SVENSKA
TAXIFÖRBUNDET

UberPOP

En fråga om skatt

Inledning

Att åka med UberPOP är billigt. Faktum är att det är jättebilligt. Tyvärr är anledningen till det låga priset varken teknologi eller delningsekonomi, företeelser som även vi ställer oss bakom. Anledningen till att UberPOP är så billigt är inte svårare än att Uber undviker att betala skatt.

I denna rapport kommer vi att gå igenom varför affärsmodellen UberPOP inte är hållbar, varken för taxibranschen eller för samhället i stort. Vi är mycket positiva till de möjligheter som den tekniska utvecklingen innebär, men även nya aktörer måste följa de regler som finns och betala de skatter som alla andra företag betalar. Om vissa aktörer tillåts bryta mot gällande regler slutar marknaden att fungera. Svarttaxitjänsten UberPOP är ett problem för taxibranschen, men även ett hot mot hela välfärdsstaten. Låt oss förklara varför.

Vänlig hälsning,

Peter Norman, Förbundsordförande Svenska Taxiförbundet

Claudio Skubla, Förbundsdirektör Svenska Taxiförbundet

Peter Norman, Förbundsordförande Svenska Taxiförbundet

Claudio Skubla, Förbundsdirektör Svenska Taxiförbundet

Kontakt

Claudio Skubla, Förbundsdirektör Svenska Taxiförbundet
claudio.skubla@taxiforbundet.se
0736 35 02 25

Bakgrund – Varför finns Uber?

I stora delar av världen är taxibranschen hårt reglerad. Taxilicenser används ofta av lagstiftare för att begränsa antalet taxibilar inom ett visst område, och i attraktiva områden kan licenserna bli högt eftertraktade. I New York kostade till exempel en taxilicens under en period en miljon dollar. Detta har gjort att det på många platser har funnits ett underskott av taxibilar.

I Sverige däremot har taximarknaden varit avreglerad sedan år 1990, vilket betyder att myndigheter inte sätter någon gräns för hur många taxibilar som får rulla på vägarna. Kravet är att man har taxitrafiktillstånd för att driva taxiföretag och taxiförarlegitimation för att bli taxichaufför. Dessa kan alla som klarar av de nödvändiga kvalitetskraven och testerna få. Detta har inneburit att det på de flesta platser i Sverige finns ett förhållandevis stort utbud av taxibilar, som kunderna enkelt kan beställa via telefon, hemsida eller app.

Det var i den amerikanska, hårt reglerade miljön som Uber, och framförallt berättelsen om Uber, föddes. Genom att kringgå reglerna på hårt reglerade marknader kunde Uber erbjuda något som konsumenterna efterfrågade men som inte fanns tillgängligt – fler taxibilar. Att man dessutom beställde bilarna genom en smartphone-app, att bilarna var annorlunda jämfört med traditionella amerikanska taxibilar och att servicen förbättrades genom användningen av modern teknik bidrog till att ytterligare stärka både kundupplevelsen och varumärket.

Uber har på kort tid expanderat och tagit stora marknadsandelar i USA. Företaget har kraftfulla finansiärer, som investmentbanken Goldman Sachs, och är idag värderat till 60 miljarder dollar, eller ungefär 510 miljarder kronor.

Vad är UberPOP?

Uber har lanserat sin tjänst UberPOP i flera europeiska länder. Tjänsten innebär att privatpersoner i sina privatbilar utför transporttjänster mot betalning utan tillstånd. I Veckans Affärer beskrivs UberPOP som en tjänst som ”ligger mellan 40 och 60 procent lägre i pris än vanliga taxiresor”[1].

UberPOPs största skillnader gentemot taxi är alltså, förutom prissättningen, att Uber inte kräver taxiförarlegitimation för sina UberPOP-förare. Företaget ställer inte heller krav på att förarna har tillstånd för att ägna sig åt taxiverksamhet eller att bilarna är taxibesiktade. I dagligt tal benämns detta som svarttaxi, vilket i Sverige är ett skattebrott som dessutom kan ge föraren fängelse i upp till ett år.

Hur kan UberPOP vara så billigt?

Uber anställer inte sina chaufförer, utan kontrakt tecknas istället med ett holländskt bolag vid namn Rasier BV. När pengar dras från kundens betalkort går dessa till ett annat holländskt bolag vid namn Uber BV. Därefter skickas pengarna vidare till Rasier BV, och sedan till förarens konto veckovis. Uber bestämmer priset för körningen, och behåller 20-28 % av förarens intäkter. Ubers andel stannar först i Holland och skickas sedan vidare till ett ytterligare företag, Uber International CV, förlagt på Bermuda[2]. Enligt kontraktet är förarna själva ansvariga för att betala skatt och följa rådande regler.

