

Genierklært delingsøkonomi, skatteunndragelse og trygdebedrageri:

Ubers svarte reise



- ✓ Nav gransker i disse dager flere titalls trygdede drosjesjåfører i Uber med mistanke om trygdebedrageri.
- ✓ 90 prosent av Uber-sjåførene med omsetning over 50.000 kroner har fått varsel om straffeskatt på grunn av manglende innbetalt skatt/moms.
- ✓ 126 sjåfører har vedtatt bot for ulovlig drosjevirkosomhet. I endel tilfeller har Uber betalt boten.



DYRE BILER, LAV LØNN: - Jeg har ikke løyve, det er problemet sier Uber-sjåføren som kjørte Kapital til intervju i Uber Norway. Sjåføren sier han gjennom flere år har kjørt Uber-drosje som bigeskjeft. Han eier to kostbare Mercedeser, og har en samlet skattbar inntekt på 34.000 kroner ifølge ligningen.

FOTO: IVAN KVERME

hva vi lurte på, og så svarte at intervju ble vanskelig. Men så ordnet det seg likevel. På morgenen samme dagen som vi debuterer i Uber-drosje, kommer nyheten: Tiden er nå inne for å sette Uber Pop på pause i Norge, og komme tilbake igjen når nye reguleringer er på plass.

Uber stanser den omstridte billigtaxitjenesten Uber Pop, der hundrevis av sjåfører kjører uten løyve, med virkning fra 30. oktober. De finere bilene i Uber Black og de store bilene i Uber XXL, som har løyve, fortsetter.

Beslaglagte førerkort

Den utløsende årsaken til norgeshistoriens kanskje største bølge av brudd på yrkestransportloven, Uber Norway, holder ironisk nok til i samme bygg som Regjeringsadvokaten. Vår sjåfører roter seg litt bort i stengte gater og må slippe oss av i Stortingsgaten, noen kvartaler fra målet. Det vrirler av politi og militære omkring en stengt Karl Johan fordi det er Stortingets åpning og frontale. Sjåføren blir litt ubekvem av å ha pressefolk i bilen:

- Ikke lag trøbbel for meg, ber han. Uoppfordret har han forsikret oss om at han betaler skatt.

- *Hva skjer hvis politiet stopper deg?*

- De tar førerkortet og beslaglegger bilen noen måneder, svarer sjåføren i den hvite mercedesen. Sjåførene bøtelegges også, og Kapital er kjent med at i alle fall endel av sjåførene har fått boten dekket av Uber.

Det genierklærte og utskjelte Uber har hatt en turbulent reise gjennom Oslos gater fra Uber Norway ble registrert som selskap i 2013. Selskapet driver en app for smarttelefon, som kunden kan laste ned gratis og legge inn bankkortdataene sine hos. Kunden trekkes for turen via appen. Pengene går til Uber-selskapet i Nederland, med morselskap på Bermuda. Uber beholder 20-25 prosent, mens resten går tilbake til sjåføren.

Ifølge selskapet har 280.000 kunder lastet ned appen i Norge. Uber er populær blant kundene, for Uber er oftest mye billigere enn vanlig taxi. Prisen varierer med etterspørselen, og sjåførene velger når de vil jobbe ved å

logge seg på. Disse mekanismene skal sikre mer effektiv utnyttelse av kapasiteten.

Problemet er at Uber også kjører drosje, og drosje må ha løyve i Norge.

Uber Norway driver en politisk kampanje for å fjerne etableringshindre i transportnæringen, les: løyvekravet. Både næringsorganisasjoner og endel politikere har kastet seg på, i begeistring over å få et oppgjør med det mange mener er en stivbent løyvepolitikk. De "privilegerte" løyvehaverne i den tradisjonelle drosjenæringen har høstet begrenset sympati i det offentlige ordskiftet.

Hovedgrunnen til Ubers politiske suksess i Norge er likevel at selskapet har greid å plassere seg som et ultimatum eksempel på delingsøkonomi, omfattet av delingsøkonomiutvalget. Om selskapet i realiteten er et godt eksempel på delingsøkonomi, er omstridt.

