
Uber i et momsretligt henseende

- Kandidatspeciale -



Kandidatspeciale
af
Camilla Hupfeld
Rémi Depoilly

Aalborg Universitet
Juridisk Institut

Indholdsfortegnelse

Titelblad	3
Indledning	4
Abstract	6
Problemformulering	7
Behandling af problemformuleringen	7
Kapitel 1 - afgrænsning	8
Momssystemet	8
Uber.....	8
<i>De tre momsretlige scenarier:</i>	9
Kapitel 2 - metode	10
Uber.....	10
Hermeneutikken.....	11
Retskilder	11
Retspraksis	14
Kapitel 3 - redegørelse for grundlæggende elementer	16
Deleøkonomi.....	16
Uber.....	17
Neutralitetsprincippet	18
Fortolkningsprincipper	20
Afgiftspligtig person	23
<i>Selvstændig økonomisk virksomhed</i>	24
<i>Egenskab af afgiftspligtig person</i>	25
Afgiftspligtig transaktion.....	26
<i>Betingelserne for en afgiftspligtig transaktion</i>	27
Kapitel 4 - afgiftspligtig person	29
Uber.....	30
<i>Økonomisk virksomhed</i>	30
<i>Selvstændig virksomhed</i>	33
<i>Egenskab af afgiftspligtig person</i>	37
<i>Delkonklusion</i>	39
Chauffør.....	40
<i>Økonomisk virksomhed</i>	40
<i>Selvstændig virksomhed</i>	43
<i>Egenskab af afgiftspligtig person</i>	51
<i>Delkonklusion</i>	53
Kapitel 5 - afgiftspligtig transaktion	55
Scenarie 1 – Uber og chauffør.....	55
<i>Levering mod vederlag</i>	55
<i>Levering af en ydelse</i>	60
<i>Transaktion udført af en afgiftspligtig person</i>	63
<i>Delkonklusion</i>	63
Scenarie 2 – Uber og kunde	64
<i>Levering mod vederlag</i>	64
<i>Levering af en ydelse</i>	67
<i>Transaktion udført af en afgiftspligtig person</i>	71
<i>Delkonklusion</i>	71
Scenarie 3 – Chauffør og kunde	72
<i>Levering mod vederlag</i>	72

<i>Levering af en ydelse.....</i>	<i>75</i>
<i>Transaktion udført af en afgiftspligtig person.....</i>	<i>78</i>
<i>Delkonklusion.....</i>	<i>79</i>
Konklusion	80
Perspektivering	82
Kildefortegnelse	84
Faglitteratur	84
SKATs juridiske vejledninger og meddelelser.....	85
Landsskatteretsafgørelser og skatterådsafgørelser	85
EU domme	85
Lovgivning.....	86
Andre kilder	86
<i>Avisartikler.....</i>	<i>86</i>
<i>Internetkilder</i>	<i>87</i>

Titelblad

Titel: Uber i et momsretligt henseende

Engelsk titel: Uber in regard to VAT law and the collaborative economy

Uddannelse: Erhvervsjura, (cand.merc.jur.)

Uddannelsessted: Aalborg Universitet, Juridisk Institut

Forfattere: Camilla Hupfeld (studienr.: 20123871) og Rémi Depoilly (studienr.: 20123874)

Vejleder: Charlotte Sørensen

Afleveringsdato: 10. Maj 2017

Projektbetegnelse: Kandidatspeciale

Antal sider: 87

Antal anslag: 140.117

Indledning

Deleøkonomien er et resultat af den øgede digitalisering samt den øgede mængde af overskudsressourcer.

Deleøkonomien adskiller sig fra den traditionelle økonomi ved, at der tilbydes ydelser igennem digitale tjenester; her særligt apps, som forbinder private og virksomheder med henblik på at udnytte eventuelle ressourcer og særligt overskudsressourcer, hvorimod den traditionelle økonomi styres af begreberne udbud og efterspørgsel.

Uber er en digital tjeneste, der er udsprunget på baggrund af ovenstående. Uber vil i dette speciale blive anvendt som en case i forhold til at undersøge samt analysere, hvordan en deleøkonomisk forretningsmodel skal behandles i et momsretligt henseende. Ubers digitale tjeneste tilbyder en transportydelse via Ubers app, som formidler kontakten imellem chaufføren og kunden.

Emnet er valgt på baggrund af forfatterens interesse for det momsretlige område. Herunder er Uber en deleøkonomisk virksomhed, som drives ud fra en deleøkonomisk forretningsmodel. Virksomheder som Uber er udsprunget i takt med digitaliseringen, hvorved lovgivningen nogle gange har svært ved at følge med.

Derfor har forfatterne valgt at belyse netop Uber, idet deres afgiftspligt samt skatteretlige forhold er uafklaret. I medierne og fra lovgivers side har der været stor fokus på de skatteretlige forhold, samt hvorvidt de chauffører, som kører for Uber, må anses for at køre pirattaxa. Dette ses ligeledes i den nye taxalov, som er udarbejdet.

Der har ikke været fokus på det rent momsretlige aspekt af ovenstående. Dette ses ud fra, at det på nuværende tidspunkt ikke er blevet fastslået, hvem den afgiftspligtige person er, samt hvem der udfører den afgiftspligtige transaktion i retspraksis.

Det er derfor uafklaret, om det er Uber eller chaufførerne, der skal ses som værende en afgiftspligtig person, der eventuelt udfører en afgiftspligtig transaktion. Det er ikke kun Uber, som tilbyder alternative transportydelser, det kan blandt andet også ses ved den digitale tjeneste GoMore.

Igennem GoMores app kan private skabe kontakt, da denne digitale tjeneste har til formål at udnytte deleøkonomiens overskudsressourcer. Idet private tilbyder andre private et lift fra f.eks. Aalborg til København, da de alligevel skal den vej. Dette gøres dog mod et mindre vederlag, som har til formål at dække benzin samt vedligeholdelse på bilen.

Deleøkonomien medfører flere forskellige digitale tjenester, hvor private kan koble sig på et netværk og tilbyde deres ydelser. Grundet at der kommer flere forskellige digitale tjenester, som tilbyder forskellige ydelser på forskellige vilkår, så vil dette stille krav til lovgiver. Årsagen til dette er, at det ikke er specificeret i lovgivningen samt fastslået i retspraksis, hvordan disse nye deleøkonomiske virksomheder skal behandles i et momsretlige henseende.

Denne problemstilling vil forfatterne i dette speciale belyse med Uber som case. Grunden er, at Uber kan ses som en af de største aktører indenfor den digitale deleøkonomi.

Det vil i specialet blive undersøgt og analyseret, hvordan Ubers rolle skal defineres i et momsretligt henseende ud fra deres deleøkonomiske forretningsmodel. Dette undersøges ud fra de momsretlige begreber "afgiftspligtig person" samt "afgiftspligtig transaktion". Ligeledes vil det blive behandlet, hvordan chaufførens rolle skal ses i forhold til Uber.

Vil Uber kunne anses for at være en afgiftspligtig person i et momsretligt henseende, vil det være chaufføren, der er den afgiftspligtige person, eller vil det være et tredje scenarie?

Abstract

The collaborative economy is a result of a digital world where there is an increased use of the excess resources. The digital services are offered through digital platforms especially apps, which connect consumers and businesses.

Uber is a digital service sprung from the digital world and Uber will be used as a case in this master thesis, to evaluate and illuminate how the collaborative economy business model of Uber is seen in regard to the Danish VAT law.

Uber offers transport services through their app that connects the driver and the consumer. To illuminate whether Uber or the driver meets the requirements of the Danish term “afgiftspligtig person” in regard to the Danish VAT law, they will be seen separately in regard to the legislation.

The subject of the master thesis is chosen because of the authors’ interest in VAT law. Ubers is a collaborative business, which is based on a collaborative business model.

Uber is a business sprung from the digital world and the legislation can be challenged in order to keep up with the evolving digital world. This is one of the reasons the authors’ have chosen Uber as a case for this master thesis. This is supported in the fact that Uber is undefined within the Danish VAT and tax law.

In the media there has been a lot of debate about Uber. This has primarily been in regard to the drivers and if the fact that they were driving for Uber was against the Danish regulation. This has made the ground for a new Danish Taxi law.

There has not been focus in the media nor from the politicians on the VAT law complexes or legislations in regard to Uber and their collaborative business model.

Problemformulering

Hvem er den afgiftspligtige person i et momsretligt henseende, når der via Uber leveres en tjenesteydelse? Og hvilken betydning har betingelserne for Uber, ud fra tre momsretlige scenarier?

Behandling af problemformuleringen

Dette speciale vil tage udgangspunkt i Uber som case, dette vil blive behandlet i et momsretligt perspektiv. Først og fremmest vil det blive behandlet, hvorvidt henholdsvis Uber og chaufføren opfylder betingelserne for at være en afgiftspligtig person i et momsretligt henseende.

Herefter vil der blive opstillet tre forskellige scenarier for at kunne definere, om der foreligger en afgiftspligtig transaktion og imellem, hvilke parter denne eventuelle afgiftspligtige transaktion foreligger.

De tre forskellige scenarier er som følgende:

- Mellem Uber og kunde
- Mellem Uber og chauffør
- Mellem chauffør og kunde

I analysens kapitel 4 behandles betingelserne for at være en afgiftspligtig person. Disse betingelser for at være en afgiftspligtig person vil blive behandlet ud fra Uber samt chaufføren, og deres fælles forhold til kunden. I analysens kapitel 5 anvendes betingelserne, samt forfatterens konklusion fra kapitel 4 ud fra momsens systematik og neutralitetsprincippet. Der vil blive behandlet, hvorvidt der er en afgiftspligtig transaktion i ovenstående tre scenarier.

Dette vil ligeledes klargøre, hvem den eventuelle afgiftspligtige person er, samt hvor den eventuelle afgiftspligtige transaktion foreligger. Ovenstående vil danne baggrund for at kunne besvare spørgsmålet i specialets problemformulering.

Kapitel 1 - afgrænsning

Momssystemet

Momssystemet er opbygget af følgende led:

- Afgiftspligtig person
- Afgiftspligtig transaktion
- Fritagelser
- Levering
- Fradragsret

I dette speciale vil de to første led i momssystemet, som er henholdsvis den afgiftspligtige person, og den afgiftspligtige transaktion blive behandlet. Disse to led vil danne grundlag for analysen af Uber samt deres deleøkonomiske forretningsmodel i et momsretligt henseende. Der afgrænses fra at analysere hvert led af momssystemet. Dette er primært på grund af specialets begrænsende omfang¹.

Uber

I dette speciale vil Uber udelukkende blive behandlet ud fra de momsretlige begreber "avgiftspligtig person" og "avgiftspligtig transaktion". Hermed afgrænser forfatterne sig fra at behandle Uber direkte ud fra andre emner eller lovmæssige problemstillinger, der kan forbindes eller behandles i forhold til Uber.

Det vil ikke blive behandlet hvorvidt Ubers formidlings- og transportydelse skal anses for at være en vare eller tjenesteydelse. Uber vil blive behandlet ud fra deres levering af tjenesteydelser, dette ses i forhold til en formidlings- og en transportydelse.

¹ Riencker, Lotte, Jørgensen, Peter Stray, Den gode opgave, 4. udgave, Samfundslitteratur, 2012, s. 128-129 og s.290

Uber vil blive behandlet i forhold til persontransport i et momsretligt henseende. Forfatterne afgrænser sig fra at behandle, samt skelne imellem de forskellige typer af persontransport, som Uber tilbyder.

For at kunne behandle ovenstående vil forfatterne opdele parterne samt de eventuelle afgiftspligtige transaktioner ud fra tre scenarier. Disse scenarier fremgår af nedenstående.

De tre momsretlige scenarier:

- Mellem Uber og chauffør
- Mellem Uber og kunde
- Mellem Chauffør og kunde

Opdelingen af de tre scenarier støtter systematiseringen, og vil bidrage til at klargøre de eventuelle afgiftspligtige transaktioner i en helhed. Dette vil ligeledes bidrage til at afklare specialets problemstilling.

Hermed har forfatterne afgrænset sig fra at behandle eventuelle andre afgiftspligtige transaktioner, som kan forekomme i forhold til Uber, chaufføren, kunden samt en ubekendt tredjemand.

Kapitel 2 - metode

Forfatterne har anvendt juridisk metode i udarbejdelsen af dette speciale. Dette ses blandt andet ved, at forfatterne behandler de tre karakteristiske led for juridisk metode, som bliver specificeret i nedenstående.

Første led i anvendelsen af juridisk metode er at beskrive gældende ret ud fra en problemstilling. Dette kan ses i den redegørende del af dette speciale, som beskriver gældende ret på momsområdet. Dette gøres ud fra dette speciales problemstilling vedrørende Uber i et momsretligt henseende.

I andet led fortolkes og analyseres ovenstående. I dette speciale vil andet led være den momsretlige analyse af, hvorvidt der er en afgiftspligtig transaktion i de tre opstillede scenarier, som fremgår i kapitel 1 – afgrænsning².

I tredje og sidste led ved anvendelsen af juridisk metode skabes der overblik igennem systematisering af første og andet led.

Uber

Uber vil i dette speciale blive anvendt som case for at kunne fortolke og systematisere, hvad gældende ret er. Dette vil være i forhold til en hidtil ubelyst juridisk problemstilling, som Uber i sin helhed må karakteriseres for at være.

Dette vil ligeledes særligt ses i forhold til Ubers deleøkonomiske forretningsmodel. Behandlingen af Uber vil i dette speciale danne baggrund for undersøgelsen, fortolkningen og systematiseringen af gældende ret.

² Blume, Peter, Juridisk metodelære, Jurist- og Økonomiforbundets Forlag, 4. udgave, 3. oplag, 2008

Hermeneutikken

Momssystemet vil danne baggrund for, hvordan dette speciale vil behandle Uber i et momsretligt henseende.

Hermeneutikken er en fortolkningsteori, som er karakteriseret ved, at den forståelse, som fortolkningen baseres på, tager stilling til den overordnede helhed samt den konkrete helhed for emnet³.

Momssystemet skaber forståelse for og af selve momsens systematik. Herved danner denne baggrund for, at det er forståelsen og fortolkningen af emnet, som i dette tilfælde er Uber, som er vigtig. Dette skal sikre, at det ikke blot bliver en forklaring af det momsretlige område⁴.

Retskilder

Specialet vil systematisere gældende dansk lovgivning samt dertilhørende EU regulering af momsområdet.

Specialet vil anvende følgende lovregulering:

- Lov om merværdiafgift (Momsloven)⁵
- Momssystemdirektivet⁶

Udover at anvende selve lovteksten vil specialet også behandle lovforarbejderne til ovenstående lovgivning i et større eller mindre omfang. Lovforarbejderne beskriver formålet, og udgør en del af forforståelse samt grundlag for udarbejdelsen af den pågældende lov⁷.

³ Evald, Jens, Schaumburg-Müller, Sten, Retsfilosofi, Retsvidenskab og Retskildelære, Jurist- og Økonomiforbundets Forlag 1. udgave, 1. oplag, 2004

⁴ Jensen, Dennis Ramsdahl, Merværdiafgiftspligten, Jurist- og Økonomiforbundets Forlag, 1. udgave, 1. oplag, 2004

⁵ Lovbekendtgørelse 2016-06-21 nr.: 760 om merværdiafgift (momsloven)

⁶ Rådets direktiv af 2006-11-28 om det fælles merværdiafgiftssystem (2006/112)

⁷ Jensen, Dennis Ramsdahl, Merværdiafgiftspligten, Jurist- og Økonomiforbundets Forlag, 1. udgave, 1. oplag, 2004, s. 29

Lovforarbejderne er skrevet fordi, at de har betydning for loven, og hvordan den anvendes i praksis⁸. Det er vigtigt i alle henseender at se på lovforarbejderne og ikke kun, når der er tvivl i forhold til anvendelsen af en pågældende lov⁹.

I dette speciale vil lovforarbejderne danne grundlag for anvendelsen af selve lovteksten, samt danne baggrund for analysen og de konklusioner som udledes heraf.

Årsagen til dette er at sikre, at loven bliver anvendt efter dens formål. Dette støtter forfatternes anvendelse af hermeneutikken, da lovforarbejderne og selve loven bør ses som en helhed. Herudover vil dette danne baggrundsviden til, at kunne behandle Uber i et momsretligt henseende¹⁰. I dette speciale vil der blive anvendt Landsskatteretsafgørelser, EU retsafgørelser, skatterådsafgørelser samt SKATS juridiske vejledninger.

Landsskatteretten må antages for at være et komplekst organ, som har en form for objektiv værdi og må også anses for at være en selvstændig enhed. Landsskatteretten kan ligeledes blot anses for at være en del af SKAT, da det i princippet er SKAT selv.

Landsskatteretsafgørelser er vigtige for dette speciale og bliver tillagt retsmæssig værdi. Dette ses idet, at de danner baggrund for, hvordan SKAT i Danmark ser de momsretlige begreber "avgiftspligtig person" og "avgiftspligtig transaktion". Det er relevant i dette speciale, da den momsmæssige definition af Uber vil blive udarbejdet blandt andet på baggrund af og med hjemmel i dansk ret.

⁸ Zahle, Henrik, Praktisk retsfilosofi, Christian Ejlers' Forlag, 1. udgave, 1. oplag, 2005, s.78

⁹ Jensen, Dennis Ramsdahl, Merværdiafgiftspligten, Jurist- og Økonomiforbundets Forlag, 1. udgave, 1. oplag, 2004, s.29

¹⁰ Evald, Jens, Schaumburg-Müller, Sten, Retsfilosofi, Retsvidenskab og Retskildelære, Jurist- og Økonomiforbundets Forlag 1. udgave, 1. oplag, 2004 s. 264

Når der træffes en afgørelse har denne ligeledes til formål at sikre retssikkerheden, dette ses idet, at den samme ulovlige handling skal behandles ens. Hvor der kan skeles til tidligere afgørelser for at sikre, at retssikkerheden bliver opretholdt¹¹.

Domstolene i Danmark tillægger også Landsskatteretten en værdi, da de skeler til tidligere afgørelser, hvis der skal træffes afgørelse indenfor det skatteretlige område¹².

Herudover anvender forfatterne EU retlige afgørelser. Disse afgørelser er vigtige og har en stor betydning for vurderingen af, hvorvidt Uber er en afgiftspligtig person, og der foreligger en afgiftspligtig transaktion i et momsretligt henseende. Dette er grundet, at den danske momslov skal fortolkes i overensstemmelse med momssystemdirektivet.

Skatterådets afgørelser anvendes også i dette speciale De har ikke lige så stor retsmæssig værdi som afgørelserne fra EU-domstolen og Landsskatteretten. Årsagen til dette er, at det ikke er en domstol på lige fod med Landsskatteretten og EU- domstolen. Dette ses ud fra, at skatterådets afgørelser er bindende svar fra SKAT. Hvorved det ikke kan ses som værende en del af retspraksis, men må antages for, at være et udsagn fra SKAT om deres holdning til et spørgsmål, hvori der gives et bindende svar. Skatterådets afgørelser er dog stadig vigtige at have med for at danne en helhed og se problemstillingen i denne.

