbeidspartnere. I august kom nyheten om at NSB og *Nabobil* inngår samarbeid (Bjerke, 2017). Ved kjøp av togbillett hos NSB får du også et spørsmål om du trenger bil når togreisen er ferdig. En annen tjeneste som *Nabobil* har er *Kollegabil*. Dette er en tjeneste hvor ansatte i en bedrift kan registrere bilen sin i tjenesten, og deretter kan andre ansatte bruke bilen hvis de skal små eller store ærender (Holøien, 2017). Dette gjør at bilene som ellers hadde stått stille hele dagen blir brukt, og bedriften trenger ikke bruke penger på taxi eller vedlikeholde en bilpool. NHO var første bedrift som ble med i denne tjenesten. *Nabobil* har også et samarbeid med NAF, hvor medlemmer som tilbyr og etterspør via *Nabobil* får fordeler.

2.2 Bilutleietjenester

I Norge finnes det flere store aktører i bransjen, deriblant *Hertz*, *Avis*, *Sixt* og *Europcar*. Vi har sett nærmere på bilutleiebransjen i vedlegg 5. I en kåring gjort av World Travel Awards ble *Hertz* kåret til landets ledende bilutleieselskap for 2017 (Hsmai, 2017). Dette er regnet som en av de mest prestisjetunge programmene i den globale reiseindustrien. Ettersom *Hertz* ble kåret til landets ledende bilutleieselskap for 2017 vil vi bruke dette selskapet som sammenlikningsgrunnlag med delingsplattformene *Nabobil*.

2.2.1 Hertz

I 1986 åpnet *Hertz* sin første lokasjon i Norge, og er i dag ledende på markedet for bilutleie (Hertz, 2017). Bilutleieselskapet hadde i 2016 en omsetning på 446 millioner kroner, med et påfølgende resultat på 18 millioner kroner før skatt (Purehelp, 2017). De seneste ti årene har selskapet hatt en årlig vekst på 20 prosent i Norge, og har i dag over 500 utleiepunkter inkludert samtlige flyplasser.

Hertz opererer med forskjellige aldersrestriksjoner på bilene sine. I utgangspunktet må man være minimum 25 år gammel for å leie bil, men dersom man er yngre enn dette har man muligheten til å leie enkelte av bilene mot et ekstra forsikringsgebyr. For å kunne leie de mest luksuriøse bilene må man derimot være over 30 år gammel. Dette kravet kan sammenliknes med *Nabobil's* krav om at føreren må være over 30 år gammel dersom bilen har over 250 hestekrefter. De har ingen oppgitt maksalder på bilmodellene sine, men er opptatt av at alle bilene skal gi et godt kvalitetsinntrykk. Dette innebærer å hele tiden holde en ny, sikker bilpark og være nøye på vedlikehold av eksisterende biler (Hertz, 2018).

Hertz anser seg selv som en betydelig aktør i delingsøkonomien ved at de tilbyr bildeling gjennom konseptet *Hertz* BilPool, som er en heldigital delings- og mobilitetsløsning. Tilbudet fungerer slik at man registrerer seg som kunde hos *Hertz* BilPool, og deretter kan man bestille tid og sted fra et av de mange bilpoolene i landet. Bestillingen kan gjøres enten via hjemmesiden eller ved hjelp av *Hertz* Bilpool-appen. Når man skal hente bilen, kan denne låses opp på flere forskjellige måter: ved å holde BilPool-kortet opp mot leseren i frontruten, ved å svare "OK" på SMS'en bilselskapet har sendt, eller ved å trykke på nøkkelsymbolet i applikasjonen. Bilnøkkelen ligger i hanskerommet inne i bilen. Her i Norge finnes det over 40 bilpooler fordelt på 10 forskjellige, sentrale steder. Som kunde forplikter man seg ikke til et bestemt sted, men man er nødt til å levere bilen samme sted som man plukket den opp.

Leiebilselskapet ser det store vekstpotensialet ved at stadig flere går vekk fra å eie sin egen bil, og heller velger å leie eller dele. Konseptet med *Hertz* Bilpool utvides derfor ved at det stadig åpnes flere lokasjoner rundt om i Norge. Daglig leder i *Hertz*, Trygve Simonsen, sier at

selskapet jobber med å tilby nye mobilitetskonsepter i de største byene i Norge slik at folk som bor sentralt her ikke har behov for eie egen bil.

3. Teoretisk rammeverk

I dette kapittelet gjennomgår vi det teoretiske rammeverket for oppgaven. Avsnitt 3.1 studerer bruk av ressurser både fra et normativt perspektiv (stikkord: pareto-effektivitet) og fra et positivt perspektiv (stikkord: alternative mekanismer for kontraktsinngåelse og transaksjonskostnader). I avsnitt 3.2 studeres preseptorisk kontraktsregulering (stikkord: forbrukerbeskyttelse) fra et funksjonelt perspektiv.

3.1 Mikroøkonomiske modeller

De økonomiske aspektene i delingsøkonomien kan belyses med grunnleggende modeller. I 3.1.1 gjennomgår vi en modell for effektiv bruk av husholdningenes kapital, med fokus på bilutleie. I 3.1.2 viser vi hvordan Coase-teoremet kommer til anvendelse for en effektiv fordeling. Videre i 3.1.3 ser vi på en effektiv fordeling i et frikonkurransemarked. I 3.1.4 gjennomgår vi transaksjonskostnader, og hvilke som gjelder for dele- og utleiemarkedet for biler. I 3.1.5 ser vi på en modell direkte knyttet til plattformselskaper, mens vi i 3.1.6 ser på en modell knyttet til produksjon av bilutleietjenester i virksomhetssektoren. Til slutt foretar vi en oppsummering av de ulike modellene og deres innvirkning.

3.1.1 Effektiv bruk av husholdningenes kapital

La x_A og x_B betegne antallet timer per periode (passelig valgt) som henholdsvis husholdning A og husholdning B disponerer en bil av spesifisert type (en gitt alder; merke; tilbakelagte km og teknisk tilstand). Alternative allokeringer må tilfredsstille beskrankningen $x_A + x_B = \bar{X}$ (begrensingen til to husholdninger er uten tap av generalitet).

Settet av mulige allokeringer er vist ved den horisontale linjen i figur 1. Figuren viser også aktørenes *marginale betalingsvillighetskurver,* henholdsvis gitt ved:

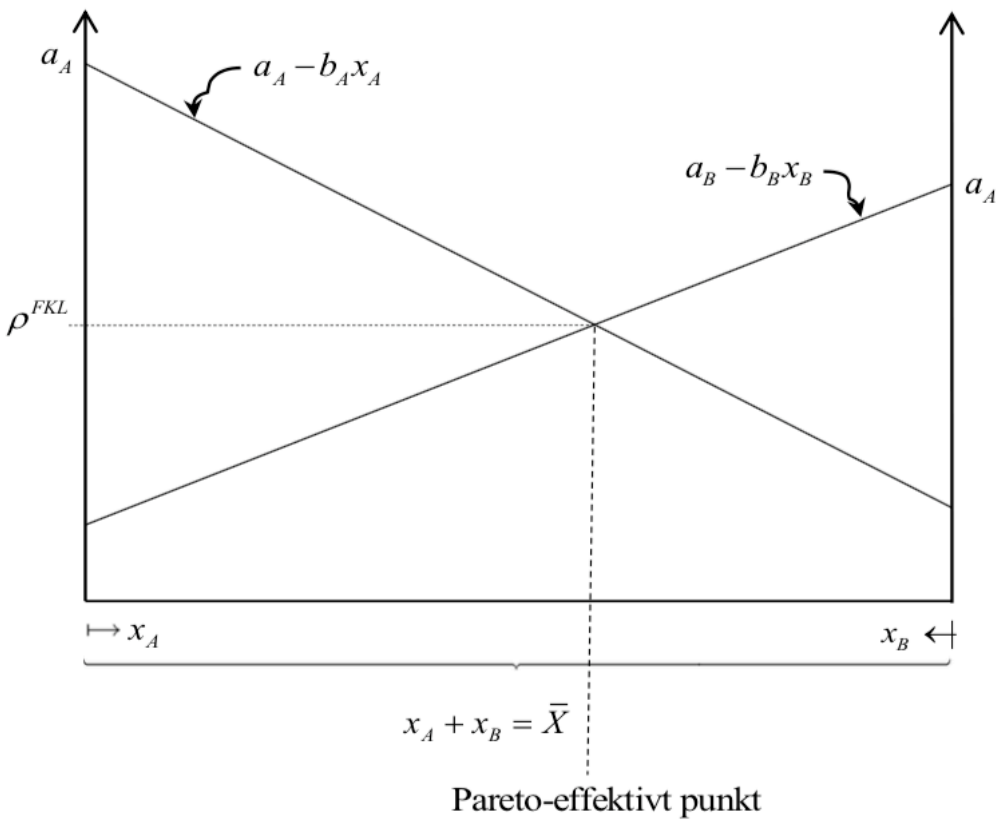
$$\begin{cases} a_A - b_A x_A \\ a_B - b_B x_B \end{cases}. \tag{1.1}$$

For å unngå problemer med hensyn til hjørneløsninger, forutsettes at:

$$\bar{X} < \min\left\{\frac{a_A}{b_A}, \frac{a_B}{b_B}\right\}. \tag{1.2}$$

Det følger at aktørene har strengt voksende nyttefunksjoner gitt ved henholdsvis:

$$\begin{cases} U_A(x_A) = a_A x_A - \frac{b_A}{2}(x_A)^2 + \bar{U}_A \\ U_B(x_B) = a_B x_B - \frac{b_B}{2}(x_B)^2 + \bar{U}_B \end{cases} \tag{1.3}$$



Figur 1. Allokering av kapital

Definer kriteriefunksjonen $W\left(x_A;\bar{X}\right)=U_A\left(x_A\right)+U_B\left(\bar{X}-x_A\right)$. Vi ønsker å maksimere den samlede verdien som skapes. *Tilstrekkelige betingelser* for at funksjonen har et *indre maksimumspunkt*, dvs. en Pareto-effektiv løsning, $0<x_A^{PE}<\bar{X}$, $0<x_B^{PE}=\bar{X}-x_A^{PE}<\bar{X}$ definert ved $W'\left(x_A^{PE};\bar{X}\right)=0\leftrightarrow U_A'\left(x_A^{PE}\right)=U_B'\left(\bar{X}-x_A^{PE}\right)$, er gitt ved $W'\left(0;\bar{X}\right)>0$ og $W''\left(x_A;\bar{X}\right)<0$.[1] I det foreliggende tilfellet er $W'\left(0;\bar{X}\right)=U_A'(0)-U_B'\left(\bar{X}\right)=a_A-\left\{a_B-b_B\bar{X}\right\}>0$ og $W''\left(x_A;\bar{X}\right)=-\left\{b_A+b_B\right\}<0$. Derfor *maksimeres* $W(\cdot)$ i:

$$x_A^{PE}=\chi_A\left(a_A,b_A,a_B,b_B,\bar{X}\right)=\frac{a_A-a_B}{b_A+b_B}+\frac{b_B}{b_A+b_B}\bar{X} \tag{1.4}$$

Ligning (1.4) definerer det Pareto-effektive punktet, dvs. den effektive fordelingen av husholdningenes kapital. Dette er en tilstand hvor alle muligheter for såkalte pareto-forbedringer er uttømt: det finnes ingen annen fordeling slik at begge parter får det bedre.

3.1.2 Coase-teoremet

La oss se på en situasjon der B eier bilen av angjeldende type. Dette betyr at vi i utgangspunktet er i initialpunktet $\left(x_A,x_B\right)^0=\left(0,\bar{X}\right)$. I fravær av transaksjonskostnader skapes ved en overgang fra $\left(x_A,x_B\right)^0$ til $\left(x_A,x_B\right)^{PE}=\left(x_A^{PE},x_B^{PE}\right)$ verdier tilsvarende:

$$W\left(x_A^{PE};\bar{X}\right)-W\left(0;\bar{X}\right)=\int_0^{x_A^{PE}}\left[U_A'(t)-U_B'\left(\bar{X}-t\right)\right]dt \tag{1.5}$$

Verdiskapningen tilsvarer arealet innenfor husholdningenes marginale betalingsvillighet til venstre for det pareto-effektive punktet. Denne verdiskapningen skulle partene under forutsetningene fra Coase-teoremet nå gjennom direkte forhandlinger.[2] Coase-teoremet går ut på at økonomiske aktører vil kunne løse ulike former for markedssvikt på egenhånd hvis det ikke er noen transaksjonskostnader tilstede (Jakobsen, 1991). Realytelsen er utlån av bilen fra B til A i x_A^{PE} timer. Nedre grense for brutto kontraktspris (As ytelse til B) er $p_-^{PE}=\int_0^{x_A^{PE}}U_B'\left(\bar{X}-t\right)dt$, som nøyaktig kompenserer B for avsavnet. Dette tilsvarer arealet til

[1] Betingelsen $W'\left(0;\bar{X}\right)>0$ sikrer indre løsning. Sydsæter [1987], Setning 5.5 gir da optimum.

[2] Om Coase-teoremet, se f.eks. De Meza (1998).

venstre for det paretoeffektive punktet, men under den marginale betalingsvillighetskurven til husholdning B. Øvre grense for brutto kontraktspris er $p_{+}^{PE} = \int_{0}^{x_A^{PE}} U_A'(t)dt$, som er As brutto verdsettelse av å disponere bilen i omfanget x_A^{PE}. Dette tilsvarer arealet til venstre for det paretoeffektive punktet, men under den marginale betalingsvillighetskurven til husholdning A.

Det finnes et kontinuum av Pareto-effektive kontrakter, ordnede par av priser og realytelse:

$$K^{PE} = \left\langle p, x_A^{PE} \right\rangle, \;\; p \in \left(p_{-}^{PE}, p_{+}^{PE} \right),$$

som uttømmer alle muligheter for Pareto-forbedringer. Betegn for senere referanse settet av Pareto-effektive kontrakter som $\mathbf{K}^{PE}$.

Coase-teoremet peker på en mekanisme som bare er relevant dersom transaksjonskostnadene ikke er for store

$$TK < W\left(x_A^{PE}; \bar{X}\right) - W\left(0; \bar{X}\right) \tag{1.6}$$

Det er imidlertid klart at betingelsen (1.6) ikke er ikke triviell: det har tradisjonelt påløpt store transaksjonskostnader ved leie av bil mellom privatpersoner. Vi går nærmere inn på transaksjonskostnader i 3.1.4, men vil først behandle en annen grensesituasjon, der transaksjonskostnadene er eliminert[3], nemlig frikonkurransemarkeder (”perfectly competitive markets”).

3.1.3 Perfekte markeder

I grensen, der informasjons- og transaksjonskostnadsproblemer elimineres, approksimeres en situasjon som beskrevet ved *frikonkurransemarkeder*. I frikonkurransemarkeder er det ingen direkte interaksjon mellom aktører. Aktørene (som implisitt må være små i forhold til størrelsen på det relevante markedet) tilpasse seg til priser som oppfattes som eksogene relativt til egen beslutningsvariabel, nemlig etterspurt kvantum (stikkord: prisfast kvantumstilpasning). I en slik situasjon ledes økonomien i henhold til det velferdsteoriens

[3] Kostnadene ved å opprettholde markeder blir ikke behandlet som transaksjonskostnader.

fundamentalteorem til den Pareto-effektive løsningen. Dette vises i modellen ovenfor på følgende måte: Husholdningene står overfor en et marked med leiepris ρ per tidsenhet. Husholdning $h = 1,\ldots,H$ løser derfor problemet:

$$\arg\underset{x_h}{\text{maks}}\left\{V_h\left(x_h\right) = U_h\left(x_h\right) - p_h x_h\right\}$$

Problemet har en indre løsning beskrevet ved førsteordensbetingelsen $V_h'\left(x_h\right) = 0$ $\leftrightarrow U_h'\left(x_h\right) = \rho$ dersom $V_h'(0) > 0$ og $V_h''\left(x_h\right) < 0$ (tilstrekkelige betingelser). [4] Med $U_h\left(x_h\right) = a_h x_h - \frac{b_h}{2}\left(x_h\right)^2 + \bar{U}_h$ er $V_h'(0) = a_h - \rho$ og $V_h''\left(x_h\right) = -b_h$. Førsteordensbetingelsen gir dermed $a_h - b_h\rho = x_h$. Etterspørselen fra husholdning h er gitt ved:

$$D_h(\rho) = \begin{cases} -\dfrac{1}{b_h} + \dfrac{a_h}{b_h} & \rho \in \left[0, a_h\right] \\ 0 & \rho > a_h \end{cases} \tag{1.7}$$

Vi kan dermed beskrive frikonkurranselikevekten korresponderende til situasjonen beskrevet i figur 1 ved ($h = A, B$ som tar prisen *som om* den var gitt):

$$\begin{cases} D_A(\rho) + D_A(\rho) = \bar{X} \\ D_A(\rho) = -\dfrac{1}{b_A} + \dfrac{a_A}{b_A} \\ D_B(\rho) = -\dfrac{1}{b_B} + \dfrac{a_B}{b_B} \end{cases} \tag{1.8}$$

På invers form er etterpørselsfunksjonene sammenfallende med kurvene for marginal betalingsvillighet i figur 1; $x_h = a_h - b_h\rho$. Frikonkurranselikevekten er dermed beskrevet ved:

$$\begin{cases} \rho^{FKL} = \dfrac{1}{b_A + b_B}\left\{a_A b_B + a_B b_A - b_A b_B \bar{X}\right\} \\ D_A\left(\rho^{FKL}\right) = f_A\left(a_A, b_A, a_B, b_B, \bar{X}\right) = \dfrac{1}{b_A + b_B} a_A - \left(a_B - b_B \bar{X}\right) \\ D_B\left(\rho^{FKL}\right) = \bar{X} - f_A\left(a_A, b_A, a_B, b_B, \bar{X}\right) \end{cases} \tag{1.9}$$

Sammenlikning av (1.9) og (1.4) bekrefter fundamentalteoremet: Den ”mekaniske” kontrakten som inngås under frikonkurranse er Pareto-effektiv,

[4] Se fotnote 1 ovenfor.

$$K^{FKL} = \left\langle p^{FKL}, x_A^{FKL} \right\rangle \in \mathbf{K}^{PE},\ p^{FKL} = \rho^{FKL} D_A\left(\rho^{FKL}\right).$$

Kontrakten fordeler overskuddet mellom partene som illustrert i Figur 1. Brutto kontraktspris er gitt ved området til venstre for det paretoeffektive punktet og under frikonkurranselikevektsprisen. Dermed er Bs nettooverskudd gitt ved arealet til venstre for det paretoeffektive punktet, mellom den marginale betalingsvilligheten til husholdning B og frikonkurranselikevektsprisen. As netto overskudd er gitt ved arealet mellom ovenfor, mellom frikonkurranselikevektsprisen og den marginale betalingsvilligheten til husholdning A. Dette skjer altså uten forhandlinger under frikonkurranse.

3.1.4 Transaksjonskostnader

Transaksjonskostnader kan defineres som de kostnadene som oppstår når en skal finne frem til og velge de beste produktene i et marked (Krokan, 2013). Krokan (2013) beskriver seks typer av transaksjonskostnader.

- Søkekostnader; kostnader forbundet med å finne frem til de aktuelle alternativene. I dag ligger det meste tilgjengelig på nett, og dette er med på å redusere søkekostnaden kontra tidligere hvor man for eksempel måtte besøke butikker, etc. for å finne de aktuelle alternativene. På *Hertz* sine sider får man en rask oversikt over hvor nærmeste avdeling ligger, og hvilke biler de har tilgjengelig, det samme gjør man hos *Nabobil* hvor oversikten over hvilke biler og hvor de holder til kommer opp ved å søke etter sted og dato.
- Informasjonskostnader; kostnader knyttet til at man trenger informasjon om de aktuelle alternativene. Dette dreier seg blant annet om priser og produktegenskaper. Ved inngåelse av kontrakter kan moralsk risiko være et problem hvis informasjonen mellom leietaker og utleier er asymmetrisk. Et eksempel på informasjonsasymmetri kan være hvis utleier vet om en lakkskade på bilen, men velger å ikke opplyse om dette før leieforholdet starter. Hvis leietaker ikke oppdager dette på forhånd, kan

utleier kreve erstatning for dette etter endt periode selv om det ikke er leietakers ansvar.