- Vi ser alvorlig på saken når mottager av inntektsavhengige trygdeytelser ikke innberetter inntekt.

Sverre Lindahl, Nav kontroll

Avtalen som forsvant

Under tittelen "Skattedirektøren er Uber-optimist" skrev VG den 11. januar 2016: "Skattedirektør Hans Christian Holte og Uber-sjef Carl Edvard Endresen sier de nærmer seg en avtale som gjør at Uber-sjåførenes inntekter registreres for skatt og moms."

- Jeg tror vi vil finne en løsning. Uber har inngått en slik avtale med myndighetene i Estland, og vi samarbeider med Estland for å se hva vi kan få til her. Og når signalene fra Uber Norge er at de vil bli stuerene og er villige til å rapportere inn sine transaksjoner, nærmer vi oss. Det gjelder ikke bare Uber, men de fleste delingsøkonomi-selskaper i Norge, sa skattedirektør Holte til VG.

Avtalen i Estland, som ikke har løyvesystem, innebærer at sjåførene selv legger inn inntektsopplysninger via egen applikasjon.

Drøyt halvannet år senere er det fortsatt ingen avtale på plass, hverken med Uber eller med sjåførene i Norge. Uber Norway har ikke bidratt med informasjon til Skatteetaten overhodet. Derimot har etaten på egen hånd fått innsyn i pengestrømmene, men ▶

- **N**ei, jeg har ikke løyve, det er problemet, sier Uber-sjåføren i sin nye og skinnende hvite el-Mercedes. Vi er på vei til Universitetsgaten 8 for å snakke med Carl Edvard Endresen, sjef for Uber Norway. Avtalen var gjort noen dager i forveien. Vi lurte på hvordan de kunne drive for fullt i Oslos gater fortsatt, til tross for mange og klare beskjeder om at de driver ulovlig.

Endresen svarte ikke selv på våre mailer. Det gjorde derimot Sophie Schmidt fra Uber i London, som ville høre

vil ikke opplyse hvordan. Andre land som har drevet skattejakt på Uber-sjåførere, skal ha fått opplysninger av skattemyndighetene i Nederland.

Skattekrimsjef i Skatt øst, Jan Egil Kristiansen, opplyste i mars 2017 at det var 1.400 Uber-sjåførere totalt for årene 2015/2016, og at omsetningen for den enkelte sjåfør varierte fra noen få hundre kroner til ca. én million kroner.

Skattekrim hadde pr. mars sendt varsel om endret inntekt/moms og varsel om straffeskatt til ca. 600 sjåførere. Dette skal utgjøre 90 prosent av sjåførene med omsetning over 50.000 kroner (grensen for moms). Sakene er ikke ferdigbehandlet, og det er ikke sendt ut nye krav etter mars 2017. Kristiansen bekrefter imidlertid at det er høy turnover blant sjåførene.

– Vi har sett at mange har hatt relativt lav omsetning, har kjørt i korte perioder og at nye har kommet til.

Skattedirektør Hans Christian Holte svarer nokså kryptisk på om han er like Uber-optimist nå. Han sier han vil ha “dialog med bransjen” for å tydeliggjøre grenser for næringsvirksomhet og diskutere forenkling av regler og løsninger for innrapportering.

– *Men hvordan går det med avtalen om innberetning fra Uber?*

– For delingsøkonomisk saker ønsker ikke Skatteetaten å utvikle nye særregler eller spesialkonstruerte rapporteringsløsninger for enkeltsskaper.

Holte vil at de, som ordinære arbeidsgivere, skal bli pålagt via loven å innrapportere inntektsopplysninger direkte til Skatteetaten. Det pågår altså ingen forhandlinger.

– *Er det fortsatt ingen tegn på at det er mer svart arbeid i Uber enn andre steder?*

– Når det gjelder kontrollene vi utførte av Uber-sjåførere i Oslo, så viste de at mange av sjåførene ikke hadde innrapportert inntektene slik de skulle, svarer Holte.



