****

**Pirattaxi er IKKE delingsøkonomi *Faktanotat oktober 2016***

***I offentligheten bruker mange selskapet Uber som selve kroneksemplet på begrepet ”delingsøkonomi”. Det er språklig og faktisk feilaktig.***

Uber tilbyr **persontransport mot vederlag**. Dette er klart definert i lovverket som taxi, og er i alle land underlagt egen lovgivning. I Norge er dette yrkestransportloven med forskrift, samt fylkeskommunale drosjereglementer. I tillegg er det detaljerte bestemmelser om taksameter i bokføringsforskriften. Uber bryter alle disse reglene, og driver derfor **organisert pirattaxi**.

Som følge av dette straffeforfølges Uber pops sjåfører i alle nordiske, og mange andre, land.

**Hva er delingsøkonomi?**

Begrepet har ingen entydig definisjon. Av og til brukes begrepene formidlingsøkonomi, eller de engelske ”access economy” eller ”collaborative economy”. Noen sier det handler om digitalisering.

Reell delingsøkonomi handler om å dele private ressurser på en enklere måte enn før, gjennom digitale formidlingsselskaper eller -arenaer. På transportområdet vil samkjøring (der sjåføren skal et sted og tar andre med seg), felleseie av biler gjennom bilpooler, og kanskje utleie av privatbiler, kunne betegnes som delingsøkonomi.

Grensegangen mot ordinær næringsvirksomhet kan være uklar på grunn av virksomhetens omfang, men det er klare regler for så vel hobbyvirksomhet som næringsdrift i dagens lovverk og skatteregler.

**Det gir ingen mening å definere samme tjeneste som to forskjellige ting. Uansett hvilken definisjon som brukes, er det ikke mulig å skille Ubers tjeneste fra vanlig drosjevirksomhet. Kunden bestiller en transport fra A til B. Det er persontransport mot vederlag.**

**Gale påstander**

Ubers hensikt er å overta store deler av verdens drosjemarkeder og trekke ut 25-40 prosent av verdiskapningen til egne eiere via skatteparadiser. Ved bruk av falske begreper som ”samkjøring”, ”delingsøkonomi”, og ved å gi inntrykk av å være noe unikt nytt, forsøker selskapet å få gjennomslag for egne regler og konkurranse på ulike vilkår.

Uber har ingen unik teknologi. Den første norske drosjeappen ble lansert av Bergen Taxi tre år før Uber kom til Norge. Mange drosjeapper er nå gått forbi Ubers app i funksjoner, og internasjonalt finnes mange tilbydere av bestillingsapper for taxi – i og utenfor næringen selv.

Uber tilbyr lave priser, noen ganger så lite som halvparten av hva en normal drosjetur koster. Det skyldes et lemfeldig forhold til skatter og avgifter, brudd på offentlig reguleringer og underbetaling av dem som kjører. Ubers forretningsmodell er rigget for skatteunndragelser og brudd på nordiske regler for arbeidsliv.

Med konkurranse på like vilkår er Uber ikke konkurransedyktig. Snu

**Krav til kunnskap**

Debatten om Uber og delingsøkonomi ledsages ofte av synspunkter om at drosjer er for mye regulert, til ulempe for kundene. Realiteten er stikk motsatt. Myndigheter regulerer drosje fordi det er del av et offentlig tilgjengelig transportsystem (kollektivtransporten), og for å sikre forbrukerhensyn som sikkerhet, priskontroll og tilgjengelighet.

All internasjonal forskning viser at avregulering av taxi ikke er til kundenes fordel. *”Det er generell enighet i litteraturen om at deregulering ikke har vært vellykket, på grunn av uunngåelig markedssvikt i drosjemarkedene. Denne påstanden støttes av så vel teoretisk drøfting som empiriske bevi*s”. (Nelson/Nygaard fra 2001)

Høyre-Frp-regjeringen sier i sin politiske plattform fra 2013: "*Drosjepolitikken skal ses på som en del av kollektivpolitikken, og bransjen har et viktig samfunnsoppdrag"*.

Regjeringen har 5. september 2016 meddelt at fundamentet i yrkestransportloven – krav til løyve og behovsprøvingen – skal bestå. Fortsatt skal taxi være et tilbud døgnet rundt, i hele landet. Stortinget har nylig (2015) vedtatt å pålegge næringen utslippskrav til bilene og alkolås. Avregulering står altså ikke på den politiske dagsorden i Norge.

**Sagt om delingsøkonomi og Uber:**

”*Ordet er lite treffende for mange av de nye digitale tjenestene, blant annet Uber”*Finansminister Siv Jensen, til TAXI nr 2, 2016.

*”Aller først kan vi skrote det selvmotsigende begrepet delingsøkonomi…. Når vi tar betalt, er det ikke deling, men næring*”. Sjefsøkonom Øystein Dørum, DnB Markets, DN 27/1 – 2016.

”*Delingsøkonomi er en blanding av idealistisk retorikk, digitale nettverk – og underprising av privatpersoners eiendele*r”. Professor ved BI, Tom Colbjørnsen, DN 15/2 – 2016.

*”Uber er en automatisert drosjesentral uten løyve og konsesjon som av ulike årsaker er blitt gratispassasjer på delingsbølgen”.* Informasjonsviter Torstein Utne, Aftenposten 28/1 2016.

*Uber driver med lurendreieri. Vi må slutte å kalle Uber for samkjøringstjeneste. Det er verken delingsøkonomi eller samkjøring. Uber beskrives som noe moderne og trendy. Men slavelignende arbeidsvilkår prøvde vi alt på 1800-tallet”.* Fra leder i svenske Aftonbladet 11/10, 2016.

*Uber er en gangstervirksomhet.* Politiinspektør Anders Thonfors til svenske DN economi 10/10-2016.

 **Konklusjon**

Påstanden om at Uber og andre pirattaxitilbydere er ”delingsøkonomi” har ingen faktisk eller saklig mening. De som bruker dette tar reelt et politisk standpunkt til fordel for en ulovlig virksomhet, og for konkurranse på ulike vilkår.

**Diskusjon om lovverket for taxi må ta utgangspunkt i transportpolitikk og kunnskap om hvordan drosjenes samfunnsoppdrag skal oppfylles.**