- Forhandlingskostnader; kostnader som kommer ved forhandling om pris og leveranse. Ved forhandlinger om pris ved utlån mellom to husholdninger, vil for eksempel forsikringen av bilen stå sentralt i kontrakten. Ved bruk av bilutleietjenester eller *Nabobil* vil forsikring inngå i avtalen, og man vil unngå forhandlingskostnader knyttet til dette. Samtidig vil det i mange tilfeller være mulighet for å betale seg ut av eller få redusert sitt egenandelsbeløp ved en eventuell forsikringsskade. Det kan også være kostnader tilknyttet utformingen av kontrakten, ved om det er lett for forbruker å avgjøre om kontrakten ser bra ut, eller om man får inntrykk av å bli lurt.
- Beslutningskostnader; kostnadene som kommer i forbindelse med selve kjøpsbeslutningen. En kostnad kan være å vurdere hvilket selskap man vil bruke (av bilutleietjenester) eller hvilken bil man skal velge (på bildelingstjenester).
- Evalueringskostnader; de kostnadene som evalueringen av produktet medfører. En forbruker vil ikke alltid ha full informasjon rundt produktet han kjøper. Det er derfor nødvendig med en evaluering etter kjøpet, for å se om man har fått det man har forventet og kjøpt. Ved leie av bil kan dette også være i forbindelse med tilbakelevering av bilen, hvor utleier ønsker en tilbakemelding på hvordan opplevelsen har vært.
- Tvangskostnader; kostnadene som påløper hvis noe er feil med produktet eller leveransen. I et slikt tilfelle er det forbundet kostnader med for eksempel å heve kjøpet og returnere varen, og man kan da risikere å måtte starte prosessen på nytt, noe som medfører ytterligere kostnader. Relatert til bilutleiebransjen kan dette for eksempel være at bilen får motorproblemer som gjør at forbruker ikke lengre kan bruke bilen, og må bytte bil eller starte et nytt leieforhold.

Delingsplattformene kan konseptualiseres som mekanismer som reduserer transaksjonskostnader i forbindelse med fordeling av kapitalgjenstander mellom husholdningstransaksjonene.

3.1.5 Modell for plattformselskaper

Betrakt Figur 2, som bygger på Figur 1 i avsnitt 3.1.1. Vi lar B representere eiere (E) av kapital (biler) og A representere (potensielle) leiere (L), dvs. vi starter helt til venstre i badekarsdiagrammet (autarkiløsningen). Vi resonnerer *som om* det fantes et stort antall aktører av begge typer, som gjør prisparametrisk tilpasning («prisfast kvantumstilpasning») til en rimelig adferdsforutsetning for både eiere og leiere.

Vi konseptualiserer en bildelingsplattform som et rent formidlingsselskap.[5] Selskapet kjøper bilutleietimer fra eiere til prisen p^E og selger bilutleietimer til leietakere til prisen p^L. Det følger av ligning (1.7) i avsnitt 3.1.3 at etterspørselen selskapet står overfor er gitt ved

$$D_L\left(p^L\right) = -\frac{1}{b_A}p^L + \frac{a_A}{b_A}, \tag{2.1}$$

mens tilbudet av utleietimer selskapet møter fra eiere er gitt ved

$$\bar{X} - D_E\left(p^E\right) = \bar{X} - \left\{-\frac{1}{b_B}p^E + \frac{a_B}{b_B}\right\} \tag{2.2}$$

I likning (2.2) representerer $\bar{x}$ beholdningen av bilen på et gitt tidspunkt, og $D_E(p^E)$ er tiden som eierne selv ønsker å disponere bilen selv, som en funksjon av alternativkostnader p^E. Tilbudet blir dermed $\bar{x} - D_E(p^E)$. Som et rent formidlingsselskap, vil plattformen ikke selv sitte med lager, og setter priser p^E, p^L slik at markedet klarerer, dvs. slik at

$$\bar{X} - D_E\left(p^E\right) = D_L\left(p^L\right). \tag{2.3}$$

[5] Modelleringen tar utgangspunkt i Spulber [1999], avsnitt I.2.

Nedenfor vil vi betegne tilbudt kvantum som en funksjon av prisen («tilbudsfunksjonen») $\bar{X} - D_E\left(p^E\right) \equiv S\left(p^E\right)$. Plattformselskapet setter priser p^E, p^L slik at overskuddet

$$\pi\left(p^E, p^L\right) = p^L D_L\left(p^L\right) - p^E D_E\left(p^E\right) \tag{2.4}$$

maksimeres, gitt restriksjonene (2.1), (2.2) og (2.3). Markedsklareringskravet kan alternativt formuleres $S\left(p^E\right) = D_L\left(p^L\right)$.

Av analytiske grunner velger vi å formulere formidlingsselskapets optimeringsproblem i kvantumsvariabler fremfor i priser (se avsnitt 3.1.6 nedenfor). Vi skriver etterspørselskurven på invers form,

$$p^L = p^L\left(x_A\right) = a_A - b_A x_A \tag{2.5}$$

Vi vil også skrive tilbudskurven $S\left(p^E\right) = \bar{X} - D_E\left(p^E\right)$ på invers form, idet vi betegner tilbudt kvantum $s = S\left(p^E\right)$.[6] Det følger fra (2.2) at

$$p^E\left(s\right) = b_B s + a_B - b_B \bar{X} \tag{2.6}$$

Betingelsen om markedsklarering og intet lagerhold medfører at $s = x_A$. La det klarerende kvantumet betegnes x ($x \equiv s = x_A$). Plattformselskapet maksimerer funksjonen

[6] $s = 0$ tilsvarer $x_B = \bar{X}$ (intet utleie, eierne benytter all egen kapital) og $s = \bar{X}$ tilsvarer $x_B = 0$ (utleie av all kapital).

Vi ser av figur 1 side 11 at tilbudskurven er en stigende funksjon som går gjennom punktene $\left(0, a_B - b_B \bar{X}\right)$ og $\left(\bar{X}, a_B\right)$. Vi kunne brukt topunktsformelen for en rett linje for å bestemme kurven.

$$\pi\left(x;a_A,b_A,a_B,b_B,\bar{X}\right)=p^L\left(x\right)x-p^E\left(x\right)x \quad , \tag{2.7}$$

med hensyn på x der funksjonene $p^L(\cdot)$ og $p^E(\cdot)$ er gitt ved henholdsvis (2.5) og (2.6). Førsteordensbetingelsen for optimum er gitt ved $\pi'\left(x;a_A,b_A,a_B,b_B,\bar{X}\right)=0$, eller:

$$GI\left(x\right)=\underbrace{p^L\left(x\right)+p^L{}'\left(x\right)x}_{\text{GRENSEINNTEKT}}=\underbrace{p^E\left(x\right)+p^E{}'\left(x\right)x}_{\text{GRENSEUTLEGG}}=GU\left(x\right) \quad , \tag{2.8}$$

som gir

$$a_A-2b_Ax=2b_Bx+a_B-b_B\bar{X} \quad , \tag{2.9}$$

eller

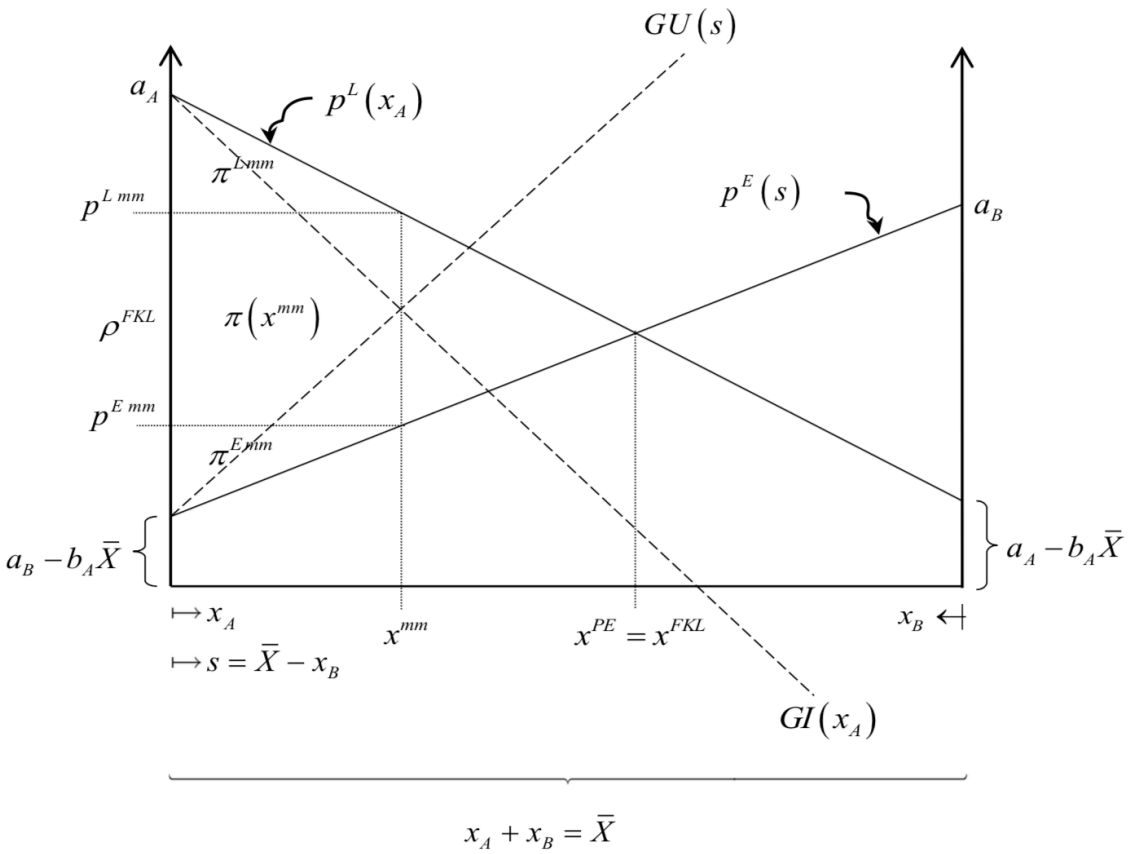
$$x^{mm}=x^{mm}\left(a_A,b_A,a_B,b_B,\bar{X}\right)=\frac{1}{2\left(b_A+b_B\right)}\left\{a_A-a_B+b_B\bar{X}\right\} \quad . \tag{2.10}$$

Notasjonen mm tilordnet likevekts-variabelen minner om "monopoltilpasningen" i outputmarkedet og "monopsonitilpasningen" i inputmarkedet. Av likning (3.1) på side 23 følger at $x^{mm}=\frac{1}{2}x^{PE}=\frac{1}{2}x^{FKL}$. Vi har videre:

$$\begin{cases} p^{L\,mm}\left(a_A,b_A,a_B,b_B,\bar{X}\right)=a_A-b_Ax^{mm} \\ p^{E\,mm}\left(a_A,b_A,a_B,b_B,\bar{X}\right)=b_Bx^{mm}+a_B-b_B\bar{X} \end{cases} \tag{2.11}$$

At variablene definert i (2.10) og (2.11) *løser* maksimeringsproblemet følger av at $\pi''\left(x;a_A,b_A,a_B,b_B,\bar{X}\right)=-2\left(b_A+b_B\right)<0$ (konkavitet) og $\pi'\left(0;a_A,b_A,a_B,b_B,\bar{X}\right)=a_A-\left\{a_B-b_B\bar{X}\right\}>0$ (indre løsning), idet det er forutsatt $U_A'(0)>U_B'\left(\bar{X}\right)$ (se også figur 3 på side 22).

Løsningen er illustrert i Figur 2.



Figur 2. Likevekt i marked med et formidlingsselskap

Likevekten med et plattformselskap skaper i forhold til en autarkiløsning verdien $\frac{1}{2}x^{mm}\left(a_A-p^{L\,mm}\right)$ for leietakere (tilsvarer trekanten $a_A p^{Lmm}x^{mm}$ merket π^{Lmm} i Figur 2) og verdien $\frac{1}{2}x^{mm}\left(p^{E\,mm}-\left[a_B-b_A\bar{X}\right]\right)$ for eiere (tilsvarer trekanten $\left(a_B-b_A\bar{X}\right)p^{Emm}x^{mm}$ merket π^{Emm} i figur 2). Samfunnsøkonomisk skapes verdier tilsvarende $\pi^{Lmm}+\pi^{Wmm}+\pi\left(x^{mm}\right)$, der

$\pi\left(x^{mm}\right)$ er plattformselskapets overskudd i likevekt (gitt ved firkanten merket $\pi\left(x^{mm}\right)$ i figur 2).

I forhold til desentraliserte prosesser (direkte handel), vil en likevekt med et plattformselskap realiseres når verdien av handel under dette for leietakere og eiere er større enn brutto verdi av desentralisert handel fratrukket transaksjonskostnadene *TK*. Vi ser derfor at plattformselskapene kan skape store verdier. Uten plattformselskapet ville vi vært i en autarkiløsning (gitt tilstrekkelig store transaksjonskostnader), dvs. situasjonen $x_A = 0$.

3.1.6 Produksjon av bilutleietjenester

Bilutleie kan alternativt skje via virksomhetssektoren. For å kunne formulere og analysere problemstillingen klart, vil vi betrakte variasjoner over en modell der virksomhetens kostnadsstruktur er gitt ved:

$$C'(x) = c + \varepsilon x \qquad \text{(grensekostnader)}$$

$$C(x) = \underbrace{cx + \frac{\varepsilon}{2}(x)^2}_{\text{variable kostnader, } C_v(x)} + \underbrace{F}_{\substack{\text{faste}\\ \text{kostnader}}} \qquad \text{(totale kostnader)}'$$

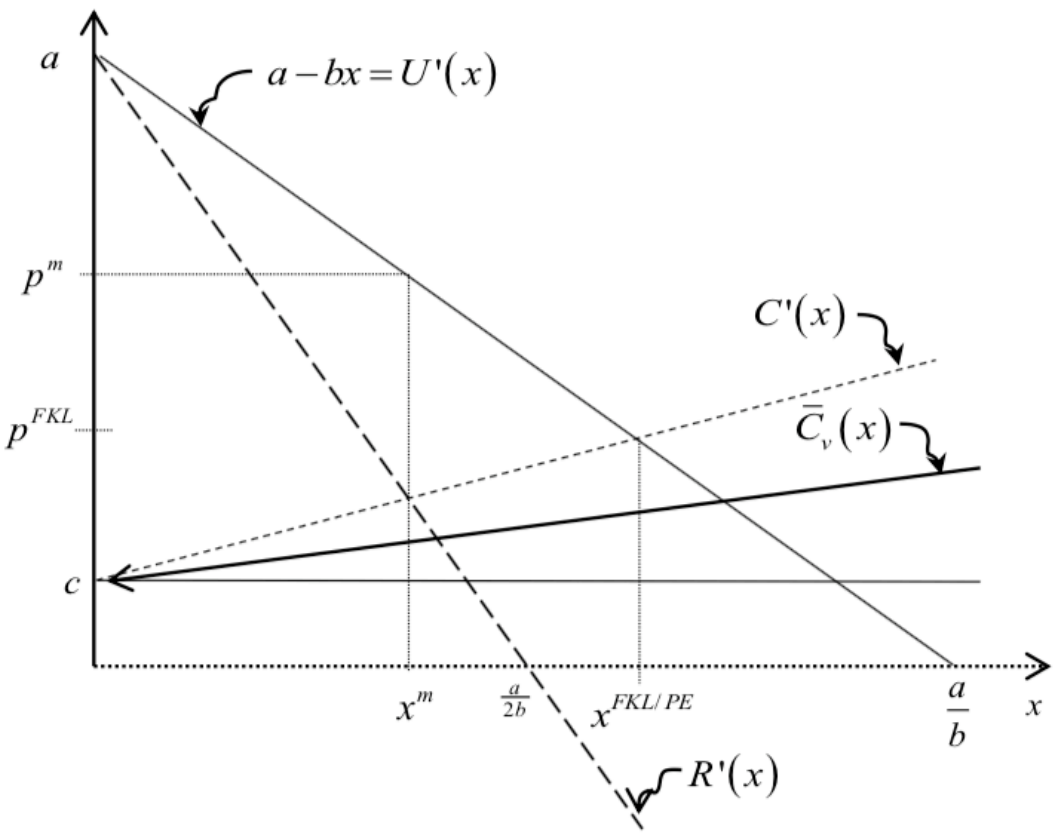
Dersom den underliggende produksjonsteknologien har konstant skala-elastisitet, vil $\varepsilon \to 0^+$. Denne situasjonen vil være av spesiell interesse når vi skal sammenlikne med utleie fra husholdninger.

For den økonomiske tilpasningen vil vi også betrakte den variable gjennomsnittskostnaden, som er definert ved $\bar{C}_v(x) = \frac{C_v(x)}{x} = c + \frac{\varepsilon}{2}x$.[7]. Kurven er representert i figur 3. Det fremgår at $\bar{C}_v(x)$ er voksende (konstant lik c i spesialtilfellet der $\varepsilon \to 0^+$).

---

[7] Den *totale* gjennomsnittskostnaden er gitt ved $\bar{C}(x) = \bar{C}_v(x) + \frac{F}{x} = c + \frac{\varepsilon}{2}x + \frac{F}{x}$. $\bar{C}(x)$ er en konveks funksjon der $\lim_{x\to 0^+} \bar{C}(x) = \infty$ og $\lim_{x\to\infty} \bar{C}(x) = \bar{C}_v(x)$, med bunnpunkt i $x = \sqrt{\frac{2F}{\varepsilon}}$, som inntreffer der $\bar{C}(x)$ skjærer grensekostnadskurven: $\frac{d}{dx}\bar{C}(x) = \frac{C'(x)x - \{C(x)+F\}}{x^2} = \frac{1}{x}\{c'(x) - \bar{C}(x)\}$. Fordi den faste kostnaden ikke

Etterspørselssiden er representert ved kurven for marginal betalingsvillighet $a - bx$, som følger ved effektiv allokering av en gitt mengde som illustrert i avsnitt 3.1.1 ovenfor. (Det forutsettes at $a > c$.) Den korresponderende totale betalingsvilligheten er gitt ved funksjonen $U(x) = ax - \frac{b}{2}x^2 + \bar{U}$.



Figur 3. Produksjon i virksomhet

påvirker virksomhetens beslutninger i det tidsperspektivet som betraktes, vil vi ikke si mer om denne kostnadsfunksjonen.

Definer kriteriefunksjonen $K(x)=U(x)-C(x)=ax-\frac{b}{2}x^2+\bar{U}-\left\{cx+\frac{\varepsilon}{2}(x)^2+F\right\}$.

Paretoeffektivt omfang av produksjon og konsum er definert ved $K'\left(x^{PE}\right)=0$ fordi $K'(0)=a-c>0$ og $K''(x)=-b-\varepsilon<0$.[8] Dermed følger:

$$C'\left(x^{PE}\right)=U'\left(x^{PE}\right)\leftrightarrow x^{PE}=\chi\left(\overset{-}{c},\overset{-}{\varepsilon},\overset{+}{a},\overset{-}{b},\overset{0}{F}\right)=\frac{a-c}{\varepsilon+b}. \tag{3.1}$$

Ligning (3.1) viser hvordan det Pareto-effektive nivået på produksjon og konsum avhenger av eksogene variable (løsningen er uavhengig av faste kostnader).

Dette betyr at settet av Pareto-effektive kontrakter $\mathbf{K}^{PE}$ har som realytelse et omfang utleie (målt i passende enheter) $x=x^{PE}$. Øvre grense for brutto kontraktspris er $p_+^{PE}=\int_0^{x^{PE}}U'(t)dt$. Nedre grense for brutto kontraktspris er $p_+^{PE}=\int_0^{x^{PE}}C'(t)dt$.

I frikonkurransemarkeder er etterspørselsfunksjonen (på invers form) gitt ved

$$D(p)=\begin{cases}-\frac{1}{b}+\frac{a}{b} & \rho\in[0,a]\\ 0 & p>a\end{cases} \tag{3.2}$$

jfr funksjon 1.7 om husholdninger. Bedrifter maksimerer

$$\pi(x)=px-C(x)=px-\left\{cx+\frac{\varepsilon}{2}(x)^2+F\right\}.$$

Tilstrekkelige betingelser for at et indre punkt $x>0$ løser maksimeringsproblemet er at $\pi'(0)=p-c>0$ og $\pi''=-\varepsilon<0$ (konkavitet).[9] Derfor *løser* $\pi'(x)=p-C'(x)=p-\{c-\varepsilon x\}=0$ maksimeringsproblemet. Det følger at

[8] Se fotnote 1 side 11.
[9] Se igjen fotnote 1 side 11.

$$x = \phi\left(\overset{+}{p};\overset{-}{c},\overset{-}{\varepsilon},\overset{0}{F}\right) = \begin{cases} \dfrac{p-c}{\varepsilon} \text{ når } p > c \\ 0 \text{ når } p \in [0,c] \end{cases} \quad (3.3)$$ [10]

Det følger at frikonkurranselikevekten er gitt ved:

$$\begin{cases} x^{FKL} = \dfrac{a-c}{\varepsilon+b} \\ p^{FKL} = \dfrac{a\varepsilon+bc}{b+\varepsilon} \end{cases}. \quad (3.4)$$

Fundamentalteoremet bekreftes; frikonkurranseløsningen implementerer en Pareto-effektiv løsning. Kontrakten

$$\left\langle P^{FKL}, x^{FKL} \right\rangle \in \mathbf{K}^{PE}, P^{FKL} = p^{FKL} x^{FKL}$$

fordeler overskuddet i arealet mellom betalingsvillighetskurven og grensekostnadskurven i figur 3 i konsument- og produsentoverskudd.