SJÅFØRENS MANN: Alle kommer til å betale skatten sin, tror Carl Edvard Endresen i Uber Norway om de 600 sjåførene som nå er tatt for skatte- og avgiftsjuks. FOTO: IVÁN KVERME

Mistenker trygdebedrageri

Men det er ikke bare politiet og Skatteetaten som sporer opp ulovligheter i Uber. Nav kontroll mistenker nå trygdebedrageri hos flere titalls Uber-sjåførere. Det kan være snakk om misbruk av både sykepenger, dagpenger og arbeidsavklaringspenger.

– Jeg kan bekrefte at vi har fått oversendt en liste fra Skatteetaten over Uber-sjåførere som har kjørt svart og samtidig mottatt trygdeytelser. På bakgrunn av denne listen undersøker vi nå sakene til noen titalls sjåførere, sier direktør Sverre Lindahl i Nav kontroll.

– Vi vil vurdere om de urettmessig har mottatt trygdeytelser. I så fall blir de forhåndsvarslet og får uttale seg. Deretter vurderer vi eventuell endring i stønad, krav om tilbakebetaling og – i de alvorligste tilfellene politianmeldelse.

Lindahl sier sakene ikke er ferdigbehandlet.

– Vi ser alvorlig på saken når mottager av inntektsavhengige trygdeytelser ikke innberetter inntekt. Domstolens behandling av slike saker viser også alvorret. Urettmessige utbetalinger på mer enn Folketrygdens grunn-

beløp gir som hovedregel ubetinget fengsel, fastslår Lindahl.

17 millioner inndratt

Politiets kamp mot Uber-sjåførene har dreid seg om hvorvidt Uber-sjåførene bryter yrkestransportloven ved å kjøre uten løyve. Det har blitt fastslått fra Samferdselsdepartementet og etter hvert i rettsapparatet. Politinspektør Ole Rasmus Knudsen ved Seksjon for trafikk og sjøtjeneste i Oslo politidistrikt bekrefter status for politiets aksjoner mot Uber-sjåførene:

✓ Ti domfellelser, der påtalemyndigheten har fått medhold i at Ubers drosjevirkosomhet (uten løyve) er i strid med yrkestransportloven.

✓ 126 vedtatte forelegg for ulovlig drosjekjøring.

✓ 13 ikke-vedtatte/ubesvarte forelegg, som det kan bli rettssaker av.

✓ 21 henlagte saker.

✓ 16,7 millioner kroner i omsetning påstått inndratt.

✓ En bot på 2,5 millioner til Uber Norway og 2,5 millioner til Uber BV, for brudd på yrkestransportloven.

– Politiet forholder seg til de bestemmelsene som til enhver tid er straffesanksjonert, men vi ser det som viktig at drosjesjåførene har godandel. Vi ser også at det er en fordel at bransjen er regulert med tanke på sikkerhet og god dekning, sier Knudsen om dagens løyveregime.

Kapital er kjent med at Uber ved flere tilfeller har betalt bøter for sjåførene.

– *Hvordan kan Uber forsvare å betale bøter for sjåførere, Carl Edvard Endresen?*

– Det er jo klart at med denne tolkningen som politiet har hatt av dagens regelverk, så har det medført noen konsekvenser for enkelte sjåførere som har vært ganske alvorlige, forklarer norgessjefen for Uber.

– Så vi gjør jo det vi kan for å støtte partnersjåførere, men vi kan ikke gå

Statsråden:

– Uber blir likebehandlet

– Alle aktører som skal tilby drosjetjenester er nødt til å forholde seg til enhver tids gjeldende regulering og regelverk. Uber blir i dag likebehandlet med de øvrige aktørene i markedet. Det er fylkene som i dag styrer tildeling av drosjeløyve, sier samferdselsminister Ketil Solvick-Olsen (FrP).

Han tar drosjeløyvet i forsvar, men svarer ikke på hvorvidt det kan liberaliseres:

– For regjeringen er det avgjørende å sikre et godt transporttilbud i hele landet. Drosjenæringen er en viktig aktør som bidrar

til å nå denne målsettingen, både i by og distrikt. Drosjene utfyller kollektivtransporten. Skolekjøring, pasientkjøring og TT-transport er viktige oppdrag som drosjene utfører i tillegg til å dekke næringslivet og private kunders behov for individuelle transporter, fortsetter statsråden.