¹¹ Evald, Jens, Schaumburg-Müller, Sten, Retsfilosofi, Retsvidenskab og Retskildelære, Jurist- og Økonomiforbundets Forlag 1. udgave, 1. oplag, 2004, s.298

¹² Evald, Jens, Schaumburg-Müller, Sten, Retsfilosofi, Retsvidenskab og Retskildelære, Jurist- og Økonomiforbundets Forlag 1. udgave, 1. oplag, 2004, s.298

Fælles for alle afgørelser som benyttes er, at de er anerkendt af retsvidenskaben, da alle tre organer til dels tager højde for hinandens afgørelser for at kunne træffe nye afgørelser. Dette styrker forfatterens tidligere udtalelse om, at retspraksis og retsvidenskaben går hånd i hånd¹³.

Retspraksis

Retsvidenskaben og retspraksis går hånd i hånd, da teorien skal tage højde for retspraksis. Retsvidenskaben og lovgivningen danner baggrund for, hvordan domstolene fortolker og vurderer retlige tvister.

Dermed bliver retspraksis dannet ud fra retsvidenskaben. Det omvendte scenarie også er gældende, da retsvidenskaben på sin vis er udviklet på baggrund af retspraksis.

I dette speciale vil retspraksis blive anvendt til at behandle Uber i et momsretligt henseende ud fra begreberne "afgiftspligtig person" og "afgiftspligtig transaktion". Retsvidenskaben og anvendelsen af denne vil medvirke til at styrke forfatterens analyse af casen, samt specialets problemstilling i et momsretligt henseende. Specialet vil tage højde for teorien og de retsvidenskabelige overvejelser ligesom domstolene.

Dette speciale analyserer som tidligere nævnt et hidtil ubelyst emne, hvorved det er vigtigt, at der er en systematisering af retspraksis og retsvidenskaben¹⁴. I specialet vil retspraksis blive nøje udvalgt i forhold til de første to led i momssystemet, som er afgiftspligtig person og transaktion. Disse to led skal systematiseres overfor gældende ret samt momssystemet.

¹³ Zahle, Henrik, Praktisk retsfilosofi, Christian Ejlers' Forlag, 1. udgave, 1. oplag, 2005, s.153-163

¹⁴ Evald, Jens, Schaumburg-Müller, Sten, Retsfilosofi, Retsvidenskab og Retskildelære, Jurist- og Økonomiforbundets Forlag 1. udgave, 1. oplag, 2004, s.214

Dette speciale vil benytte både dansk lovgivning samt EU lovgivning. Den danske lovgivning vil vægte højest i første omgang, idet tvister på det momsretlige område vil blive behandlet efter dansk ret.

Momsloven er udarbejdet på baggrund af momssystemdirektivet, og der er herved en del ligheder imellem momsloven og momssystemdirektivet. Hvilket afspejles i, at den danske momslov skal fortolkes i overensstemmelse med momssystemdirektivet.

Det skal dog tilføjes, at forfatterne ligeledes anvender en del afgørelser fra den EU-domstol. Dette støttes i ovenstående, da EU medlemslandenes momslove skal fortolkes i overensstemmelse med momssystemdirektivet. Dette har til formål at skabe en harmonisering på momsområdet indenfor den Europæiske Union.

Dette vil blive udarbejdet i dette speciale igennem delkonklusioner, anvendelse samt systematisering af gældende ret og retspraksis i forhold til specialets problemstilling.

Anvendelsen af den juridiske metode vil danne baggrund for forfatterens argumentation samt sikre, at specialets konklusion er både lovmæssig og retsvidenskabelig korrekt.

Kapitel 3 - redegørelse for grundlæggende elementer

Deleøkonomi

Deleøkonomien udspringer af digitaliseringen¹⁵. Deleøkonomien er karakteriseret ved, at borgerne i større omfang deler alt. Ud fra denne digitalisering er der opstået nye tjenester, som er billigere og nemmere, end hvad der kunne tilbydes før i tiden.

Forfatterne definerer deleøkonomi som, at en borger har en ressource f.eks. en bil, og en anden borger gerne vil drage nytte af denne ressource. Herved kan den borger, som mangler en bil leje den anden borgers bil via en deleøkonomisk tjeneste som f.eks. GoMore, MinBilDinBil og Uber¹⁶.

Et andet eksempel vil være Airbnb¹⁷, hvor private udlejer huse, lejligheder samt værelser til andre private. Dette udfordrer især hotel og udlejningsbranchen, da der er nye spillere på markedet, som skaber konkurrence.

I den traditionelle økonomi er de afgørende faktorer udbud og efterspørgsel. Hvor deleøkonomien er karakteriseret ved, at der i større grad er overskudsressourcer som private deler med andre private.

Der er ikke altid en direkte formidling af ydelserne og ressourcerne mellem de private aktører, men ofte bliver de private forbundet og deler deres ydelser igennem deleøkonomiske tjenester. Hvilket er blevet nemmere i takt med digitaliseringen, da det i princippet blot kræver et koncept og en app for at drive en virksomhed, som bygger på en deleøkonomisk forretningsmodel.

¹⁵ Bove-Nielsen, Jesper, Den nye deleøkonomi, Libris Business, 2. udgave, 1. oplag, 2016

¹⁶ Bove-Nielsen, Jesper, Den nye deleøkonomi, Libris Business, 2. udgave, 1. oplag, 2016, s.90

¹⁷ Politiken, "Vil du være Uber-chauffør? Så skal du kende disse skatteregler", d. 24 november 2014

Der er en lang række yderligere eksempler på deleøkonomiske tjenester, og der kommer flere og flere til i takt med, at der sker en stor udvikling i det, som kan kaldes adgangssamfundet¹⁸.

Uber

Uber er en amerikansk virksomhed, som blev etableret i 2008¹⁹. Det originale koncept bag Uber var, at det skulle være en eksklusiv køreservice, som var mere brugervenlig samt tilgængelig end det almindelige taxa koncept. Uber fik hurtig succes og har sidenhen udvidet med en række forskellige slags services²⁰.

Det er muligt via Ubers app at bestille transport til fysiske personer, bestille mad som bliver leveret igennem Uber, eller få leveret en pakke med tjenesten. Alt dette kan bestilles og betales direkte i Ubers app.

Det er forskelligt, hvilke tjenester der er tilgængelige fra by til by²¹. Dette er et af de elementer, som karakteriserer deleøkonomien. Idet der skal være nogle personer eller virksomheder, som stiller en overskudsressource til rådighed i de forskellige byer og områder for, at denne ydelse kan tilbydes. Det har tidligere været muligt at bestille transport via Uber i Danmark, denne tjeneste var dog primært tilgængelig i København²².

Det kan argumenteres for, at denne kontroversielle model, som Uber opererer efter, er en mellemtung imellem samkørsel og taxikørsel. Lighederne til samkørsel findes i, at det er private aktører, der tilbyder kørsel i egen bil.

¹⁸ Bove-Nielsen, Jesper, Den nye deleøkonomi, Libris Business, 2. udgave, 1. oplag, 2016, s.25

¹⁹ www.uber.com/en-DK/our-story/

²⁰ Møgelvang-Hansen, Peter, mfl., Liber Amicorum, Ex Tuto Publishing, 1. udgave, 1. oplag, 2016

²¹ <https://www.uber.com/da-DK/cities/>

²² <http://nyheder.tv2.dk/business/2017-03-28-uber-lukker-i-danmark-0>

Hvor lighederne i forhold til taxikørsel består i, at det er kunden, som bestemmer destinationen samt kørselsafstanden, og denne er typisk begrænset til et mindre areal som f.eks. et byområde²³.

Trods begrænsningen i at Uber ikke kan tilbyde den pågældende tjeneste medmindre, der er nogle, som udbyder den, så har Uber stadig formået at blive en global storspiller på markedet. Uber er i 580 byer verden over og der 1 milliard forbindelser imellem chauffører og kunder. Antallet af forbindelser, byer samt lande Uber er tilgængelig i er stigende²⁴.

Hvis en person ønsker at blive Uber chauffør, så skal personen koble sig på Ubers netværk via deres app og angive personlige data samt information om det køretøj, som skal anvendes. Herefter vil Uber foretage et sikkerhedstjek ud fra de data, der er blevet angivet²⁵.

Neutralitetsprincippet

Neutralitetsprincippet er kernen og det vigtigste begreb i momssystemet. I teorien bag momsens systematik er der både den interne og eksterne neutralitet.

Den interne neutralitet har til formål at sikre momsens neutralitet, da momsen ikke må påvirke valget af vare eller ydelse. Dette grunder i, at momsen er en fiskal flerledsaftag. Da det er en fiskal afgift har momsen udelukkende et økonomisk formål for staten, da denne skaber en skattemæssig indtjening. Momsen må herudover kun påvirke sidste led, da neutralitetsprincippet skal være opretholdt, hvorved momsen ikke må påvirke forbrugerens valg af vare eller ydelse²⁶.

²³ Møgelvang-Hansen, Peter, mfl., Liber Amicorum, Ex Tuto Publishing, 1. udgave, 1. oplag, 2016 s. 34

²⁴ www.uber.com/en-DK/our-story/

²⁵ Bove-Nielsen, Jesper, Den nye deleøkonomi, Libris Business, 2. udgave, 1. oplag, 2016, s.220

²⁶ Jensen, Dennis Ramsdahl, Merværdiafgiftspligten, Jurist- og Økonomiforbundets Forlag, 1. udgave, 1. oplag, 2004, s. 48

Hvorimod den eksterne neutralitet skal sikre, at neutraliteten bliver opretholdt i mellem forhandlerne i de forskellige EU lande, så der ikke sker en påvirkning af valg af leverandør på grund af momsen.

Den interne neutralitet skal dermed sikre et effektivt indre marked og den åbne handel på tværs af grænserne i EU. Dette ses også i, at momssystemdirektivet har til formål, at skabe en harmoniseret momslovgivning indenfor den Europæiske Union. Dette skal sikre, at der foreligger en momsretlig neutralitet samt neutralitetsprincippet bliver opretholdt²⁷.

Et centralt element for både den interne og eksterne neutralitet er, at definitionen og vurderingen af, om der foreligger en afgiftspligtig transaktion, er forholdsvis ens i alle medlemslande i EU. Dette skal sikre, at der ikke sker en forskelsbehandling i forhold til de forskellige slags transaktioner, som bliver behandlet på tværs af grænserne indenfor EU. Herved har det til formål at medvirke til, at behandlingen af den samme type transaktion er ens i to forskellige EU lande.

Dette støttes i, at momssystemdirektivet medvirker til at skabe en harmoniseret momslovgivning indenfor EU. Hertil kan det også tilføjes, at det vil sikre momsens neutralitet i og med, at den samme transaktion vil blive behandlet ens i to forskellige medlemslande. Idet momsen ikke må påvirke, hvilket medlemsland transaktionen foretages i²⁸.

Hvis denne neutralitet og delvise harmonisering ikke forelå på det momsretlige område, så ville virksomheder formentlig udføre deres aktiviteter samt transaktioner i forskellige medlemslande, for at udnytte den eventuelle mindre momsbetaling på den pågældende transaktion i det pågældende medlemsland.

²⁷ Jensen, Dennis Ramsdahl, Merværdiafgiftspligten, Jurist- og Økonomiforbundets Forlag, 1. udgave, 1. oplag, 2004

²⁸ Jensen, Dennis Ramsdahl, Merværdiafgiftspligten, Jurist- og Økonomiforbundets Forlag, 1. udgave, 1. oplag, 2004, s.49

Neutralitetsprincippet er som tidligere nævnt kernen i momssystemet, og er ofte blevet behandlet i retspraksis i forbindelse med momsretlige afgørelser. Neutralitetsprincippet er dermed en vigtig faktor, når en momsretlig afgørelse skal afsiges, da det er det vigtigste princip i momsens systematik.

EU-domstolen har i afgørelsen C- 475/03, Banca Popolare præmis 28 slået fast, at momsens systematik har fire vigtige kendetegn hvorved disse kendetegn er; Der pålægges moms på tjenesteydelser eller goder. Momsen vil blive opkrævet i hvert led i den eventuelle produktions- og distributionskæde, dog vil disse parter kunne fradrage momsen jf. C-475/03 præmis 28. C-338/97, C-344/97, C-390/97.

Det er først i sidste led, hvor tjenesteydelsen eller godet anvendes af en ikke afgiftspligtig person, at momsen må påvirke. Dette ses idet, momsen kun skal påvirke sidste led, som vil være forbrugeren jf. Erna Pelzl²⁹ m.fl. præmis 21.

Det skal dog bemærkes, at momsen ikke må påvirke valg af vare eller ydelse. Dette sikres igennem en harmoniseret momsregulering. Momslovgivningen indenfor EU er derfor ikke fuldt harmoniseret, men momsloven i alle EU lande bundet i momssystemdirektivet. Det vil derfor bevirke, at momsens neutralitet bliver opretholdt.

Fortolkningsprincipper

Dansk ret har tradition for at anvende ordlydsfortolkning³⁰ samt formålsfortolkning³¹, særligt på skatte og afgiftsområdet. Dette udspringer af Grundlovens § 43³².

²⁹ Erna, Pelzl m.fl. C-338/97, C-344/97, C-390/97

³⁰ Evald, Jens, Retskilderne og den juridiske metode, Jurist- og Økonomiforbundets Forlag, 2. udgave, 1. oplag, 2000, s.54

³¹ Evald, Jens, Retskilderne og den juridiske metode, Jurist- og Økonomiforbundets Forlag, 2. udgave, 1. oplag, 2000, s.58

³² Lov 1953-06-05 nr.:169 Danmarks Riges Grundlov

Hvorimod EU-domstolen har tradition for en ordlydsfortolkning af samtlige sprog. Hvis denne ordlydsfortolkning skaber uklarheder i forhold til afgørelsen af en tvist, så vil EU-domstolen fortolke ud fra en sammenhæng og målsætningsfortolkning. Det sker ud fra det til hver en tid gældende udviklingstrin³³.

Ovenstående er behandlet igennem teorien på baggrund af retspraksis fra EU-domstolen. Ligeledes har EU-domstolen selv fastslået igennem retspraksis, at domstolen fortolker ud fra en sammenhængende målsætningsfortolkning. Dette er udledt af afgørelsen C-283/81, CILFIT jf. præmis 18-20³⁴.

Ovenstående vil altid skulle fortolkes ud fra det dynamiske retssystem, som EU må karakteriseres for at være. Herudover fortolker EU-domstolen udvidende³⁵, og der kan til dels argumenteres for, at EU-domstolen også fortolker udfyldende. Ved den udvidende fortolkning har EU-domstolen behandlet det lovmæssige problem og udvider rækkevidden for, hvor langt lovgivningen kan strækkes.

Ved den udfyldende fortolkning træffer EU-domstolen afgørelse ud fra noget, som der ikke er taget lovgivningsmæssig stilling til. Dette har karakter af, at EU-domstolen udøver en lovgivende magt, som står i kontrast til de danske domstole.

Dette kan give nogle fortolkningsudfordringer, da de danske og EU retlige fortolkningsprincipper er i uoverensstemmelse. Det er ligeledes modstridende med Grundlovens § 43³⁶ at fortolke udvidende særligt på det skatteretlige område.

³³ Neergaard Ulla, Nielsen Ruth, EU ret, Karnov Group, 6. udgave, 2. oplag, 2011, s.114

³⁴ Sørensen, Karsten Engsig, Nielsen, Poul Runge, EU-retten, 5. Udgave, 1. oplag, Jurist- og Økonomiforbundets Forlag, 2010, s.123-124

³⁵ Neergaard Ulla, Nielsen Ruth, EU ret, Karnov Group, 6. udgave, 2. oplag, 2011, s.119

³⁶ Lov 1953-06-05 nr.:169 Danmarks Riges Grundlov

Årsagen til ovenstående er, at hvis skattelovgivningen bliver fortolket udvidende, vil der blive opkrævet skatter og afgifter, som der helt eller delvist ikke vil være lovhjemmel til. Dette medvirker til, at der herved vil opstå en udvidende beføjelse til at opkræve skatter og afgifter, hvilket der ikke vil kunne være lovhjemmel til.

Ved en indskrænkende fortolkning på skatteområdet vil der derfor være risiko for, at der bliver opkrævet færre skatter og afgifter, end der er lovhjemmel til. Fortolkningsprincipperne er vigtige, når der træffes afgørelser eller udarbejdes lovregulering.

Differentieringen i fortolkningsprincipperne kan skabe en forvridning i forhold til, hvordan henholdsvis dansk og europæisk retspraksis behandler de momsretlige tvister. I specialet vil de danske og de EU retlige afgørelser blive anset for at have lige stor retskildemæssig værdi.

Det skal dog medtages, at den danske momslov er baseret på momssystemdirektivet, men der er ikke krav om en direkte implementering i dansk lovgivning, hvilket ej heller er tilfældet.

Momssystemdirektivets implementeringsfrihed skal dog belyses ud fra, at den i danske momslov udspringer af og skal ses i overensstemmelse med formålet for momssystemdirektivet, hvilket er total harmonisering.

Hvorved den danske momslov stadig skal fortolkes ud fra dansk ret og dennes fortolkningsprincipper. Den væsentligste forskel mellem de danske og EU retslige fortolkningsprincipper vil for dette speciale være, at der ved anvendelserne af principperne i en afgørelse skal tages højde for, om det er en dansk eller EU retslig afgørelse, da fortolkningsprincipperne bag afgørelsen er forskellig.

Dette vil afspejle sig i specialets brug af principperne i danske og EU retslige afgørelser, som vil danne baggrund for at definere, om der i de tre opstillede scenarier er en afgiftspligtig person, samt hvorvidt der foreligger en afgiftspligtig transaktion.

Afgiftspligtig person

Det er tidligere behandlet, at fortolkningsprincipperne er forskellige i henholdsvis den nationale danske lovgivning og EU retten. Dette medfører, at det er nødvendigt at behandle nedenstående ud fra, at den danske momslov og momssystemdirektivet til dels er forskellige, og ligeledes udledt ud fra forskellige fortolkningsprincipper.

Det fremgår af den danske momslov § 3, stk.1³⁷:

"Afgiftspligtige personer er juridiske eller fysiske personer, der driver selvstændig økonomisk virksomhed".

Det fremgår af momssystemdirektivet art. 9, stk.1³⁸:

"Ved afgiftspligtige personer forstås enhver, der selvstændigt og uanset stedet udøver økonomisk virksomhed uanset formålet eller resultatet af den pågældende virksomhed.

Ved økonomisk virksomhed forstås alle former for virksomhed som producent, handlede eller tjenesteyder, herunder minedrift og landbrug, samt virksomhed inden for liberale og dermed sidestillende erhverv. Ved økonomisk virksomhed forstås navnlig udnyttelse af materielle eller immaterielle goder med henblik på opnåelse af indtægter af en vis varig karakter".