I virksomhetssektoren kan økt markedsmakt føre til monopol. Vi vil derfor se på hvordan dette påvirker kontraktene for effektiv fordeling av kapital. La etterspørselen (på invers form) være gitt ved $p(x) = a - bx$. Monopolisten maksimerer kriteriefunksjonen $\pi^m(x) = p(x)x - C(x) = R(x) - \left\{cx + \frac{\varepsilon}{2}(x)^2 + F\right\}$. Førsteordensbetingelsen for monopolisten er (som for den prisfaste kvantumstilpasser) gitt ved kriteriet *grenseinntekt lik grensekostnad*, men grenseinntekten er ikke lenger lik prisen, men:

$$R'(x) = p(x) + xp'(x) = p(x)\left\{1 + \frac{x}{p(x)}p'(x)\right\} = p(x)\left\{1 + \overset{\circ}{p}(x)\right\}, \quad (3.5)$$

der $p = \mathrm{El}_x p(x)$. Vi skal foretrekke å uttrykke elastisiteter som positive tall og definerer derfor $|p(x)| = -p(x)$. Det følger dermed at monopolets tilpasning er gitt ved:

$$R'(x^m) = p(x)\left\{1 - \left|\overset{\circ}{p}(x)\right|\right\} = C'(x^m), \quad (3.6)$$

se figur 3.[11] En alternativ karakteristikk følger ved å definere etterspørselselastisiteten $|D(p)| = -El_p D(p)$. Da kan (3.6) skrives:

[10] Den fullstendige løsningen er skrevet som en funksjon av *alle eksogene variable (parametere)* som inngår i kriteriefunksjonen. Faste kostnader påvirker ikke tilbudskurven.

$$\frac{p\left(x^m\right)-C'\left(x^m\right)}{p\left(x^m\right)}=\left|D\left(p\left(x^m\right)\right)\right|^{-1},$$

den relative «markup», også kalt *Lerner-indeksen,* er inverst proporsjonal med etterspørselselastisiteten.[12]

Det følger at

$$\begin{cases} x^m = \dfrac{a-c}{\varepsilon+2b} \\ p^m = p\left(x^m\right) = a - b\dfrac{a-c}{\varepsilon+2b} \end{cases} \tag{3.7}$$

Det følger direkte at monopolkontrakten

$$\left\langle P^m, x_m \right\rangle \notin \mathbf{K}^{PE}, P^m = p^m x^m.$$

Monopolmakt medfører et dødvektstap, som kan vises å være:

$$\int_{x^m}^{x^{PE}} \left(a - bx - c - \varepsilon x\right) dx = \frac{b\left(a-c\right)^2}{2\left(\varepsilon+b\right)\left(\varepsilon+2b\right)}.$$

3.1.7 Oppsummering av modellene

Vi har innenfor rammen av henholdsvis en bytteøkonomi (avsnitt 3.1.1, 3.1.2 og 3.1.3), og en produksjonsøkonomi (avsnitt 3.1.6) vist hvordan kontrakter K - ordnede par av priser og realytelse (antall timer utleie), $K = \langle p, x_A \rangle$ i bytteøkonomier og $K = \langle p, x \rangle$ i produksjonsøkonomier – allokerer ressurser under forskjellige betingelser (forutsetninger om markeders funksjonsmåte). Vi har gitt en detaljert beskrivelse av Pareto-effektive kontrakter,

---

[11] Annenordensbetingelsen er gitt ved $\pi^m{}''(x) = \frac{d}{dx}R'(x) - \frac{d}{dx}C'(x) < 0$, som er oppfylt i det foreliggende tilfellet (en svakere betingelse enn under frikonkurranse). Indre løsning følger av at $\pi^m{}'(0) = R'(0) - C'(0) = a - c > 0$.

[12] Merk at dersom etterspørselsfunksjonen tilhører klassen $D(p) = Ap^{-\alpha}$, er Lerner-indeksen konstant og monopolisten bruker en konstant «markup-regel» ved eksogene endringer i grensekostnadsfunksjonen.

og sett hvordan både transaksjonskostnader og markedsmakt kan forhindre effektive løsninger.

Vi har også sett på hvordan et plattformselskaps etablering i et marked (3.1.5) påvirker prisene for utleiere og kvantumet i markedet. I vår modell ser vi at prisen for leietakerne blir noenlunde lik som i frikonkurranselikevekten, mens kvantumet og prisen til utleierne er noe lavere. Dette kommer av at plattformselskapene skal ha sin del av inntektene.

Det er en hoved-hypotese i dette prosjektet at delingsplattformer reduserer transaksjonskostnader og dermed at Pareto-forbedringer kan oppnås. Vellykkede teknologier vil kunne approksimere løsningen i frikonkurransemarkeder som illustrert. Samtidig vil delingsplattformer kunne medføre monopolmakt, men dette vil i større grad gjelde plattformer som for eksempel drosjetjenesten *Uber*. Vi har ovenfor illustrert at dette medfører redusert verdiskapning og forskyver inntektsfordeling mellom husholdninger og virksomheter.

Enkelte plattformer vil rettslig kunne bli å bedømme som virksomheter ved at de utformer sentrale betingelser i kontraktene. Vi skal i neste kapittel se på hva dette betyr for forbrukeren, og hvilke preseptoriske kontraktsregler som kommer til anvendelse (stikkord: forbrukerbeskyttelse). En eventuell beskyttelse medfører at tjenestene som produserer produktene endrer karakter.

3.2 Forbrukerperspektivet

I dette avsnittet vil gå inn på forbrukerperspektivet ved delingsøkonomien. I 3.2.1 gjennomgår vi et eksempel med gode kontraktbetingelser regulert i preseptorisk lovgiving. I 3.2.2 gjennomgår vi aspekter knyttet til vurderingen om tilbydere er næringsdrivende eller ikke. I 3.2.3 ser vi på hvem som har ansvar ved bruk av en delingsplattform. I 3.2.4 gjennomgår vi

hvorvidt forbrukere har rettigheter eller ikke ved leie av bil. I 3.2.5 ser vi på mekanismer som sikrer tillit til delingsplattformer.

3.2.1 Konsumentbeskyttelse

Dette avsnittet generaliserer innsiktene i Eide (2009), og viser at preseptorisk lovgivning av kontraktbetingelser under svært generelle betingelser enten vil medføre at *begge parter* i et kontraktsforhold kommer bedre ut eller at *begge parter* kommer dårligere ut.[13] Den sistnevnte situasjonen synes særlig relevant på grunn av lovgivers begrensede informasjon om parters preferanser og kostnadsforhold.

Vi betrakter igjen kontrakter K om leie av bil, og antar nå at disse kontraktene eksplisitt kan omhandle (mellom partene regulere eller ikke regulere) to dimensjoner, henholdsvis *fleksibelt* tidspunkt for henting og tilbakelevering av bil (betegnet *f*) og at bilen skal være av en *nyere* modell (betegnet *n*). Vi lar 1 og 0 betegne at en kontraktsdimensjon (komponent) henholdsvis er kontraktsfestet eller ikke kontraktsfestet. Vi har da fire mulige kontrakter, som representeres slik:

$$\begin{aligned}
&K\langle 1,1\rangle \text{ dimensjon } f \text{ inkludert og dimensjon } n \text{ inkludert}\\
&K\langle 1,0\rangle \text{ dimensjon } f \text{ inkludert, dimensjon } n \text{ ikke inkludert}\\
&K\langle 0,1\rangle \text{ dimensjon } f \text{ ikke inkludert, dimensjon } n \text{ inkludert}\\
&K\langle 0,0\rangle \text{ hverken dimensjon } f \text{ eller dimensjon } n \text{ inkludert}
\end{aligned} \tag{0.1}$$

Vi antar at (potensielle) leietageres verdsettelse av en kontrakt er gitt ved: $v(K) = 100 + v_f + v_n$, der $v_f = 20$ er verdien av komponent *f* og $v_n = 15$ er verdien av komponent *n*.

[13] Analysen i Eide (2009) tilsvarer å innføre skiftparametre i kurvene som representerer tilbud og etterspørsel under frikonkurransemodellens forutsetninger. Det følgende bygger på Lando & Nordén (2017a,2017b).

Kostnaden for utleiere av en kontrakt er gitt ved $c(K) = 60 + c_f + c_n$, der $c_f = 10$ er kostnaden ved *f* og $c_n = 40$ er kostnaden ved *n*.

Vi kan da oppstille en oversikt over verdsettelse, kostnader og nettoverdi *NV* for settet av mulige kontrakter.

	K	$v(K)$ $100 + v_f + v_n$	$c(K)$ $60 + c_f + c_n$	$NV(K) =$ $v(K) - c(K)$
III	$K\langle 1,1\rangle$	$100+20+15$	$60+10+40$	$135-110=25$
I	$K\langle 1,0\rangle$	$100+20+0$	$60+10+0$	$120-70=50$
IV	$K\langle 0,1\rangle$	$100+0+15$	$60+0+40$	$115-100=15$
II	$K\langle 0,0\rangle$	$100+0+0$	$60+0+0$	$100-60=40$

Kontraktsprisen, betegnet p_K må tilpasses slik at inngåelsen en kontrakt representerer en Pareto-forbedring, dvs. $v(K) - p_K \geq 0$ og $p_K - c(K) \geq 0$, det vil si $v(K) \geq p_K \geq c(K)$. Det antas at Partene deler overskuddet i en kontrakt som gir en andel av netto overskudd $\alpha \in (0,1)$ til eiere, og $1-\alpha$ til leiere (vi abstraherer fra fordeling til plattformselskap, beskatning og transaksjonskostnader).

Ovenfor er kontraktene rangert etter netto verdiskapning. La kontraktsprisen være betegnet p_K^α. Vi har da:

$$p_{K\langle 1,0\rangle}^\alpha : \; p_K^\alpha - c(K) = \alpha NV(K) \tag{0.2}$$

det vil si $p_K^\alpha = c(K) + \alpha NV(K)$. Det gir for leiere (L) av biler:

$$v(K) - p_K^\alpha = NV(K)[1-\alpha], \tag{0.3}$$

og for eiere (utleiere):

$$p_K^\alpha - c(K) = NV(K)\alpha \cdot \tag{0.4}$$

Dette gjør at vi for hver $\alpha \in (0,1)$ kan oppstille følgende tabell over kontraktene for både eiere og leiere:

	$K\langle 1,0\rangle$	$K\langle 0,0\rangle$	$K\langle 1,1\rangle$	$K\langle 1,1\rangle$
Leiere: $v(K) - p_K^\alpha$	$50(1-\alpha)$	$40(1-\alpha)$	$25(1-\alpha)$	$15(1-\alpha)$
Eiere: $p_K^\alpha - c(K)$	50α	40α	25α	15α

Tabellen illustrerer en komplett, transitiv ordning over kontraktene. Vi merker oss at leiere og eiere for enhver $\alpha \in (0,1)$ i ordinal forstand rangerer kontraktene likt (i tråd med målet på netto verdiskapning).

Under Coase-teoremets forutsetninger ville partene inngått avtalen $K\langle 1,0\rangle$ Vi ser nå at preseptorisk innføring av en komponent som parter under full informasjon selv ikke ville avtale (for eksempel gjennom beskyttelse av «svake kontraktsparter» ved å kreve at leietagere får «nye» biler), må føre til at *begge parter* kommer *dårligere* ut enn uten den preseptoriske lovgivningen.

3.2.2 Næringsdrivende vs. privatperson

Skillet mellom næringsdrivende og ikke-næringsdrivende er avgjørende for om kjøperen av et gode har ufravikelige rettigheter. *Forbrukerklageutvalget* sier at det skal lite til før man omtaler en virksomhet som næringsdrivende. I hovedsak ser man må på om virksomheten fremstår profesjonell og vedvarende, og den bør også ha en viss varighet og et visst omfang

(NOU, 2017:4). Skatteetaten ser i tillegg på om virksomheten drives for egen regning og risiko, og om den går med overskudd over tid (Skatteetaten, 2018).

I delingsøkonomien kan plattformene ha et såpass stort omfang på sin virksomhet at det er naturlig å regne den som næringsdrivende. I tillegg kan den regnes som næringsdrivende dersom virksomheten er tilbyderens primære inntektskilde. Europakommisjonen (2016) påpeker i sin veiledning at plattformene bør kommunisere til forbrukere om vedkommende er næringsdrivende eller ikke. Dette er uansett kun en veiledning, og er ikke gjeldende per dags dato.

3.2.3 Ansvarsfordeling

Delingsplattformene opptrer som en tredjepart mellom forbruker og tilbyder, og formidler kontakten mellom disse. Plattformene opererer derfor som et mellomledd hvor hovedfokuset ligger i å koble sammen partene, samt å tilrettelegge for transaksjonen mellom dem. I en studie utført av SIFO (Pettersen, Kjørstad og Grav Rosenberg, 2016) så man på flere delingsplattformer representert i Norge for å kartlegge de ulike aktørenes syn på ansvar og kvalitet knyttet til varer og tjenester som formidles gjennom plattformene. Både representanter fra plattformene, tilbydere og forbrukere ble intervjuet gjennom kvalitative studier, og til sammen kunne SIFO presentere data som ga en bedre forståelse av aktørenes syn på forbrukervern og rettigheter. Resultatene viser at plattformaktørene mener ansvaret hviler på tilbyder av produkter og tjenester, og at de selv kun er en markedsplass og teknologileverandør. Derimot er mindre norske aktører i større grad villige til å påta seg et ansvar for at både tilbyder og forbruker skal bli fornøyde brukere av plattformene. Dette kommer av at de er avhengig av å bygge opp en kritisk masse av brukere, spesielt når de er nyetablerte.

Dersom det skulle oppstå problemer av forskjellig art er plattformaktørene i hovedsak positive til å bidra til konfliktløsning, men de anser ikke seg selv som økonomisk ansvarlig. Hos de fleste delingsplattformene foreligger det rutiner som benyttes ved konflikter. Forsikringsordninger og innslag av egenandel er blant annet en løsning på skader ved utleie. En annen løsning kan være at plattformen fryser betalingen til leien er gjennomført, eller

trekker et bestemt beløp fra forbrukers registrerte bankkort gitt ulike hendelser. Sistnevnte forutsetter nødvendigvis at dette er opplyst om i brukervilkårene.

Når det gjelder tilbyderne på delingsplattformene er ikke alle innforstått med at de selv bærer et ansvar for varen eller tjenesten de tilbyr. I SIFOs survey undersøkelse (Berg og Kjørstad, 2017) viste tallene at kun 38 prosent av tilbyderne mener de har ansvaret dersom det skulle oppstå problemer mellom dem og forbrukeren. Like få mener at de har et ansvar for å sette seg inn i gjeldende lover og regelverk ved å tilby en vare eller tjeneste. Disse tallene viser at tilbyderne ikke er klar over det ansvaret de står ovenfor, og at mange ikke forstår hvordan forsikringsvilkårene fungerer i praksis. I undersøkelsen fra 2016 opplyser flere tilbydere om at de raskt ville kontaktet plattformen dersom et problem skulle oppstå. Survey-undersøkelsen fra 2017 bekrefter dette, der 31 prosent av respondentene mener at hovedansvaret ligger hos plattformen.

I den samme undersøkelsen ser man at rundt to tredjedeler av forbrukerne mener hovedansvaret hviler på tilbyder av produkter og tjenester på delingsplattformene. En tredjedel mener derimot at plattformene sitter igjen med det største ansvaret dersom noe skulle gå galt i forbindelse med et kjøp. Dette vitner om at det er knyttet stor usikkerhet rundt ansvarsfordelingen, og at forbrukerne er usikre på hva de faktisk har rett på ved problemer. I den kvalitative studien fra 2016 kom det frem at forbrukerne setter større krav til en tilbyder som opptrer som næringsdrivende, sammenliknet med en tilbyder som opptrer som privatperson. Standarden og kvaliteten på varen eller tjenesten som tilbys er forventet å være høyere ved et næringskjøp. Samtidig forventer også forbrukerne en lavere pris ved en handel mellom to privatpersoner.

Kort oppsummert kan man si at flertallet av brukere på delingsplattformene - tilbydere, forbrukere og plattformansvarlige, mener hovedansvaret hviler på tilbyder dersom et problem skulle oppstå i en kjøp- og salgssituasjon. Spørsmålet om hvorvidt tilbyder er næringsdrivende eller ikke står derfor sentralt. Dette er noe vi vil sette lys på i neste delkapittel.

3.2.4 Forbrukerrettigheter

Som nevnt er skillet mellom næringsdrivende eller ei vanskelig å oppfatte, og mange tilbydere kan også tenkes å ikke være bevisst hvilken rolle de inntrer i. Dersom forbrukeren kjenner til tilbyders status, kan det gjøre det enklere for forbrukeren å vurdere tilbydere opp mot hverandre basert på om de er privatpersoner eller næringsdrivende. I tillegg vil informasjon knyttet til tilbyders status bidra til en bedre forståelse av hvilke rettigheter forbrukerne har. Dette er aspekter SIFOs undersøkelse fra 2016 (Pettersen, Kjørstad og Grav Rosenborg) ikke problematiserer, som vi anser som minst like viktige.

Tradisjonelt sett blir forbrukeren ansett som den svake part i en handel mellom en næringsdrivende og en ikke-næringsdrivende. Lovgivninger gir derfor beskyttelse i form av preseptoriske rettigheter, som betyr at tilbyder ikke har lov til å innskrenke forbrukers minsterettigheter, som gjør de mindre sårbare i en kjøp- og salgssituasjon. Slike minsterettigheter kan blant annet dreie seg om korrekt beskrivelse av varen eller tjenesten, trygge betalingsløsninger og klare retningslinjer i kontrakten over hvilke rettigheter forbruker har dersom noe skulle skje. Noen av disse rettighetene inngår i lovgivningen om forbrukerkjøp. Forbrukerkjøpsloven gjelder for salg av ting til en forbruker når selger eller selgers representant opptrer i næringsvirksomhet (Lyngdal, 2017). For at forbrukerkjøpsloven skal få anvendelse må altså tilbyder opptre i 'næringsvirksomhet'.

Tilstøtende regelverk som kan unnvike på grunn av at tilbyderen ikke er næringsdrivende er blant annet markedsføringsloven, angrerettloven og kjøpsloven. Markedsføringsloven gjelder for kontroll av markedsføring, handelspraksis og avtalevilkår i forbrukerforhold, jf. markedsføringsloven § 1. Loven beskytter forbrukeren mot villedende handlinger og utelatelser, samt aggressiv handelspraksis. Angrerettloven gjelder ved salg av varer og tjenester til forbruker, når den næringsdrivende opptrer i næringsvirksomhet, og avtalen inngås ved fjernsalg eller salg utenom faste forretningslokaler, jf. angrerettloven § 1. Kjøpsloven gjelder ved kjøp av ting, og har samme virkningsområde som forbrukerkjøpsloven der hensikten er å regulere partenes ansvar dersom noe skulle gå galt. Det som skiller den fra forbrukerkjøpsloven er at reguleringene ikke er like omfattende for den ikke-næringsdrivende som selge, og at det er større rom for at partene kan avtale andre ordninger som går utenfor

loven. Kjøpsloven gjelder for kjøp av varer mellom forbrukere, der begge parter opptrer som privatpersoner. Når det gjelder kjøp av tjenester vil reglene i forbrukerkjøp- og kjøpsloven falle fra, da disse bare gjelder kjøp av vare. Dette innebærer noen utfordringer i delingsøkonomien. Delingstjenester som tilbys er ikke regulert i samme grad som kjøp og salg av varer.

Dersom det skulle oppstå problemer ved kjøp og salg av ting mellom privatpersoner har man rett på meklingsbistand fra Forbrukerrådet. Videre kan saken bringes til Forbrukerklagenemnda hvis partene ikke kommer til enighet til tross for bistand fra Forbrukerrådet. Denne muligheten har man imidlertid ikke ved kjøp og salg av tjenester. Som forbruker er man derfor ikke beskyttet av lovgivninger dersom noe skulle gå galt ved kjøp av en tjeneste på en delingsplattform. En eventuell tvist må i større grad løses etter alminnelig kontraktsrett, og forbrukeren bør derfor sette seg godt inn i denne på forhånd før han eller hun inngår en handel med tilbyder.

I en undersøkelse utført av Europakommisjonen i 2017 kommer det frem at 46 prosent av brukerne som opplevde et problem med varen eller tjenesten de kjøpte, ikke rapporterte dette noe sted. Videre antar man i undersøkelsen at dette kommer av at brukerne aksepterer høyere risiko som en del av kjøpet, siden prisen på varer og tjenester er rimeligere på delingsplattformene sammenliknet med tradisjonelle forretninger.

3.2.5 Tillitsmekanismer

På grunn av manglende lovverk for kjøp av tjenester mellom privatpersoner, vil forbrukeren i større grad være avhengig av større tillit til delingsplattformene og tilbyderne der. Når brukere registrerer seg som medlemmer på en plattform og ønsker å tilby en vare eller tjeneste, vil det i de fleste tilfeller underlegges en rekke kontrollmekanismer før de får muligheten til å drive kjøp og salg. Hos *Nabobil* innebærer dette å sjekke om bilen er under en maks gitt alder og antall kjørte kilometer, samt kontroll for registreringsnummer. Disse opplysningene blir sjekket opp mot Vegvesenets registre. Slike kontrollmekanismer kan bidra til å redusere usikkerheten til forbrukerne som ønsker å leie en vare eller tjeneste, ettersom mekanismene minner om tradisjonelle arbeidsgiver-arbeidstaker forhold. Samtidig blir nye

brukere verifisert med BankID og kredittsjekket, noe som er med på å skape tillit for tilbyderne.