> ”Tjäna extra pengar med din bil genom att köra UberPOP”
>
> Uber Newsroom

Skillnaden mellan UberPOP och Ubers andra verksamheter, är att UberPOP-förarnas intäkter är så små på grund av det pris Uber satt, att det inte går att tjäna pengar på tjänsten om man betalar alla utgifter som krävs. Detta inkluderar insatskostnader som bensin, samt skatter som källskatt, arbetsgivaravgifter och moms. Detta har Uber själva kommunicerat. I en intervju med Sveriges Radio berättar Jo Bertram, Ubers regionchef för Norden att ”pengarna täcker precis kostnaden för bilen”[3]. Av denna anledning kallar Uber tjänsten UberPOP för samåkning. En stor skillnad mellan samåkning och taxiverksamhet är dock huruvida föraren eller passageraren bestämmer

Hur kan UberPOP vara så billigt?

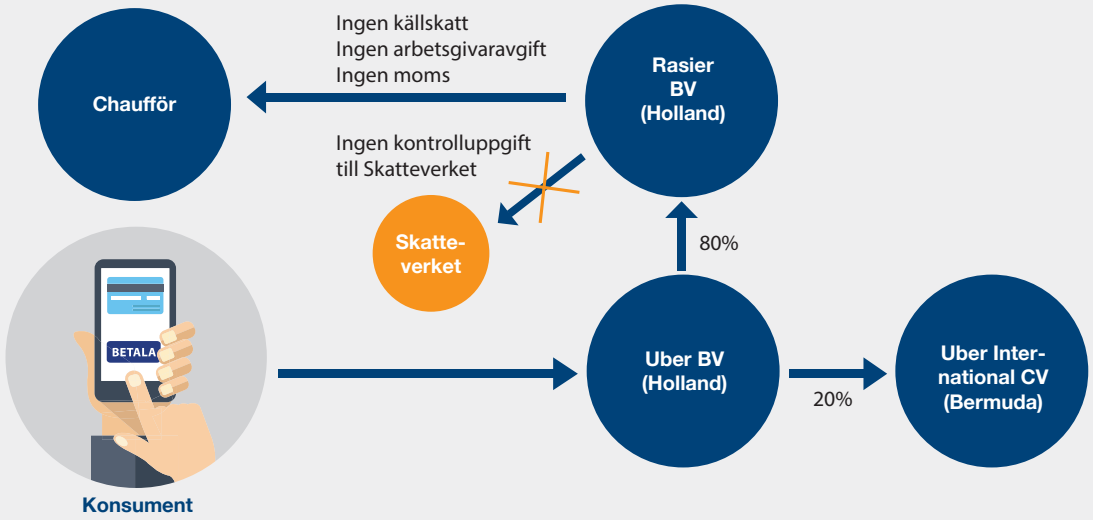
- Ansvar för att betala skatt ligger på chauffören
- Ersättningar så låga att det är omöjligt att betala skatt och tjäna pengar
- Uber marknadsför tjänsten som ett sätt att tjäna pengar
- Prisnivån utgår från att skatt inte betalas

[1] Veckans Affärer: http://www.va.se/nyheter/2016/01/19/en-man-i-varje-bil-ar-snart-historia/

[2] Fortune: http://fortune.com/2015/10/22/uber-tax-shell/

[3] SR: http://sverigesradio.se/sida/artikel.

Pengaflödet – Från Stockholm till Bermuda



destinationen. Om föraren bestämmer destinationen och plockar upp någon på vägen handlar det om samåkning. I UberPOPs fall däremot är det passageraren som bestämmer destinationen, vilket gör tjänsten till svarttaxi.

I kommunikationen gentemot massmedierna är Uber alltså tydliga med att förarna inte kan tjäna pengar på UberPOP och samtidigt följa rådande lagstiftning. Men när Uber rekryterar chaufförer marknadsför de tjänsten som just ett sätt att tjäna pengar. I ett pressmeddelande på Ubers hemsida kan man läsa rekryteringstexten: ”Tjäna extra pengar med din bil genom att köra UberPOP” och ”Har du en bil och tid över? UberPOP sätter dig i kontakt med passagerare: du får körningar via Ubers plattform och får betalt för varje resa som görs. Ett enkelt sätt att tjäna extra pengar!”[4]. På ett rekryteringsmöte som Sveriges Radio deltagit på är Ubers representant även öppen med att Uber inte lämnar några kontrolluppgifter till Skatteverket[5]. Uber vilseleder på så sätt potentiella förare medvetet när de marknadsför UberPOP som ett sätt att tjäna pengar, då en förutsättning för att tjäna pengar på tjänsten är att förarna inte betalar skatt. Granskningar av både SR[5] och SVT[6] har även visat att chaufförer som kör för UberPOP inte betalar skatt.