I forhold til fortolkningen af den afgiftspligtige person er en af de væsentlige forskelle, at momsloven karakteriserer den afgiftspligtige person, som værende en juridisk eller fysisk person.

Herudover er det også en væsentlig forskel, at momsloven blot definerer den afgiftspligtige person, hvor momssystemdirektivet oplister, hvilke betingelser der er gældende for, at der kan være tale om en afgiftspligtig person.

³⁷ Lovbekendtgørelse 2016-06-21 nr.: 760 om merværdiafgift (momsloven)

³⁸ Rådets direktiv af 2006-11-28 om det fælles merværdiafgiftssystem (2006/112)

Selvstændig økonomisk virksomhed

For at en fysisk eller juridisk person kan karakteriseres som en afgiftspligtig person, skal denne person udøve selvstændig økonomisk virksomhed. Selvstændig økonomisk virksomhed kan opdeles i to elementer, henholdsvis selvstændig virksomhed og økonomisk virksomhed.

Selvstændig virksomhed defineres ud fra det ansættelsesretslige begreb "arbejdsgiver/arbejdstager forhold". Dette begreb kan anvendes til at definere, om der udøves selvstændig virksomhed.

Hvis der foreligger et arbejdsgiver/arbejdstager forhold, vil personen blive karakteriseret som en almindelig lønmodtager. Dette bevirker, at der ikke kan udøves selvstændig virksomhed.

Der er hjemmel til at anvende det ansættelsesretlige begreb i den momsmæssige definition, idet dette begreb anvendes i momssystemdirektivet. Hvis der udøves selvstændig virksomhed må den fysiske eller juridiske person anses for, at være en afgiftspligtig person i et momsretligt henseende.

Det er ikke et krav for at udøve økonomisk virksomhed, at der er gevinst for øje i virksomheden, det er dog en antagelse, at det oftest er tilfældet. Under begrebet økonomisk virksomhed skal begreberne omfang og intensiteten af virksomheden behandles. Omfanget af virksomhedens udøvelse samt intensitet er med til at klargøre, om den økonomiske virksomhed drives med gevinst for øje eller blot lejlighedsvist.

Ved virksomhedsudøvelse i stort omfang samt intensitet må det formodes, at det har karakter af at være økonomisk virksomhed. Dette vil være mindre sandsynligt i forhold til lejlighedsvis udøvelse af virksomhed. Selvstændig økonomisk virksomhed vil blive behandlet ud fra retspraksis med udgangspunkt i de tre momsretlige scenarier, som er opstillet i specialets analyse.

Egenskab af afgiftspligtig person

Til sidst defineres elementet at handle i egenskab af at være en afgiftspligtig person. Dette er det sidste led i behandlingen af, hvorvidt der er tale om en afgiftspligtig person i et momsretligt henseende.

En fysisk eller juridisk person kan begge være defineret som en afgiftspligtig person. For at der kan være momspligt, så skal der være en afgiftspligtig person, som handler i egenskab af at være en afgiftspligtig person.

Herved kan en afgiftspligtig person foretage en momspligtig transaktion, men hvis denne transaktion ikke foretages i egenskab af at være en afgiftspligtig person, vil transaktionen ikke være momspligtig.

Et eksempel på dette vil være en håndværker med sit eget firma som på lige fod med de andre forældre i børnehaven deltager i arbejdsdag. I ovenstående tilfælde vil det være naturligt, at opgaverne bliver inddelt efter kompetencer, hvorved håndværkerens opgave f.eks. kan være at reparere rutsjebanen.

Denne handling vil ikke blive udført i håndværkerens egenskab af, at være en afgiftspligtig person. Dette er grundet, at håndværkeren trods sin faglige kompetence må anses for at agere i egenskab af at være en privat person, som handler på lige fod med de andre forældre i børnehaven.

Hvorimod hvis forælderen fra ovenstående eksempel tilbød at hjælpe og tage ud til børnehaven på en vilkårlig dag, da rutsjebanen var gået i stykker og skulle reparere den, så ville denne handling formentlig være i egenskab af at være en afgiftspligtig person. Håndværkeren vil være den eneste forælder, der udfører et stykke arbejde for børnehaven. Et stykke arbejde som en anden vilkårlig håndværker kunne være kaldt ud til for at udføre på lige fod med forælderen. Hermed differentieres der ikke imellem, hvornår forælderen anses for at være en privat person og en afgiftspligtig person.

Denne handling vil derved stride imod neutralitetsprincippet, idet der skabes en konkurrencemæssig forvridning. Dette vil være i forhold til, at der er andre der tilbyder samme håndværker ydelse, og opkræver den korrekte moms for denne ydelse.

Begrebet at handle i egenskab af, at være en afgiftspligtig person er behandlet flere gange i retspraksis, da det er vanskeligt at klargøre og bevise, hvornår der handles i egenskab af at være en afgiftspligtig person³⁹.

Afgiftspligtig transaktion

En afgiftspligtig transaktion defineres i henholdsvis momsloven og momssystemdirektivet:

Momsloven § 4, stk.4⁴⁰

- *"Når en formidler af en ydelse handler i eget navn, men for en andens regning, anses formidleren for selv at have modtaget og leveret den pågældende ydelse".*

Momssystemdirektivet art. 28⁴¹

- *"Når en afgiftspligtig person, som handler i eget navn, men for tredjemands regning, optræder som formidler i forbindelse med en ydelse, anses han selv at have modtaget og leveret den pågældende ydelse".*

Ordlyden samt formuleringen af momslovens § 4, stk.4 og momssystemdirektivets art. 28 er stort set identiske. I momsloven anvendes formuleringen "en andens regning", hvor momssystemdirektivet anvender ordet "tredjemand".

³⁹C-475/03, Banca Popolare

⁴⁰ Lovbekendtgørelse 2016-06-21 nr.: 760 om merværdiafgift (momsloven)

⁴¹ Rådets direktiv af 2006-11-28 om det fælles merværdiafgiftssystem (2006/112)

Disse formuleringsvalg vil i praksis ikke have den store betydning. Da personen der bliver karakteriseret som tredjemand i momssystemdirektivet, formentlig altid vil være personen bag en andens regning i momslovens optik og derved være tredjemand, selvom det ikke fremgår ordret.

Betingelserne for en afgiftspligtig transaktion

Der er fire betingelser, som skal være opfyldt for, at der foreligger en afgiftspligtig transaktion, hvor beskatningsgrundlaget i Danmark er:

- Transaktionen indebærer en levering af varer eller ydelser
- Transaktionen sker mod vederlag
- Transaktionen gennemføres af en afgiftspligtig person, som handler i egenskab af at være en afgiftspligtig person
- Transaktionen foretages i indlandet

I den første betingelse defineres begreberne varer og ydelser forskelligt.

Varer bliver defineret, som alt der er håndgribeligt, og som der kan opnås råderet over jf. momslovens § 4, stk.1. Ydelser er negativt afgrænset, og alt som ikke opfylder betingelserne for at være en vare defineres som en ydelse i et momsretligt perspektiv jf. momslovens § 4, stk.1

En undtagelse til ovenstående er dog levering af energi, som anses for at være en vare jf. momslovens § 4, stk.2. For at der kan være en afgiftspligtig transaktion skal der ske levering mod vederlag. Der skal foreligge et gensidigt bebyrdende retsforhold for, at der kan være foreligge afgiftspligtig transaktion.

Et eksempel på dette kan ses i afgørelsen C-16/93, Tolsma som omhandler en gademusikant, der spiller i gågaden, uanset om han får et vederlag eller ej. Gademusikantens optræden er ikke betinget af, at der opnås et vederlag. Herved kan der ikke opstå et gensidigt bebyrdende retsforhold, og gademusikanten er derfor ikke momspligtig af den transaktion, som eventuelt foreligger fra de forbigående.

Transaktionen skal foretages af en person, som handler i egenskab af at være en afgiftspligtig person. Begrebet "at handle i egenskab af at være en afgiftspligtig person" er behandlet i afsnittet af samme navn under hovedoverskriften "Afgiftspligtig person".

Den afgiftspligtige transaktion skal foretages i indlandet for, at afgiftspligten er her i landet. Hvis den afgiftspligtige transaktion opfylder de ovenstående tre betingelser og bliver foretaget her i Danmark, så vil denne transaktion blive beskattet i Danmark.

Kapitel 4 - afgiftspligtig person

I dette kapitel vil det blive behandlet, hvorvidt henholdsvis Uber og chaufføren opfylder betingelserne for at være en afgiftspligtig person. Dette gøres med henblik på at vurdere, om der er tale om en afgiftspligtig person, jf. momsloven § 3. Betingelserne for at være en afgiftspligtig person er; at der udøves selvstændig økonomisk virksomhed for egen regning og risiko.

Uber og chaufføren vil blive behandlet hver for sig ud fra betingelserne for at være en afgiftspligtig person. Dog vil afsnittet om henholdsvis Uber og chaufføren forholde sig til den modsatte part. Dette gøres for at skabe et overblik samt en helhed i forhold til problemstillingen.

Det er tidligere behandlet, at fortolkningsprincipperne er forskellige i henholdsvis den nationale danske lovgivning og EU retten. Dette medfører, at det er nødvendigt at behandle nedenstående ud fra, at den danske momslov og momssystemdirektivet til dels er forskellige og ligeledes udledt ud fra forskellige fortolkningsprincipper.

Det fremgår af den danske momslov § 3, stk.1:

"Afgiftspligtige personer er juridiske eller fysiske personer, der driver selvstændig økonomisk virksomhed".

Det fremgår af momssystemdirektivet art. 9, stk.1:

"Ved afgiftspligtige personer forstås enhver, der selvstændigt og uanset stedet udøver økonomisk virksomhed uanset formålet eller resultatet af den pågældende virksomhed. Ved økonomisk virksomhed forstås alle former for virksomhed som producent, handlede eller tjenesteyder, herunder minedrift og landbrug, samt virksomhed inden for liberale og dermed sidestillende erhverv. Ved økonomisk virksomhed forstås navnlig udnyttelse af materielle eller immaterielle goder med henblik på opnåelse af indtægter af en vis varig karakter".

I forhold til fortolkningen af den afgiftspligtige person er en af de væsentligste forskelle, at momsloven karakteriserer den afgiftspligtige person, som værende en juridisk eller fysisk person.

Hvor momssystemdirektivet benytter ordet "enhver". Ved anvendelsen af ordet "enhver" vil den retslige form være uden betydning for vurderingen af, hvorvidt der er tale om en afgiftspligtig person. Idet ordet "enhver" både dækker den retslige fysiske og juridiske person samt en eventuel afgiftspligtig ukendt part⁴².

Herudover er det også en væsentlig forskel, at momsloven blot definerer den afgiftspligtige person, hvor momssystemdirektivet oplister, hvilke betingelser der er gældende for, at der kan være tale om en afgiftspligtig person.

Uber

Økonomisk virksomhed

For at kunne definere om der er en afgiftspligtig person i forholdet imellem Uber og chaufføren, så opstiller forfatterne to scenarier, som skal behandle, hvorvidt Uber driver økonomisk virksomhed.

Disse to scenarier er valgt ud fra, at det rent momsretligt vil være forskel på hvordan de skal behandles. Dette ses ud fra, at det er økonomisk virksomhed jf. C-230/94 Renate Enkler hvis godet udelukkende kan anvendes økonomisk. Nedenstående scenarier er valgt på baggrund af, at kunne analysere om Ubers app og gode, udelukkende kan anvendes økonomisk samt hvorvidt formålet er økonomisk anvendelse. Det er for at kunne behandle Ubers app i et momsretligt henseende ud fra begrebet "økonomisk virksomhed".

⁴² Jensen, Dennis Ramsdahl, Merværdiafgiftspligten, Jurist- og Økonomiforbundets Forlag, 1. udgave, 1. oplag, 2004, 268

Nedenstående scenarier er ligeledes valgt ud fra, at Uber anvender deres app til at formidle kontakten imellem kunderne og chaufførerne. Det er på dette grundlag, at Uber opnår en indtægt⁴³. Dette vil derfor påvirke den momsretlige vurdering samt en vurdering af, om der er en afgiftspligtig person.

De to scenarier er som følgende:

- Scenarie 1 - Deleøkonomisk udnyttelse af ressourcer
- Scenarie 2 - Kan Ubers app udelukkende anvendes økonomisk

Kunderne betaler hele vederlaget til Uber igennem deres app. Herefter kan chaufføren sende en betalingsanmodning til Uber, hvorved chaufføren får sin andel af det vederlag, som kunden har betalt.

Der opstår et skyldforhold imellem Uber og chaufføren, da Uber skal betale chaufføren sin andel af det modtagne vederlag fra kunden. Denne betaling vil foreligge, når chaufføren foretager en betalingsanmodning.

Kunden kan også betale kontant til chaufføren. I dette tilfælde vil chaufføren beholde hele vederlaget. Herved opstår der ligeledes et skyldforhold idet, at Uber stadig skal have deres andel af vederlaget.

Dette sker ved, at den kontante betaling bliver registeret i Ubers app, og Ubers andel af det kontante vederlag bliver modregnet i chaufførens næste betalingsanmodning.

Ubers app danner baggrund for deres deleøkonomiske forretningsmodel, og er vigtig i vurderingen af, hvorvidt Ubers app og herved deres gode kan anvendes på forskellige måder. Ubers app anvendes dog ikke kun af Uber, men anvendes ligeledes af chaufførerne samt kunderne. De to opstillede scenarier vil blive behandlet i nedenstående.

⁴³ <https://www.uber.com/info/how-much-do-drivers-with-uber-make/>

Scenarie 1 – Deleøkonomisk udnyttelse af ressourcer

Uber formidler kontakten mellem private som ønsker at blive transporteret og andre private, som tilbyder deres transportydelse igennem Ubers app. Der kan argumenteres for, at dette blot er en udnyttelse af overskudsressourcer som et led i den digitaliserede deleøkonomi.

I dette scenarie vil der ikke være en direkte indtægt for øje, men formidlingen vil være med henblik på at udnytte alle ressourcer. Det vil medvirke til, at det bliver hurtigere og nemmere at blive transporteret.

Formålet med formidlingen vil være at udnytte overskudsressourcer. Dette vil medføre, at den deleøkonomiske tankegang vil påvirke, i hvilket omfang de forskellige tjenester og ydelser vil være tilgængelige i forskellige byer, dage samt tidspunkter.

Indtægten vil ligeledes variere efter, alt efter om der er mange eller få overskudsressourcer. Der kan der argumenteres for, at der blot sker en udnyttelse af overskudsressourcer. Hvortil transportydelsen ikke udelukkende vil være med henblik på at opnå en økonomisk vinding.

Scenarie 2- kan Ubers app udelukkende anvendes økonomisk

Uber anvender udelukkende deres app til at formidle kontakten mellem chaufførerne og kunderne. Denne formidling sker som et led i deleøkonomien og som udnyttelse af overskudsressourcer.

Kunderne kan selv vælge, hvor de vil transporteres hen, samt hvornår de vil transporteres. Dette har ikke nogen lighed i forhold til udnyttelse af overskudsressourcer, der f.eks. kan ses hos den lignende tjeneste GoMore. Hvor private aktører tilbyder et lift og har plads til et antal personer, da de skal køre et bestemt sted hen. Dette vil have karakter af udnyttelse af overskudsressourcer og ikke i lige så høj grad kunne siges udelukkende at være økonomisk virksomhed.

Ifølge præmis 27 i C-230/94 Renate Enkler (Renate Enkler) fastslår EU-domstolen, at hvis et gode udelukkende er egnet til økonomisk udnyttelse, så foreligger der udøvelse af økonomisk virksomhed.

Ubers app vil først og fremmest anses af forfatterne for at være Ubers gode. Dette gode anvender Uber primært i et økonomisk henseende. Dog anvendes Ubers app også af andre parter, herunder Ubers kunder samt de chauffører som er koblet til Ubers app. Disse tre parter anvender Ubers app ud fra forskellige hensigter, samt til dels på forskellige måder.

Når kunden anvender Ubers app, er det med den hensigt, at de ønsker at blive transporteret. Når chaufføren anvender Ubers app, er det med hensigten om at opnå et vederlag igennem leveringen af en transportydelse.

I Ubers henseende antages det af forfatterne, at denne udnyttelse og formidling mellem chaufførerne og kunderne kun er med det formål at opnå indtægter af en vis varig karakter.

Ud fra ovenstående vurderes det, at Uber udelukkende anvender deres app til økonomisk udnyttelse, hvorved der foreligger udøvelse af økonomisk virksomhed jf. præmis 27 i Renate Enkler.

Selvstændig virksomhed

Ved selvstændig virksomhed forstås, at der drives virksomhed i eget navn og for egen regning og risiko.

Uber kan i princippet både ses som at handle i eget navn og som værende en formidler. Til at belyse disse scenarier og komme frem til en konklusion vil forfatterne anvende principperne, der er udledt af afgørelsen C- 349/96 Card Protection Plan (afgørelsen CPP).

Resumé af C-349/96

I afgørelsen CPP kan kunder opnå forsikring af deres kreditkort og nærliggende henseender igennem CPP, som har kontakt til et forsikringsselskab, som udbyder selve forsikringen. CPP udøver dermed ikke selv forsikringsvirksomhed, men er blot en formidler i mellem kunderne og forsikringsselskabet.

I det første scenarie vil Uber blive set i forhold til, om de anses som værende en formidler og et mellemlid i mellem chaufføren og kunden. Dette scenarie vil være i overensstemmelse med principperne i afgørelsen CPP, hvor Uber i dette scenarie vil blive set som en formidler ligesom CPP. Dette ses idet, at de blot formidler kontakten mellem chaufførerne og kunderne.

Hvorved Uber i ovenstående scenarie blot vil være en formidler og vil ikke have noget ansvar for, at chaufførerne udfører deres transportydelse, samt at kunderne modtager denne ydelse.

I Ubers kontrakts vilkår, som også er kaldet "legal terms", fremgår følgende:

"... alle sådanne transport- og logistik tjenester tilbydes af uafhængige tredjepartskontrahenter, som ikke er ansat af Uber eller dets associerede selskaber"⁴⁴.

Hermed vil Uber se sig selv som værende en formidler. Herudover så sker kontakten til kunden både fra Uber og chaufføren, og det er så chaufføren, som udfører transportydelsen. Dette kan argumentere for, at Uber blot er en formidler og ikke selv leverer en transportydelse, da denne leveres af chaufføren.

Uber vil kunne ses som værende formidler i begge scenarier. Det afgørende og særlige vigtige er dog, hvorvidt chaufførerne og kunderne kan stå alene uden Uber, eller om Uber er et uundværligt bindeled. Uber formidler kontakten mellem chaufføren og kunden. Al kontakt i forhold til transportydelsen og vederlaget imellem disse to parter, chaufføren og kunden sker igennem Ubers app.

