

**Fra:** Søren Riis <[soeren@gomore.com](mailto:soeren@gomore.com)>

**Dato:** 23. nov. 2014 18.17.18 CET

**Emne:** Forskellen på Uber og samkørsel

Efter Uber i onsdags startede deres virksomhed i Danmark, har der i medierne været en række forskellige meningstilkendegivelser og analyser heraf. Der har i den sammenhæng været forvirring med hensyn til, om Uber er (lovlig) samkørsel eller (ulovlig) taxivirksomhed.

Denne forskel er vigtig at forstå, og GoMore vil som Danmarks største virksomhed for samkørsel gerne gøre det klart, hvori forskellen mellem samkørsel og Uber består – samt bidrage til at undgå mulige lovovertrædelser.

Samkørsel hænger historisk set tæt sammen med bilkulturen i Tyskland, oliekrisen i 1970'erne og en bevidsthed om, at det er nødvendigt at reducere brugen af fossile brændstoffer. I denne sammenhæng blev samkørsel populært som en mere effektiv måde at bruge bilerne på. Samkørsel blev udviklet til at sørge for, at flere personer, der skulle samme vej, benyttede så få biler som muligt – og derved udnyttede bilernes kapacitet og brændstof bedst muligt.

I de senere år har samkørsel fået fornyet aktualitet og politisk opbakning primært på grund af fire faktorer. Der er et stort fokus på CO<sub>2</sub>-udledningen fra biler og trængsel på vejene udgør et stigende problem og det skal ses i sammenhæng med den tredje faktor, som udgøres af den ineffektive brug af bilerne. I Danmark kører bilerne i gennemsnit blot med 1.4 personer, selvom de er designet til at transportere 4-5 personer. Over de seneste 10 år er det lykkedes GoMore at få mere end 200.000 danskere til at holde af samkørsel og jævnligt gøre brug heraf og således køre 2 eller flere personer i samme bil (GoMore blev nomineret til den danske CSR Award i 2013 pga. af virksomhedens positive indflydelse på udledningen af CO<sub>2</sub>).

En fjerde faktor til den positive fremgang for samkørsel er udviklingen af Internettet, sociale medier og smart phones. Det er i dag meget lettere at koordinere samkørsel, end det var for 10 år siden – for slet ikke at tale om for 40-50 år siden. Det er dog også den nye teknologi, der har muliggjort Ubers transport-koncept.

Ubers virksomhed består i at koble en chauffør sammen med en passager, ligesom det er tilfældet i traditionel taxivirksomhed. Forskellen på Uber og en traditionel taxi er, at chaufføren typisk er en privatperson med egen bil uden taxilicens. Denne form for transport er ikke samkørsel, eftersom chaufføren ikke selv skal noget sted hen - chaufføren kører altså blot til den destination, som passageren beder ham/hende om. Efter passageren er ankommet til destinationen, så søger chaufføren blot en ny passager, som måske skal tilbage til det sted, chaufføren kom fra. Eksemplet illustrer, at chaufføren ikke selv har et transportbehov, men derimod et ønske om at tjene penge.

Der er således heller ikke nogen grøn gevinst ved Uber, hvis to personer kører sammen. Den ene person, nemlig chaufføren, skal alligevel ikke noget sted hen, hvorved det blot svarer til transport af 1 person. Derved er konceptet også forskellig fra samkørsel

Forslag til løsning:

Eftersom Ubers koncept beror på, at en chauffør kan tjene penge på sine aktiviteter uden nødvendigvis at have en taxilicens, så er den bedste måde at sikre sig mod udbredelsen heraf at fastlægge, hvor grænsen går mellem omkostdeling (som definerer samkørsel) og indtægtsgivende virksomhed (som definerer taxikørsel). Denne grænse ligger sikkert i omegnen af statens satser for transportgodtgørelse (knap 4. kr pr km). Hvis en billist forlanger betydeligt mere end denne sats af en passager for at køre med, så er der ikke tale om omkostdeling, men derimod om, at man bruger sin tid og sin bil til at skabe en indtjening, hvorved chaufføren bedriver taxivirksomhed – ikke samkørsel. Hvis chaufføren ikke har taxilicens, så er dette med den nuværende lovgivning ulovlig.

Chefen for Uber i Skandinavien, Jo Bertram, har i forbindelse med lanceringen af konceptet i Danmark udtalt til Børsen (onsdag d. 19. november), at Uber laver "samkørsel" og at Københavnerne kan regne med, at deres ture bliver op til 35% billigere end taxiture. Jævnfør ovenstående beskrivelse er disse to ting ikke forenelige.

Dantaxi, som er en af Københavns største taxivirksomheder, koster 14.20 kr/km. Ubers ture vil altså jævnfør chefen for Uber koste mere end 9,20 kr/km, hvilket er mere end 100% over statens satser for transportgodtgørelse. Af den grund kan Ubers koncept betegnes som indtægtsgenererende virksomhed i forbindelse med persontransport i bil, hvilket er det

samme som taxikørsel. Hvis prisen for at benytte sig af Uber ikke er så høj, så vil Uber heller ikke kunne rekruttere chauffører, hvorved deres eksistensgrundlag ikke længere er til stede.

Med andre ord, hvis man søger for, at Ubers pris for transport ikke væsentlig overstiger 4 kr/km, så kan man undgå Ubers misbrug af begrebet om samkørsel og samtidig sikre, at Uber ikke laver ulovlig taxikørsel. Med denne pris vil det ikke give mening for en billist at transportere en person, hvis billisten ikke selv skulle samme vej som passageren. Derved vil forskellen på samkørsel og taxikørsel blive klar.

Hvis der skulle være spørgsmål til ovenstående eller ønsker om en uddybelse heraf, så står GoMore og jeg gerne til rådighed!

Med venlige hilsner

Søren Riis

Co-founder, GoMore ApS