Forbrukertilliten er viktig i delingsøkonomien siden forbrukeren setter seg i en (mer) sårbar situasjon. 69 prosent av forbrukere vil ikke ha tillit til en delingsplattformen dersom ikke en person de stoler på har anbefalt den først, i følge en amerikansk studie utført av Vaughan og Daverio i 2016. Derfor vil kontrollmekanismer som baserer seg på omdømme være vel så viktig som bakgrunnssjekken av tilbyder/forbruker og produktet/tjenesten som tilbys. På flere av plattformene har tilbydere og forbrukere også muligheten til å vurdere hverandre gjennom brukeromtaler. Mekanismer basert på omdømme er særlig utbredt i delingsøkonomien, og er ikke noe man ser mye av i de mer tradisjonelle markedene (Deloitte Access Economics, 2015). Grunnen til at dette er så viktig i delingstjenestene, er først og fremst fordi plattformene er avhengig av et nettverk med tilstrekkelig mange brukere for å lykkes. Et godt omdømme bidrar til at andre, potensielle medlemmer ser nytten av å bruke delingstjenesten.

4. Metode

I dette kapittelet vil metodevalget for avhandlingen legges frem. Dette valget handler om å finne den mest passende forskningsmetoden for å besvare problemformuleringene vi har kommet opp med etter litteraturgjennomgangen. Metoden blir derfor å regne som et bindeledd mellom anvendt teori og empiriske funn. Å velge riktig metode er derfor viktig, da dette kan forklare gyldigheten på resultatene etter undersøkelsen.

I litteraturgjennomgangen har vi gitt en oversikt over aspekter ved delingsøkonomi som er relevante for vårt prosjekt, herunder analytiske aspekter søkt belyst ved mikroøkonomiske modeller. Vi har både sett på det normative spørsmålet om effektiv bruk (fordeling) av ressurser og det positive spørsmålet om hvordan ressurser fordeles under ulike markedsformer og –betingelser. Særlig sentralt i forbindelse med delingsøkonomi står spørsmål knyttet til informasjon, transaksjonskostnader og markedsmakt.

Litteraturgjennomgangen har videre vist at delingsøkonomien skiller seg vesentlig ut fra de tradisjonelle markedsmodellene man finner hos selskaper. Samtidig spørsmål knyttet til forbrukeres stilling synes i liten grad og ensidig betraktet i litteraturen. I denne sammenheng er spørsmålet om en plattform er et selskap eller ikke sentralt, da klassifikasjonen utløser rettslige konsekvenser (henholdsvis deklaratoriske og preseptoriske kontraktbetingelser).

4.1 Valg av forskningsmetode

Problemformuleringene vil avgjøre hvilken forskningsmetode som er mest hensiktsmessig å benytte seg av for at spørsmålene skal bli få tilfredsstillende svar. Vår avhandling skal se nærmere på rettighetene man oppnår som leietaker gjennom delingsplattformen *Nabobil*, og sammenlikne disse betingelsene med de man oppnår som leietaker hos *Hertz.* Vi kontrasterer betingelsene og kontraktsprisene med utsagn utledet basert på modellene presentert i litteraturgjennomgangen, og særlig problematisere om det er en ulempe å ikke møte en næringsdrivende som forbruker.

Delingsøkonomi og aspekter rundt dette er forsket lite på fordi konseptet er relativt nytt og lite utbredt i Norge. Basert på vår problemformulering, en realistisk vurdering av muligheten for å skaffe og analysere data, anser vi en kvalitativ forskningsmetode som mest hensiktsmessig. Kvalitative forskningsmetoder egner seg godt som metode når forskerne har lite innsikt på forhånd om temaet som skal studeres (Bryman & Bell, 2011). Metoden er også svært fleksibel, som lar forskeren velge mellom flere ulike verktøy og design etter hva som fungerer best for undersøkelsens tema.

Ut i fra det vi ønsker å undersøke vil en komparativ case-studie være det rette designet å bruke i oppgaven. Creswell (2007) ser på casestudier som en metodelære, hvor forskeren studerer et fenomen over tid ved hjelp av datainnsamling fra flere forskjellige informasjonskilder. Disse kildene kan for eksempel være observasjoner, intervjuer, dokumenter og feltarbeid. Som nevnt tidligere vil vi benytte oss av to analyseenheter, med andre ord to caser, i denne oppgaven. Komparasjon mellom casene vil vise likheter og ulikheter mellom dem, som gjør det mulig for oss å drøfte hvorvidt forbrukerrettigheter er fordelaktig eller ikke. Felteksperiment og dokumentanalyse vil være informasjonskildene vi bruker til datainnsamling, der vi selv går inn som leietaker hos *Nabobil* og *Hertz.* På denne måten får vi bedre innsikt i forbrukerrettighetene som tilfaller oss, både hos delingsplattformen og bilutleieselskapet. Men vi vil hele tiden relatere våre spørsmål og funn til utsagn som utledet i generell teori.

4.2 Datainnsamling

Ved bruk av en komparativ casestudie som forskningsmetode har man muligheten til å bruke flere typer datakilder når man studerer et fenomen. Dette er med på å løfte kvaliteten på studiet. Ved å studere delingsøkonomien og de fordeler eller ulemper forbrukerrettighetene fører med seg i bilutleiemarkedet, vil det være mest hensiktsmessig å bruke dokumentanalyser og feltarbeid som datainnsamlingsverktøy.

Dokumentanalyse er analyse av sekundærdata hvor man studerer dokumenter som er ment for et annet formål enn det spesifikke forskningsprosjektet (Thagaard, 2013). I vår avhandling vil vi derfor studere leiekontraktene man forholder seg til når man leier bil av *Nabobil* eller

Hertz. Hos *Nabobil* var det mulig å få tak i forsikringsvilkår og vilkår for leietaker uten at man først måtte innlede et leieforhold først. Dokumentene ligger lett tilgjengelig på deres nettside. Hos *Hertz* var derimot disse dokumentene ikke tilgjengelige for allmennheten. Her måtte vi inn å innlede et faktisk leieforhold, før vi kunne få fatt på forsikringsvilkår og brukervilkår. Noe informasjon om forsikringsvilkårene var imidlertid mulig å oppdrive fra ulike kilder når vi tok for oss litteraturgjennomgangen, men brukervilkårene anser vi som viktigere i denne undersøkelsen ettersom det er her rettigheter og krav til leietakeren (forbrukeren) er å finne.

Feltarbeid som datainnsamlingsmetode handler om å gå aktivt ut i feltet man skal undersøke, her sammenlikne to forskjellige bilutleiere. Den ene bilutleieren finner vi i det tradisjonelle markedet for bilutleie, i motsetningen til den andre som vi finner i delingsøkonomien. Feltarbeid brukes sjeldent som datakilde på grunn av tids- og kostnadsfaktoren. Men vi anså det som nødvendig å gjennomføre i vår oppgave for å få tilgang til dokumenter og prissettinger. Informasjonen fra kontraktene vil blant annet bli brukt til å se på forskjellene mellom selskapene, og noe brukt til å analysere om transaksjonskostnadene er lavere hos delingsplattformen.

I vår undersøkelse inngikk en av oss et leieforhold med en privatperson gjennom delingstjenesten *Nabobil*, og den andre et leieforhold med bilutleieselskapet *Hertz*. Leieforholdenes varighet var fra 12. mars klokken 16:00 til 14. mars klokken 14:00. Det var viktig at leieforholdet ble utført under samme tidsperiode og under de samme forholdene for at sammenlikningsgrunnlaget skulle bli så likt som mulig. Hos *Nabobil* kunne man velge hvilken bil man ønsket å leie ut i fra det som var tilgjengelig for oppgitt leieperiode og sted. Hos *Hertz* var det derimot kun mulig å velge utleveringssted og størrelse på bilen. Valget ble derfor først tatt hos *Nabobil*, og siden den valgte bilen her var en mellomstor bil (Volkswagen Polo), ble dette huket av som et krav ved bestillingen av leiebil hos *Hertz*. En mellomstor bil er likevel en bilklasse som kan ha store variasjoner, så det fantes ingen garanti for at leiebilen skulle være tilnærmet lik bilen hos *Nabobil.*

Vårt feltarbeid var ikke spesielt tidkrevende, ettersom vi kun skulle inngå et leieforhold hver på omtrentlig to døgn. En av oss fikk oppleve det å leie en bil gjennom en delingstjeneste, noe som ingen av oss hadde erfaring med fra før av. I praksis var det å leie en privatbil både nytt

og spennende, men på samme tid føltes det mindre sikkert ettersom leieforholdet ble inngått privat, og ikke gjennom et utleieselskap.

Leiekontraktene fra *Nabobil* (1: kvittering for kjøp, 2: forsikringsvilkår) og *Hertz* (3: kvittering og leievilkår) ligger som vedlegg.

5. Komparativ analyse

Etter å ha gjennomført leieforholdene sitter vi igjen med informasjon på bakgrunn av leiekontraktene og selve utførelsen av leieforholdet i praksis. Noe av denne informasjonen kan brukes til å analysere og drøfte i hvilken grad problemformuleringene kan svares på.

Ettersom vilkårene hos *Hertz* og *Nabobil* er satt opp på forskjellige måter, vil det være mest hensiktsmessig å ta utgangspunkt i en av kontraktene, for så å sammenlikne dette med vilkårene hos den andre. Analysen vil derfor ta utgangspunkt i *Hertz*' leievilkår, som også er de generelle leievilkårene for *Norges Bilutleieforbund*. Vilkårene er utarbeidet i samarbeid med NHO Reiseliv. I tillegg vil vi sammenlikne momenter som ikke kommer like godt frem i vilkårene, som prissetting og fleksibilitet.

5.1 Prissetting

Prisene hos de to bilutleierne kan være noe utfordrende å sammenlikne. *Hertz* opererer med en oppgitt pris avhengig av biltype- og klasse, og lengde på låneperioden. I tillegg kan man som forbruker betale ekstra for å få redusert ansvarsnivå, ved at summen på egenandelen blir lavere i et forsikringsoppgjør. Ved reservasjon på internett får man også valget mellom forhåndsbetaling eller å betale ved retur av bilen. Prisen ved å betale ved retur er naturlig nok høyere enn ved en forhåndsbetaling, og ligger på cirka 5 prosent ekstra av leiesummen.

Nabobil på sin side opererer med priser som tilbyderne setter ved utlån av sine privatbiler. Det er med andre ord tilbyder selv som bestemmer hva det skal koste å låne bilen hans eller hennes. Prisene varierer mye, og kan se ut til å være avhengig av biltype- og klasse, lengde på leieforholdet og en personlig vurdering av hva bilen er verdt. Tilbyder setter selv pris per time, døgn, uke eller måned. Det samme gjelder kostnaden per ekstra kjørte kilometer ved overtredelse av den tillatte kjørelengden. Prisene reflekterer stort sett det man ser hos tradisjonelle bilutleieselskaper; nye, dyre eller eksklusive biler har oftere en høyere pris per døgn. Det som også er verdt å nevne, er at tilbydere på delingsplattformen må betale et gebyr på 25 prosent til *Nabobil* hver gang man inngår et leieforhold med en forbruker. Av

leieinntektene går 20 prosent til forsikrings og administrasjonsgebyr, og 5 prosent til merverdiavgift. Dette kan derfor være med på å påvirke prissettingen til utleierne.

Som nevnt i tidligere avsnitt bestemte vi oss først for hvilken bil vi ønsket å leie hos *Nabobil*, og valget falt på en Volkswagen Polo 2016-modell med automatgir. For en leieperiode på rett under to døgn betalte vi 780 kroner. I den samme leieperioden betalte vi 1247,50 kroner for å leie en mellomstor bil hos *Hertz*.

5.2 Fleksibilitet og tilgjengelighet

Det kan i mange tilfeller være vanskelig å sammenlikne bilene fra *Nabobil* og *Hertz* direkte. Mens bilene man leier hos *Hertz* stort sett er av de siste årsmodellene, kan bilene hos *Nabobil* være opp til 15 år gamle. Mens *Hertz* har priser som ligger fast til hver bilklasse, vil man hos *Nabobil* kunne finne biler innenfor de samme klassene, men som er i ulike årsmodeller og i ulike prisklasser. Hos begge selskapene valgte vi biler under kategorien "mellomklasse". Det viste seg i ettertid at dette ikke var direkte sammenliknbart da vi hos *Nabobil* hadde en Volkswagen Polo, mens vi hos *Hertz* fikk en Toyota C-HR.

Fleksibiliteten rundt utlevering og tilbakelevering av bil er forskjellig hos de to selskapene. *Hertz* han sine avdelinger hvor man må hente og levere bilene. Dette gjør at man er avhengig av å komme seg til avdelingen på egen hånd for å kunne hente ut bilen man skal leie. Når man leier via *Hertz* i nærheten av f.eks. flyplasser, er det vanlig at man kan bli hentet på flyplassen for å komme seg til avdelingen hvis ikke denne ligger i umiddelbar nærhet til flyplassen. Vi kan ikke se at de tilbyr slike tjenester i Drammen. Hos *Nabobil* vil bilene være hos utleierne, men det er også lagt opp til at utleier og leietaker kan avtale et annet møtested. Det vil være avhengig av hva utleierne har mulighet til, men man har da muligheten til å hente bilene hvor man vil. Samtidig har *Nabobil* en ordning for bilene kalt "*Nabobil* uten nøkkel". I biler med dette, har utleier gjort en installasjon i bilen som gjør at de kan legge nøklene igjen i bilen, og leietakerne kan åpne bilen ved hjelp av appen til *Nabobil*. Dette gjør det enklere for utleiere å tilpasse seg til leietakernes ønsker, ved at de kan sette fra seg bilen på et tidligere tidspunkt enn det som er avtalt for overlevering. Dette kan også gjøre at utleierne lettere vil godta at bilen utleveres et annet sted fordi de da kan sette den fra seg når de selv ønsker.

Et annet aspekt ved overleveringen er tidspunktet man tar over bilen. Hos *Nabobil* kan man sette ønsker for overlevering av bilen ut fra hva som passer best. Dette kan være i løpet av hele døgnet, men utleier må godkjenne overleveringstidspunkt. Man står dermed fritt til å velge tidspunkt forutsatt at utleier kan overlevere. Også på dette punktet vil den nøkkelløse-ordningen være et godt tiltak, for da trenger ikke utleier å være tilgjengelig på overleveringstidspunktet. Hos *Hertz* stiller dette seg annerledes. Avdelingen i Drammen er åpen fra klokken 0800 til klokken 1600 fra mandag til fredag, men stengt i helgene. Dette gjør at tidspunktet for overlevering av leiebilen i utgangspunktet blir begrenset til dette tidsrommet. Hvis man ønsker å hente bilen utenfor avdelingens åpningstider, tilkommer et gebyr på 450 kroner.

5.3 Leietakers plikter

Leietakers plikter er mer eller mindre de samme hos både *Hertz* og *Nabobil*. Når man overtar bilen fra utleier plikter man å undersøke den, og registrere skader dersom dette ikke kommer klart frem i kontrakten på forhånd. Samtidig må man sette seg inn i gjeldende trafikkregler i Norge.

Det som skiller de to bilutleierne er at *Hertz* krever vedlikehold av bilen i form av påfylling av olje, kjølevann, lufttrykk i dekk og liknende. Dette er ikke et krav hos *Nabobil*, av det vi klarer å se i leievilkårene. Man må også vaske bilen hvis bruken gjør at den er spesielt møkkete. Hos *Nabobil* må man levere tilbake bilen i samme stand som man mottok den, det vil si vaske bilen dersom det er nødvendig. Dette er kostnader som man som leietaker kan bli belastet med i ettertid dersom kravet ikke er oppfylt ved tilbakelevering. En annen vesentlig faktor som skiller disse to, er muligheten til å kjøre utenfor Norge. Leier man bil hos *Nabobil*, har man lov til å kjøre i hele Norden, da forsikringen dekker dette. Hos *Hertz* kan man kun ferdes i Norge med mindre noe annet er avtalt.

5.4 Leietakers rettigheter

Leietakers rettigheter dreier seg om hvilke rettigheter forbrukeren kan vente seg dersom utleier skulle misligholde sine forpliktelser. Hos *Hertz* kan leiekontrakten heves, og erstatning for det tap leietaker lider kan kreves. En slik rettighet kan derimot ikke kreves dersom årsaken bak misligholdet skyldes hindring utenfor utleiers kontroll. Det er også svært viktig at forbruker innen rimelig tid etter han har oppdaget mangelen/forsinkelsen gjør utleier oppmerksom på dette, for at retten til å heve leiekontrakten skal være tilstede. Hos *Nabobil* finner man lite informasjon om hva leietaker har krav på dersom det skulle oppstå forsinkelser, eller mangler hos bilen. Leievilkårene nevner kun kort at utleier er pliktet til å stille bilen til disposisjon på det avtalte tidspunktet, men også at det ved feil eller mangler kan være mulighet for refusjon av beløpet. På utleier sine vilkår fant vi at *Nabobil* holder retten til å tilbakebetale hele leiebeløpet hvis bilen ikke er kjørbar, eller det har blitt feilinformert om bilens stand og spesifikasjoner.

5.5 Ansvarsfraskrivelse

Nabobil er nøye med å presisere at de fraskriver seg alt ansvar knyttet til leieforholdet, og at de kun opptrer som en tredjepart mellom tilbyder og forbruker. Dette kommer hovedsakelig av at det er tilbyderne som eier bilene som er tilgjengelig for utleie. *Hertz* på sin side har et større ansvar i leieforholdet, siden det er *Hertz* selv som eier bilene de leier ut. Men de fraskriver seg ansvar knyttet til tap av eiendom som av leietaker eller annen person er etterlatt, oppbevart eller befordret i bilen. Det samme gjelder tap av tid eller penger for leietaker som måtte oppstå i leieforholdet, utover det som er beskrevet i "leietakers rettigheter".

5.6 Leieforholdets varighet

Leievilkårene for leieforholdets varighet omhandler tidsrommet hvor bilen er leid ut, og hvilke konsekvenser en forsinket henting eller levering vil få. Hos *Hertz* vil en tilbakelevering av bilen være gjeldende når både bil og nøkkel er i besittelse hos utleier innenfor utleiestasjonens ordinære åpningstid. Dersom tilbakeleveringen skjer utenfor de ordinære åpningstidene vil

tilbakeleveringen gjelde fra førstkommende virkedag. Ved saklig grunn kan utleier kreve tilbakelevering tidligere enn avtalt. Samtidig kan varigheten på leieforholdet forlenges ved en forutgående avtale. Utleier kan hente bilen hvis leieperioden overstiges. Hvis leieforholdet overskrides eller det forekommer grove brudd på leievilkårene, kan rabatter, forsikringer og særavtaler kanselleres av utleier.

Hos *Nabobil* kommer det frem at utleier plikter å stille bilen til disposisjon og leietaker plikter å levere tilbake bilen på samme sted når leieperioden starter og slutter. Utleier og leietaker kan inngå avtale om endring av leieforholdets varighet underveis. Det er da viktig at endringen blir registrert hos *Nabobil* slik at forsikringen dekker den nye perioden. Om leietaker bryter *Nabobil* sine vilkår og/eller utgjør fare for bilen man har leid og andre medtrafikanter og fotgjengere, har utleier rett til å kansellere leieforholdet. *Nabobil* oppfordrer leietakere til å ha forståelse hvis utleier vil kansellere leieforholdet av personlige årsaker. Minimum resten av leieperiodens del vil da bli refundert. *Nabobil* vil hjelpe til med å skaffe ny bil hvis det er ønskelig.

5.7 Leietakers ansvar

I hele leieperioden og frem til bilen er levert, har leietaker alt ansvar for bilen og bruken av den. Dette gjelder både *Hertz* og *Nabobil*. Hos *Hertz* er en stor del av ansvaret knyttet til betaling i forbindelse med bruken og leieperioden. Det tilkommer gebyr for leietaker dersom bilen blir levert et annet sted enn avtalt. Hos begge selskapene er leietaker pliktig til å betale alt av avgifter, gebyrer og påbud som påløper i løpet av leieperioden. Hos *Nabobil* er det ikke lov å bruke leiebilen til kommersielle formål. Hos begge selskaper er det ikke lov med ekstra sjåfører hvis dette ikke er avtalt. Hos *Hertz* må man betale et tilleggsgebyr for ekstra sjåfør(er) hvis man ikke velger å bli medlem av deres kundeklubb. Hos *Nabobil* er dette gratis, men avtale må gjøres på forhånd av forsikringsmessige årsaker.