⁴⁴ www.uber.com/legal/terms/dk

Herudover stiller Uber direkte krav til chaufførerne. De skal f.eks. have et gyldigt kørekort, de skal være fyldt 18 år, deres køretøj må max være 10 år gammelt. Herudover skal chaufførerne have et dansk sygesikringsbevis, hvis de vil køre i Danmark, og Uber skal have adgang til chaufførernes straffeattest⁴⁵.

Der foreligger en direkte kommunikation og instruks i forhold til kunderne, som formidles igennem Uber, og denne kontakt vil ikke være mulig, hvis Uber ikke var bindeledet. Dette illustreres ydermere i, at det ikke er tilladt for chaufførerne blot at samle kunder op på gaden, men kommunikationen skal ske igennem Ubers app for, at chaufførerne må køre med eventuelle kunder.

Følgelig udøver Uber en form for tilsyn og instruks overfor chaufførerne. Hertil forbeholder Uber sig også retten til at fravælge nogle chauffører på grund af, at de ikke opfylder Ubers betingelser eller på baggrund af chaufførernes anmeldelser fra kunderne.

Hvis Uber ikke havde nogen krav til hverken chaufførerne eller kunderne, og kontakten ikke altid skulle ske igennem Ubers app, og hvis chaufførerne f.eks. frit kunne samle kunder op direkte fra gaden, så ville dette være et stærkt argument for, at Uber blot var en formidler. Hvorved Uber ikke vil kunne anses for at handle i eget navn, da Ubers navn samt deleøkonomiske app ikke nødvendigvis skulle sammenholdes med chaufførerne og kunderne.

Uber stiller flere direkte krav til chaufførerne og til dels til kunderne for, at de kan bruge deres app. Der kan argumenteres for, at chaufføren og kunden ikke vil kunne stå alene uden Uber, da kommunikationen sker igennem Ubers app.

Principperne og betingelserne for at være en formidler i afgørelsen CPP anvendes til, at fastslå hvorvidt Uber er en formidler, eller om de handler i eget navn. CPP blev anset som værende en formidler, da de ikke selv drev forsikringsvirksomhed, og hermed ikke havde ansvaret for, at forsikringen var gældende.

⁴⁵ <https://www.uber.com/da-DK/drive/requirements/>

Uber formidler kontakten imellem chaufføren og kunden, hvorved det må antages, at Uber har ansvaret for, at kunderne modtager den ønskede transportydelse på baggrund af Ubers formidlingsydelse.

CPP blev i afgørelsen af samme navn anset som værende en formidler netop fordi, at CPP ikke drev forsikringsvirksomhed. I og med at Uber må anses for at være ansvarlige for, at transportydelsen bliver udført, kan der argumenteres for, at de ikke blot kan anses for at være en formidler ligesom CPP. Derfor vil Uber handle i eget navn.

Hernæst skal det behandles, om Uber handler for egen regning og risiko. Der sker en betaling igennem Ubers app, når en chauffør har transporteret en kunde. I betalingen er der en fast takst efter kørslens kategori samt en kommission, der betales til Uber⁴⁶.

Ubers indtjening afhænger af, hvor mange chauffører der er koblet til Ubers app, samt hvor meget chaufførerne kører. Derfor kan der argumenteres for, at Uber ikke har nogen fast indtjening, ikke et fast antal chauffører og herved er der ingen sikkerhed for, hvor mange penge Uber tjener⁴⁷.

Uber er en deleøkonomisk digital tjeneste, da der ikke er nogle direkte synlige driftsomkostninger. Dog har Uber omkostninger i form af, at de har en produktudviklingsafdeling, marketing og lignende for hele tiden at kunne udvikle og fremme virksomheden⁴⁸.

Når ovenstående bliver set i en helhed vil det kunne ligges til grund, at Uber handler i eget navn og for egen regning og risiko. Det må derfor konkluderes, at Uber driver selvstændig virksomhed i et momsretligt henseende.

⁴⁶ Børsen, "Uber-chauffører betaler uber afgift", d. 27 september 2016

⁴⁷ <https://www.uber.com/info/how-much-do-drivers-with-uber-make/>

⁴⁸ <https://www.uber.com/info/how-much-do-drivers-with-uber-make/>

Egenskab af afgiftspligtig person

Uber anses af forfatterne for at udøve selvstændig virksomhed og økonomisk virksomhed. Det sidste led i vurderingen af, hvorvidt Uber er afgiftspligtig person er, om Uber agerer i egenskab af at være en afgiftspligtig person. Til denne vurdering anvendes principperne, som kan udledes af nedenstående afgørelse fra EU-domstolen.

Resumé af C-155/94

Afgørelsen C – 155/94 Welcome Trust Ltd (Welcome Trust) omhandler, hvorvidt en fond kan anses for at drive økonomisk virksomhed og agere i egenskab af at være en afgiftspligtig person. Fonden sælger aktier over to omgange med det formål at fremme medicinsk forsikring. Fondens første salg af aktier er ikke planlagt, hvorimod fondens andet salg af aktier er planlagt og tilrettelagt af eksperter herunder jurister.

Fonden anses ikke for at drive økonomisk virksomhed eller agere i egenskab af at være en afgiftspligtig person, da begge salg af aktier ses som værende på lige fod med private investorer. Dette ses idet, at fonden vil have samme mulighed for at planlægge et salg af aktier. Hermed er neutralitetsprincippet opfyldt, da de anses for at være på lige fod med private investorer, og derved er de udenfor momssystemet.

I forhold til Uber så er det som tidligere nævnt slået fast af forfatterne, at Uber driver selvstændig økonomisk virksomhed. Modsat fonden som ikke anses for, at drive selvstændig økonomisk virksomhed, da de blev anset for at være på lige fod med private.

Spørgsmålet er, om Uber kan anses for at være på lige fod med private, når de formidler kontakten mellem chaufførerne og kunderne? Dette kan ses i perspektiv af tjenesten GoMore, hvor det er private aktører der igennem GoMores digitale

tjeneste formidler kontakten med hinanden vedrørende kørsel, da de udnytter overskudsressourcer i deleøkonomien⁴⁹.

Ved Uber opstår kontakten også igennem en digital tjeneste, som er Ubers app. Den store forskel er dog, at Uber aktivt formidler kontakten og sender kørselsanmodninger til chaufførerne, når de får en anmodning fra en kunde.

Herudover så har Uber faste kørselstakster⁵⁰, samt de opnår en kommission, efter en chauffør har transporteret en kunde⁵¹. Hvilket har karakter af ikke blot at være en udnyttelse af deleøkonomien, men kan sammenlignes med en taxacentral. Det understøttes af, at Uber er et elementært bindeled og ikke kan tages ud af ligningen. Det er herudover ikke en mulighed, da Uber kræver at al kontakt mellem Chaufføren og kunden sker igennem dem og deres app.

Ved en perspektivering til afgørelsen Welcome Trust kan fonden netop ikke anses for at agere i egenskab af at være en afgiftspligtig person, da de handler på lige fod med private, og derved ikke driver selvstændig økonomisk virksomhed.

Uber handler derfor på lige fod med taxacentralerne, da de har krav til chaufførerne, samt opnår en indtægt efter hver kørsel, som bliver formidlet igennem Ubers app. Da Ubers deleøkonomiske forretningsmodel må anses for at kunne sammenlignes med en taxacentral, vil Uber blive anset for at være en afgiftspligtig person. Herudover så vil Uber drive virksomhed på lige fod med et taxaselskab, hvorved Uber vil handle i egenskab af at være en afgiftspligtig person.

Ubers forretningsmodel er dermed i konkurrence med lignende virksomheder som tilbyder transportydelse.

⁴⁹Bove-Nielsen, Jesper, Den nye deleøkonomi, Libris Business, 2. udgave, 1. oplag, 2016

⁵⁰ <https://help.uber.com/da/h/33ed4293-383c-4d73-a610-d171d3aa5a78>

⁵¹ <https://www.uber.com/info/how-much-do-drivers-with-uber-make/>

Uber kan herved ikke antages som blot at være en formidler. Dette støttes ligeledes i, at i og med Ubers forretningsmodel har så store ligheder til et afgiftspligtigt taxaselskab, skal Uber også anses for at være en afgiftspligtig person. Hvilket vil sikre, at neutralitetsprincippet er opfyldt.

Delkonklusion

I forholdet imellem Uber og chaufføren vil Uber blive anset for at være en afgiftspligtig person idet, at Uber modtager hele vederlaget, samt har det overordnede ansvar for, at der bliver udført en transportydelse.

I forholdet imellem Uber og kunden vil Uber ligeledes kunne blive anset for at være en afgiftspligtig person. Dette kan også ses i forhold til neutralitetsprincippet, da momsen skal betales i sidste led, da denne kun må belaste i sidste led, og dette vil altid være forbrugeren.

Hvorimod det vil være konkurrenceforvridende og vil påvirke valget af transportydelse, hvis Uber ikke ansås for at være en afgiftspligtig person. Brugere af Ubers app vil være private forbrugere, som ikke kan være afgiftspligtige personer, og de vil ikke kunne opnå fradragsret for momsbetalingen.

Det må konkluderes, at forholdet imellem Uber og de to andre parter, som vil være henholdsvis chaufføren og kunden, vil Uber være en afgiftspligtig person. Derfor må det konkluderes at det er Uber, som er ansvarlig for, at der bliver opkrævet de korrekte afgifter ifølge gældende lovgivning.

I forhold til momsens systematik vil næste led være at vurdere, hvorvidt der foreligger en afgiftspligtig transaktion og i så fald, imellem hvilke led denne transaktion foreligger. Dette vil blive behandlet i kapitel 5.

Chauffør

Økonomisk virksomhed

I vurderingen af hvorvidt chaufførerne udøver økonomisk virksomhed, har EU-domstolen fastlagt en række momenter, som skal danne baggrund for behandlingen. Disse momenter kan udledes af principperne i afgørelsen C-230/94 Renate Enkler (Renate Enkler).

Resumé af C-230/94

I denne afgørelse har Renate Enkler en campingbil, som bliver anvendt i privat og erhvervsmæssig regi, da campingbilen bliver udlejet til hendes mands virksomhed. Der skelnes i mellem den erhvervsmæssige og private anvendelse af campingbilen i et momsretligt henseende. Hvorved den erhvervsmæssige del indgår i momsens systematik, hvilket den private anvendelse ikke gør.

Et element der skal tages højde for i vurderingen af, om der foreligger økonomisk virksomhed er, om det gode der anvendes udelukkende er egnet til økonomisk anvendelse. Hvis dette er tilfældet vil der følge EU-domstolen ikke være tvivl om, at der udøves økonomisk virksomhed, hvilket blev fastslået i Renate Enkler præmis 27.

Chaufførerne anvender deres eget private køretøj, og dette anvendes herved både i privat- og erhvervsmæssig regi idet køretøjet også anvendes, når chaufføren anvender køretøjet som chauffør igennem Ubers app. Der vil derfor ikke være tvivl om, at køretøjet ikke udelukkende kan anvendes økonomisk. Dette medfører at formodningen om, hvorvidt der foreligger økonomisk virksomhed ikke ligger helt klar.

Hermed kræver det en vurdering af samtlige elementer for at kunne klargøre, om chaufførerne driver økonomisk virksomhed. Der vil være forskel på chaufførerne i forhold til begrebet økonomisk virksomhed. Dette ses i forhold til, at nogle chauffører kører en del flere timer om måneden end andre chauffører, dernæst skal begrebet intensitet vurderes.

Ved begrebet intensitet forstås, i hvor stort et omfang chaufførerne stiller deres ydelse til rådighed. Alt efter hvor stort et omfang chaufførerne kører for Uber, vil intensiteten stige, og dermed vil formodningen for, at der drives økonomisk virksomhed ligeledes stige.

Hvorimod de chauffører, som blot kører et begrænset antal timer om måneden, vil kunne ses som drive lejlighedsvis virksomhed, og ikke økonomisk virksomhed jf. Renate Enkler præmis 20.

Hertil skal det ligeledes vurderes, om der drives virksomhed med hensigten om indtægter af en vis varig karakter. Når en chauffør kører en del timer om måneden taler det for, at der drives økonomisk virksomhed med en vis intensitet samt med hensigten om indtægter af en vis varig karakter.

De chauffører, som ikke kører så mange timer om ugen, har ikke den samme intensitet. Det skal dog bemærkes, at det at en person tilmelder sig som chauffør kan bevirke, at der allerede i dette stadie er en hensigt om opnåelse af en indtægt.

Det afgørende er dog, hvorvidt det er en hensigt om en indtægt af en vis varig karakter jf. C-268/83 Rompelmann (Rompelmann) præmis 24 og 25. Ifølge Rompelmann har afgiftsmyndighederne mulighed for at opstille nogle objektive krav for, hvornår der drives økonomisk virksomhed. Følgelig vil afgiftsmyndighederne kunne opstille nogle objektive betingelser for, i hvilket omfang der udøves virksomhed og intensiteten af denne virksomheds udøvelse.

Et eksempel kan være en chauffør, som tilmelder sig på Ubers app og kører 37 timer om ugen, hvilket er svarende til en almindelig arbejdsuge i Danmark. Det viser et stort tidsmæssigt omfang, som chaufførerne anvender i dette regi. Dette vil ligeledes vise en stor intensitet samt en klar hensigt om at opnå indtægt af en vis varig karakter.

Herudover kan ovenstående sammenfattes med, at en chauffør, som kører et stort antal timer, vil skabe en større kundekreds grundet det tidsmæssige forbrug samt intensiteten jf. præmis 29 i Renate Enkler. Hvilket også vil påvirke indtægtens størrelse, da den vil stige eller falde proportionelt i sammenhæng med antallet af kunder.

En chauffør, der benytter Ubers app og herved viser en hensigt for at opnå indtægt af en vis varig karakter, men som kører et meget begrænset antal timer, vil ikke kunne fremvise de objektive momenter som f.eks. intensitet. Dette vil ikke kunne danne grundlag for, at der drives økonomisk virksomhed på samme grundlag som ovenstående eksempel.

I første eksempel har chaufføren et stort tidsmæssigt omfang, der anvendes som chauffør, dette afspejler sig i, at der også er en stor intensitet. Til dette vil der formentlig også være en stor kundekreds og en indtægt, som ligeledes er tilsvarende. Hvorved det må antages at være en indtægt af en vis varig karakter. Det medfører, at der ikke blot foreligger en lejlighedsvis udøvelse af virksomhed, men chaufføren opfylder betingelserne for at drive økonomisk virksomhed jf. præmis 20 i Renate Enkler.

I det andet eksempel har chaufføren et forholdsvis begrænset antal timer. Dette medfører, at chaufførens kundekreds samt indtægt i dette regi ikke vil være af betydelig karakter. Dette udelukker dog ikke, at der kan være indtægt af en vis varig karakter, indtægten er blot i en begrænset størrelse i forhold til første eksempel. I dette tilfælde har det stor lighed af at være lejlighedsvis virksomhed. Hvilket støttes i intensiteten, som virksomheden udøver samt det tidsmæssige omfang, der anvendes i dette erhverv.

Det skal dog medtages, i forhold til Renate Enkler må det vurderes, at EU-domstolen sjældent træffer afgørelse i forhold til, at en virksomheds udøvelse må karakteriseres som værende lejlighedsvis.

Selvom det andet eksempel har væsentlig karakter af at være lejlighedsvis udøvelse af virksomhed, vurderer forfatterne, at dette også vil være økonomisk virksomhed. Hvilket støttes i betragtningerne til momssystemdirektivet i forhold til, at begrebet afgiftspligtig person skal kunne tage højde for lejlighedsvis transaktioner. Formålet med dette er at opretholde momsens neutralitet⁵².

Dette understøttes af, at der må antages at være indtægt af en vis varig karakter, da chaufføren selv kan bestemme, hvornår han vil køre, og i hvilket tidsmæssigt omfang han vil køre. Dette medfører, at chaufførens indtægt kan variere, og når chaufføren transporterer en kunde, så er der en vis intensitet samt intention om at opnå en indtægt af en vis varig karakter jf. præmis 30 i Renate Enkler.

Hvilket ligeledes er en nødvendighed for, at neutralitetsprincippet er opfyldt. Idet en chauffør som kører et begrænset antal timer vil konkurrere med de chauffører, som kører et større antal timer. Hvorved dette vil være konkurrenceforvridende samt stride imod momsens neutralitet hvis begge parter ikke vurderes ens.

Selvstændig virksomhed

Et af kravene for at være en afgiftspligtig person er, at der drives selvstændig virksomhed jf. momslovens § 3, stk.1. Ved selvstændig virksomhed forstås, at det sker for egen regning og risiko.

Ved at der foreligger et arbejdsgiver/arbejdstager forhold, vil der ikke kunne blive drevet selvstændig virksomhed for egen regning og risiko. Dette medfører, at betingelserne for at drive selvstændig virksomhed ikke vil være opfyldt, hvis der foreligger et arbejdsgiver/arbejdstager forhold. Dette er grundet, at arbejdstageren vil få betaling uanset virksomhedens eller personens eventuelle situation samt økonomiske forhold.

⁵²Rådets direktiv af 2006-11-28 om det fælles merværdiafgiftssystem (2006/112), betragtning nr.13

Anvendelsen af det ansættelsesretlige begreb "arbejdsgiver/arbejdstager forhold" har hjemmel til anvendelse indenfor momslovgivningen jf. momslovens § 3 og momssystemdirektivet art. 4⁵³. Begrebet er ligeledes anvendt i retspraksis. Nedenstående afgørelse danner baggrund for anvendelse af begrebet i retspraksis⁵⁴.

Resumé af C-23/98

I afgørelsen J. Heerma C-23/98 udlejer J. Heerma sin stald til sit eget selskab "Heerma", hvilket er virksomhedens eneste aktivitet. Lejekontrakten er på 6 år, hvilket må anses for at være indtægt af varig karakter. Dette skal ses ud fra, at der er tale om en selvstændig virksomhed, idet J. Heerma handler i eget navn og for egen regning og risiko.

Principperne i denne afgørelse er vigtige i forhold til vurderingen af, om chaufførerne handler i eget navn og for egen regning og risiko. Efter en chauffør har kørt med en kunde, kan kunden foretage en individuel bedømmelse af chaufføren. Hermed kan denne bedømmelse ses som et led i, at chaufføren driver selvstændig virksomhed⁵⁵.

Det, at der sker en individuel bedømmelse af chaufføren, tager afstand fra Uber, og dette kan have karakter af, at chaufføren handler i eget navn. Der kan også argumenteres for det modsatte, da Uber skaber forbindelsen mellem kunden og chaufføren.

Spørgsmålet er her, hvorvidt Uber blot er en formidler og chaufføren handler i eget navn, eller Uber er en direkte forbindelse mellem de tre led, og chaufføren derved handler i Ubers navn?