[4] Uber: https://newsroom.uber.com/drive-with-uber-earn-cash-with-your-car-5-4-5-2/aspx?programid=83&artikel=6161574

[5] SR: http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=83&artikel=6203380

[6] SVT: http://www.svt.se/nyheter/lokalt/vast/fortsatt-kritik-mot-ubertaxi

UberPOP är en skattefråga

Svarttaxi såsom UberPOP är ett problem för taxibranschen, men på sikt ett betydligt större hot mot skattebasen och därmed välfärdsstaten. UberPOPs affärsmodell går nämligen att överföra till andra sektorer. Det som ligger närmast till hands är andra former av tjänsteföretag, som bemanning, hantverkare, eller städning, men på sikt skulle det även vara möjligt att överföra modellen till exempelvis industriarbete. Särskilt krångligt för myndigheter blir det när lönerna är förhållandevis små, när ingen information ges till Skatteverket och inkomsterna kommer in sporadiskt.

Om företag i fler branscher övergår till att organisera sin arbetskraft på samma sätt som UberPOP, det vill säga med kontraktsanställda med mycket låga löner och utgifter kopplade till arbetet, kan det få stora konsekvenser. Särskilt om företagen dessutom underlåter att förse Skatteverket med information på samma sätt som Uber.

Affärsmodellen är dock inte bara ett hot mot det offentliga, utan även mot enskilda. De förare som kör UberPOP riskerar att få ekonomiska problem. Genom Ubers avtal ligger ansvaret för att betala skatter på förarna, och om detta inte görs är det förarna som riskerar att drabbas av eftertaxering och skattetillägg och i värsta fall fängelse i upp till ett år. Många UberPOP-förare är idag troligen omedvetna om denna risk, och det är heller inget som Uber informerar dem om.

Ett avslutande ord från Taxiförbundet

Den ovan nämnda utvecklingen bör stoppas innan omfattningen ökar ytterligare. I dagsläget rapporteras UberPOPs chaufförer när det avslöjas att de saknar taxiförarlegitimation och taxitrafiktillstånd. Det är bra att Polisen upprätthåller lagen som alla företag inom branschen måste följa, men samtidigt går det inte att komma åt roten till problemet utan att vända blicken mot det allra viktigaste i sammanhanget, Ubers skatteupplägg. Uber säger att de vill bli reglerade, men har redan idag möjlighet att förse Skatteverket med nödvändig information, vilket i praktiken betyder att de i dagsläget undanhåller informationen. När varken politiken eller myndigheter visar tillräcklig handlingskraft om att alla inkomster ska tas upp för beskattning signaleras indirekt att UberPOP accepteras.

Just nu pågår två utredningar som regeringen tillsatt, och som undersöker frågan utifrån olika perspektiv. Vi hoppas att både utredarna, berörda myndigheter, regeringen och riksdagen kommer att vidta åtgärder för att sätta stopp för svarttaxi såsom UberPOP innan problemet växer ytterligare inom taxibranschen och sprider sig till andra sektorer.

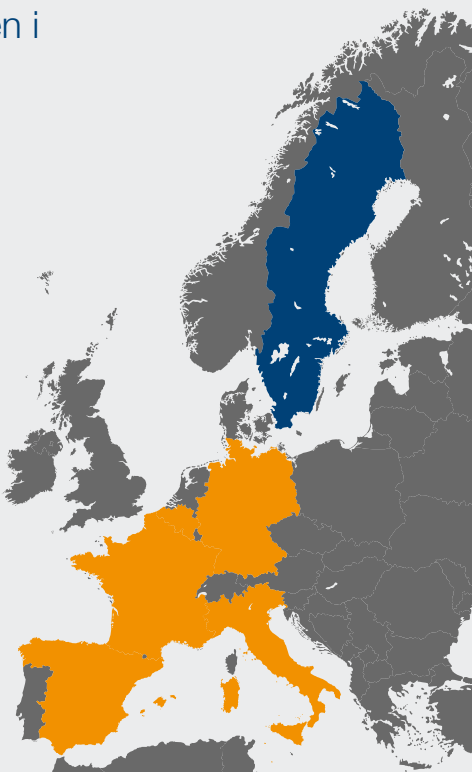
Tillåts utvecklingen fortgå utan någon förändring innebär UberPOP-modellen ett konkret hot mot hela välfärdsstaten.

UberPOP och taxiförarlicens – utvecklingen i Sverige och i Europa

21 tingsrättsdomar och omkring 70 kan komma att åtalas

Transportstyrelsen kallar tjänsten för svarttaxiverksamhet

UberPOP har förklarats olagligt i flera EU-länder som Frankrike, Italien, Tyskland, Spanien och Belgien



Det är viktigt att kravet på taxiförarlicens upprätthålls för alla taxiföretag i syfte att skapa tygghet för alla kunder.

Svenska Taxiförbundet

Box 20147

161 02 Bromma

info@taxiforbundet.se

www.taxiforbundet.se

SVENSKA
TAXIFÖRBUNDET