Ved skade og tyveri må beløp opp til eventuelt avtalt egenandel betales av leietaker. Hos både *Hertz* og *Nabobil* blir det beregnet en egenandel per skadetilfelle. I utgangspunktet er egenandelsbeløpet 12 000 kroner hos *Nabobil* og 8 000 kroner hos *Hertz*. Hos *Nabobil* kan man betale 150 kroner per dag for å redusere egenandelsbeløpet til 2 000 kroner. Hos *Hertz*

koster det 104 kroner per dag for å redusere egenandelsbeløpet til 1 500 kroner. Disse prisene gjelder for klassene vi har valgt. Hos *Hertz* er det unntak på større og dyrere biler, og varebiler har unntak hos begge. Dersom leietaker har opptrådt uaktsomt eller grovt uaktsom, kan dette føre til at en større del av skaden må betales av leietaker, og i de verste tilfellene må leietaker betale hele skaden selv. Dette gjelder også hvis leietaker bryter leievilkårene eller veitrafikkloven. Ved en eventuell skade eller tyveri må selskapene kontaktes umiddelbart.

5.8 Sikkerhet og oppgjør

Leievilkårene tilknyttet sikkerhet og oppgjør er ganske like hos både *Hertz* og *Nabobil*. Begge selskapene krever at leietakeren kan stille med depositum, som en reservasjon på debet/kredittkort, kontantbeløp eller en annen form som kan avtales. Hos *Nabobil* vil størrelsen på dette depositumet være opplyst på forhånd, og leietaker kan velge å avbestille reservasjonen hvis han ikke ønsker å overføre depositumet. Dette kan vi ikke se at gjelder hos *Hertz*. Samtidig må leietaker akseptere at debet/kredittkort kan belastes for leieforholdet, og de kostnadene som påløper. *Nabobil* er nøye med å presisere at all betaling i forbindelse med leieforholdet skal skje gjennom deres tjeneste, og ikke direkte til utleier.

5.9 Avtaleformaliteter

Både *Nabobil* og *Hertz* sine leievilkår er underlagt og skal tolkes i samsvar med norsk rett. Når det gjelder endringer av vilkårene er det ulik praksis hos de to selskapene. Hos *Hertz* vil tillegg og endringer av leievilkårene kun være bindende hvis de foreligger i skriftlig overenskomst. *Nabobil* kan til enhver tid endre eller erstatte de gjeldene vilkårene, og man må følge med på selskapets hjemmeside for oppdaterte vilkår. Hvis *Nabobil* selv vurderer endringene til å være av vesentlig forskjell, vil de nye vilkårene bli tilgjengelig på sidene 30 dager før de trer i kraft. Etter nye endringer vil en fortsatt bruk av tjenesten bekrefte at man har godtatt de oppdaterte vilkårene, og hvis man ikke godtar dette kan man slutte å bruke tjenesten.

5.10 Oppsummering

For å lettere kunne sammenlikne bildelingstjenesten *Nabobil* og bilutleieselskapet *Hertz* har vi laget en tabell under som viser de viktigste momentene knyttet til forbrukeren når man skal leie bil. Vi har valgt å holde *Hertz* Bilpool utenfor i denne sammenlikningen ettersom hovedfokuset ligger i å se på forskjellene mellom en delingsplattform og et selskap.

	Nabobil	*Hertz*
Sjåfør:		
Alder sjåfør	23	25[14]
Førerkort	Klasse B	Klasse B
Antall år med sertifikat	3 år	1 år
Ekstra sjåfør	Ingen kostnader, men må være verifisert *Nabobil*-bruker	40 kr per dag (maks 560 kr)
Bilen:		
Drivstoff	Ikke inkludert, må etterfylle tanken til minimum samme nivå som da den ble hentet.	Ikke inkludert, må returneres med full tank.
Maks kilometerstand	200 000 km	Ingen
Maks alder på bil	15 år	Ingen
Betalingsmuligheter:	Kort	Kort og kontant
Endringer og kanselleringer:		
Gratis kansellering		
Kansellering 24-12 timer før	24 timer	7 dager
Kansellering etter 12 timer før	50% av summen må betales	Leiesum minus 300 kr
Ikke oppmøtt	Hele summen må betales	Leiesum minus 300 kr
	Hele summen må betales	90 dagers frist[15]
Forsikringer og egenandel:		
Ansvarsskader	12 000 kr	8 000 kr – 40 000 kr
Tyveriskader	12 000 kr	8 000 kr – 40 000 kr

[14] Muligheten for å leie bil er der fra man er 19 år gammel, men ekstra forsikringsgebyrer tilkommer

[15] Dersom kunden ønsker å få tilbakebetalt hele summen for leieperioden må han kontakte kundeservice innen 90 dager etter opprinnelig leietidspunkt, og legge ved en kopi av reservasjonen

6. Diskusjon

Formålet med denne avhandlingen er å undersøke hvordan man utformer effektive kontrakter i bilutleiemarkedet, der den beste løsningen ligger der ingen av partene kan få det bedre uten at den andre får det verre (det pareto-effektive punktet). Samtidig ønsker vi å undersøke hvorvidt det å være en forbruker er en fordel eller ikke, ved å blant annet studere kontraktene som blir utformet hos *Nabobil* og *Hertz* i bilutleiemarkedet. Fenomenet delingsøkonomi blir trukket inn i avhandlingen fordi det fortsatt er et lite utforsket område i økonomien, og man finner ingen andre studier som omhandler elementene delingsøkonomi, forbrukerbeskyttelse og effektive kontrakter.

Våre problemformuleringer dreier seg om spørsmål knyttet til forbrukerrettigheter, kontraktsforholdet mellom partene, effektive kontrakter og kostnader knyttet til sistnevnte. I denne delen av avhandlingen drøfter vi disse spørsmålene, slik at våre funn kan bli et nyttig bidrag til delingsøkonomien og samfunnsøkonomien generelt.

En relativ stor forskjell mellom produktene fra *Nabobil* og *Hertz* er aldersforskjellen som kan forekomme på bilene. Hos *Nabobil* kan bilene være opp mot 15 år gamle, mens *Hertz* er opptatt av å ha et kvalitetsstempel ved hjelp av biler som alltid ser ut som og fungerer som nye biler. Dermed er det stor sjanse for at man får en ny bil når man leier fra *Hertz*. Samtidig har gjeldende regler fra myndighetene gjort at leiebilselskapene får forkortet ned fradragene for inngående merverdiavgift hvis bilene selges før det har gått fire år. Dette kan gjøre det ulønnsomt for leiebilselskapene å bytte ut biler innenfor de fire årene. Allikevel er bilene ganske nære substitutter, for selv om bilene er av ulik årsmodell, kan kvaliteten på bilene være ganske like.

Eksistensen av nære substitutter betyr for virksomhetene en flatere etterspørselskurve, som impliserer lavere pris og lavere dødvektstap. Når forbrukerne har mange like produkter å velge mellom, vil det være enklere for dem å velge det billigste produktet. Dette kan føre til at de tilbyderne som velger en høy pris ender opp med å sitte igjen med bilene i stedet for å leie

de ut. I lengden burde dette føre til at tilbyderne med høyere priser setter disse ned slik at de fremstår like attraktive. Samtidig kan det være et ønske fra de dyrere tilbyderne å heller differensiere seg fra de billigste ved å tilby bedre tjenester til forbrukerne. Som de kan bruke til å rettferdiggjøre bruken av høyere utleiepriser. Sånn som det ser ut i dag, mener vi at forskjellene ikke er store nok til å forsvare den høye prisen hos utleieselskapene. Vi tror derfor at den indirekte positive effekten av plattformselskapene over tid kan være med på å senke prisene i virksomhetssektoren, og dermed gi et mindre samfunnsøkonomisk dødvektstap som følge av at biler i markedet blir bedre utnyttet.

I dagens samfunn er det vanlig at to personer som trenger bil for kjøring til og fra jobb og andre aktiviteter kjøper hver sin bil. Dette vil påvirke miljøet i negativ grad. Optimalt skulle de begge ha benyttet seg av kollektivtransport, men det er ikke alltid praktisk mulig. Å leie eller låne bil av andre kan være med på å redusere miljøpåvirkningen. Selv om de fremdeles må bruke en bil, vil miljøet spares for forurensningen ved å produsere en bil ekstra. Det å låne en bil fra en delingstjeneste vil i større grad bidra til å spare miljøet, fordi bilen allerede er kjøpt inn med formål om privat bruk, mens bilene fra bilutleietjenester er kjøpt inn med formål om at de skal leies ut. Samtidig er det en fordel for forbrukerne at også bilutleietjenestene har biler til disposisjon. Hvis de ikke hadde hatt dette, kunne alternativet ha vært at de måtte ha egne biler.

Når det gjelder priser er det vanskelig å sammenlikne bil for bil. Ved en titt på utvalget hos *Nabobil* er mange av bilene billigere enn bilene hos *Hertz* i de respektive klassene, men ofte er de av eldre modeller. Da vi gjennomførte leieforholdet i mars, var differansen mellom bilene våre på 467,50 kroner. Et søk på priser i mai måned viser at differansen er høyere enn i mars. Samtidig legger vi merke til at bilen vi leide hos *Nabobil* er priset lavere enn mange av de andre bilene i klassen rundt samme årsmodell. Dette støtter opp rundt utsagnet om at det er vanskelig å direkte sammenlikne prisene mellom produktene fra de to tjenestene.

Siden 1. januar 2015 har vi hatt regler fra myndighetene som sier at for å få fradragsrettigheter for den innkommende merverdiavgiften knyttet til utleiebiler, må bilene

eies i minst fire år. Blir den solgt før disse fire årene, vil fradragene bli redusert. Dette gjør at de fleste utleieselskapene holder på bilene i de fire årene, noe som kan føre til at de får mindre fleksibilitet i bilparken sin. Det vil for eksempel være vanskelig å regulere på antallet biler i høysesong kontra lavsesong. En konsekvens av dette kan være at prisene presses opp mer enn nødvendig i høysesongen, fordi inntektene må være høye nok til å dekke kostnadene i lavsesongen. Samtidig må de holde prisene høye i lavsesongen fordi et færre antall utleiebiler må dekke kostnadene til alle utleiebilene. Denne regelen er ikke noe som treffer tilbyderne på *Nabobil*, med mindre de er næringsdrivende og er registrert i Merverdiavgiftregisteret. I motsetning til hos *Hertz* hvor de er opptatt av å ha nye, sikre biler, er utvalget på *Nabobil* noe ganske annet. Samtidig blir bilene brukt privat, og er ikke kjøpt inn med tanke om utleie. Dette gjør at tilbyderne kan sette en lavere pris når de først velger å leie ut bilen sin. De kan også være mer fleksible med å sette ned prisene, slik at det blir større sjanse for å få leid ut bilen. Hvis de ser at etterspørselen etter bilen er høy, kan de da sette opp prisene hvis de ønsker det.

Ved en gjennomgang av transaksjonskostnader knyttet til bildelings- og bilutleietjenester, finner vi ikke så store forskjeller de to bransjene i mellom. For søke- og informasjonskostnader er det lite som skiller *Hertz* og *Nabobil*. Men på et punkt kan personlig syn avgjøre hvor stor risiko man ønsker å legge i leieforholdet. Noen vil synes det er større risiko for informasjonsasymmetri ved å leie bil via *Nabobil* fremfor *Hertz*. Hos *Hertz* er det viktig å ha et godt omdømme blant kundene, og en negativ opplevelse med selskapet kan trekke ned dette. For *Nabobil* vil ikke en dårlig vurdering av en tilbyder gå utover selskapet i like stor grad fordi vurdering skjer direkte av tilbyderen fremfor selskapet som helhet. Det vil på den annen side kunne gå hardt utover tilbyder.

En mekanisme som gjør at man har tillit til ulike tjenester er en tilbakemeldingsfunksjon. Dette gjør at andre på en enkel måte kan få oversikt over fordeler og ulemper med tjenesten. Hos *Nabobil* vil tilbakeleveringen av bilen avsluttes med muligheten til å vurdere hvordan opplevelsen av leieforholdet har vært. Dette er en frivillig mulighet som både tilbyder og forbruker får, og som blir offentliggjort på brukerens profilside. Dette gjør at andre brukere av

tjenesten kan se hvordan tilbyder og forbruker har vært i møte med hverandre. Tilbakemeldingen vil ikke offentliggjøres hvis ikke begge gjennomfører det. Dette kan også føre til at brukere som vet de kunne gjort ting bedre, velger å ikke gi tilbakemelding for å unngå og få en dårlig vurdering. Hos *Hertz* får man også en forespørsel om å gi en tilbakemelding på leieforholdet etter tilbakeleveringen. Vurderingen er laget som et ledd i å heve kvaliteten på tjenesten, og er ikke noe som blir offentliggjort ovenfor andre kunder. Dette gjør det vanskelig å si noe om hvor fornøyde kundene egentlig er. Samtidig tror vi mange har et inntrykk av at *Hertz* tilbyr gode tjenester, og at dette ikke spiller så stor rolle i vurderingen mellom *Nabobil* og *Hertz*.

Utformingen av kontrakt mellom tilbyder og forbruker er noe ulik hos de to selskapene. *Hertz* har et to-siders ark som gir en god oversikt over bruks- og leievilkår som man får ved utlevering av bil. For *Nabobil* sin del mottar man kvittering for handelen og forsikringsvilkår ved betaling av tjenesten på nett. Brukervilkårene er fordelt på nettsiden, men informasjonen er dårlig strukturert for forbrukeren. Disse vilkårene kan bli endret av *Nabobil* etter deres ønsker, og det kan være vanskelig å holde seg oppdatert på vilkårene. Dette trenger de ikke å opplyse om. I verste fall kan de gå inn å endre vilkårene til fordel for dem hvis problemer skulle oppstå med et leieforhold. Hos *Hertz* vil endringer kun være gyldige hvis de er i en skriftlig overenskomst. Dette gjør det mer forutsigbart for forbrukerne. Hos begge selskapene er det mulig å redusere egenandelsbeløpet hvis dette er ønskelig. Dette er en fordel hvis man er redd for å være uheldig, siden man kan betale seg ut av risiko. Samtidig kan dette også være et tegn til tilbyderen om at forbrukeren som sjåfør kan være noe uoppmerksom, siden de ikke vil ha fullt egenandelsbeløp. Hos begge selskaper blir det beregnet en egenandel per skadetilfelle, noe som i teorien kan føre til en høy, samlet egenandel hvis man er uheldig.

En sentral forskjell mellom *Hertz* og *Nabobil* er fleksibiliteten ved utlevering og tilbakelevering av bilen. Siden man har begrensede åpningstider hos *Hertz*, kan dette gjøre at denne biltjenesten ved noen anledninger utelukker seg selv. Man kan betale et gebyr for utlevering utenom åpningstidene, men det øker prisen betydelig. Dette kan gjøre at prisforskjellen mellom de to tjeneste blir så stor at en delingstjeneste er å foretrekke. For hos *Nabobil* har

man muligheten til å bestemme ut- og tilbakeleveringstidspunkt selv, så lenge utleier har mulighet. Man kan også avtale andre leveringssteder enn hjemme hos tilbyder, noe som er med på å øke fleksibiliteten. Dette gjør at *Nabobil* sin ordning er mer attraktiv for forbrukerne.

For utleieselskapene vil vi kunne anta noenlunde konstant marginalkostnad. Den største kostnaden for utleieselskapene er innkjøpet av bilen, deretter vil det påløpe driftskostnader som vi regner med er forholdsvis stabile. Det vil kunne avhenge av kjørestilen til forbrukerne som leier bilen, men over tid vil dette utjevne seg. Når et utleieselskap kjøper nye biler, må de forholde seg til de samme prisene som alle de andre selskapene gjør. Dette gjør at det er vanskelig å ha lavere kostnader for et utleieselskap kontra et annet, siden de er små aktører i forhold til markedet. De kan ha en avtale med en bilprodusent eller bilforhandler, men sjansen er stor for at de andre selskapene også har denne fordelen med enten samme produsent/forhandler eller en annen, slik at fordelen utjevnes. Hos delingstjenestene vil tilbyderne mest sannsynlig ikke ha de samme fordelene ved kjøp av ny bil. Dette gjør at de får en større innkjøpskostnad, men samtidig blir ikke bilen kjøpt primært for utleie. Et annet element kan være at tilbyderne kjøper inn brukte biler, noe som kan redusere innkjøpskostnaden ganske markant. Men selv om innkjøpskostnaden er lavere, kan de oppleve å få høyere driftskostnader knyttet til bruken. Slike kostnader kan være reparasjon- og vedlikeholdskostnader som øker etter hvert som bilen blir eldre.

Ved kjøp og salg av tjenester mellom forbrukere, er det lite preseptorisk lovgivning å forholde seg til. Dette kan gjøre det vanskelig å være forbruker, ved at man ikke har noen regler å støtte seg på. Som forbruker er man ofte vant til å handle med virksomheter som har preseptorisk lovgivning de må følge, og da slipper man risikoen hvis det skulle dukke opp noe. Noe vi fant ut underveis i arbeidet med avhandlingen er at kjøp og salg av tjenester i virksomhetssektoren heller ikke er omfattet av så mange lover. Dette betyr at man må være nøye på hva som står i leievilkårene, og som en følge av det er leievilkårene til både *Hertz* og *Nabobil* ganske omfattende. Det ser ut til at de har tatt med seg mye av kjøpslovgivingen inn i

deres kontrakter. Samtidig er ikke dette noe krav til tilbyderne, så forbrukerne må være nøye ved gjennomgang av kontraktene.

Studier har vist at nesten halvparten av de som opplever problemer i forbindelse med delingsplattformer ikke rapporterer dette noe sted. Dette kan tyde på at mange tar innover seg at de ikke har like mange rettigheter som ellers. Noe som viser at forbrukere er villige til å risikere mer for en lavere pris, og at forbrukerrettigheter derfor ikke anses å være viktigere enn en bedre pris. Dette kunne vi også se i eksempelet der preseptorisk lovgivning var lagt inn i kontraktbetingelsene. Hvis man holder verdien av fleksibilitet i tjenesten høyt, så vi at dette kom samlet best ut for både leietakeren og utleieren. Det viste også at hvis man får for mange kontraktbetingelser inn i kontraktene, kan dette føre til at begge parter kommer dårligere ut enn uten den preseptoriske lovgivingen. Dette gjør at man ikke burde legge mindre viktige elementer inn under den preseptoriske lovgivingen, men heller la det være opp til hver enkelt tjeneste eller tilbyder hva de ønsker å selge til forbrukerne.

7. Konklusjon

Formålet med denne avhandlingen er å få en bedre forståelse av hvordan man på en mest mulig effektiv måte kan utforme kontrakter i møte med delingsøkonomien. Avhandlingen ser spesielt på bildelingstjenesten *Nabobil* og bilutleietjenesten *Hertz*, der sistnevnte blir brukt som sammenlikningsgrunnlag for bilutleiebransjen. Vi ønsket også å studere forbrukerrettighetene i forbindelse med bilutleie. Dette problemet vil spesielt gjelde for delingsøkonomien og tilhørende plattformer, ettersom det fortsatt er knyttet mange uklarheter til fenomenet.

For å besvare dette har vi brukt en rekke modeller som skal identifisere hva som forstås med effektiv bruk av ressurser. Modellene er så brukt til å studere alternative mekanismer for allokering av ressurser (positiv analyse), der vi særlig har vist hvordan delingsplattformer kan bidra til å etablere og vedlikeholde markeder (som tidligere kanskje ikke eksisterte) gjennom å redusere transaksjonskostnader. Etter undersøkelsen vår viste det seg at det ikke finnes markante forskjeller i transaksjonskostnadene hos *Nabobil* og *Hertz*. Likevel kan det være større usikkerhet knyttet til *Nabobil* som bilutleietjeneste, siden *Hertz* er en anerkjent virksomhet de fleste vil ha tillit til. Informasjonskostnadene kan derfor være noe høyere hos *Nabobil*, og dette viser at transaksjonskostnadene kan være like høye ved å vedlikeholde et marked (bilutleiebransjen). Derimot ser vi at transaksjonskostnadene samlet blir høye hvis man som privatperson skulle leid ut til andre, uten å bruke en delingsplattform (som *Nabobil*). En delingsplattform kan dermed være med å redusere transaksjonskostnadene, og gi pareto-forbedringer.

Selskapene kan som vist bidra til verdiskapning. Vi har også forsøkt å vise at en del kritikk mot forretningsmodellene som er reist fra et forbrukerperspektiv (stikkord: preseptorisk vern av forbrukerrettigheter) kan virke mot sin hensikt og medføre at den parten som man ønsker å verne kan komme dårligere ut. Modellen basert på innsiktene til Eide (2009) viste at preseptorisk lovgivning ikke er gjensidig fordelaktig hvis kostnadene ved komponentene blir for høye.

Ved inngangen til avhandlingen forventet vi preseptorisk lovgivning som sikret rettigheter for forbrukerne i møte med næringsdrivende, men som ikke gjaldt i møte med ikke-næringsdrivende. Det viste seg at dette ikke stemte, da mye av forbrukerlovgivningen faller bort når det gjelder kjøp og salg av tjenester, i motsetning til hva det gjør ved kjøp og salg av varer. Dette forklarer hvorfor kontraktene er detaljerte med mange punkter. Det vi så var at lovgivningen var ganske lik for tilbydere uavhengig om de blir klassifisert som næringsdrivende eller ikke, og at dette ikke er noen spesiell fordel eller ulempe ved bilutleie.