⁵⁴ Lovbekendtgørelse 2016-06-21 nr.: 760 om merværdiafgift (momsloven) og Rådets direktiv af 2006-11-28 om det fælles merværdiafgiftssystem (2006/112)

⁵⁵ <https://www.uber.com/da-DK/ride/>

I Ubers kontrakts vilkår, som også er kaldet "legal terms", fremgår følgende:

"... alle sådanne transport- og logistik tjenester tilbydes af uafhængige tredjepartskontrahenter, som ikke er ansat af Uber eller dets associerede selskaber⁵⁶"

Som følge af ovenstående, må det konkluderes at Uber selv definerer chaufførerne som tredjepartskontrahenter, der handler i eget navn. Hvorved chaufførerne ifølge Uber på ingen måde, hverken kan eller skal associeres med Uber.

For at kunne slå fast om chaufførerne handler i eget navn er en af de vigtigste faktorer i vurderingen, om chaufførerne kan stå alene uden Uber.

Uber tilbyder og kræver følgende:

- Uber skaber forbindelsen mellem chauffør og kunde
- Uber tilbyder chaufføren opgaver
- Uber stiller krav til chaufførerne i forhold til deres køretøj, straffeattest og kørekort
- Uber har forskellige priskategorier og sætter hermed prisen

Ubers rolle i formidlingen og deres krav vægter højt i forhold til, hvorvidt chaufføren sætter sit eget navn på ydelsen eller ej.

Chaufførerne er afhængige af Uber, idet al kommunikation foregår igennem Ubers app eller hjemmeside. Alle Ubers digitale tjenester er administreret af Uber, og transportydelsen vil være associeret med Uber, da det er igennem Ubers digitale tjenester denne opnås.

Uber kan ikke undværes i ligningen, og chaufføren vil derved ikke handle i eget navn. Dette er til trods for kundens individuelle bedømmelse efter hver tur. Ubers holdning i deres "legal terms" til henholdsvis deres- og chaufførernes rolle bliver forkastet af forfatterne.

⁵⁶ www.Uber.com/legal/terms/dk/

Principperne i J. Heerma C-23/98 præmis 18 støtter forfatternes holdning. I denne afgørelse har EU-domstolen slået fast, hvad der kræves for, at der handles i eget navn. Det støtter forfatternes holdning i, at den overordnede formidling sker af Uber og kunden associerer tjenesten med Uber og ikke med chaufføren, som udfører transporten.

Der kan argumenteres for, at det i princippet ikke har nogen betydning om kunden kan bedømme chaufføren eller ej, da de blot har bestilt en transport ydelse, som er administreret af Uber. Denne transportydelse er ligeledes bestilt igennem Ubers app og ikke ud fra chaufførens navn, eller på anden måde er associeret eller karakteriseret af chaufføren, som udfører tjenesteydelsen.

Det faktiske forhold må efter forfatternes mening vægte højere end Ubers egen karakterisering af, hvad de er, og hvad deres chauffører anses for at være rent juridisk. Hvorved chaufførerne ikke handler i eget navn.

Næste led i analysen er, at behandle hvorvidt der foreligger et arbejdsgiver/arbejdstager forhold, eller om chaufførerne driver selvstændig virksomhed for egen regning og risiko.

Forfatterne anvender retspraksis og principperne, som er blevet udledt af afgørelsen SKM.2013.26.SR (værgedom), til at definere og klargøre, om der er et arbejdsgiver/arbejdstagerforhold i mellem Uber og chaufførerne.

Resumé af SKM.2013.26.SR

Denne afgørelse (værgedom) omhandler en værge, som arbejder for Statsforvaltningen. Værgen modtager et honorar for sit arbejde. Det er ikke hendes hovedbeskæftigelse.

Værgen bliver ikke set som værende momspligtig, da hun blandt andet ikke selv kan afvise eller acceptere, hvorvidt hun vil være værge for en person eller ej. Dette bliver bestemt af Statsforvaltningen.

Hermed foreligger der et arbejdsgiver/arbejdstager forhold ifølge Skatterådets afgørelse. Herudover kan principperne i afgørelsen C-202/90 Ayuntamiento de Sevilla også nævnes.

Resume af C-202/90 Ayuntamiento de Sevilla

Afgørelsen omhandler en virksomhed som opkræver moms og afgifter for en kommune i Spanien. Til trods for, at kommunen kan give instrukser samt udøve disciplinærkontrol overfor virksomhederne samt tredjemand kan holde kommunen ansvarlig, så er det stadig selvstændig virksomhed. Idet at virksomheden selv sørger for personale og materiale, følgelig foreligger der ikke et arbejdsgiver/arbejdstager forhold.

I C-202/90 er der ikke tale om et arbejdsgiver/arbejdstager forhold, men i stedet udøves der selvstændig virksomhed. Ud fra der ikke er krav til arbejdets omfang, en ansættelseskontrakt eller sikkerhed for løn.

Afgørelsen SKM.2013.26.SR danner grundlag for, hvornår der er tale om et arbejdsgiver/arbejdstager forhold, hvorimod det kan udledes af principperne i C-202/90, hvornår der ikke foreligger et arbejdsgiver/arbejdstager forhold, men derimod må udøves selvstændig virksomhed.

Det, at der er sikkerhed i forhold til løn samt de dertilhørende vilkår, er et karakteristika i forhold til, at der foreligger et arbejdsgiver/arbejdstager forhold. Dette vil karakterisere den almene lønmodtager, hvilket er tilfældet i værgedommen.

Chaufførerne skal anvende deres eget køretøj, dette skal dog godkendes af Uber. Det er ikke muligt at få stillet et køretøj til rådighed af Uber. Chaufførerne modtager igennem Ubers app en bestilling fra en kunde, denne bestilling kan de godkende eller afvise. Derfor er der ikke noget krav om, at de skal godkende en anmodning om kørsel. Chaufførens generelle bedømmelse bliver ikke påvirket af, om de afviser en tur eller ej. Chaufførerne administrerer selv, hvor meget de vil køre og i princippet, hvor mange penge de tjener.

Idet chaufførerne selv kan administrere, hvorvidt de ønsker at acceptere en anmodning om kørsel eller ej, kan der argumenteres for, at der ikke foreligger et arbejdsgiver/arbejdstager forhold. Men det har karakter af at være selvstændig virksomhed.

Dette kan ses i forhold til værgedommen, hvor værgen ikke frit kan afvise eller godkende en arbejdsopgave, men skal acceptere denne. Årsagen til dette er, at værgen er underlagt et arbejdsgiver/arbejdstager forhold.

Chaufførernes situation har stor lighed med de faktiske forhold i afgørelsen C-202/90 Ayuntamiento de Sevilla. Da de netop selv bærer den økonomiske risiko i form af, at de ikke er garanteret en bestemt løn, men deres indkomst er afhængig af antal kørte ture jf. C-202/90 Ayuntamiento de Sevilla præmis 13.

Hvorimod værgen er garanteret et vederlag, fordi der foreligger et arbejdsgiver/arbejdstager forhold, og dermed ikke udøves selvstændig virksomhed.

Ovenstående har karakter af, at der ikke foreligger et arbejdsgiver/arbejdstager forhold i mellem Uber og chaufførerne. Dette ses især ud fra, at chaufførerne selv kan vælge, hvorvidt de vil acceptere eller afvise en anmodning om kørsel.

Herudover skal vurderingen af om der er et tilsyn indgå i behandlingen af, om der foreligger et arbejdsgiver/arbejdstager forhold imellem chaufføren og Uber. I værgedommen er der et tilsyn på baggrund af, at der er kontrol og tilsyn i forhold til arbejdets omfang, samt hvilke opgaver værgen skal varetage.

Hermed er der ikke frihed til at kunne administrere arbejdets omfang, og der foreligger et tilsyn. Chaufførerne har frihed i forhold til, om de accepterer en bestilling samt friheden til at køre det antal timer, de foretrækker. Det bevirker at der ikke er et tilsyn fra Uber i forhold til arbejdets omfang, eller hvilke opgaver de enkelte chauffører accepterer.

Uber har dog et tilsyn i forhold til andre områder. Uber kræver, at chaufføren har et gyldigt kørekort, samt har et sygesikringsbevis. Herudover skal Uber godkende køretøjet som anvendes, det må f.eks. maksimalt være 10 år gammelt. Chaufførerne skal ydermere igennem et sikkerhedstjek, som indebærer, at Uber tjekker deres straffeattest.

Ubers tilsyn er ikke sammenligneligt med tilsynet i værgedommen. I værgedommen er tilsynet mere rettet mod arbejdets omfang og hvilke opgaver, der skal varetages. Hvilket bevirker, at værgen får karakter af at være en almen lønmodtager, som er omfattet af arbejdsgiver/arbejdstager begrebet. Der kan argumenteres for, at chaufførerne ikke er omfattet af begrebet arbejdsgiver/arbejdet forholds, ud fra det begrænsede tilsyn fra Uber.

Dette understøttes af, at værgen ikke har udgifter i forhold til sit erhverv, samt der foreligger et fast vederlag. Denne betaling sker som et honorar, men har karakter af at være en fast månedsløn. Chaufførerne har udgifter i forbindelse med erhvervet i form af, at de har driftsomkostninger samt vedligeholdelsespligt for det anvendte køretøj. Herudover vil chaufførernes vederlag være svingende, da der ikke er nogle faste arbejdstimer samt garanti for omfanget af kørselsanmodninger, som chaufføren vil modtage. Dog skal det bemærkes, at kørselstaksten er fastsat på forhånd af Uber⁵⁷.

Til sidst skal det vurderes, hvorvidt chaufførerne er underlagt en instruktion i forbindelse med deres kørsel for Uber. Chaufførerne skal leve op til en række betingelser, som Uber har fastlagt, disse betingelser er nævnt tidligere i dette afsnit.

Der kan argumenteres for, at disse betingelser er en instruks, og hermed kan det have en karakter af at være et arbejdsgiver/arbejdstager forhold. Fordi chaufførerne til dels er underlagt instruktion fra Uber, når de tilbyder deres kørselsservice.

⁵⁷ <https://www.uber.com/info/how-much-do-drivers-with-uber-make/>

Herudover får chaufførerne besked fra Uber om, hvor de skal hente kunden, samt hvor de skal transportere kunden hen. Dette kan ses som en form for instruktion fra en arbejdsgiver eller overordnet.

Chaufførerne har som tidligere nævnt deres frihed i forhold til, om de vil acceptere eller afvise en tur. Hvis de accepterer kørselsanmodningen, er de underlagt en instruks om, hvor kunden skal hen. Der kan endvidere argumenteres for, at instruksen enten kommer fra Uber eller fra kunden.

Det ses ud fra, at Uber på sin vis blot skaber kontakten mellem kunden og chaufførerne, og derfor får Uber karakter af at være en formidler. Det skal dog bemærkes, at hvis chaufførerne vil opnå et vederlag skal de acceptere en kørsel. Det er ikke tilladt for chaufførerne at samle passagerer frit op fra gaden. Kommunikationen og betalingen skal foregå igennem Ubers app.

Dette er for, at Uber kan opretholde sin sikkerhed i forhold til kunderne og delvis chaufførerne idet, at der er sikring for betalingen, når formidlingen og betalingen sker igennem Ubers app.

Hvilket kan tale for, at der foreligger et arbejdsgiver/arbejdstager forhold, da chaufførerne på sin vis er underlagt instruktioner fra Uber. Selvom de stadig har en stor frihed i forhold til mængden af timer, de arbejder, samt om de vil acceptere eller afvise en kørselsanmodning.

Det må dog konkluderes af forfatterne, at der ikke er tilstrækkelige elementer, der ligger til grund for, at der her er et arbejdsgiver/arbejdstager forhold ud fra analysen af ovenstående begreb. Hermed må det endvidere konkluderes, at chaufførerne driver selvstændig virksomhed i momsretligt henseende.

Forfatterens konklusion støttes af C-202/90 Ayuntamiento de Sevilla, hvor der ligeledes var tale om selvstændig virksomhed på nogle af de samme grundlag, som foreligger i forhold til chaufføren og Uber. Her skal der særligt ses på elementerne, som hvorvidt der foreligger et fast vederlag samt krav til arbejdets omfang.

Egenskab af afgiftspligtig person

Forfatterne har tidligere konkluderet, at chaufførerne driver selvstændig økonomisk virksomhed. I sidste led i vurderingen af, om chaufførerne er en afgiftspligtig person, skal det vurderes, hvorvidt de handler i egenskab af at være en afgiftspligtig person. Hertil anvender forfatterne principperne i C-219/12 Fuchs (Fuchs) samt Renate Enkler.

Resumé af C-219/12

Afgørelsen Fuchs omhandler Thomas Fuchs, som har et solcelleanlæg. Dette anlæg kobler Fuchs direkte til elnettet. Herved anvendes solcelleanlægget både i privat og i erhvervsmæssigt regi. Der opnås en indtægt af den strøm, som Fuchs sælger til elnettet, og der sker en momsmæssig beskatning af denne. Som følge af dette kan Fuchs ikke være en privatperson, men vil være en afgiftspligtig person i et momsretligt henseende. Hvorved Fuchs også vil agere i egenskab af, at være en afgiftspligtig person.

Chaufførerne anvender deres eget køretøj, som herved både anvendes i privat og erhvervsmæssig regi. Ligesom det må udledes af principperne i afgørelsen C-219/12 Fuchs præmis 22.

Chaufførerne kobler sig på Ubers app, hvorved de får besked, når der er en kunde, som ønsker at blive transporteret. Chaufførerne anvender Ubers app i et økonomisk henseende. Dette kan sammenlignes med Fuchs, som har et solcelleanlæg, der anvendes i privat og erhvervsmæssig regi. Fuchs kobler sit solcelleanlæg direkte til elnettet med en hensigt om indtægter jf. præmis 28 i Fuchs.

Fuchs opkræver moms af de leverancer, han foretager i forbindelse med solcelleanlægget jf. præmis 34 i Fuchs. Dette antages ikke at være gældende for chaufførerne, da al betaling sker igennem Ubers app.

Hvilket kan sammenholdes med det faktum, at SKAT har anmeldt 1.700 chauffører til politiet, som kører for Uber, på baggrund af manglende skatte og afgiftsbetalinger⁵⁸.

Dette kan derfor tale for, at chaufførerne er en afgiftspligtig person. I Fuchs foreligger der en momsbeskatning, og dette er derved et stærkt argument for, at Fuchs er en afgiftspligtig person jf. præmis 35 i Fuchs.

I Fuchs er solcelleanlægget koblet direkte til elnettet, og det kan ikke tages fra igen, det må på baggrund af ovenstående antages, at Fuchs udelukkende driver selvstændig økonomisk virksomhed. Dette er grundet, at der ikke kan differentieres mellem den strøm og indtægt, som opnås igennem salget til elnettet og den del, som han selv benytter jf. præmis 28 i Fuchs.

Chaufførerne kan som tidligere nævnt selv administrere hvornår og i hvor stort et omfang, de vil tilbyde deres service⁵⁹. Herved kan der ske en klar differentiering imellem den private anvendelse af køretøjet samt den erhvervsmæssige transportydelse.

Derved vil der ikke være tvivl om, hvornår chaufføren agerer som privatperson, og hvornår chaufføren agerer som værende chauffør og i egenskab af at være en afgiftspligtig person. Det vil dog være vigtigt, at differentiere mellem hvornår chaufføren agerer i egenskab af at være en afgiftspligtig person og som værende en privat person jf. Renate Enkler.

Et eksempel på personlig anvendelse kan være, hvis chaufføren kører fra sin hjemmeadresse ud og handler ind og kører hjem igen. Her vil han ikke agere i egenskab af at være en afgiftspligtig person⁶⁰.

⁵⁸ <http://nyheder.tv2.dk/krimi/2016-12-23-skat-sender-data-om-1700-uber-chaufforer-til-politiet>

⁵⁹ <https://www.uber.com/da-DK/drive/>

⁶⁰ Jensen, Dennis Ramsdahl, Merværdiafgiftspligten, Jurist- og Økonomiforbundets Forlag, 1. udgave, 1. oplag, 2004, 28

Et andet eksempel kan være chaufføren, som holder på hjemmeadressen og kobler sig på Ubers app og er klar til at modtage kørselsanmodninger da han skal ud at handle ind. Denne kørselsanmodning accepterer han. Hvorefter chaufføren transporterer kunden til den ønskede destination, inden chaufføren kører hjem til sin adresse igen.

Denne kørsel vil både være i privat og erhvervsmæssig regi, da chaufføren handler i egenskab af at være en afgiftspligtig person idet, at han accepterer en kørselsanmodning og aktivt retter kurs efter, hvor kunden ønsker at blive hentet. Resten af turen, altså før chaufføren accepterer kørselsanmodningen, og efter han har sat kunden af, vil være i privat regi. Følgelig vil chaufføren ikke agere i egenskab af at være en afgiftspligtig person for disse dele af turen.

Delkonklusion

For at kunne konkludere hvorvidt chaufførerne kan anses for at være en afgiftspligtig person, skal der differentieres imellem chaufførerne fra eksemplerne i forhold til intensitet. Dette ses i forhold til de chauffører, som kører et begrænset antal timer om ugen og de chauffører, der kører 37 timer, som vil være tilsvarende en fuldtids stilling.

Der er klare momenter for, at chaufføren, som kører et antal timer svarende til en fuldtids stilling, må anses for at drive økonomisk virksomhed. Hvorved det kan have karakter af, at der er tale om en afgiftspligtig person.

Hvorimod chaufføren, der kører et meget begrænset antal timer om ugen, ikke vil have samme intensitet, og derved ikke driver økonomisk virksomhed. Der vil derfor ikke være en formodning for eller en karakter af, at der er tale om en afgiftspligtig person.

Det må konkluderes, at selvom der er argumenter for, at chaufførerne ikke driver selvstændig virksomhed, så er betingelserne for, at der drives selvstændig virksomhed opfyldt. Dette ses idet, at der ikke foreligger et arbejdsgiver/arbejdstager forhold.

Ovenstående sondringer og konklusioner er som tidligere nævnt væsentlige og elementære i forhold til momsens systematik samt neutralitetsprincippet. Momsens neutralitet vil skulle opretholdes, det kan som følge af dette konkluderes, at begge chauffører skal underligges samme momsmæssige behandling.

Dette skal ses ud fra, at det vil stride imod momsens neutralitet, hvis nogle chauffører ikke er momspligtige, og andre chauffører er momspligtige, da det vil skabe en momsmæssig forvridning blandt chaufførerne. Hvorved det i sidste ende vil påvirke forbrugerens valg af ydelse, hvilket momsen ikke må, da det er en ren fiskal afgift, som kun må belaste sidste led, som vil være forbrugeren.

Kapitel 5 - afgiftspligtig transaktion

Scenarie 1 – Uber og chauffør

På baggrund af kapitel 4 om den afgiftspligtige person vil den eventuelle afgiftspligtige transaktion blive behandlet i dette kapitel ud fra de tre nedenstående scenarier. Dette gøres med henblik på, at følge momsens systematik og derved fastslå, om der er momspligt eller ej.