– I vårt arbeid med å svare ESA vil derfor hensynet til å sikre fortsatt godt drosjetilbud i hele landet stå sentralt. Samferdselsdepartementet har svarfrist til ESA 27. oktober, og vi vil komme nærmere tilbake til vårt svar til dem når det foreligger.



UBER-STUNTET: NHO-sjef Kristin Skogen Lund skammer seg ikke over Uber-stuntet sammen med VG i januar 2016, selv etter raset av skatte- og momsjuks blant selskapets sjåførere. Hun gjorde det for å skape debatt, og debatt fikk hun. FOTO: SCANPIX/FREDRIK SOLSTAD/VG

direkte inn på støtten hver enkelt partnersjåfør tilbys. Det vil være en vurdering i hvert enkelt tilfelle, legger han til.

NHO kjører Uber

“Skammelig av NHO-sjefen”, sa Norges Taxiforbund da NHO-sjef Kristin Skogen Lund 14. januar 2016 satte seg inn i en Uber-drosje for å hilse delingsøkonomien velkommen. Drosjesjåførene med løyve mente det var kritikkverdilig at NHO-sjefen legitimerte ulovlig virksomhet. Skogen Lund er i dag nøye med å understreke at det var en Uber Black-bil, med løyve, hun brukte i stuntet med VG i fjor.

– *Har du endret syn på Uber?*

– Dette handler ikke om Uber som selskap. Da jeg satte meg inn i en Uber Black, som ikke har vært omdiskutert, var det for å understreke et poeng. Vi klarte å reise en debatt som handler om at nye forretningsmodeller og teknologier må få oss til å se med nye øyne på de reguleringene vi har i dag. Det perspektivet er det viktig at vi ikke mister, sier Skogen Lund.

– *Er du bekvem med å ha Uber som medlem i NHO?*

– Ja, jeg er glad for at delingsøkonomiselskaper som Uber er medlemmer av NHO. Den største utfordringen til disse selskapene er at lovverket ikke er oppdatert og tilpasset. Det tar Uber nå konsekvensen av ved å innstille Uber

– Jeg er glad for at delingsøkonomiselskaper som Uber er medlemmer av NHO.

Kristin Skogen Lund, NHO-sjef

Pop i Norge.

NHO-sjefen mener at utviklingen av og til “går raskere enn vi klarer å endre lover og regler”.

– Da må vi jobbe for endring slik at vi ikke går glipp av nyskapning og arbeidsplasser.

Mener NHO-sjefen at målet helliger midlet? Vårt spørsmål om NHO-sjefen synes Uber benytter legitime metoder og opptrer redelig, avviser Skogen Lund å svare på. Hun forstår ikke hva vi mener.

– Vårt poeng har vært å skape debatt om hvordan vi skal forholde oss til de nye tjenestene som kommer, og de kommer uansett om vi liker det eller ikke, og uansett om selskapet heter Uber eller noe annet. En oppmykning av regulering for persontransport må følges av klare krav om et seriøst arbeidsliv, sier hun.

– *Hva er din kommentar til at 600 Uber-sjåførere er tatt for skattejuks?*

– Vårt utgangspunkt er at norsk lov skal følges. Ett av våre viktigste krav

er at vi får på plass en innrapporteringsordning for aktørene, slik også delingsøkonomiutvalget foreslår. NHO er enig med utvalget i at det bør være obligatorisk for delingsøkonomiselskapene å rapportere inntekter fra oppdragene som formidles via plattformen.

“Ansvarlig selskap”

“Vi vil være et ansvarlig selskap,” heter det fra Uber, som i realiteten er presset ut fra en rekke land etter lovbrudd og uetisk opptreden.

Ifølge det svenske Skatteverket viser kontroller av boligutleiere og persontransportsjåførere i den nye delingsøkonomien at bare 20 prosent av utleierne og to prosent av sjåførene hadde rapportert inn de fulle inntektene sine.

– *Muligheten for å unndra skatt øker med delingsøkonomien.*

– Det er klart at delingsøkonomien gjør det enklere for personer å motta inntekter som de ikke rapporterer videre til myndighetene, sier skattedirektør Hans Christian Holte.