Innsiktene følger ved tilpasning av standard økonomisk teori til en økonomi med delingsplattformer. Som Varians sitat sier i ingressen, vil det ikke være nødvendig med en omskriving av den økonomiske teorien, men det vil være viktig å inkludere nye elementer i teorien. Delingsplattformene skaper mange fordeler i markedet. Når de samme bilene blir brukt i større grad, kan delingen av disse føre til at produksjonen av gjenstandene går ned. Positive miljøvirkninger kan dermed oppstå. En av de viktigste fordelene for forbrukerne er fleksibiliteten rundt ut- og tilbakelevering av bilen hos *Nabobil*. Denne muligheten får man ikke hos *Hertz*. En annen viktig fordel er at prisen ved leie av bil hos *Nabobil* er vesentlig lavere enn hos bilutleieselskapet *Hertz*. Samlet burde dette gjør *Nabobil* til et opplagt alternativ for forbrukerne.

Referanseliste

Angrerettloven (2014). Lov om opplysningsplikt og angrerett ved fjernsalg og salg utenom faste forretningslokaler m.v. 20 juni 2014. Hentet fra https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2014-06-20-27?q=angrerettsloven

Arntzen de Besche (2014). *Endring av MVA-reglene ved leasing og utleie av personkjøretøy.* Lesedato 15. oktober 2017 https://www.adeb.no/aktuelt/arkiv/2014/endring-av-mva-reglene-ved-leasing-og-utleie-av-personkjoretoyer/

Berg, L. & Kjørstad, I. (2017). *Delingsøkonomien i Norge – forbrukere og tilbyderes vurderinger av markeder i vekst* (SIFO oppdragsrapport 9/2017). Hentet fra http://www.hioa.no/Om-HiOA/Senter-for-velferds-og-arbeidslivsforskning/SIFO/Publikasjoner-fra-SIFO/Delingsoekonomien-i-Norge-forbrukere-og-tilbyderes-vurderinger-av-markeder-i-vekst

Bertheussen, R. B. & Arnestad, M. (2016). *En studie om norske bildelere: hvem er de og hva driver dem?* (Mastergradsavhandling, Norges Handelshøyskole) Lesedato 26. oktober 2017 https://brage.bibsys.no/xmlui/bitstream/handle/11250/2403770/masterthesis.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Bildeleringen (2017). *Om bildeleringen*. Lesedato 25. oktober 2017 https://bildeleringen.no/nb/om_bildeleringen/

Bilkollektivet (2017). *Om bilkollektivet.* Lesedato 25. oktober 2017 https://bilkollektivet.no/nb/om-bilkollektivet/

Bjerke, S. E. (2017, august). NSB starter samarbeid med Nabobil. *Nettavisen.* Lesedato 25. oktober 2017 https://www.nettavisen.no/nyheter/nsb-starter-samarbeid-med-nabobil/3423363953.html

Bryman, A. & Bell, E. (2011). *Business research methods*. New York: Oxford University Press.

Coase, R. H. (1937). The Nature of the Firm. *Economica*, 4 (16), s. 386-405.

Creswell, J. W. (2007). *Qualitative inquiry & research design: choosing among five approaches*. Thousand Oaks, California: Saga Publications, Inc.

Delingsøkonomiutvalget (2017). *Delingsøkonomien – muligheter og utfordringer.* Norges offentlige utredning 2017:4

Deloitte Access Economics (2015). *The Sharing Economy and the Competition and Consumer Act. Australian Competition and Consumer Commission.* Hentet fra https://www.accc.gov.au/system/files/Sharing%20Economy%20%20Deloitte%20Report%20-%202015.pdf

De Meza, D. (1998). Coase Theorem. In *The New Palgrave Dictionary of Economics and the Law,* ed. P. Newman. London: Macmillan.

Eide, E. (2009). Is the consumer directive advantageous for the consumers? *European Journal of Law and Economics* 28, 289-307.

Europakommisjonen (2016). *A European agenda for the collaborative economy.* Communication from the Commission, COM (2016) 356.

Europakommisjonen (2017). *Exploratory study of consumer issues in online peer-to-peer platform markets.* Final Report, DG Justice and Consumers, European Union.

Forbrukerklageloven (2017). Lov om Forbrukerklageutvalget m.v. av 17 februar 2017. Hentet fra https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2017-02-17-7

GoMore (2017). *Slik fungerer GoMore bilutleie*. Lesedato 25. oktober 2017 https://gomore.no/rental/how

Hertz (2017). *Om Hertz Norge*. Lesedato 25. oktober 2017 http://www.mynewsdesk.com/no/hertz-norge

Hertz (2018). *Hertz Samfunnsansvar*. Lesedato 11. mai 2018 https://www.hertz.no/rentacar/misc/index.jsp?targetPage=noNO_samfunnsansvar.jsp

Holøien, M. (2017, 21. juni). Her kan du leie sjefens bil. *Hegnar.* Hentet fra http://www.hegnar.no/Nyheter/Naeringsliv/2017/06/Her-kan-du-leie-sjefens-bil

Hsmai (2017). *World Travel Awards: Hertz kåret til beste bilutleie i Norge.* Lesedato 26. oktober 2017 http://hsmai.no/2017/10/27/world-travel-awards-hertz-karet-til-beste-bilutleie-i-norge/

Jacobsen, E.W. (1999). Transaksjonskostnader og bedrifters eksistens. *Magma*, 2/1999, Lesedato 15. november 2017 https://www.magma.no/transaksjonskostnader-og-bedrifters-eksistens/

Johannessen, A., Tufte, P. A., & Christoffersen, L. (2010). *Introduksjon til samfunnsvitenskapelig metode*. 4. Utg. Oslo: Abstrakt Forlag.

Juel, S. (2016, 17. April). Delingsøkonomien, hva er egentlig nytt?. *Dagens Næringsliv.* Hentet fra https://www.dn.no/meninger/debatt/2016/04/17/2048/Kronikk/deling--hva-er-nytt?_1

Kjøpsloven (1989). Lov om kjøp m.v. av 1 januar 1989. Hentet fra https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1988-05-13-27?q=kjøpsloven

Lando, H. & Nordén, G. (2017a). A note on the Coase Theorem. Lecture Notes, Copenhagen Business School.

Lando, H. & Nordén, G. (2017b). Worked Contract Example. Lecture Notes, Copenhagen Business School.

Lyngdal, A. B. (2017). *Forbrukerkjøpsloven*. 1. utg. Bergen: Fagbokforlaget.

Markedsføringsloven (2009). Lov om kontroll med markedsføring og avtalevilkår mv. m.v. av 1 juni 2009. Hentet fra https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2009-01-09-2?q=markedsføringsloven

Nabobil (2017). *Nabobil uten nøkkel.* Lesedato 25. oktober 2017 https://nabobil.no/help/section/115001390749/Nabobil-Uten-N%C3%B8kkel

NHO Reiseliv (2014, 9. oktober). Statsbudsjettet 2015: - Ikke bedre for leiebil. *NHO Reiseliv.* Hentet fra https://www.nhoreiseliv.no/vi-mener/fradragsregelverk-utleiebiler/nyhet/eldre/statsbudsjettet-2015--ikke-bedre-for-leiebil/

NHO Reiseliv (2017). *Bilutleieutvalget.* Lesedato 26. oktober 2017 https://www.nhoreiseliv.no/bransjer-og-fakta/bilutleie/bilutleieutvalget/

OECD (2016). *Protecting Consumers in Peer Platform Markets – Exploring the Issues. 2016 Ministrial Meeting on the Digital Economy. Background Report*. OECD Digital Economy Papers Nr. 253, OECD Publishing.

Pedersen, S., Haavardsholm, O. & Vennemo, H. (2016). *Delingsøkonomiens betydning for norsk økonomi – i dag og i fremtiden* (Rapport fra Vista Analyse nr. 45/2016). Lesedato 15. oktober 2017 https://www.regjeringen.no/contentassets/7d8f72170a5549b78a4ac07176579b82/delingsokonomiens_betydning_for_norsk_okonomi.pdf

Pettersen, L., Kjørstad, I. & Rosenberg, T. G. (2016). *Delingsøkonomi – et kvalitativt øyeblikksbilde fra Norge* (SIFO oppdragsrapport 17/2016). Hentet fra http://www.hioa.no/Om-HiOA/Senter-for-velferds-og-arbeidslivsforskning/SIFO/Publikasjoner-fra-SIFO/Delingsoekonomi-et-kvalitativt-oeyeblikksbilde-fra-Norge

Purehelp (2017): *First Rental Car Norway AS – regnskap*. Lesedato 10. november 2017. https://www.purehelp.no/company/account/firstrentacarnorwayas/985588392

Shifter (2017, 4. juli). Nabobil-konkurrent hentet 47,5 millioner kroner. Nabobil på ny pengejakt. *Shifter.* Hentet fra https://shifter.no/nabobil-konkurrent-hentet-475-millioner-kroner/

Skatteetaten (2018). *Delingsøkonomi.* Lesedato 10. mai 2018 https://www.skatteetaten.no/person/skatt/hjelp-til-riktig-skatt/arbeid-trygd-og-pensjon/hobby-ekstrainntekt-og-smajobber/delingsokonomi/

Slettemeås, D. & Kjørstad, I. (2016). *Delingsøkonomien i Norge: En studie av befolkningens erfaringer og holdninger knyttet til deling, gjenbruk, digitale delingsplattformer og brukerevalueringer*. Oppdragsrapport nr. 3/2016, Forbruksforskningsinstituttet SIFO – Høgskolen i Oslo og Akershus.

Spulber, D. F. (1999). The Market Makers: How Leading Companies Create and Win Markets. *The Bottom Line, 12* (3), 46-48, avsnitt 1.2. Hentet fra: https://ezproxy1.usn.no:2458/doi/full/10.1108/bl.1999.12.3.46.3

Sundararajan, A. (2016). *The Sharing Economy: The end of Employment and the Rise of Crowd-Based Capitalism.* MIT Press.

Sydsæter, K. (1987). *Matematisk analyse.* Bind 1. Oslo: Universitetsforlaget.

Thagaard, T. (2013). *Systematikk og innlevelse. En innføring i kvalitativ metode*. 4. utgave. Bergen: Fagbokforlaget.

Trondheim Bilkollektiv (2017). *Priser*. Lesedato 25. oktober 2017 https://trondheim-bilkollektiv.no/nb/priser/

Vaughan, R., & Daverio, R. (2016). *Assessing the size and presence of the collaborative economy in Europe*. PwC UK.

Vedlegg

Vedlegg 1: Kvittering for kjøp hos *Nabobil*

Kvittering

Her følger din kvittering for ditt kjøp hos Nabobil.

Kvittering for leie #368943

Fakturanummer 4

Leietaker
Tine Engan

Utleier
Marianne Lindaas

Nabobil.no AS
Org.nr: NO 915 377 297 MVA
Foretaksregisteret
Hieronymus Heyerdahls gate 1
0160 Oslo

Faktura utstedt av Nabobil.no AS på vegne av:

Marianne Lindaas
Buskerudveien 37A
3024 Drammen

Hentet
12. mars, 16:00
Levert
14. mars, 14:00

Fakturadato
14.03.2018

Fakturaspesifikasjon	Mva	Beløp
Leie av bil i 2 dager	0 %	780,00
Netto totalbeløp		780,00
Merverdiavgift	25 %	-
Brutto totalbeløp		780,00

Mva.grunnlag	Mva.sats	Mva.beløp	Totalbeløp
-	25 %	-	-
780,00	0 %	780,00	780,00

Hilsen
Nabobil-teamet

Vedlegg 2: Forsikringsbevis hos *Nabobil*

Gjensidige

Forsikringsbevis

Hva er forsikret
Kjøretøy utleid gjennom Nabobil – i leieperioden. Kjøretøyets totalvekt skal være inntil 3500 kg.

	Forsikringssum	Egenandel
Ansvar:personskade/tingskade	Ubegrenset/10 000 000 kr	12 000kr
Rettshjelp	100 000 kr	Se vilkår
Kasko	1 000 000 kr	12 000 kr
Ulykke: død/invaliditet	100 000 kr/200 000 kr	Ingen
Brann og tyveri	1 000 000 kr	12 000 kr
Underslag	1 000 000 kr	Ingen
Glass: skifte rute eller glasstak		2 000 kr
Veihjelp		500 kr
Løsøre	5 000 kr	
Fastmontert ekstrautstyr	10 000 kr	
Leiebil		

Hva du/sikrede må gjøre for å forebygge skader - Sikkerhetsforskrifter
Dette gjelder også den som er ansvarlig for motorkjøretøyet eller hengeren (forsikringsavtaleloven § 4-11)
- Leietaker skal være eneste fører
- Alle dekk skal ha lovlig mønsterdybde og være tilpasset føreforholdene
- Når kjøretøyet forlates, skal det være lukket og låst
- Nøklene skal ikke oppbevares i eller på kjøretøyet/hengeren
- Nøklene skal oppbevares slik at uvedkommende ikke kan få tak i dem
- Ekstra dekk og felger skal være innelåst i annet rom enn fellesgarasje/fellesrom, eller være fastlåst til bygningen
- Tyveriutsatte gjenstander som f.eks. sportsutstyr, elektronisk/optisk utstyr og ur/smykker skal være innelåst og ikke synlig når kjøretøy eller campingvogn forlates
- Når kjøretøyet står på parkert henger, skal hengeren låses for å hindre påkobling til hengerfeste

Ellers kan retten til erstatning bortfalle helt eller delvis (forsikringsavtaleloven § 4-8).

Ansvarsbegrensninger
Du må varsle Gjensidige
- hvis opplysningene ovenfor ikke er riktige eller fullstendige. Hvis de ikke stemmer, kan Gjensidige endre avtale og pris. Feil opplysninger kan også føre til oppsigelse av avtalen og reduksjon/bortfall av erstatning.
- hvis motorkjøretøy skal endres eller påbygges, eller tekniske egenskaper skal endres

Ellers kan retten til erstatning helt eller delvis falle bort (forsikringsavtaleloven § 4-6).

MELDING OM SKADE
Melding om skade skal sendes på nettsiden til Nabobil.no AS. Gjensidige Forsikring forestår skadeoppgjør. Frist for å melde skade er etter FAL §4-10 omgående. Hvis ikke sikrede melder fra inn 1 år etter han er kjent med skade, kan retten til erstatning bortfalle (FAL §8-5).

Klagemuligheter
Dersom det er noe du ikke er fornøyd med, kan du kontakte
- Gjensidiges Kundeombud
- Finansklagenemnda

Gjensidige

Forsikringsbevis forts.

	Dekker	Dekker ikke
Hvem forsikringen gjelder for	- Enhver rettmessig bruker av motorvognen (Ansvar, rettshjelp og veihjelp) - Registrert eier (Kasko, Brann, Tyveri, Glass , veihjelp, ansvar og rettshjelp) - Andre med tinglyst eiendomsrett i kjøretøyet (Kasko, Brann, Tyveri, Glass)	
Når forsikringen gjelder	- Fra leietaker har hentet kjøretøyet hos eier, og til den leveres tilbake, men senest kl. 23.59 på siste dag ut fra leiekontrakten	
Hva er forsikret	- Kjøretøy utleid gjennom Nabobil med ett sett ekstra dekk og felger. - Ladekabel til elbil og hybridbil. - Fastmontert ekstrautstyr og personlig løsøre med summer angitt i forsikringsbeviset - Ingen skader som belastes denne forsikringen vil bli belastet bilens ordinære bilforsikring - Forsikringen dekker det ansvar som ellers ville blitt belastet bilens ordinære ansvarsforsikring, men er ikke en ansvarforsikring etter Bilansvarsloven. Ansvarsskader dekket av denne forsikringen vil ikke bli belastet bilens ordinære bilansvarsforsikring.	- Kontanter og verdipapirer
Hvor forsikringen gjelder	- I Norden	
Hvilke skader som dekkes	- Skade på kjøretøyet som følge av plutselig ytre påvirkning - Skade som følge av feilfylling av drivstoff - Brann, lynnedslag og eksplosjon - Tyveri, og forsøk på tyveri - Undersiag Skifte av bilens glassruter og glasstak som følge av knusing og sprekker.	- Slitasje og skader som utvikles gradvis - Skader og mangler som kan kreves dekket av garanti- eller som reklamasjon - Skade på batteri alene - Skade ved kjøring på avsperret område, på bane eller vei, som for eksempel Rudskogen, Vålerbanen og Nürburgring. Forsikringen gjelder likevel kjøring som inngår i obligatorisk opplæring til førerkort og kjøring på NAF øvingsbaner i regi av NAF. Verdiforringelse som følge av reparasjon - Skade på soloellepanel dekkes ikke som glasskade men som kaskoskade - Skade på glass som kan repareres
Hvilke utgifter dekkes	**Leiebil** - Ved reparasjon dekket av kasko dekkes leiebil klasse A i normal reparasjonstid i inntil 10 dager. Ved bruk av verksted Gjensidige anbefaler dekkes leiebil i inntil 30 dager. Ved kondemnasjon, tyveri av bil eller oppgjør etter totalskadegaranti dekkes leiebil inntil erstatning er mottatt, begrenset til 30 dager **Veihjelp** - Bilen blir utsatt for skade, tyveri eller driftsstans - Fører og passasjer blir utsatt for sykdom, ulykke eller død - Utgifter til berging/tauing av bil og tilhenger til nærmeste verksted ved skade, utelåsing, tyveri eller annen driftsstopp - Utgifter til hjemtransport av bil, tilhenger, fører og passasjerer ved avbrutt reise som skyldes fører eller passasjerers ulykke, sykdom eller død - Utgifter til hjemtransport av bil, tilhenger og fører og passasjer når bilen er stjålet, eller ikke kan repareres innen to virkedager - Merutgifter til hotelloppholds for fører og passasjerer i stedet for hjemtransport, når bilen repareres på stedet innen rimelig tid - Merutgifter til nødvendig transport av fører og passasjerer til hotell, sykehus, lege eller lignende	**Leiebil** - Leiebil hvis Gjensidige kun erstatter veihjelp - Drivstoff, bompenger og parkeringsavgift **Veihjelp** - Merutgifter som overstiger bilens- og tilhengerens verdi - Utgifter som hadde pålæpt ved å kjøre hjem - Utgifter til reparasjon og deler - Utgifter til videresending av gods - Hjemtransportutgifter utover bruk av rimeligste kommunikasjonsmiddel - Skader og mangler som kan kreves dekket av garanti- eller som reklamasjon - Utgifter som hadde pålæpt ved planlagt reise - Utgifter til hjemtransport av bil og tilhenger dekkes ikke dersom fører eller passasjer kan kjøre bilen hjem - Skade ved kjøring på avsperret område, på bane eller vei, som for eksempel Rudskogen, Vålerbanen og Nürburgring. Forsikringen gjelder likevel kjøring som inngår i obligatorisk opplæring til førerkort og kjøring på NAF øvingsbaner i regi av NAF

Gjensidige

Begrenset identifikasjon:
Gjensidige gir erstatning til sikrede selv om den som er ansvarlig for kjøretøyet, har voldt skaden under følgende forhold:

- Selvforskyldt påvirkning av alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel (vegtrafikkloven § 22, 1. ledd)
- Deltakelse i eller trening til hastighetsløp og fartsprøve
- Forsettlig eller grov uaktsom medvirkning til skaden
- Brudd på sikkerhetsforskrifter

Dette gjelder ikke dersom den som har forvoldt skaden, har eierinteresser i kjøretøyet. Gjensidige har rett til å kreve tilbakebetaling fra skadevolder.

Erstatningsregler for motorvogn

I stedet for Forsikringsavtaleloven § 6-1 gjelder:

Skademelding
Ved skade skal sikrede snarest melde fra til Gjensidige.
I tillegg skal:
- Brann, tyveri og hærverk meldes politiet
- Utgifter dokumenteres med kvittering

Dersom skadeoppgjøret skjer gjennom kjøretøyets ordinære forsikring
Denne korttidsforsikringen dekker da bare beregnet bonustap og egenandel.

Når kjøretøyet kan repareres
Gjensidige dekker kostnader ved transport av kjøretøyet fra skadestedet til nærmeste verksted. (Gjelder ikke snøscooter)
Dersom reparasjon av de enkelte deler etter Gjensidiges vurdering vil være teknisk eller økonomisk ulønnsomt, skiftes delene ut med likeverdige deler.
Gjensidige kan avgjøre ved hvilket verksted reparasjonen skal foretas. Innebærer reparasjonen en forbedring, gjøres det fradrag tilsvarende verdien av forbedringen.
Kontanterstatning utbetales bare dersom kjøretøyet ikke kan repareres på en forsvarlig måte.

Når kjøretøyet er tapt eller totalskadet
Gjensidige avgjør om det er økonomisk forsvarlig å reparere. Er den tapt, dekkes kostnadene ved å gjennanskaffe kjøretøy i samme stand, av samme fabrikat, type og årgang. Skadet eller tapt kjøretøy overtas av Gjensidige.

Aldersfradrag for ettermontert elektronisk ekstrautstyr
Ett år etter at utstyret ble kjøpt som nytt, reduseres erstatningen med 10 % pr. påbegynte år, maksimum 50 %.