For at der kan være en afgiftspligtig transaktion, skal der ske levering mod vederlag. Ved dette forstås, at der skal være en sammenhæng mellem leveringen af en ydelse og vederlaget. Der skal være et gensidigt bebyrdende retsforhold, og modydelsen skal kunne opgøres i rede penge.

Der skal ske levering af en ydelse eller vare. Herudover skal denne levering foretages af afgiftspligtig person, som agerer i egenskab af at være en afgiftspligtig person.

Ovenstående er betingelser for, at der kan foreligge en afgiftspligtig transaktion. Disse elementer vil blive behandlet i dette kapitel. Den afgiftspligtige transaktion vil blive set ud fra de eventuelle afgiftspligtige transaktioner, som er opstillet i nedenstående.

De tre scenarier:

- Uber og chauffør
- Uber og kunde
- Chauffør og kunde

Levering mod vederlag

Uber modtager en anmodning om en transportydelse fra en kunde. Denne anmodning formidler Uber videre til en chauffør, som kan acceptere anmodningen og udføre transportydelsen. Efter chaufføren har udført transportydelsen betaler kunden enten kontant eller igennem Ubers app. Hvis det er en kontant betaling, så har chaufføren ret til at beholde det modtagne vederlag.

Chaufføren er dog bundet af at modtage et tilsvarende mindre beløb ved næste betalingsanmodning. Som følge af at chaufføren har fået det fulde beløb i hænde, og Uber stadig skal have deres kommission, så fratrækker Uber deres kommission ved chaufførens næste betalingsanmodning. Dette er for at sikre, at Uber får deres kommission, hvilket danner baggrunden for deres deleøkonomiske forretningsmodel.

Der kan argumenteres for, at Uber i princippet betaler chaufføren for at udføre sin transportydelse, og chaufføren skal betale Uber for at modtage deres formidlingsydelse. For at kunne konkludere hvorvidt der sker levering mod vederlag, skal det behandles, om der er sammenhæng imellem levering af ydelsen og vederlaget. Til at behandle dette benyttes principperne som er udledt i afgørelsen C- 16/93 Tolsma.

Resumé af C-16/93

Afgørelsen C-16/93 Tolsma (Tolsma) omhandler, om der foreligger en afgiftspligtig transaktion ved betaling til en gademusikant. Gademusikanten spiller på gaden, uanset om han modtager et vederlag eller ej. Hertil skal det bemærkes, at der ikke kan foreligge et gensidigt bebyrdende retsforhold. Der er derfor ikke en direkte sammenhæng mellem leveringen og vederlaget, og herved kan der ikke være en afgiftspligtig transaktion.

Både Uber og chaufføren leverer en ydelse, og det skal vurderes, hvorvidt der er sammenhæng mellem en af eller begge ydelser og vederlaget. Chaufføren leverer en transportydelse og vil ved den kontante betaling af vederlaget modtage dette direkte, da betalingen sker til chaufføren i første omgang.

Det må antages, at Uber udelukkende formidler kontakten mellem chaufføren og kunden for at opnå en kommission. Denne kommission opnås igennem det vederlag, som chaufføren skal have for at udføre sin transportydelse på baggrund af den formidlingsydelse, som Uber leverer jf. kapitel 4 vedrørende begrebet økonomisk virksomhed.

Dette er modstridende med situationen i afgørelsen Tolsma. I denne afgørelse er der ikke sammenhæng mellem ydelsen og vederlaget, da der ikke er nogen garanti for, hverken at modtage et vederlag eller for størrelsen af det eventuelle vederlag. Ud fra både Uber og chaufføren er garanteret et vederlag, samt dette vederlag er direkte forbundet til formidlings- og transportydelsen.

Hermed må det antages, at der sker levering mod vederlag. Idet der bliver udført henholdsvis en formidlingsydelse og en transportydelse, og der modtages et vederlag. Det skal hernæst behandles, hvor den eventuelle afgiftspligtige transaktion foreligger. Uber leverer en formidlingsydelse til chaufføren og på baggrund af denne, så udfører chaufføren en transportydelse. Det skal hertil vurderes, hvem der er den reelle modtager af vederlaget, er det Uber eller chaufføren?

Der modtages et vederlag på baggrund af ovenstående formidlings- og transportydelse. Når transportydelsen er udført, opstår der et skyldforhold til Uber, da de har ret til deres kommission. Ved en kontant betaling modtager chaufføren det fulde beløb, men chaufføren har som tidligere nævnt ikke den fulde råderet.

Ved at kunden betaler kontant til chaufføren vil chaufføren have den faktiske råderet over vederlaget, og Uber vil have den retlige råderet. Uber skal dog stadig have sin kommission, og der opstår herved et skyldforhold i mellem Uber og chaufføren.

Idet at der sker en betaling igennem Ubers app, modtager Uber det fulde beløb, og chaufføren kan herefter lave en betalingsanmodning for den del af vederlaget, som han vil have krav på. Her vil Uber have den faktiske råderet og chaufføren ville have den retlige råderet. Skyldforholdet vil være omvendt i forhold til ovenstående, da det i dette tilfælde er Uber der skylder chaufføren et vederlag.

Det, at kunden betaler kontant eller igennem Ubers app, ændrer ikke noget i mellem Uber og chaufføren. Dette grunder i, at parterne stadig kun vil have ret til det vederlag, som de oprindeligt skulle have, samt der opstår et skyldforhold imellem parterne i begge betalingsscenarier.

Hertil skal det ligeledes bemærkes, at når der opstår dette skyldforhold vil der ikke være nogen momsmæssig forskydning. Da den afgiftspligtige transaktion ikke vil blive påvirket af, hvorvidt der sker en kontant betaling eller denne betaling sker igennem Ubers app.

Uber leverer formidlingsydelsen, og denne danner baggrund for, at der sker en transportydelse. Uden formidlingsydelsen ville transportydelsen ikke blive en realitet. Hvorved der kan argumenteres for, at der er sammenhæng mellem levering af ydelsen og vederlaget.

Hertil skal det vurderes, om der er direkte sammenhæng imellem levering af ydelsen og vederlaget. Denne vurdering træffes på baggrund af princippet omhandlende ovenstående, der kan udledes af afgørelsen jf. C-258/95 Julius Fillibeck Söhne præmis 12.

Uber sørger for, at der sker en transportydelse, som opnås igennem deres formidlingsydelse, og kunden betaler et vederlag, når denne ydelse er udført. Kunden betaler til Uber igennem deres app. Chaufføren udfører transportydelsen, da der er sammenhæng imellem transportydelsen og vederlaget. Dog får chaufføren ikke beløbet lige efter, at han har udført transportydelsen. Skyldforholdet vil som tidligere nævnt stadig opstå idet, at transportydelsen er udført.

Uber formidler kontakten imellem chaufføren og kunden, men de er ligeledes modtagere af henvendelser fra kunder, der ønsker at blive transporteret. Dette kan danne grundlag for, at der foreligger to separate retsforhold, som henholdsvis er imellem Uber og chaufføren samt Uber og kunden.

Der er herved ikke nogen direkte forbindelse imellem chaufføren og kunden i forhold til et gensidigt bebyrdende retsforhold. Der er dog en sammenhæng imellem leveringen og vederlaget, men der foreligger ikke en direkte sammenhæng, da Uber er bindeleddet, som skiller de to retsforhold fra hinanden.

Dette ses ligeledes i, at chaufføren ikke får det fulde beløb, men Uber udbetaler chaufføren vederlaget fra kunden, dog fratrukket deres kommission. Hvorved Uber anses for at være bindeleddet imellem formidlingsydelsen og den endelige transportydelse. I forhold til afgørelsen Tolsma så spiller gademusikanten musik på gaden uanset, om han modtager et vederlag eller ej.

Det antages, at Uber ikke vil formidle kontakten mellem kunden og chaufføren, hvis Uber ikke er garanteret et vederlag. Det må hertil også antages, at chaufføren ikke vil udføre transportydelsen, hvis han ikke er sikret et vederlag⁶¹.

Med grundlag i at Uber er bindeleddet og formidler kontakten imellem chaufføren og kunden, og herfor modtager en kommission. Det vil skabe en stærk formodning for, at Uber både leverer en formidlings- og en transportydelse.

På baggrund af ovenstående må det konkluderes, at der foreligger en afgiftspligtig transaktion imellem Uber og chaufføren. Det vil være Uber, som er den afgiftspligtige person, som skal opretholde lovgrundlaget på momsområdet.

Principperne i Tolsma præmis 17 støtter ligeledes forfatterens konklusion, da modsatte forhold var gældende i denne afgørelse, og der var ikke en afgiftspligtig transaktion. Dermed må der være en afgiftspligtig transaktion imellem Uber og chaufføren.

⁶¹ <https://www.uber.com/info/how-much-do-drivers-with-uber-make/>

Levering af en ydelse

Det skal behandles, hvorvidt der sker levering af en ydelse. Hertil skal det vurderes, imellem hvilke parter denne eventuelle levering af en ydelse sker. Dette ses ud fra, at der er en formidlings- og en transportydelse. Det skal behandles, om disse skal karakteriseres som værende en hoved- og biydelse, eller to nært stående ydelser. Herudover skal det ligeledes behandles, hvem der leverer hvilke ydelser.

For at kunne klargøre ovenstående vil principperne i afgørelsen C- 449/96 Card Protection Plan (CPP) blive anvendt.

Resumé af C-449/96

I denne afgørelse tilbyder CPP forsikringsdækning af kreditkort og lignende. Denne dækning foregår igennem en tredjemand, hvorved CPP ikke selv er forpligtet til at dække rent forsikringsmæssigt, og de udøver ej heller forsikringsvirksomhed, da de er momsfrataget.

Først skal det behandles, hvorvidt formidlings- og transportydelsen skal ses som værende henholdsvis en hoved- og biydelse. Hertil skal det vurderes, hvilken ydelse der må defineres som værende hovedydelsen, samt hvilken ydelse der vil være biydelsen. Hvorefter det skal behandles, hvem der leverer hovedydelsen, og hvem der leverer biydelsen.

Dette vil blive behandlet ud fra principperne i afgørelsen CPP. Udgangspunktet for behandlingen vil være, at det er chaufføren, der leverer transportydelsen idet, at det er chaufføren, der udfører denne ydelse. Ved en sammenligning med afgørelsen CPP vil chaufføren være på lige fod med forsikringsselskabet, og Uber vil få status som CPP i forhold til transportydelsen.

Hvorimod formidlingsydelsen bliver leveret af Uber, og de vil få status som forsikringsselskabet i forhold til formidlingsydelsen, og chaufføren vil få status som CPP. Ovenstående skal dog behandles ud fra, hvem der har ansvaret for, at henholdsvis formidlings- og transportydelsen bliver leveret.

Først vil transportydelsen blive behandlet. Chaufføren udfører og leverer transportydelsen, der bliver betalt et vederlag herfor. Dette vil have umiddelbar karakter af, at transportydelsen i denne henseende må anses som værende en uafhængig hovedydelse.

Dog vil denne transportydelse udelukkende blive udført på baggrund af den formidlingsydelse, som Uber leverer. Dette skal ses ud fra, at Uber skaber kontakten imellem chaufføren og kunden. Idet at transportydelsen bliver udført på baggrund af Ubers formidlingsydelse, kan der argumenteres for, at transportydelsen ikke vil kunne stå alene.

Der bliver ikke betalt et direkte vederlag for formidlingsydelsen. Dette ses ud fra, at vederlaget først bliver betalt, når transportydelsen er udført. Derved vil formidlingsydelsen ikke kunne stå alene, da der skal være en ydelse, som bliver udført på baggrund af denne formidling. Hvorved formidlingsydelsen ikke kan blive set som værende en uafhængig hovedydelse.

Ydelserne er afhængige af hinanden, da transportydelsen kræver formidlingsydelsen, og formidlingsydelsen kræver transportydelsen. Dette ses ved, at Uber ikke vil have et formål med deres formidlingsydelse, hvis der ikke bliver udført en transportydelse. Dertil vil transportydelsen ligeledes ikke blive udført, hvis der ikke sker en formidlingsydelse. Det formodes derfor, at ydelserne ikke kan stå alene.

I følgende afsnit behandles det, hvilken ydelse der skal anses for at være hovedydelsen, samt hvilken ydelse der vil udgøre biydelsen. Et moment, som både SKAT og EU-domstolen ligger vægt på, er muligheden for fravalg i forhold til begreberne hoved- og biydelse⁶². Der kan argumenteres for, at transportydelsen vil være hovedydelsen idet, at det er den ydelse, som kunden efterspørger.

⁶² Den juridiske vejledning, version 2.7-31.01.17, D.A. Moms

Modsat kan der ligeledes argumenteres for, at hovedydelsen kan være formidlingsydelsen, da denne er afgørende for, at transportydelsen bliver udført. For at kunne konkludere hvilken ydelse, der må anses for at være hovedydelsen, vil der anvendes principper, som er udledt af retspraksis. Her vil principperne fra afgørelsen C-44/11 Deutsche Bank AG blive anvendt.

Resume af C-44/11

Afgørelsen omhandler, at Deutsche Bank AG leverer flere forskellige finansielle ydelser. EU-domstolen fastslår i denne afgørelse, at disse ydelser må anses for at være en ydelse, da det vil være kunstigt at opdele ydelserne.

I forhold til formidlings- og transportydelsen vil Uber modtage kommission på baggrund af deres formidlingsydelse, og chaufføren vil herefter modtage den største andel af vederlaget på baggrund af sin transportydelse.

Det er udledt af afgørelsen C-44/11 Deutsche Bank AG, at hovedydelsen må være den ydelse, som den største andel af vederlaget udgør. Det må derved konkluderes med baggrund i retspraksis, at hovedydelsen må være transportydelsen, og biydelsen vil være formidlingsydelsen. I forhold til afgørelsen CPP vil Uber derved blive set på lige fod med CPP, og chaufføren vil blive set som værende forsikringsselskabet.

Det skal dog ligeledes behandles, hvorvidt formidlings- og transportydelsen er så tætte, at de kan anses for at være en samlet ydelse, hvor det vil være kunstigt at opdele dem i hoved- og biydelse jf. C-44/11 Deutsche Bank AG.

For at de to ydelser skal kunne blive anset for at være en samlet ydelse, så skal de være så nærtstående, at de ikke kan opdeles. Formidlingsydelsen kan ikke stå alene og vil være en nødvendighed for, at transportydelsen kan blive udført. Transportydelsen kan ligeledes ikke stå alene, da denne er afhængig af formidlingsydelsen fra Uber, der skaber kontakt imellem chaufføren og kunden.

Formidlingen sker igennem Ubers app, hvor både chaufføren og kunden er koblet på denne. Hermed vil Uber være et nødvendigt bindeled, som ikke kan undværes. Ligeledes kan chaufføren ikke undværes, da transportydelsen, som Uber formidler kontakten til, ikke vil kunne blive udført.

Det må herved konkluderes, at de to ydelser består af to nærtstående dele, som kan udgøre en samlet ydelse. Det vil derfor være kunstigt at opdele de to ydelser i hoved- og biydelse jf. principperne i C-44/11 Deutsche Bank AG.

Transaktion udført af en afgiftspligtig person

I ovenstående afsnit blev det klargjort, at Uber leverer en transport- og formidlingsydelse. I forbindelse med leveringen af ydelsen modtager Uber et vederlag fra kunderne, og de betaler ligeledes chaufføren for at udføre transportydelsen.

I kapitel 4 er det blevet fastlagt, at Uber er en afgiftspligtig person. Da Uber driver selvstændig økonomisk virksomhed samt leverer en ydelse mod vederlag. Uber vil ligeledes i leveringen af transport- og formidlingsydelsen agere i egenskab af at være en afgiftspligtig person. Der er ikke tvivl fra forfatternes side om, at Uber er en afgiftspligtig person.

Chaufføren behandles ikke i dette afsnit idet at det ikke blev konkluderet, at han ikke kunne opfylde betingelserne i ovenstående afsnit for, at være en afgiftspligtig person. Hvorved chaufføren ikke kan være en afgiftspligtig person som udfører en afgiftspligtig transaktion i egenskab af, at være en afgiftspligtig person.

Delkonklusion

Uber leverer både formidlings- og transportydelsen, og chaufføren vil have karakter af at være "ansat" eller en del af Uber. Chaufføren vil dermed ikke blive anset for at være en afgiftspligtig person. Chaufføren vil have karakter af at få løn af Uber for den udførte transportydelse.

Der kan ikke være en afgiftspligtig transaktion imellem chaufføren og Uber, da der er en formodning om, at der foreligger et arbejdsgiver/arbejdstager forhold imellem Uber og chaufføren. Den afgiftspligtige transaktion vil derfor være imellem Uber og kunden, da vederlaget og ydelsen er imellem disse to parter.

Scenarie 2 – Uber og kunde

Levering mod vederlag

I forholdet mellem Uber og kunden vil Uber blive set som en formidler af kontakten imellem chaufføren og kunden. Dette ses ved, at kunden anmoder Uber om at få tilsendt en chauffør. Herefter vil chaufføren transportere kunden til den ønskede destination, og herved udføre en transportydelse. Denne transportydelse bliver leveret på baggrund af Ubers formidlingsydelse. Der vil i dette scenarie være fokus på forholdet imellem Uber og kunden, samt den mulige afgiftspligtige transaktion, der sker imellem disse to parter.

For at kunne fastslå om der er en afgiftspligtig transaktion imellem Uber og kunden, så vil forfatterne behandle Uber og kunden ud fra de samme kriterier som Uber og chaufføren. Dette ses i forhold til, om der sker levering mod vederlag eller ej.

Først og fremmest vil forfatterne behandle, hvorvidt der er et gensidigt bebyrdende retsforhold. I og med at kunden modtager denne formidlings- og transportydelse betaler kunden et samlet vederlag. Dette vederlag, som kunden betaler, er ikke opdelt på forhånd, hvilket medfører, at vederlaget er betaling for både formidlings- og transportydelsen.

Vederlaget er for kundens vedkommende en samlet betaling, hvorimod dette ikke er tilfældet i forhold til Uber, da de skal have deres kommission og chaufføren skal have sin andel af vederlaget.

Et andet argument for, at vederlaget er opdelt er, at både Uber og chaufføren er bekendt med den andel, som de hver især har ret til af vederlaget. Dette er reguleret på forhånd af Uber⁶³.

Herudover har både Uber og chaufføren et nogenlunde overblik over, hvad vederlagets størrelse vil ende på, idet at kunden angiver sit ønskede opsamlingssted samt destination. På denne måde kan vederlagets nogenlunde størrelse udregnes på forhånd.

Grundlaget for at udføre henholdsvis formidlings- og transportydelsen, for både Uber og chaufføren, at opnå et vederlag. Hvori begge parter er klar over, hvilken andel de modtager samt vederlagets omtrentlige størrelse.