Vår Uber-sjåfør kjører en annen Mercedes enn den i e-klasse han er oppført med i Uber-appen. Han eier dem begge, typiske drosjebiler av type, viser motorvognregisteret. Et tøft budsjett må det være å holde dem til bigeskjeften sin, med en skattbar inntekt på 34.000 kroner. ▶

Uber-talsperson mener skatteunndragelse kan skyldes glemskhet:

Bannlyser drosjeløyvet



FORNØYD: - Jeg føler at skatt er en av de tingene vi har kunnet jobbe bra med, svarer Ubers Carl Edvard Endresen på spørsmål om det er pinlig at ni av ti momspliktige Uber-sjåfører er avslørt i skatte- og/eller momsunndragelse.

FOTO: IVAN KVERME

Å åpne for flere drosjeløyver er neppe nok for å få Uber Pop tilbake i Norge. Ubers mål er å få bort hele systemet med løyver. Uber Norway mener at svart omsetning blant sjåførene kan skyldes "glemskhet".

- Det viktigste er å fjerne begrensingen på antall løyver, men det vi trenger er også et regelverk som legger til rette for konkurranse på like vilkår, slik at man kan skape bedre tilbud for forbrukerne, sier Ubers norgessjef, Carl Edvard Endresen.

Uber vil ha fjernet løyvekravet for drosjer, og han venter utålmodig på at ESA i første omgang skal pålegge Norge å opprette flere løyver. ESA har bedt Norge redegjøre for hvordan etableringshindre i drosjenæringen kan reduseres. I dag er drosjeløyve et knapt

gode som gjør det vanskelig for nye aktører, med nye modeller, å etablere seg.

Om den varslede stansen i Uber Pop fra 30. oktober sier Endresen:

- Dette er for å understreke at vi ønsker å bli regulert. Vi vet at det er enkelte blant de som er skeptiske til

- Jeg tror ikke vi skal hoppe til konklusjonen at alle disse har ønsket å unndra skatt. Det kan være glemskhet eller andre ting.

Carl Edvard Endresen, Uber Norway

Uber som har tvilt på det. Nå tar vi en pause og venter til regelverket er klart og vi kan komme tilbake.

- *Du vil helst droppe hele løyvet?*

- Ja, men kjøreseddel er en fornuftig ordning, tilsvarende det Uber har valgt å gjøre i Oslo i dag. Alle Uber Pop-sjåførene må kunne fremlegge en vandedsattest.

Transportdeling

- *Noen kaller dette ren pirattaxivirksomhet. Hva er det som er delingsøkonomi ved Uber?*

- At man bruker private eiendeler, biler som ikke nødvendigvis er kjøpt inn for kommersielle formål, og stiller dem til disposisjon til allmennhetens nytte, sier Endresen, og legger til:

- Det viktigste er ikke om dette ►

blir kalt delingsøkonomi eller noe annet, men at det i Norge er 2,6 millioner biler, og mange av dem står stille mye av tiden. Så kommer vi med et system som gjør det veldig enkelt for folk som har en bil, som har god vandel og hvor bilen er forsikret, å stille seg selv til disposisjon og motta oppdrag. Hvis det fører til bedre mobilitet for flere, og rimeligere produkter på grunn av høy effektivitet basert på teknologien, mener vi at det er en bra ting.

– Men det er likevel drosjevirkosomhet dere driver med?

– Nei, det vil jeg ikke kalle det.

– Hva vil du kalle det?

– Transportdeling.

– Men det er jo ikke sånn sjåførene likevel skal samme vei?

– Ikke alltid, men enkelte ganger.

– Hvor mange ganger?

– Nei, det er ikke en stor andel pr. nå, men det vokser etter hvert.

Endresen anslår at det kjøres hundrevis av reelle delingsturer hver uke. Uber Norway nekter imidlertid – via kommunikasjonsbyrået Geelmuyden Kiese – å oppgi gjennomsnittlig antall turer og kjørte kilometer for Uber Pop pr. uke.