Totalskadegaranti
Dersom kjøretøyet er tapt eller utgiftene til reparasjon overstiger 60 % av listepris for tilsvarende kjøretøy (inkludert fabrikkmontert tilleggsutstyr) fra importør på skadetidspunktet, erstatter Gjensidige nytt tilsvarende kjøretøy av samme merke, modell og årgang og med samme utstyr som det skadede.

Totalskadegarantien gjelder inntil kjøretøyet er 1 år fra første registreringsdato og har kjørt inntil 15 000 km
Skadet kjøretøy overtas av Gjensidige.

Totalskadegarantien gjelder ikke:
- Kjøretøy med tillatt totalvekt over 3,5 tonn, busser med mer enn 16 sitteplasser, lastebilhengere, drosjer
- Leasingbiler
- Øvrige kjøretøy hvor eier har fradragsrett for inngående merverdiavgift på det aktuelle kjøretøyet

Totalskadegarantien gjelder ikke brannskader og tyveri dersom eieren kjøpte kjøretøyet brukt.

Ting som kommer til rette
Kommer ting til rette etter at Gjensidige har betalt erstatning, kan sikrede beholde tingen mot å betale erstatningen tilbake. Ellers tilfaller tingen Gjensidige.

bopel og felles barn med forsikrede. Dette gjelder ikke dersom det forelå forhold som var til hinder for at lovlig ekteskap kunne inngås da ulykkesskaden inntrådte.

Invaliditetserstatning
For 100 % invaliditet utbetales invaliditetserstatning med sum angitt i forsikringsbeviset. For delvis invaliditet utbetales en forholdsmessig del av summen. Dør forsikrede innen ett år etter skaden, betales ingen invaliditetserstatning.
Graden av invaliditet fastsettes etter Sosial- og Helsedepartementets invaliditetstabell i forskrift av 21. april1997, del II og III.Tap av, eller skade på kroppsdel eller organ som var fullstendig funksjonsudyktig før ulykkesskaden inntraff, gir ikke rett til invaliditetsforsikring. Dersom en kroppsdel eller et organ tidligere var delvis funksjonsudyktig, gjøres det fradrag for dette når invaliditetsgraden bestemmes. Endelig erstatning fastsettes senest når det har gått 3 år etter skadedagen. Dersom invaliditetsgraden fremdeles kan forandre seg, skal oppgjøret basere seg på hva som må antas å bli den varige medisinske invaliditeten ut fra tilstanden på 3-årsdagen.
Samlet invaliditetsgrad for én og samme skade kan høyst bli 100 %. Når det kan antas at sykelig tilstand/disposisjon eller mén, sammen med ulykkesskaden, har medvirket til forsikredes invaliditet, reduseres erstatningen i den grad dette har hatt betydning for invaliditeten.

For ulykkesdekningen i Motorvogn gjelder:
- Invaliditetserstatningen tilfaller forsikrede. Skades flere personer ved samme ulykkestilfelle, er samlet erstatning begrenset til kr 1 000 000. Erstatningen vil da bli forholdsmessig fordelt mellom de skadelidte.

Gjensidige

Rettshjelp

Motorvognforsikringen dekker tvist som eier, rettmessig bruker eller fører av forsikret motorvogn - i Norden

	Dekkes	Dekkes ikke
Hvilke utgifter?	Når sikrede er part i tvist, dekkes: - Rimelige og nødvendige utgifter til advokat - Rettsgebyr - Utgifter til sakkyndige oppnevnt av retten - Utgifter til sakkyndige som ikke er oppnevnt av retten, begrenset til 40 % av forsikringssum eller økonomisk interesse - Utgifter til vitner ved hovedforhandling og bevisopptak - Tilkjente saksomkostninger når sikrede kan sannsynliggjøre at motparten har manglende betalingsevne	- Rettsgebyr i ankeinstans. Bestemmelsen om anke gjelder også ved bruk av andre rettsmidler - Idømte sakskostnader enten de har hjemmel i lov eller avtale - Utgifter pådratt før tvist er oppstått - Tilkjente omkostninger fra tidligere rettsinstans(er) hvis saken etter en anke løses ved et forlik der du skal dekke egne omkostninger
Hvilke tvister?	Tvister som er oppstått når forsikringen er i kraft, med mindre tvisten er unntatt i kolonnen til høyre - Tvist som har sammenheng med ervervsrelatert drift på landbrukseiendom, såfremt driften ikke overstiger årlig omsetning på kr 100 000 **For Hus-, Innbo-, Motorvogn- og Båtforsikring gjelder:** - Ved tvist som er oppstått etter at bolig/hytte/fritidsbåt/motorvogn er solgt og forsikringen i Gjensidige opphørte i forbindelse med salget, dekkes rettshjelputgifter hvor sikrede er part i egenskap av tidligere eier - Tvist med selger i forbindelse med kjøp av ny bolig/fritidsbolig/fritidsbåt/motorvogn som sikrede ennå ikke har overtatt og tegnet egen forsikring på, dersom tidligere tilsvarende eiendom/båt/kjøretøy var forsikret i Gjensidige på kjøpstidspunktet - Særskilt for tvister som anlegges som gruppesøksmål etter tvisteloven kap. 35: - Dersom dekningsmessig tvist anlagt som gruppesøksmål blir avvist, er kostnadene knyttet til saksanlegg begrenset til kr 10 000 for hver sikrede i Gjensidige, likevel begrenset til den antatte økonomiske verdi av sikredes interesser i saken. Utbetalingen kommer til fradrag dersom ny rettshjelpdekning innvilges. - Dersom gruppesøksmål fremmes, er den samlede erstatning for alle tvistene begrenset til kr 250 000 likevel begrenset til den antatte økonomiske verdi av sikredes interesser i saken	Straffesak eller tvist som har utspring i ulovlig handling fra sikredes side - Tvister som har sammenheng med ærekrenkelse, (nett)sjikane, trakassering, forræmmelse og saker om erstatningsplikt etter skadeerstatningsloven § 3-3, § 3-5 og 3-6 - Tvist som har sammenheng med sikredes yrke eller erverv - Tvist som gjelder annen fast eiendom enn den forsikrede eiendom eller leilighet, herunder tvist om fysiske feil eller mangler og rene avtaletvister vedrørende eiendom utenfor Norden, som timeshareleiligheter og lignende. Har sikrede kun innboforsikring, dekkes ikke tvist som gjelder annen fast eiendom enn den forsikrede leilighet - Tvist i saker hvor sikrede er part i egenskap av å være selger av eiendommen og sikrede har tegnet eierskifteforsikring - Tvist som har sammenheng med separasjon, skilsmisse, barnefordeling, samværsrett, farskap, arv, krav om omstøtelse, underholdningsbidrag, bodeling, opplösning av økonomisk fellesskap etablert av samboende, opplösning av husstandfellesskap, og felleseie- og dødsboskifter - Tvist som gjelder tvangsfullbyrdelse av krav etter lov om tvangsfullbyrdelse - Tvist som gjelder vekselsak, inkassosak hvor fordringen er ubestridt, gjeldsordning og sak som gjelder konkurs eller akkord dersom sikrede er skyldner - Ekspropriasjonssak eller skjønnssak hvor sikrede søker å erverve rettighet over annen eiendom - Tvist som gjelder offentlig forvaltningsvedtak når den administrative klagemuligheten ikke er utømt. Enhver utgift pådratt under forvaltningsbehandlingen, dekkes ikke. - Rettshjelputgifter for juridiske personer som dødsbo, borettslag, andelslag, stiftelse og lignende - herunder tvist hvor nevnte juridiske personer representerer sikrede - Tvist om advokatsalær eller utgifter til sakkyndige - Tvist mellom sameiere. Likevel dekkes tvist mellom eiere av ulike eiendeksjoner i samme sameie eller andelseiere i samme borettslag og tvister mellom sameiere som har rettshjelpforsikring under landbruksforsikring - Tvist i egenskap av eier, fører eller bruker av motorvogn eller båt når motorvogn eller båt ikke er forsikret i Gjensidige - Rettshjelpsutgifter dersom tvistegrunnlaget forelå ved forsikringens ikrafttreden

Hva er en tvist?

- Tvist foreligger når et fremsatt krav er bestridt, helt eller delvis - muntlig eller skriftlig
- En tvist anses ikke for å være flere tvister selv om saken består av flere individuelle spørsmål som fremmes i flere saker
- I sak om rettsutgreiing, grensegangssak eller skjønn etter jordskifteloven, er tvistetidspunktet når det foreligger krav fra en part, jfr. jordskifteloven § 4-4
- For tvister som behandles i samme sak og/eller anlegges etter tvisteloven kap. 15, vil spørsmålet om en eller flere tvister avgjøres ut fra:
- om det er samme eller forskjellige parter
- om det er likheter eller ulikheter med hensyn til det faktiske og rettslige grunnlaget
- tidspunktet for når tvistene har oppstått

Ved personskader som følge av skader etter sammenstøt med motorvogn, er tvistetidspunktet kollisjonstidspunktet.

Hvilke domstoler tvisten må høre inn under
- Tvisten må høre inn under meklingsinstitusjoner med begrenset domstolsmyndighet dl § 1,2 ledd eller de alminnelige domstoler, dl § 1,1 ledd. Dersom saken føres for særdomstol, jf. dl § 2, men kunne vært ført for de alminnelige domstoler, dekkes likevel rettshjelputgifter.

Melding av rettshjelpssaker
- Forespørsel skal snarest meldes til selskapet og senest ett år etter at advokat ble kontaktet
- Dersom advokat benyttes under offentlig forvaltningsbehandling, regnes fristen for melding til selskapet fra det tidspunkt hvor den offentlige klagebehandlingen er fullt utnyttet
- Der det er flere parter på samme side, skal det sendes en samlet oversikt over alle parter og hvor de er forsikret.

Rimelige og nødvendige utgifter
- Tvisteloven §§ 6-13, 10-5 og kapittel 20, Regler for god advokatskikk og Advokatforeningens salærveiledning, er retningsgivende for hva som er rimelige og nødvendige utgifter.
- Er det flere parter på samme side med likeartede interesser, kan Gjensidige kreve at disse benytter samme juridiske og tekniske bistand, forutsatt at de er forsikret i samme selskap.

Opplysninger Gjensidige har behov for
- Ved krav om oppgjør har Gjensidige samme rett som sikrede til å få dokumentert hvordan advokaten har beregnet sitt salær, dvs. oppdragsbekreftelse, timeliste, spesifisert salæroppgave, og Gjensidige skal ha dokumentasjon for at egenandel er betalt. Spørsmål om utgiftenes rimelighet kan forelegges Den Norske Advokatforening.

Forsikringssum og egenandel
- Den samlede erstatning ved hver tvist er begrenset til den forsikringssum som fremgår av forsikringsbeviset.
- Erstatningen er under enhver omstendighet begrenset til den antatte økonomiske verdi av sikredes interesse i saken.
- Dersom det er flere parter på samme side, er den samlede erstatning begrenset til den forsikringssum som fremgår av forsikringsbeviset. Dette gjelder også om partene har rettshjelpforsikring i forskjellige selskap, eller under flere forsikringer i ett eller flere selskap.
- I tillegg til egenandelen på kr 4 000, må sikrede betale en egenandel på 20 % av utgiftene som dekkes av forsikringen.
- Det trekkes bare en egenandel for hver tvist selv om det er flere parter på samme side.

Generelle vilkår

Forsikringsbeviset gjelder foran forsikringsvilkår og sikkerhetsforskrifter. Spesielle bestemmelser gjelder foran generelle bestemmelser.

1. **Norske lover og domstoler**
   Norsk lovgivning gjelder for forsikringsavtalen. Tvister etter forsikringsavtalen avgjøres ved norsk domstol.
2. **Garantiordning for skadeforsikringer**
   Gjensidige er med i en garantiordning for individuelle/private skadeforsikringer som kan bidra dersom selskapet ikke har penger til å betale.
3. **Valuta**
   Priser, erstatninger og renter beregnes og gjøres opp i norske kroner.
4. **Tidsbegrensede forsikringer**
   Forsikringer som er avtalt for en tidsbegrenset periode, opphører på avtalt utløpsdato uten ytterligere varsel.
5. **Renter**
   Det beregnes renter ved erstatningsoppgjør i samsvar med forsikringsavtalelovens §§ 8-4 og 18-4.
6. **Svik**
   Ved svik opphører både rett til erstatning og refusjon av innbetalt beløp, og alle forsikringsavtaler kan sies opp med øyeblikkelig virkning. Allerede utbetalte erstatningsbeløp kan kreves tilbakebetalt.
7. **Krig og alvorlige uroligheter**
   Forsikringen dekker ikke skade på person og ting som skyldes
   - krig eller alvorlige uroligheter i Norge
   - krig eller alvorlige uroligheter i utlandet dersom forsikrede reiser inn i, eller tar opphold i, et område med krig eller alvorlige uroligheter – hvis ikke annet er avtalt skriftlig
   - deltakelse i krig når deltakelsen ikke er godkjent av norske myndigheter

   På Person-, Motorvogn- og Reiseforsikring dekker Gjensidige likevel skade på person og ting som skyldes krig eller alvorlige uroligheter i utlandet dersom forsikrede allerede befinner seg i et område når det bryter ut krig eller alvorlige uroligheter. Forsikringen gjelder da i inntil 6 uker fra dette tidspunkt.

8. **Skade ved terrorhandlinger**
Ved terrorhandling er Gjensidiges samlede erstatningsansvar overfor alle kunder og andre kravstillere begrenset til kr 1 milliard pr. skadehendelse. Alle skader som inntreffer innenfor et tidsrom på 48 timer, regnes som samme hendelse. Overstiges fastsatt grense pr. hendelse, vil erstatningen bli redusert forholdsmessig. Denne begrensningen gjelder ikke for reiseforsikring eller personforsikringer - eller for personskade som går inn under Bilansvarsloven eller Lov om yrkesskadeforsikring.

For følgende objekter/interesser dekkes uansett ikke skade som direkte eller indirekte er en følge av terrorhandling:

- Dammer, tunneler, broer, flyplasser, jernbanestasjoner, kraftverk, bygninger med mer enn 25 etasjer
- Objekter/interesser utenfor Norden

Med terrorhandling forstås en rettsstridig, skadevoldende handling rettet mot allmennheten, herunder en voldshandling eller farlig spredning av biologiske eller kjemiske substanser - og som forstås å være utført i den hensikt å utøve innflytelse på politiske, religiøse eller andre ideologiske organer eller for å fremkalle frykt.

9. **Farlig spredning av biologiske eller kjemiske substanser m.m.**
For personskade under Bilansvarsloven og Lov om yrkesskadeforsikring samt på reise- og personforsikring dekker Gjensidige skade eller tap som følge av farlig spredning av biologiske eller kjemiske substanser, skade eller tap forårsaket av raketter, atomvåpen eller radioaktiv stråling.

For reise- og personforsikring gjelder følgende begrensning:

Ved skade forårsaket av atomvåpen eller radioaktiv stråling, er samlet erstatningsansvar overfor alle kunder og kravstillere begrenset til kr 500 millioner pr. skadehendelse. Alle skader som skyldes samme hendelse eller som har sin årsak i en sammenhengende kjede av hendelser, regnes som én skadehendelse.

For øvrige forsikringer dekkes ikke slike skaden/tap.

10. **Jordskjelv og vulkanutbrudd**

Gjensidige dekker ikke tap eller skade som direkte eller indirekte er forårsaket av eller står i sammenheng med jordskjelv eller vulkanske utbrudd

11. **Områder som er underlagt sanksjoner fra FN eller EU**

Enhver erstatningsplikt - og andre forpliktelser overfor den forsikrede eller andre rettighetshavere under forsikringen - bortfaller dersom oppfyllelse av forpliktelsen medfører brudd på regelverk som gjennomfører bindende vedtak fattet av FNs Sikkerhetsråd eller restriktive tiltak vedtatt av EUs råd.

12. **Forsikringsselskapenes sentrale skaderegister – FOSS**

Alle skader som meldes et forsikringsselskap, kan registreres i Forsikringsselskapenes sentrale skaderegister. Når et forsikringsselskap melder en skade til registeret, får selskapet automatisk oversikt over fødsels-, organisasjons- og saksnummer, bransjekode, selskap, skadetype, dato og saksbehandlers initialer for alle skader som tidligere er meldt på samme kunde - også skader i andre forsikrings- selskap. Registrerte skader slettes etter 10 år.

Forsikringstaker har innsynsrett ved skriftlig henvendelse til FNO Servicekontor, Postboks 2473 Solli, 0202 Oslo.

13. **Skjønn**
Fastsettelse av erstatningsgrunnlag og verdier samt spørsmål i forbindelse med beregning av avbruddstap avgjøres ved skjønn dersom sikrede eller Gjensidige krever det. Skjønnets verdifastsettelser er øvre grense for Gjensidiges erstatningsansvar.

Sikrede eller Gjensidige kan kreve erstatningen fastsatt ved skjønn, for fysisk skade på følgende gjenstander:

Gjensidige

- Motorvogn, inkludert tilhenger
- Arbeidsmaskin
- Skip og båt
- Bygning
- Innbo, eiendeler og driftsløsøre
- Driftstap inkludert husleietap
- Verdigjenstander

Med unntak av driftstap og husleietap skal skjønnet bare omhandle den fysiske skaden på den forsikrede gjenstanden, ikke andre krav i anledning skaden.

Skjønn avgis av sakkyndige og uhildede personer. Hver av partene velger en skjønnsmann. Dersom en av partene ønsker det, kan det velges særskilt skjønnsmann for bestemte ting ved avbruddstap for bestemte spørsmål.

Har den ene av partene skriftlig underrettet den andre om sitt valg, plikter den andre innen en uke etter at underretning er mottatt, å meddele om hvem som velges. Før skjønnet velger skjønnsmennene en oppmann. Hvis en av partene forlanger det, skal denne være bosatt utenfor partenes hjemsted og utenfor den kommune hvor forsikringstilfellet har inntruffet. Unnlater en av partene å velge skjønnsmann, oppnevnes denne av tingretten i den rettskrets hvor skjønnet foretas. Blir skjønnsmennene ikke enige om oppmann, oppnevnes denne på samme måte.

Skjønnsmennene skal innhente de opplysninger og foreta de undersøkelser som de anser nødvendige. De plikter å avgi sitt skjønn på grunnlag av forsikringsavtalen. Skjønnsmennene foretar verdsettelsen og besvarer spørsmålene ved avbruddstap uten at oppmannen tilkalles. Blir de ikke enige, tilkalles oppmannen som etter de samme regler avgir sitt skjønn over de punkter som skjønnsmennene er uenige om. Blir oppmannen tilkalt, beregnes erstatningen på grunnlag av dennes skjønn. Erstatningen skal likevel ikke ligge utenfor de grenser som skjønnsmennenes ansettelser medfører.

Partene betaler hver sin skjønnsmann. Honorar til oppmannen og mulige andre omkostninger ved skjønnet bæres med en halvpart på hver. Ved skjønn overfor privatkunder som gjelder tingskade knyttet til privat forsikring, hvor det er Gjensidige som krever skjønn, betaler Gjensidige alle skjønnskostnader. Skjønnets verdsettelser er bindende for begge parter.

Vedlegg 3: kontrakt hos *Hertz*

Hertz

PARK BILUTLEIE AS
ROSENKRANTZGATE 17
3018 DRAMMEN
Nødnummer:
e-mail: HERTZ.DRAMMEN HERTZ.NO

www.hertz.no
Org nr: 984590970
Tlf: 32835050
Tlf: 81544999

Leiekontrakt nr.:
85 409509 3

BETALES AV
264738359993
HERTZ BILUTLEIE PREP EUR

200111
CREDIT CARD
Aut : 2.000,-

LEIETAKER
ENGER OLE-ANDERS

Førerkort nr: 160193*****
Utstedt av: NORGE
Utløps dato: 16/01-93

Pass nr:

P-plass: NORMANN BI
No1 club Gold: 68453010
Frequent flyer nr : 1
Drivstoff løpenr.: 310941

LEIE OPPLYSNINGER

Reservasjons ID:		H5960649618	
Leie stasjon:	NODRA61	DRAMMEN DT	
Leie dato / tid:		12. MAR 2018	15:40
Avtalt retur stasjon:	NODRA61	DRAMMEN DT	
Avtalt retur dato / tid:		14. MAR 2018	14:00

BIL INFORMASJON

Registrerings nr:	KJ 27359
Bil type:	TOYOTA C-HR AUT HYBRID
Kilometer ut:	25.178
Kilometer inkludert:	UNLIMITED
Bilgruppe reservert:	J-INTERMEDIATE ELITE AUTOMATIC
Bilgruppe leiet:	J-INTERMEDIATE ELITE AUTOMATIC
Bilgruppe belastet:	J-INTERMEDIATE ELITE AUTOMATIC

PRIS INFORMASJON

Pristype :	WEU-WORLD ON WHEEELS EU
CDP nr:	NONE
CDP navn:	
Rabatt %:	Denne pristypen er ikke rabatterbar

FORSIKRINGER LEVERT AV GJENSIDIGE FORSIKRING

Kollisjonsskadeforsikring (CDW)
De har valgt kollisjonsskadeforsikring for redusert egenandel ved kollisjons-/glasskade på leiebilen. Se vilkår for mer info.

