

2016.09.19



Kaj A. Jørgensen
Lektor emeritus, Aalborg Universitet
kaj@m-tech.aau.dk

Deleøkonomi må føre til friere taxamarked

Markedet for persontransport vil gennemgå store forandringer i de kommende år. Eksempelvis bliver taxabranchen alvorligt udfordret for tiden, og vognmændene bliver presset fra flere sider. Det viser sig bl.a. i form af Uber-selskabet, der formidler privat taxalignende persontransport. Men mange andre aktører vil komme på banen med et væld af tilbud.

Bl.a. derfor har transportministeren, sammen med folketingspartiernes transportordførere, taget hul på en forhandling om ændring af lovgivningen på området for at tage nogle af disse udfordringer op nu.

Med de nuværende bestemmelser er antallet af taxabiler reguleret og balanceret af kommunerne for på den ene side at give en tilpas kundedækning og på den anden side at give taxavognmændene et passende forretningsgrundlag. Sådan har det fungeret hidtil, men det forventes, at en hastigt voksende konkurrence som følge af bl.a. deleøkonomien i kombination med nye teknologiske løsninger vil give helt nye muligheder og radikalt ændre på mange forhold.

Vi ser allerede nu et voksende antal eksempler på, at man via hjemmesider/webapplikationer eller smartphone apps kan få overblik over muligheder for billeje og samkørsel. Mange, ikke mindst yngre mennesker, ser hurtigt disse muligheder og føler sig tiltrukket af dem. Det er bl.a. sådanne teknologiske muligheder, der åbner for nye former for bykørsel ved f.eks. leje af bybiler, hvor man via internettet kan se, hvor den nærmeste bil befinder sig, reservere den og elektronisk låse den op. Efter gennemført kørsel sker der en automatisk afregning. I København forventes antallet af bybiler fordoblet i løbet af dette efterår.

Dertil kommer, at større virksomheder, offentlige institutioner, boligforeninger og lign. i stigende grad indgår konkurrencedygtige

standardaftaler om leje af biler, hvor kunderne på meget enkel måde med apps selv gennemfører lejemålet.

Når antallet af lettilgængelige leje-/delebiler vokser i bycentrene, vil konkurrencen stige og flere vil med fordel kunne hyre en bil i nærheden til en passende pris og til selvvalgt tid. Videre frem vil vi se, at biler vil kunne fjernstyres og få selvstyrefunktioner, der vil kunne effektivisere omfordeling af tomme biler.

Man kan f.eks. forestille sig, at tilstrækkelig sikker førerløs bilkørsel snart vil kunne foregå decentralt om natten i lav fart eller at en bil med fører kan trække en kæde af elektronisk tæt sammenkoblede tomme biler, der selv parkerer efter ønske. (Lovgrundlaget skal først være til stede men der bør åbnes op for specifikke forsøg.) Det vil betyde, at det vil være fordelagtigt for firmaer med sådanne biler at lade brugere aflevere bilen på vilkårlige steder efter endt brug, også uden for centrum, hvilket jo dermed kan sammenlignes med taxakørsel.

Mon ikke det er tydeligt for enhver, at ovennævnte udvikling vil få markante konsekvenser for persontransport i fremtiden, og der vil utvivlsomt fremkomme mange flere forskellige aktører og forretningsmetoder på området, ikke bare som med Uber. Selv om taxabranschens aktører løbende har prøvet at følge med tiden, udviklet nye produkter og dermed imødekommet flere behov fra kunderne, er der således mange udfordringer i vente. Så det vil være bedre allerede nu at åbne for et friere marked for taxadrift. En ting er sikkert, en branche eller organisation, der ikke fornyer sig, vil gå døden i møde.

Det er et kendetegn ved deleøkonomien, at et stigende antal aftaler vil blive indgået direkte mellem private personer via apps, med eller uden en mellemformidler. Det giver særlige muligheder for dynamisk prissætning i forhold til antal medpassagerer, tidlig reservation, opsamlingssted, afleveringssted osv. og kunderne vil kunne få tilbud om en fordelagtig pris og dermed få afgørende indflydelse på valget af transportløsning.

Aktuelt er apps typisk ejet af en virksomhed, som dermed kan og skal sikre, at aftaler indgås på forsvarlig måde, herunder overholdelse af visse forsikringskrav. Ligeledes kan det så reguleres, hvornår der er tale om erhvervsmæssig kørsel.

Men hvordan forholder sig, hvis der ageres på helt privat basis, hvor private personer via apps træffer aftaler indbyrdes og i privatejede biler? Her må der jo være tale om et forhold, der kan ligestilles med al anden form for privat handel. Det er svært at se, at der her kan komme krav om en særlig lovgivning.