Hvorvidt der foreligger et gensidigt bebyrdende retsforhold kan perspektiveres til principperne i afgørelsen Tolsma. Dette ses særligt i forhold til, at vederlaget ikke er sikret, og handlingen ikke udføres på baggrund af opnåelse af et vederlag jf. præmis 17 i Tolsma. Det modsatte må anses at være gældende i forhold til Uber og kunden.

I denne afgørelse ligger EU-domstolen vægt på grundlaget for, at forbigående giver gademusikanten et vederlag. Et af de elementer, som domstolen fremhæver, er, at der ikke foreligger en aftale i mellem gademusikanten og dem, som lytter til musikken. Hvorved det eventuelle vederlag ikke er betinget af, at det lyder godt eller, at han spiller. Motivationen for at give et vederlag er ifølge EU-domstolen subjektive motiver, der kan ses som værende f.eks. sympati jf. præmis 17 i Tolsma.

I forhold til kontraktforholdet vil Uber have leveret en formidlingsydelse, og kunden vil på baggrund af denne modtage en transportydelse. Herefter vil kunden betale et vederlag herfor.

⁶³ <https://www.uber.com/info/how-much-do-drivers-with-uber-make/>

Hvis denne transportydelse ikke bliver udført, vil der ikke ske betaling af et vederlag fra kunden. Dette er et udtryk for, at Uber og kunden indgår i et kontraktforhold. Dette specificeres i, at Uber formidler en kontakt, og herigennem opnår kunden en transportydelse, som kunden skal betale for.

Dette bevirker, at det er objektive momenter, som danner baggrund for betalingen. Kunden betaler et vederlag for at blive transporteret og komme hen til den ønskede destination.

Det vil ikke være subjektive momenter, som danner grundlag for vederlaget ligesom i Tolsma, da der er aftalte takster for kørslen. I forholdet mellem Uber og kunden vil det være objektive momenter, der danner baggrund for vederlaget. Dette ses også i, at kunden formentlig ikke ville betale vederlaget, hvis kunden ikke blev transporteret. Idet at transportydelsen er den essentielle ydelse for kunden.

Det er udledt af retspraksis at der skal være en sammenhæng i mellem ydelsen og vederlaget for, at der kan være et gensidigt bebyrdende retsforhold jf. præmis 17 i afgørelsen Tolsma. Det modsatte tilfælde er gældende i forhold til Uber og kunden, da vederlaget er betinget af, at der opnås en transportydelse. Følgelig må der være et gensidigt bebyrdende retsforhold i mellem Uber og kunden, da Uber skal sørge for kunden modtager en transportydelse og kunden skal betale et vederlag herfor.

Et argument for at der er direkte sammenhæng vil være, at der er sammenhæng imellem det betalte vederlag og formidlingsydelsen. I dette tilfælde vil det være kunden, som betaler et beløb, og dette vederlag vil blive opdelt. Uber vil få den andel, som de er berettiget til i form af deres kommission, og chaufføren vil få den andel, som han har krav på, idet han har udført en transportydelse.

Et argument for at der ikke foreligger en direkte sammenhæng er, at der sker en samlet betaling for kundens vedkommende. Vederlaget vil dog indirekte være opdelt på forhånd. Dette ses i, at Uber ved, hvad de vil få i kommission, og chaufføren ved ligeledes, hvad hans andel af vederlaget vil være.

Et andet argument for at der ikke foreligger en direkte sammenhæng er, at kunden har mulighed for at betale vederlaget kontant, chaufføren vil modtage det fulde beløb. Der vil her opstå et skyldforhold imellem chaufføren og Uber. Den direkte sammenhæng vil være imellem transportydelsen og vederlaget og Uber vil have karakter af, blot at være en formidler.

Et argument for at der foreligger en direkte sammenhæng er, at formidlingsydelsen er essentiel for, at der kan opnås en transportydelse, ydelserne vil derfor ikke kunne stå alene. Der betales et samlet vederlag, men dette kan dog nemt individualiseres. Dette grunder i, at andelen som henholdsvis Uber og chaufføren skal have er kendt af parterne, før betalingen finder sted⁶⁴.

I og med at henholdsvis formidlings- og transportydelsen ikke kan stå alene, og der betales et samlet vederlag, må det antages, at der er en direkte sammenhæng i mellem tjenesteydelsen og vederlaget jf. Deutsche Bank AG præmis 27⁶⁵.

Levering af en ydelse

For at kunne definere om der sker levering af en ydelse imellem Uber og kunden, skal det klargøres, hvorvidt formidlings- og transportydelsen kan anses som værende en hoved- og biydelse. Eller om de to ydelser skal ses som værende to nært forbundne ydelser. Dette skal ses ud fra forholdet imellem Uber og kunden.

Først vil det blive behandlet, om de to ydelser kan anses som værende en hoved- og en biydelse. Dette ses ud fra principperne fastlagt i retspraksis, da levering af tjenesteydelser skal ses som en uafhængig og selvstændig levering jf. præmis 29 i CPP. Ud fra samme tilgang til problemstillingen som i første scenarie vil dette scenarie imellem Uber og kunden ligeledes blive behandlet ud fra samme momenter.

⁶⁴ C- 44/11 Deutsche Bank AG

⁶⁵ C- 44/11 Deutsche Bank AG

Der kan argumenteres for, at formidlingsydelsen er hovedydelsen i og med, at transportydelsen ikke vil kunne finde sted, hvis formidlingsydelsen ikke forelå. Der kan også argumenteres for, at formidlingsydelsen er en biydelse. Dette ses ud fra, at betalingen for formidlingsydelsen udelukkende finder sted, hvis der også sker en transportydelse. Idet vederlaget først bliver betalt efter den udførte transportydelse, kan dette være et stærkt argument for, at denne ydelse må være hovedydelsen.

Ifølge retspraksis har vederlaget en betydning i forhold til opdelingen af hoved- og biydelse. Dette ses ud fra retspraksis i og med, at en ydelse ikke kan ses som værende en hovedydelse, hvis størstedelen af vederlaget har forbindelse til en anden ydelse⁶⁶. Uber vil modtage en markant mindre andel af vederlaget end chaufføren. Det skal dog tilføjes, at det bliver betalt som et samlet vederlag fra kunden.

Ud fra retspraksis er det blevet udledt, at hovedydelsen vil udgøre den største andel af det betalte vederlag. I forhold til formidlings- og transportydelsen vil den største andel gå til chaufføren på baggrund af den udførte transportydelse. Det må konstateres, at formidlingsydelsen ikke kan udgøre hovedydelsen, grundet ydelsen udgør den mindste andel af vederlaget. Hvorved det må konstateres, at det er transportydelsen, der er hovedydelsen, da den største andel af vederlaget betales på baggrund af denne ydelse jf. præmis 29 i CPP.

Principperne i afgørelsen CPP præmis 30 støtter ligeledes forfatterens konklusion. Dette skyldes, at en ydelse ikke kan anses som værende en hovedydelse, hvis det blot er en nødvendighed for at kunne opnå den reelle hovedydelse. Derved må det konstateres, at konklusionen i dette scenarie har store ligheder til konklusionen i forrige scenarie.

⁶⁶ <http://skat.dk/SKAT.aspx?oID=2090001&chk=214126>

I forhold til Uber og kunden vil formidlingsydelsen være grundlaget for at opnå hovedydelsen, som vil være transportydelsen. Formidlingsydelsen vil derfor være biydelsen, som anvendes til at kunne modtage hovedydelsen. Hertil skal det også bemærkes, at en ydelse ikke vil kunne ses som en hovedydelse, hvis den ikke har direkte betydning for kunden.

Det må ikke antages, at formidlingsydelsen har en direkte betydning, da kundens primære formål er at modtage transportydelsen. Formidlingsydelsen imellem Uber og kunden udgør ikke et mål i sig selv. Men er dog stadig en nødvendighed for at kunne opnå hovedydelsen, som er transportydelsen.

I det følgende behandles det, hvorvidt formidlings- og transportydelsen kan udgøre to nært forbundne ydelser. I forhold til de nært forbundne ydelser vil disse ikke ses som to separate ydelser, men bliver set som en samlet ydelse, der består af to dele.

Dette skal ses ud fra retspraksis, som definerer, at det kan være kunstigt at opdele to ydelser i hoved- og biydelse, hvis de skal anses som værende en samlet ydelse eller to nærtstående ydelser. Den kunstige opdeling vil dog oftest ikke have nogen momsmæssig betydning jf. jf. C-41/04 Levob præmis 25 og CPP præmis 31.

Selvom vederlaget, som tidligere nævnt, kan opdeles og individualiseres, er det ifølge retspraksis fastslået, at dette ikke kan argumentere for, at ydelserne ikke kan ses som to nært forbundne ydelser jf. CPP præmis 31. Det vil kunne ses som et argument for, at de to ydelser skal ses som værende nært forbundne.

EU-domstolen har lagt til grund, at når to ydelser ikke tjener et formål hver for sig, så kan de ikke ses som værende en hoved- og en biydelse. Ydelserne vil derimod være to nært forbundne ydelser jf. C-44/11 Deutsche Bank AG præmis 27. Hertil vil et andet argument for, at de to ydelser skal ses som to nært forbundne være, at formidlingsydelsen er essentiel og en nødvendighed for, at transportydelsen kan opnås. Dette vil ligeledes have karakter af, at ydelserne er nært forbundne.

Der kan argumenteres for, at kunden og chaufføren ikke har et kontraktforhold i forhold til formidlingsydelsen, idet denne foretages og administreres af Uber. Der er ligeledes ikke nogen forbindelse eller forpligtelse imellem chaufføren og kunden, da det er Uber, som vil have ansvaret for, at transportydelsen bliver udført i sidste ende. Hvilket også kan argumentere for, at der ikke er et kontraktforhold imellem Uber og kunden.

Dette kan perspektiveres til afgørelsen Deutsche Bank AG, hvor ydelserne blev karakteriseret som værende nært forbundne, efter som der kun var en leverandør af ydelserne. I forhold til Uber og kunden vil det skulle vurderes, om situationen er sammenlignelig med Deutsche Bank AG. Uber kan i princippet anses for både at levere en formidlings- og en transportydelse. Der kan dog også argumenteres for det modsatte, hvorved det er chaufføren, som leverer transportydelsen som en uafhængig tredjemand.

Det er i forrige scenarie blevet konkluderet, at det imellem Uber og chaufføren måtte ses som værende en samlet ydelse. Med udgangspunkt i ovenstående sondringer skal det nu behandles, hvorvidt formidlings- og transportydelsen skal ses som to separate ydelser eller en samlet ydelse i scenariet imellem Uber og kunden.

I forhold til Uber og kunden vil Uber ses som værende det essentielle bindeled, da de både har ansvaret for formidlings- og transportydelsen. Det er tidligere nævnt, at chaufføren kan ses som en tredjemand, da der kan være usikkerheder i forhold til, om der er udført en transportydelse.

Uber stiller dog krav til de chauffører, som kobler sig på Ubers app, desuden vil det være Ubers ansvar, hvis en chauffør ikke overholder sin forpligtelse. Dette kan ses ud fra, at hvis en chauffør godkender en transportydelse, men ikke udfører denne ydelse, så vil det være Uber som står til ansvar for, at denne transportydelse ikke bliver udført. I en sådan situation skal Uber kontakte en anden chauffør, som vil udføre transportydelsen.

Uber kan ligeledes afvise eller fjerne chaufførens godkendelse til at køre i Ubers navn, hvis de ikke er tilfredse, eller chaufføren ikke overholder Ubers betingelser. Dette betyder, at Uber altid vil have den største bemyndigelse og vil have kontrol over, hvor deres chauffører er, samt sørge for at alle kunder bliver transporteret til den ønskede destination. Ubers formidlings- og transportydelse er reelt set to elementer, men må ses som værende en samlet ydelse, da ingen af ydelserne kan stå alene.

Det vurderes dermed af forfatterne, at de to elementer objektivt set udgør en økonomisk ydelse, og det vil derfor være kunstigt at opdele de to ydelser jf. Deutsche Bank AG præmis 27-29.

Transaktion udført af en afgiftspligtig person

Uber leverer en samlet ydelse i form af deres formidlings- og transportydelse. For at udføre denne ydelse modtager Uber et vederlag og deres andel vil være udledt af det samlede vederlag. Uber betaler ligeledes chaufføren, der udfører transportydelsen en andel af vederlaget, som er modtaget af kunden.

I forholdet imellem Uber og kunden vil det være Uber, der leverer en ydelse mod vederlag, og der vil være tale om en afgiftspligtig transaktion. Denne afgiftspligtige transaktion udføres af Uber, der jf. kapitel 4 er en afgiftspligtig person.

Idet Uber, som tidligere nævnt, modtager et vederlag samt leverer en ydelse, må det antages, at Uber agerer i deres egenskab af at være en afgiftspligtig person, når de leverer deres formidlings- og transportydelse til kunden.

Delkonklusion

I transaktionen imellem Uber og kunden vil det være Uber, som både leverer en formidlings- og en transportydelse. Kunden må anses som værende en ikke afgiftspligtig person og herved en forbruger. Den afgiftspligtige transaktion kan derved ikke foreligge imellem Uber og chaufføren.

Dette grunder i, at i det forrige scenarie imellem Uber og chaufføren blev konkluderet, at chaufføren ikke var en afgiftspligtig person, men derimod havde karakter af at være "ansat" af Uber.

Chaufføren vil stadig være et led i den afgiftspligtige transaktion imellem Uber og kunden. Der er dog ingen momenter i scenariet imellem Uber og kunden, som kan have karakter af, at chaufføren vil udføre den afgiftspligtige transaktion i egenskab af at være en afgiftspligtig person.

I forhold til momsens neutralitet skal denne påvirke sidste led, som er forbrugeren, hvorved den afgiftspligtige transaktion må være imellem Uber og kunden.

Scenarie 3 – Chauffør og kunde

I scenariet imellem chaufføren og kunden vil parterne få formidlet kontakten igennem Uber. Dette afsnit vil omhandle, hvorvidt der er en afgiftspligtig transaktion imellem chaufføren og kunden. Dette vil gøres med henblik på den transportydelse, som chaufføren leverer til kunden.

Levering mod vederlag

Efter en endt transportydelse betaler kunden et vederlag. Dette vederlag kan individualiseres idet, at det på forhånd er opdelt. Chaufføren får den største andel på baggrund af sin transportydelse, og Uber får den mindre andel af det betalte vederlag på baggrund af deres formidlingsydelse.

Kunden kan betale vederlaget igennem Ubers app eller som en kontant betaling til chaufføren. Ved en betaling igennem Ubers app, vil Uber få hele beløbet i første omgang. Herefter vil chaufføren kunne sende en betalingsanmodning til Uber, og herefter få sin del af det betalte vederlag. Derfor vurderes det, at Uber vil have den faktiske råderet over vederlaget, og chaufføren vil have den retlige råderet over sin andel af vederlaget.

Hvis kunden betaler kontant vil chaufføren få hele vederlaget i hænde, og herved vil chaufføren have den faktiske råderet over hele beløbet. Uber vil have den retslige råderet over sin andel af vederlaget.

Ud fra den deleøkonomiske forretningsmodel som Uber anvender, vil Uber blot modregne deres kommission fra det kontante vederlag, når chaufføren sender sin næste betalingsanmodning for en transportydelse, der er blevet betalt igennem Ubers app. Det skal dog bemærkes, at det momsmæssigt ikke vil have nogen betydning, hvornår eller hvordan betalingen af vederlaget sker.

Dette grunder i, at der opstår et skyldforhold imellem chaufføren og Uber eller det omvendte scenarie, uanset hvilken betalingsmetode der anvendes. Skyldforholdet vil afhænge af, hvorvidt betalingen af vederlaget sker igennem Ubers app eller kontant til chaufføren. Det skal ligeledes i dette scenarie behandles, om der foreligger et gensidigt bebyrdende retsforhold imellem chaufføren og kunden.

Chaufføren udfører en transportydelse for kunden på baggrund af, at han modtager et vederlag. Kunden er indforstået med at skulle betale et vederlag, når kunden har modtaget transportydelsen. Chaufføren skal udføre en transportydelse, og kunden skal betale et vederlag herfor. Dette taler for, at der er et gensidigt bebyrdende retsforhold imellem chaufføren og kunden.

I principperne bag afgørelsen Tolsma ligger EU-domstolen stor vægt på, om vederlaget gives på baggrund af subjektive eller objektive momenter. Dette for at klargøre, hvorvidt der er et gensidigt bebyrdende retsforhold.

I afgørelsen Tolsma er der ikke nogen garanti for, at gademusikanten modtager et vederlag, og gademusikanten spiller på gaden uanset, om der modtages et vederlag samt dets eventuelle størrelse. Grundlaget for betalingen af et vederlag, kan være af subjektive momenter jf. præmis 17 i Tolsma. Det er tidligere blevet nævnt, at kunden betaler et vederlag på baggrund af, at kunden modtager en transportydelse.

Det må antages, at dette sker på baggrund af objektive motiver, idet betalingen af vederlaget formentlig ikke ville ske, hvis kunden ikke modtog den ønskede transportydelse.

For at kunne klargøre om der foreligger et gensidigt bebyrdende retsforhold imellem chaufføren og kunden skal det behandles, hvorvidt der er direkte sammenhæng imellem ydelsen og vederlaget jf. C-102/86 Apple and Pear præmis 12. For at der kan ske levering mod vederlag, skal der være en direkte sammenhæng imellem ydelsen og vederlaget.

I forholdet imellem chaufføren og kunden vil det være chaufføren, der udfører en transportydelse og kunden, som betaler et vederlag. Dette vederlag betales ofte ikke direkte til chaufføren, men betales igennem Ubers app. Chaufføren vil blot have den retslige råderet over sin andel af vederlaget, og Uber vil have den faktiske råderet over hele vederlaget.

Ved den kontante betaling vil det være omvendt. Dog vil der i begge tilfælde opstå et skyldforhold imellem chaufføren og Uber. Dette grunder i, at den ene part i begge betalingsscenarier vil have krav på sin andel af det vederlag, som kunden betaler.

Det er ikke altid chaufføren, der modtager vederlaget, da det fulde vederlag ofte vil blive betalt til Uber i første omgang igennem deres app. Derfor kan der argumenteres for, at der ikke er direkte sammenhæng imellem ydelsen og vederlaget. Et modstridende argument vil være, at chaufføren er indforstået med, at han ikke altid vil modtage vederlaget direkte, men vil altid have krav på sin andel af vederlaget. Chaufføren vil nemt kunne få udbetalt denne andel af Uber ved indgivelse af en betalingsanmodning.

Det skal også tilføjes, at chaufføren altid vil være bekendt med sin andel af vederlaget, inden han accepterer en kørselsanmodning, da denne del er reguleret af Uber på forhånd⁶⁷. Chaufføren er altid garanteret sin andel af vederlaget uanset kundens betalingsform samt chaufføren vil altid modtage den største andel af vederlaget fra kunden. Der vil derudover være en direkte sammenhæng imellem ydelsen og vederlaget.