Tyveriskadeforsikring (TP)
De har valgt tyveriskadeforsikring for redusert egenandel ved innbrudd i eller tyveri av leiebilen. Se vilkår for mer info.

Superforsikring (SCDW)
Ikke valgt

Personulykkesforsikring levert av Chartis (PAI)
Ikke valgt

Egenandel ved kollisjonsskade på leiebilen ved valgte forsikringer er: 9.500,- per skade. Glasskade begrenset til 9.500,- per skade.

Egenandel ved tyveri/tyveriskade på leiebilen ved valgte forsikringer er: 9.500,- per skade.

GODKJENTE TILLEGGSFØRERE
Ingen tilleggsførere er valgt

AVTRYKK AV BETALINGSKORT :

PRISER	antall:	a:	sum:
Leiedøgn	2	393,54	787,08
Sub-total 1			787,08
Vinteravgift	2	33,60	67,20
Admin.avgift veiprising/Road Tax	2	32,00	64,00
Sub-total 3			918,28
Merverdiavgift 25,00%			229,57
Avrunding			,15
Sub-total 4			1.148,00
Kollisjonskadeforsikring	2	40,00	80,00
Tyveriskadeforsikring	2	10,00	20,00
Sub-total 5			1.248,00
Voucher	1	1.248,00 -	1.248,00
Sub-total 6, estimert leiebeløp			
Estimert drivstoff	1	700,00	700,00
Estimert fyllingsgebyr	1	160,00	160,00
Estimert beløp bompasseringer	2	50,00	100,00
Sub-total 8			960,00

Drivstofforbruket under leieforholdet har ført til et estimert CO2-utslipp på --- kg, basert på 139 g CO2/km

VIKTIG INFORMASJON
Nytt leiedøgn belastes etter 29 minutter over 24 timer.

Ved passering på AutoPASS, belastes veiledende passeringsavgift + mva på leiekontrakten eller separat i etterkant.
Autopass ID 9578000716400547

Skadestatus:
Vennligst kontroller bilen for skader. Er det avvik mellom bil og skadelogg, må dette meldes i fra før avreise.

BØTER/AVGIFTER/GEBYR
Bompenger, automatisk trafikkontroll, parkeringsavgifter, bøter, ubetalt drivstoff etc. er leietakers ansvar. Manglende betaling av ovenstående kan medføre forhøyede offentlige gebyrer. Håndteringen av dette ovenfor leietaker medfører ekstra kostnader og et administrasjonsgebyr tilsvarende kr 375, -inkl. mva vil belastes leietaker, i tillegg til overtredelsen.Undertegnede aksepterer at ovenstående belastes oppgitt kredittkort. Ved faktura tilkommer det et faktura gebyr på NOK 105,- inkl. mva.

Hertz forbeholder seg retten til å kunne foreta endringer av ovennevnte priser dersom leiekontraktens betingelser ikke overholdes.

Undertegnede har lest og akseptert vilkårene på begge sider av denne kontrakt og mottatt forsikringsbevis med vilkår.

Signatur:.....Dato:.....

Leiekontrakten er utarbeidet av MAMI.
Hertz ønsker Dem en behagelig kjøretur

Bilen kan ikke benyttes utenfor Norges grenser uten skriftlig godkjennelse av utleier.
Det er ikke under noen omstendigheter tillatt å kjøre bilen inn i Øst-Europa eller Afrika.

Norges bilutleieforbunds leievilkår

Utarbeidet i samarbeid med NHO Reiseliv

1. Leieforholdets varighet

Leieforholdet gelder det kjøretøy som er nevnt på forsiden av denne kontrakt i den tidsperiode som er angitt. Kjøretøyet skal tilbakeleveres senest på det avtalte tidspunkt.

Tilbakelevering anses for å ha skjedd når både kjøretøy og bilnøkler er kommet i utleiers besittelse innenfor utleiestasjonens ordinære åpningstid. Dersom kjøretøy og bilnøkler tilbakeleveres utenfor utleiestasjonens ordinære åpningstid gelder tilbakeleveringen fra førstkommende virkedag. Dersom det foreligger saklig grunn kan utleier kreve kjøretøyet tilbakelevert på et tidligere tidspunkt enn det avtalte. Leietaker kan kreve grunnen oppgitt uten
at dette har betydning for plikten til å tilbakelevere kjøretøyet. Leieforholdet kan forlenges etter forutgående avtale med utleier.

Utleier har rett til å hente kjøretøyet etter utløpet av den avtalte leieperioden, jfr. Tvangsfullbyrdelseslovens kapittel 13 jfr. § 13-1. Kostnadene knyttet til dette dekkes av leietaker.

Ved overskridelse av det avtalte tilbakeleveringstidspunkt eller annet grovt brudd på leievilkårene, vil enhver rabatt, forskring eller særavtale kunne kanselleres av utleier.

2. Leietakers ansvar

I leieperioden og helt til kjøretøyet er levert tilbake til utleier, bærer leietaker alt ansvar for kjøretøyet og bruken av det.

Leietaker plikter å betale følgende:

- Leiens pris slik den er avtalt i leieavtalen.
- Forsikringspremier slik det er avtalt i leieavtalen.
- Pris for tilbakelagt kjørelengde slik det er avtalt i leieavtalen.
- Ikke ettertylt drivstoff, med et påslag på 20 % i forhold til veledende pris eventuelt et høyere tillegg og/eller gebyr dersom dette er avtalt på leiekontraktens forside.
- Pris for enveisleie dersom dette er avtalt i leiekontrakten.
- Eventuelle kostnader i sammenheng med tilbaketransport av kjøretøyet dersom dette tilbakeleveres på annet sted enn avtalt.
- Enhver kostnad i forbindelse med bompenger, vegprising eller lignende med tillegg av merverdiavgift og den margin utleier eventuelt beregner.
- Parkeringsgebyrer eller andre gebyrer, avgifter, forelegg eller andre pålegg der bileier (utleier) helter solidarisk med biltarer (leietaker).
- Enhver skade som oppstår på kjøretøyet i leieperioden, herunder også hærverk og tyveri, dog begrenset oppad til eventuelt avtalt egenandel.
  Det beregnes imidlertid en egenandel per skadetilfelle.
- Foruten skader står leietaker også økonomisk ansvarlig for særskilt rengjøring – innvendig og utvendig - av særlig spesielt tilsmusset bil, f.eks rengjøring etter hund eller røyking, eller etter kjøring på oljegrus, ferisk asfalt/veimerking, leire, gjørme eller annet innvendig eller utvendig smuss som krever ekstraordinær arbeid.
- Avsavn etter forsikringsselskapenes satser, det vil si det tap utleier lider som følge av at kjøretøyet er ute av trafikk.
- Dersom leietaker ved skadetilfelle har oppfrådt uaktsomt, har brutt leievilkårene eller vegtrafikkloven vil han kunne måtte betale en større del av skaden enn det den avtalte egenandel tilsier.
- Ved forsett, grov uaktsomhet eller grove brudd på leievilkår eller vegtrafikklov vil leietaker måtte stå fullt ut økonomisk ansvarlig for skaden.
- Utleiers utgifter til inndrivelse av leietakers forpliktelser, herunder alle lovlige gebyrer ved inndrivelse av slike beløp. Ved forsinket betaling påløper forsinkelsesrenter etter lov om renter ved forsinket betaling av 17. desember nr. 100 1976, fra forfall og til betaling skjer.

3. Leietakers plikter

3.1. Undersøkelsesplikt

Leietaker plikter så langt det lar seg gjøre å undersøke kjøretøyet umiddelbart etter at dette er stillet til leietakers rådighet samt å forvisse seg om at alle skader er notert på leieavtalen eller vedlegg til denne.

Leietaker plikter å gjøre seg kjent med de regler som gjelder det leide kjøretøy spesielt og norske trafikkregler generelt.

Utenlandske leietakere har en særlig plikt til å sette seg inn i relevante førekort-bestemmelser og regler med hensyn til alkohol-/medisinbruk og trafikk.

3.2. Vedlikeholdsplikt

Leietaker skal i leieperioden sørge for at kjøretøyet blir vedlikeholdt med hensyn til smøreoljer, kjølevann, lufttrykk i dekk og lignende. Ved tvil om vedlikehold skal utleier kontaktes.

3.3. Plikter med hensyn til bruken av kjøretøyet

Leietaker plikter å behandle og bruke kjøretøyet på forsvarlig måte, og ikke:
- Disponere over kjøretøyet uten å ha kontrollert at de nødvendige tillatelser for å føre kjøretøyet besittes med hensyn til kjøretøyets art og dets bruk.
- Ta kjøretøyet ut av landet, med mindre skriftlig samtykke fra utleier er innhentet.
- Mot vederlag befordre passasjerer.
- Benytte kjøretøyet i ulovlig øyemed eller på ulovlig måte, herunder, men ikke begrenset til, følgende eksempler på ulovlig benyttelse:
  - Kjøre i alkohol- og/eller narkotikapåvirket og/eller svekket tilstand.
  - Befordre flere passasjerer og/eller tyngre last enn kjøretøyet er registrert for.
  - Forstyrre eller endre kjøretøyets kilometerteller.
- Overlate kjøretøyet til andre eller la det kjøres av annen sjåfør enn godkjent av utleier.
- Benytte kjøretøyet til konkurranse, fartsprøve eller annen form for testkjøring.
- Benytte kjøretøyet til avfallskjøring.
- Slepe, skyve eller bytte annet kjøretøy.
- Forlate kjøretøyet ulåst eller på en slik måte at det kan benyttes av andre.
- Fylle feil drivstoff.
- Fjerne bompengebrikke, eller bytte denne med en annen brikke.
- Sikre, fastgjøre eller emballere last for dårlig slik at kjøretøy, personer eller omgivelser skades.
- Utsette interiøret for varme eller skarpe gjenstander eller væsker som kan etse eller sette flekker.
- Felgkjøre dekk.
- Parkere ved hustak der det er oppsatt anvisere for takras(?) eller hvor det åpenbart er fare for takras.
- Bruke snøkjettinger eller annet utstyr på en slik måte at de skader kjøretøyets karosseri eller understell.
- Kjøre kjøretøyet inn på noe fysisk utilgjengelig med hensyn til kjøretøyets høyde, bredde eller lengde.
- Kjøre utenfor offentlig vei eller i område stengt for almennelig ferdsel.

4. Utleiers plikter

Utleier plikter til avtalt tid og på avtalt sted å stille kjøretøyet til leietakers rådighet. Kjøretøyet skal være i god og forskriftsmessig stand og inneholde minst 20 liter drivstoff eller oppladede batterier for elektriske biler.
Utleier plikter å holde kjøretøyet ansvarsforskret i samsvar med bilansvarslovens regler.

Utleier plikter å inspisere kjøretøyet for skader innen 6 timer etter innlevering, eventuelle funn og/eller krav må være meddelt leietaker innen 24 timer etter innlevering. Fristen løper kun innenfor stasjonens åpningstider. Se for øvrig pkt. 1.

5. Leietakers rettigheter

Dersom utleier i vesentlig grad misligholder sine forpliktelser etter avtalen kan leietaker heve leiekontrakten. Utleier må imidlertid gis rimelig anledning til å avhjelpe misligholdet ved retting eller omlevering. Dersom retting eller omlevering ikke er aktuelt eller ikke blir foretatt innen rimelig tid etter at leietakeren har klaget over mangelen, kan leietakeren kreve forholdsmessig prisavslag.

Leietaker kan kreve erstatning for det tap han lider som følge av utleiers misligholdt, for så vidt utleier ikke godtgjør at misligholdet eller årsaken til dette skyldes hindring utenfor hans kontroll som han ikke med rimelighet kunne ventes å ta i betraktning på avtaletiden eller å unngå eller overvinne følgende av. Erstatning for indirekte tap, så som driftsavbrudd, avsavn, tapt fortjeneste som følge av at en kontrakt med tredjemann faller bort eller ikke blir riktig oppfylt, eller tap som følge av skade på annet enn utleieblilene, jf. kriteriene som brukes i kjøpslovens § 67, kan kun kreves dersom utleier har utvist grov uaktsomhet eller forsett.

Leietaker taper sin rett til å påberope mislighold, det være seg mangel eller forsinkelse, dersom han ikke innen rimelig tid etter han har oppdaget eller burde ha oppdaget misligholdet gir utleier melding om dette.

Tekniske feil som måtte oppstå eller komme til leietakers kunnskap i leieperioden, og som kan utbedres innen en tid som står i rimelig forhold til leietakers behov og leietiden, gir ikke leietaker rett til å avbryte leieforholdet. Om leietaker likevel velger å avbryte leieforholdet, vil leietaker være ansvarlig for leien i leieperioden, dog med fradrag av den tid som ville medgått til utbedring. Leietakeren er videre ansvarlig for de utgifter utleieren blir påført i forbindelse med å få kjøretøyet brakt tilbake til utleiers stasjon. Dersom reparasjon ikke kan besørges innenfor den nevnte frist, avgjør utleieren om han vil levere nytt kjøretøy til leietaker for fortsettelse av leieforholdet eller om leieforholdet skal anses som opphørt fra den tid da utleieren fikk melding om forholdet fra leietaker. Utleier besørger i så fall kjøretøyet tilbaketransportert for egen regning, og utleieren er da uten ansvar for leietakers eventuelle tap eller forpliktelser.

6. Ansvarsfraskrivelse

Utleier har intet ansvar for skade på eller tap av eiendom som av leietaker eller annen person er etterlatt, oppbevart eller befordret i kjøretøyet.
Utleier fraskriver seg ethvert ansvar overfor leietaker med hensyn til tap av tid, penger eller annet som måtte oppstå av, eller ha forbindelse med leieforholdet, utover ansvar beskrevet ovenfor.

Utleier har intet ansvar for montering av tilleggsutstyr som f eks skistativ, barnesete, GPS mv. Leietaker har selv ansvar for at utstyret er korrekt og forskriftsmessig montert.

7. Sikkerhet og oppgjør

Utleier kan kreve at leietaker stiller sikkerhet for kjøretøyet og for det økonomiske ansvar som følger av leieforholdet. Sikkerheten kan stilles i form av reservasjon på debet / kreditkort, bankinnskudd, kontantbeløp eller annen form for depositum som måtte avtales mellom partene.
Leietaker akseptérer at utleier kan belaste leietakers debet /kreditkortreservasjon eller depositum for leiebeløp basert på tid og kjørelengde, bompenger og andre gebyrer eller avgifter samt drivstoff og evt. vedlikehold.

8. Avtaleformaliteter

8.1 Endringer

Tillegg til og endringer av leievilkårene i denne avtale er bindende kun dersom de foreligger i skriftlig overenskomst.

8.2 Lovvalg

Denne kontrakt er underlagt norsk rett.

8.3 Verneting

Leietaker vedtar det av utleiers forretningssted er hvor kontrakt inngått, dvs. kontrakts verneting i henhold til tvisteloven § 4-5(2), jf. § 4-6, som verneting i anledning tvister som oppstår i forbindelse med leieforholdet.

****

Vedlegg 3 Bildelingstjenester

Bildeleringen i Bergen ble etablert i 1996, og er organisert som et samvirke der medlemmene står for eierskapet (Bildeleringen, 2017). I dag har samvirket over 1800 medlemmer og 200 biler fordelt på over 80 steder i bergensområdet. For å bli medlem må man betale et andelsinnskudd på 7000 kroner som man får tilbake ved utmelding. Andelsinnskuddet fungerer derfor som et slags depositum. Andre kostnader knyttet til medlemskapet er innmeldingsavgift og utmeldingsavgift på 400 kroner, samt en månedsavgift på 125 kroner. I tillegg kommer kostnader knyttet til hver enkelt tur, der bilene opererer med et startgebyr, timespris og pris per kilometer.

Bilkollektivet ble startet i 1995, og har i dag over 6000 medlemmer fordelt på byene Oslo, Stavanger, Kristiansand og Tromsø. Samvirket i Oslo blir ansett som Norges største bilpool (Bilkollektivet, 2017). Samtidig samarbeider *Bilkollektivet* med *Bildeleringen i Bergen* og *Trondheim bilkollektiv*, slik at brukere også kan booke bil i disse byene. For å bli medlem kjøper man en andel til 5000 kroner i tillegg til å betale et depositum på 1000 kroner. Årskontingenten er på 790 kroner, og i tillegg kommer kostnadene knyttet til hver bilutleie.

Bilkollektivet i Trondheim fungerer på tilsvarende måte som *Bildeleringen i Bergen* og *Bilkollektivet*; man betaler en andel og årsavgift slik at man blir medeier i alle bilene. Andelen ligger på 2500 kroner, og årsavgiften på 1200 kroner (Trondheim Bilkollektiv, 2017). Dette bilkollektivet har i tillegg et eget studentmedlemsskap der man kun betaler 450 kroner i innmeldingsavgift, og ingen andel eller årsavgift. Dette medlemskapet har man muligheten til å beholde i 2 år.

GoMore er en delingsplattform som ble stiftet i Danmark av de to filosofistudentene Matias Møl Dalsgaard og Søren Riis i 2005, og plattformen startet opp som en samkjøringstjeneste. Selskapet begynte å ekspandere til andre land og markeder i 2013, og i Norge ble *GoMore* startet opp sommeren 2014. Høsten 2015 utvidet plattformen tilbudet til å inkludere privat bilutleie og leasing. Bilutleie hos *GoMore* bygger på de samme prinsippene som for *Nabobil*: man registrerer seg som bruker på formidlingsplattformen, og deretter kan man kontakte tilbydere slik at man kommer overens om avtale for eventuell bilutleie (GoMore, 2017).

Vedlegg 4 Sammenlikning av bildelingstjenester

På samme måte som for *Nabobil* fungerer *Bildeleringen i Bergen*, *Bilkollektivet* og *Trondheim bilkollektiv* ved at man reserverer den bilen man ønsker gjennom nettsiden eller applikasjonen. Hovedforskjellen mellom *Nabobil* og de andre bilkollektivene er at kollektivene står for innkjøp, vedlikehold og drift av bilene, mens hos *Nabobil* er det privatpersoner som tilbyr dette.

Det sentrale skillet mellom *GoMore* og *Nabobil* dreier seg om graden av utbredelse, ettersom *Nabobil* er en nasjonal plattform vi kun har her i Norge, mens *GoMore* er internasjonalt. *GoMore* satser også på tre forskjellige tjenester i motsetningen til *Nabobil*, nemlig bilutleie, samkjøring og leasing. Medlemmene får dermed flere behov dekket, noe som gjør selskapet sterkt forretningsmessig i følge norgessjef Åsmund Hogstad. Tjenesten som tilbys er derfor bredere, og kan derfor anses som et konkurransefortrinn. I Skandinavia blir *GoMore* regnet som den største bildelingstjenesten med 700 000 medlemmer fordelt på de tre landene Norge, Sverige og Danmark (Shifter, 2017).

Vedlegg 5 Bilutleietjenester

Bilutleiebransjen i Norge blir styrt av NHO Reiselivs Bilutleieutvalg som arbeider for å gjøre rammevilkårene for bilutleiebransjen bedre. Utvalget er satt sammen av enkeltstående bilutleiefirmaer samt representanter fra kjedene. Formålet med utvalget er å ivareta bilutleieselskapenes interesser, og sørge for et stabilt forhold mellom medlemsbedriftene og tilsvarende sammenslutninger i andre land (NHO Reiseliv, 2017). Bilutleieutvalget tar derfor for seg tilbudssiden i markedet, og ser i liten grad på aspekter ved forbrukerne.

En artikkel publisert hos NHO Reiseliv i 2014 viser derimot at bilutleieselskapene har problemer med å holde nok biler i høysesongene. Dette kommer først og fremst av den økte turismen i Norge, og at folk heller velger å oppleve landet på egenhånd med leiebil i stedet for den tradisjonelle busstursimen. Samtidig vil en svekkelse i bilutleiernes lønnsomhet føre leieprisene opp. Svekkelsen skyldes at leiebilene kun får fullt fradrag for inngående merverdiavgift dersom de har vært eid i minst 4 år når de selges videre (Arntzen de Besche, 2014). I landsdeler med store avstander må leiebilene skiftes ut hyppigere, og som følge av dette vil kostnadene per bil øke. Før 2015 var denne grensen på 3 år, men fra 1. januar 2015 ble reglene endret i Statsbudsjettet. Den forlengende bindingstiden førte dermed til en ytterligere økning i kostnaden per leiebil, noe som satte leieprisen opp.

Det finnes tilsynelatende ingen nyere tall eller forskning på hvor utbredt bilutleie er i Norge etter at delingsøkonomien og tilhørende plattformer kom for fullt. Men på bakgrunn av informasjonen om økt turisme og bilferier i Norge vil vi anta at næringen ikke har tapt seg drastisk, til tross for at *Nabobil.no* ble lansert i slutten av 2015. I Drammen er det etter det vi kan se fire tilbydere av bilutleietjenester per mai 2018.