– Dere driver ulovlig virksomhet ved å legge til rette for at sjåførene skal drive drosjevirkosomhet uten løyve?

– Nei, vi har ment oss uenig i det.

Det er også grunnen til at Uber har valgt å ikke vedta det forelegget vi fikk for noen uker tilbake, for å få en avklaring rundt det. Vi skal ikke påstå at det ikke har vært noen kontroverser rundt dette, og det er også en av grunnene til at vi nå setter denne biten på pause.

– Politiet har fått 10 fellende dommer, inndratt et hundretall førerkort og 126 sjåfører har vedtatt forelegg for brudd på yrkestransportloven. Men du mener at virksomheten er lovlig?

– Det må vurderes i hvert enkelt tilfelle.

– Hva er det som slår ut i lovlig og ikke-lovlig retning?

– Nei, det er ikke opp til meg å svare på.

– Du har vel en mening om det?

– Vi vil jo mene det finnes rom for å tolke det annerledes, men vi må også forholde oss til hva retten sier.

– Har du noen juridisk støtte for ditt syn?

– Ja, vi mener jo at det finnes rom for tolkning, men det juridiske er ikke mitt felt. Jeg er ikke noen advokat.

Vil ikke dele

– Dere vil ikke levere inn omsetningsopplysninger til Skatteetaten på



EFFEKTIV APP: Enkelt, besnærende og billig er det å bruke en Uber Pop-bil. Dessverre dreier det seg ofte om svart virksomhet.

FOTO: IVAN KVERME

vegne av sjåførene?

– Nei, men det ønsker vi, og vi håper at det kan bli en del av den nye reguleringen at vi blir pålagt det.

– Hvorfor gjør dere ikke det frivillig?

– Vi mener at det bør lages et regelverk som krever det, og så er det også slik at Skatteetaten har fått tak i en informasjonen via andre kilder siden alle transaksjonene er digitale. Derfor får man full oversikt over hva omset-

– Det vil være uheldig at en sjåfør som ønsker å betale skatten sin, på grunn av det skal komme i klammeri med politiet.

Carl Edvard Endresen, Uber Norway

ningen til den enkelte er.

– Så da mener du det ikke er nødvendig å innberette?

– Vi mener det bør inn i lovverket, for da kan de også forenkle prosessen for sjåførene.

– Er du enig i at skattesakene gir dere et dårlig rykte?

– Ja, og jeg mener det er et ufortjent dårlig rykte. De kommer jo til å betale skatten sin fordi alt er digitalt, så det er ingen som har lyktes i å snyte på skatten med Uber. Det tror jeg vi vil kunne si når all den skatten er innbetalt.

– Du mener alle de 600 er uskyldige?

– Nei, det har jeg ikke sagt. Men jeg tror ikke vi nødvendigvis skal hoppe til

konklusjonen at alle disse har ønsket å unndra skatt. Det kan være glemskhet eller andre ting. Det som er positivt, er at Skatteetaten har funnet frem til hvem disse er og kan få sendt dem en regning.

– Men er det ikke litt pinlig for dere?

– Det er klart vi skulle ønske å ha vært enda bedre og tydeligere på det tidligere. Men jeg føler at skatt er en av de tingene vi har kunnet jobbe bra med.

Frykter politiet

– Du har uttalt at du skulle gjerne levere omsetningsopplysninger, men siden politiet bøtelegger så kan du ikke?

– Det vil være uheldig at en sjåfør som ønsker å betale skatten sin, på grunn av det skal komme i klammeri med politiet.

– Dere kan bare gi opplysninger til Skatteetaten hvis de lover å ikke gi dem til politiet?

– Jeg sier det er en uheldig situasjon hvis en person ønsker å betale skatten sin og det fører til at man kommer i trøbbel på andre måter.

– 600 sjåfører blir etterlynet for unndratt skatt og moms, ni av ti sjåfører kjører ifølge Skatteetaten svart, Nav gransker flere titalls sjåfører med mistanke om trygdebedrageri. Og du føler fortsatt ikke at du bidrar til ulovlig virksomhet?

– Jeg vil si at dersom det har ført til ulovlige ting, så er det uheldig.