Derfor må det konkluderes, at der foreligger et gensidigt bebyrdende retsforhold imellem chaufføren og kunden. Der ses ligeledes en direkte sammenhæng imellem ydelsen og vederlaget.

Levering af en ydelse

I sondringen af hvorvidt de to ydelser skal anses for at være henholdsvis en hoved- og biydelse eller to nærtstående ydelser, vil det retslige udgangspunkt være, at to ydelser er uafhængige af hinanden. Som følge deraf vil der være tale om to hovedydelser.

I forhold til chaufføren og kunden skal det klargøres, hvorvidt der sker levering af en ydelse. Hertil skal det behandles, hvorledes de to ydelser skal defineres som en hoved- og biydelse, eller hvorvidt de to ydelser er så nærtstående, at de vil skulle karakteriseres som værende en samlet ydelse.

For at kunne definere om der foreligger en afgiftspligtig transaktion skal det fastslås, hvad der bliver leveret imellem chaufføren og kunden. Hertil skal der tages hensyn til de relevante omstændigheder i forhold til den eventuelle afgiftspligtige transaktion imellem chaufføren og kunden. Det skal vurderes, hvorvidt transportydelsen bliver anset som værende en selvstændig ydelse samt, om denne ydelse skal leveres uafhængigt og selvstændigt.

⁶⁷ <https://www.uber.com/info/how-much-do-drivers-with-uber-make/>

Det er tidligere nævnt, at Uber leverer en formidlingsydelse, dette vil derfor ikke blive specificeret i dette afsnit. Chaufføren leverer en transportydelse på baggrund af Ubers formidlingsydelse, og herved vil chaufføren kunne ses som værende et mellemlid. Dette mellemlid skal enten ses som værende selvstændigt eller forbindes med Uber.

I forhold til formidlings- og transportydelsen vil kunden ikke have mulighed for, at fravælge nogen af ydelserne. Dette er grundet, at de begge skal være til stede for, at kunden kan benytte Uber. Dette ses ud fra Ubers betingelser, som chaufføren accepterer. Det kan f.eks. være, at chaufførerne ikke må samle kunder op fra gaden, men al kommunikation skal ske igennem Ubers app.

Herefter skal begrebet særskilt fakturering behandles. Kunden betaler et samlet vederlag, dette sker efter transportydelsen er udført og dækker både formidlings- og transportydelsen. Det er aftalt på forhånd, hvordan dette vederlag skal fordeles imellem chaufføren og Uber. Dette vil argumentere for, at der ikke foreligger to ydelser, men det er en samlet ydelse.

Det har dog ikke en afgørende betydning rent momsmæssigt, idet kunden ikke efterspørger begge ydelser, hvorved det ikke må antages, at de to ydelser hver især kan udgøre et mål for kunden.

Det skal herefter behandles ud fra principperne i Deutsche Bank AG, hvorvidt formidlings- og transportydelsen er to nært forbundne ydelser. Dette skal vurderes ud fra, om det vil være kunstigt at opdele de to ydelser i hoved- og biydelse jf. Deutsche Bank AG præmis 20-21. Der kan argumenteres for, at der er en tæt sammenhæng imellem formidlings- og transportydelsen. Chaufføren udfører en transportydelse for kunden, og hermed kan det have karakter af, at der sker en afgiftspligtig transaktion imellem chaufføren og kunden.

Et argument for at der foreligger en hoved- og en biydelse er, at chaufføren udfører transportydelsen som et uafhængigt mellemlid. Dette kan ses ved, at chaufføren ikke er forpligtet til at godkende en kørselsanmodning. Ligeledes vil et argument for, at der er en hoved- og en biydelse være, at der foreligger et gensidigt bebyrdende retsforhold imellem chaufføren og kunden. Dette ses da chaufføren forpligter sig til, at transportere kunden, og kunden forpligter sig til at betale et vederlag.

Et andet argument for, at der vil være en hoved- og en biydelse er Ubers legal terms som henviser til deres og chaufførens retslige stilling. Hvori det fremgår at chaufførerne er uafhængige entreprenører som hverken kan eller skal associeres med Uber. Dette har forfatterne forkastet i scenarie 1, det vil dog stadig være et argument som skal behandles i analysen af, om formidlings- og transportydelsen skal ses som værende en hoved-og biydelse eller en samlet ydelse.

I forbindelse med vederlaget så vil chaufførens andel for den udførte transportydelse være en del større end Ubers kommission, som opnås på baggrund af den udførte formidlingsydelse. Der kan være en formodning for, at dette er hovedydelsen⁶⁸, dette kan udledes af behandlingen af de to forrige scenarier.

Et argument for at det er to nærtstående ydelser vil være, at hverken formidling- eller transportydelsen kan stå alene. Dette ses idet, at transportydelsen ikke kan udføres uden formidlingsydelsen, og formidlingsydelsen ikke vil have noget formål uden chaufføren, som vil udføre transportydelsen.

I dette scenarie, som er imellem chaufføren og kunden, er der stærke argumenter for, at formidlings- og transportydelsen skal opdeles i henholdsvis en hoved- og biydelse. Hvor transportydelsen vil være hovedydelsen, og formidlingsydelsen vil være biydelsen.

⁶⁸ SKATs juridiske vejledning, D.A.4 Momspligtige transaktioner

Der vil derfor i forholdet imellem chaufføren og kunden ikke være grundlag for, at de to ydelser er nært forbundene⁶⁹. Denne konklusion er modstridende med konklusionerne i de to forrige scenarier, hvori det blev konkluderet, at det var en samlet ydelse.

Transaktion udført af en afgiftspligtig person

Det blev i kapitel 4 fastslået, at chaufføren ikke kunne anses for at være en afgiftspligtig person. I ovenstående afsnit blev det konkluderet, at der foreligger en afgiftspligtig transaktion i ledet imellem chaufføren og kunden, idet der bliver udført en hoved- og en biydelse.

Denne transaktion vil som udgangspunkt være afgiftspligtig. Dog skal det tages i mente, at chaufføren ikke kan ses som værende en afgiftspligtig person. Det skal vurderes, hvorvidt denne transaktion vil kunne ses som værende afgiftspligtig.

I scenariet imellem Uber og chaufføren, samt Uber og kunden er det blevet konkluderet, at det er Uber, som er den afgiftspligtige person, samt Uber som udfører den afgiftspligtige transaktion.

Chaufføren er underlagt nogle betingelser og regler fra Ubers side, og det kan have karakter af, at der foreligger et arbejdsgiver/arbejdstager forhold imellem chaufføren og Uber. Chaufføren har en del friheder idet, at chaufføren selv kan bestemme, om han vil acceptere eller afvise en kørselsanmodning, og hertil kan han ligeledes selv bestemme arbejdets omfang.

Det antages dog, at på baggrund af Ubers krav og betingelser til chaufføren, så vil der foreligge en form for arbejdsgiver/arbejdstager forhold imellem chaufføren og Uber. Det vil derfor være Uber, som står bag leveringen til kunden, og herved er det Uber, der er den afgiftspligtige person, som står til ansvar for, at der bliver betalt moms og afgifter ud fra gældende ret. Dette sker på baggrund af den transportydelse, som chaufføren udfører.

⁶⁹ jf. C-453/05 Volker Ludwig præmis 19

Det må vurderes, at chaufføren udfører en afgiftspligtig transaktion, men vil ikke handle i egenskab af at være en afgiftspligtig person. Derved skal der ikke foreligge en momsbetaling på transaktionen imellem chaufføren og kunden, men momspligten må skulle pålægges på transaktionen imellem Uber og kunden.

Delkonklusion

Det er i de tidligere to scenarier, der henholdsvis er imellem Uber og chaufføren samt Uber og kunden blevet konkluderet, at den afgiftspligtige transaktion må foreligge imellem Uber og kunden. I disse to scenarier har chaufføren karakter af at være "ansat" af Uber, og dermed ikke være en afgiftspligtig person.

I forholdet imellem chaufføren og kunden vil chaufføren drive selvstændig økonomisk virksomhed. Chaufføren vil hermed udføre en afgiftspligtig transaktion på baggrund af ovenstående vurderinger.

Uber vil dog stadig være et nødvendigt bindeled og har en afgørende rolle i forhold til de tre parter. Der vil derfor være en stærk formodning for, at Uber fortsat er den afgiftspligtige person i forhold til chaufføren og kunden. I kapitel 4 blev det fastslået, at chaufføren ikke var en afgiftspligtig person. Dette er ligeledes blevet konkluderet i de to første scenarier.

Det må i forholdet imellem chaufføren og kunden konkluderes, at chaufføren udfører en afgiftspligtig transaktion, men vil som i de to forrige scenarier ikke udføre denne i egenskab af at være en afgiftspligtig person. I dette scenarie kan det derfor også konkluderes, at det er Uber, som er den afgiftspligtige person, og den afgiftspligtige transaktion er imellem Uber og kunden.

Konklusion

Det må konkluderes, at Uber opfylder betingelserne for at være en afgiftspligtig person i et momsretligt henseende, hvor chaufføren ikke opfylder betingelserne for at være en afgiftspligtig person. Dog vil chaufførens transportydelse opfylde betingelserne for, at drive selvstændig økonomisk virksomhed.

Chaufførens transportydelse kan ses som værende konkurrenceforvridende i forhold til lignende afgiftspligtige personer som tilbyder transportydelser. Det vil stride imod neutralitetsprincippet hvis chaufførerne ikke måtte anses for, at drive selvstændig økonomisk virksomhed.

Chaufføren udfører transportydelsen, der i forhold til transaktionen er den vigtigste ydelse. Dog opfylder chaufføren ikke betingelserne for at være en afgiftspligtig person, hvorved chaufføren ikke vil kunne udføre en afgiftspligtig transaktion i egenskab af at være en afgiftspligtig person.

Ud fra de tre forskellige scenarier må det konkluderes, at Uber vil være bindeledet imellem chaufføren og kunden i forhold til transaktionen, uanset hvilket scenarie der behandles.

Idet Uber opfylder betingelserne for at være en afgiftspligtig person, der foretager en afgiftspligtig transaktion. Denne afgiftspligtige transaktion foretages derved af den afgiftspligtige person Uber i egenskab af, at være en afgiftspligtig person.

Det kan ud fra behandlingen af de tre scenarier konkluderes, at der reelt kun bliver leveret en ydelse. Dette ses ud fra, Uber både leverer formidlings- og transportydelsen til kunden. Disse er så nært forbundne, at der efter forfatternes synspunkt foreligger en samlet ydelse. Det må konkluderes, at der kun er en afgiftspligtig person og en afgiftspligtig transaktion.

Ud fra ovenstående vil det være Uber, der leverer en samlet ydelse bestående af to elementer, som henholdsvis er en formidlings – og transportydelse til kunden. Der sker herefter en betaling af et vederlag fra kunden til Uber.

Det må dermed endeligt konkluderes, at Uber opfylder betingelserne for at være en afgiftspligtig person, og Uber ligeledes foretager en afgiftspligtig transaktion i egenskab af at være en afgiftspligtig person. Dette vil medføre, at Uber kan anses for at være afgiftspligtig i et momsretligt henseende.

Perspektivering

I dette speciale er det blevet fastslået, at Uber er en afgiftspligtig person, der udfører en afgiftspligtig transaktion i egenskab af at være en afgiftspligtig person.

Uber kan som deleøkonomisk virksomhed perspektiveres til Airbnb, som ligeledes er en deleøkonomisk virksomhed med en digital tjeneste. Igennem Airbnb kan private udleje deres boliger til andre private. Dette kan ses som udlejning på lige fod med de mere klassiske ferieudlejningsselskaber samt hotelbranchen⁷⁰.

Ubers ydelse kan perspektiveres til Airbnb idet, at begge digitale tjenester formidler kontakten imellem private og ikke selv ejer det gode, der benyttes til at levere ydelsen samt må anses for at være hovedydelsen. I forhold til Uber vil det være de biler, som chaufførerne udfører deres transportydelse i. Ved Airbnb vil det være de huse, lejligheder samt værelser, som bliver udlejet igennem Airbnb. Derfor er Ubers og Airbnbs forretningsmodeller umiddelbart sammenlignelige på en række punkter, dog er det forskellige ydelser, der tilbydes.

Uber er etableret i en del forskellige lande samt byer. Der tilbydes dog forskellige ydelser i hver by samt hvert land. Dette kan perspektiveres til deleøkonomien grundet, at selvom Uber driver økonomisk virksomhed, så bygger deres forretningsmodel på en deleøkonomisk tankegang med henblik på at udnytte overskudsressourcer.

Dette medfører, at der i nogle byer vil være flere Uber chauffører koblet på deres app. Der vil desuden være flere forskellige slags køretøjer i nogle byer, og som et resultat af dette vil flere forskellige tjenester være tilgængelige i nogle byer frem for andre.

⁷⁰ Politiken, "Vil du være Uber-chauffør? Så skal du kende disse skatteregler", d. 24 november 2014

Det vil til dels være det samme ved Airbnb, idet at deres forretningsmodel ligeledes grunder i et deleøkonomisk perspektiv. Private udlejer lejligheder, huse og værelser i forskellige størrelser, kvaliteter, og disse er beliggende rundt omkring i hele verden. Der vil herved være et forskelligt udvalg i de forskellige lande og byer.

Idet at der er boliger rundt omkring i hele verden, der er forbundet igennem Airbnb, så vil der være transaktioner på tværs af landegrænserne. En EU borger vil kunne leje en bolig i et tredjeland igennem Airbnb, hvorved der sker en eventuel afgiftspligtig transaktion fra denne EU borger ud af EU og til et tredjeland.

Dette vil være en stor udfordring at behandle rent momsmæssigt og stiller store krav til lovgivningen samt Airbnb, hvis det må antages Airbnb er en afgiftspligtig person på lige fod med Uber⁷¹. Der kan blandt andet tages stilling til leveringsstedet i forhold til en transaktion på tværs af grænserne, samt betragtningen om fjernsalg.

Ovenstående er ikke blevet behandlet i dette speciale, da specialet kun behandler dansk og europæisk ret, samt anvender Uber som case ud fra, at de driver virksomhed i Danmark.

⁷¹ Politiken, "Vil du være Uber-chauffør? Så skal du kende disse skatteregler", d. 24 november 2014

Kildefortegnelse

Faglitteratur

Blume, Peter, Juridisk metodelære, Jurist- og Økonomiforbundets Forlag, 4. udgave, 3. oplag, 2008

Bove-Nielsen, Jesper, Den nye deleøkonomi, Libris Business, 2. udgave, 1. oplag, 2016

Engers, Søren, Higham, Dorthe, EU Moms Manual '12, Karnov Group, 2012

Evald, Jens, Retskilderne og den juridiske metode, Jurist- og Økonomiforbundets Forlag, 2. udgave, 1. oplag, 2000

Evald, Jens, Schaumburg-Müller, Sten, Retsfilosofi, Retsvidenskab og Retskildelære, Jurist- og Økonomiforbundets Forlag 1. udgave, 1. oplag, 2004

Henkow, Oskar, Thygesen, Jette, Grundlæggende momsretlige principper i teori og praksis, Jurist- og Økonomiforbundets Forlag, 1. udgave, 1. Oplag, 2015

Jensen, Dennis Ramsdahl, Merværdiafgiftspligten, Jurist- og Økonomiforbundets Forlag, 1. udgave, 1. oplag, 2004

Møgelvang-Hansen, Peter, mfl., Liber Amicorum, Ex Tuto Publishing, 1. udgave, 1. oplag, 2016

Neergaard Ulla, Nielsen Ruth, EU ret, Karnov Group, 6. udgave, 2. oplag, 2011

Pedersen, Søren Engers, Andersen, Merete, Moms 3 – Momspligtig værdi, 4. udgave, 1. oplag, Karnov Group, 2013

Riencker, Lotte, Jørgensen, Peter Stray, Den gode opgave, 4. udgave, Samfundslitteratur, 2012

Sørensen, Karsten Engsig, Nielsen, Poul Runge, EU-retten, 5. Udgave, 1. Oplag, Jurist- og Økonomiforbundets Forlag, 2010

Zahle, Henrik, EU og den danske grundlov, Christian Ejlers' Forlag, 1. udgave, 1. oplag, 1998

Zahle, Henrik, Praktisk retsfilosofi, Christian Ejlers' Forlag, 1. udgave, 1. oplag, 2005

SKATs juridiske vejledninger og meddelelser

Den juridiske vejledning, version 2.7-31.01.17, D.A. Moms

"SKAT har fået oplysninger om godt 2.000 Uber- chauffører", Pressemeddelelse, 2016, SKAT

Landsskatteretsafgørelser og skatterådsafgørelser

SKM.2008.29.VLR

SKM.2009.782.SR

SKM.2011.775.HR

SKM.2013.26.SR

SKM.2015.193.SR

EU domme

C-268/83, Rompelmann

C-102/86, Apple and Pear Development Council

C-202/90, Ayuntamiento de Sevilla

C-16/93, Tolsma

C-155/94, Welcome Trust Ltd.

C-230/94, Renate Enkler

C-258/95, Julius Fillibeck Söhne

C-349/96, Card Protection Plan

C-338/97, C-344/97, C-390/97, Erna Pelzl m.fl.

C-23/98, J. Heerma

C-475/03, Banca Popolare

C-41/04, Levob

C-453/05, Volker Ludwig

C- 44/11 Deutsche Bank AG

C-219/12, Fuchs

Lovgivning

Lovbekendtgørelse 2016-06-21 nr.: 760 om merværdiafgift (momsloven)

Rådets direktiv af 2006-11-28 om det fælles merværdiafgiftssystem (2006/112)

Lov 1953-06-05 nr.:169 Danmarks Riges Grundlov

Andre kilder

Avisartikler

Børsen, "Uber-chauffører betaler über afgift", d. 27 september 2016

Politiken, "Vil du være Uber-chauffør? Så skal du kende disse skatteregler", d. 24 november 2014

Internetkilder

www.uber.com/legal/terms/dk - set d.1 maj 2017

www.uber.com/en-DK/our-story/ - set d.1 maj 2017

<https://www.uber.com/info/how-much-do-drivers-with-uber-make/> - set d.2 maj 2017

<https://www.uber.com/da-DK/cities/> - set d.2 maj 2017

<https://www.uber.com/da-DK/drive/requirements/> - set d.2 maj 2017

<https://help.uber.com/da/h/33ed4293-383c-4d73-a610-d171d3aa5a78> - set d.2 maj 2017

www.skat.dk - set d.1 maj 2017

<http://www.skat.dk/SKAT.aspx?old=2236769> - set d.1 maj 2017

<http://skat.dk/SKAT.aspx?oID=2090001&chk=214126> - set d.2 maj 2017

www.jura.karnovgroup.dk - set d.1 maj 2017

<http://nyheder.tv2.dk/business/2017-03-28-uber-lukker-i-danmark-0> - set d.2 maj 2017

<http://nyheder.tv2.dk/krimi/2016-12-23-skat-sender-data-om-1700-uber-chaufforer-til-politiet> - set d.3 maj 2017