

Deleøkonomien er ikke kun for hovedstaden

Hvis man tror at deleøkonomi kun er et storbyfænomen for folk i hovedstaden tager man fejl, for faktisk er der også en del nordjyder og personer bosat i Syddanmark, der har taget det til sig. De lejer sig ind på Airbnb når de er på ferie i udlandet, eller tager en GoMore når de skal fra A til B. Det er dog fortsat personer i hovedstadsområdet, der er i front når det handler om, hvor udbredt det er at anvende deleøkonomiske tjenester. Det viser en ny opgørelse.

Samtidig kan vi for første gang gøre status over erhvervslivets anvendelse af deleøkonomiske tjenester inden for transport og overnatning. Det er hver tiende virksomhed der har benyttet en privat overnatningstjeneste som Airbnb, og 4 pct. har benyttet en privat kørselstjeneste såsom GoMore. Det tyder på, at også erhvervslivet er ved at få øjnene op for mulighederne fx i forbindelse med forretningsrejser.

De vigtigste bevæggrunde for danskerne til at man benytter deleøkonomiske tjenester er bekvemmelighed og besparelser, viser undersøgelsen. Derimod spiller miljøhensyn og fællesskabsfølelse og andre forhold samlet set en noget mindre rolle. Det understreger, at deleøkonomi på mange måder fungerer som andre erhvervsmæssige tjenester, og derved også, at man regulatorisk må gribe dem an på samme måde som andre forretningsmæssige ydelser, så de på den ene side har gode rammevilkår for at kunne vokse og bidrage til samfundsøkonomien, og på den anden side at man sikrer fair og lige konkurrencevilkår og tilstrækkelig myndighedskontrol, hvad enten en tjeneste betegnes som "deleøkonomi" eller ej.

Internationalt set er danskerne ikke blandt de største deleøkonomi-brugere. Ser vi på vores naboland Sverige er især personovernatningstjenester væsentligt mere populære hos svenskerne, ligesom vi ligger under det samlede EU-niveau for brug af deleøkonomi til persontransport og indlogering.

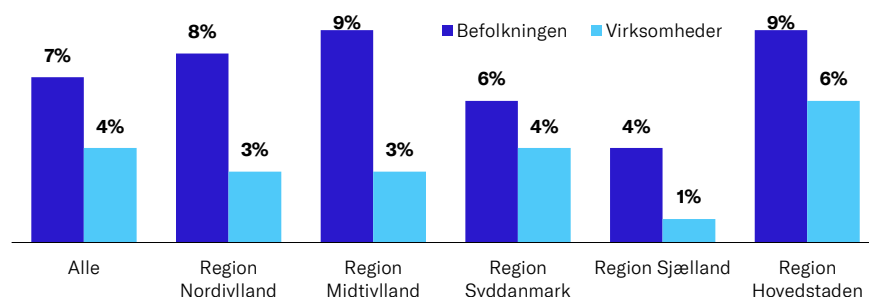
Af: Analysechef Malthe Munkøe. Udgivelsestidspunkt: oktober 2018

Alt i alt er det 7 pct. af befolkningen, som har benyttet en privat kørselstjeneste, og 11 pct. har benyttet en privat indlogeringstjeneste. Det er vist i de to nedenstående figurer.

Der er en række mindre geografiske forskelle. Således er private kørselstjenester mere populære blandt personer bosat i Region Midtjylland og Hovedstaden, og mindst blandt personer bosat i Region Syddanmark og Sjælland.

Private indlogeringstjenester er mere populære blandt personer bosat i Region Hovedstaden, og mindre blandt personer bosat i Region Sjælland.

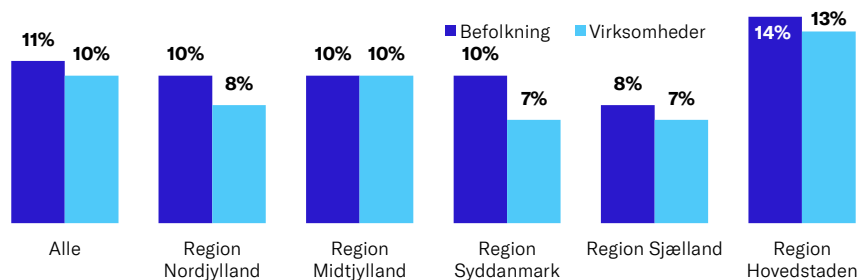
Figur 1: **Virksomhedernes og befolkningens køb af private kørselstjenester. 2018**



Kilde: Danmarks Statistik og egne beregninger.

Note: Befolkningen i alderen 16-74 år og private virksomheder med mindst ti ansatte. Befolkningens besvarelser om private kørsel tjenester referer til perioden fra forår 2017 til forår 2018.

Figur 2: **Virksomhedernes og befolkningens køb af private indlogeringstjenester. 2018**



Kilde: Danmarks Statistik og egne beregninger.

Note: Befolkningen i alderen 16-74 år og private virksomheder med mindst ti ansatte. Befolkningens besvarelser om private kørsel tjenester referer til perioden fra forår 2017 til forår 2018.

Deleøkonomi handler mest om pris og bekvemmelighed

Spørger man folk om årsagen til, at de har benyttet en deleøkonomisk tjeneste, peger flertallet på bekvemmelighed og at det indebærer en besparelse. Derimod er andre motivationsfaktorer klart sekundære for de fleste brugere. Med andre ord handler deleøkonomi mindre om nogle af de tanker, der ellers har været meget fremme i debatten om at sikre bedre ressourceanvendelse eller møde nye mennesker og knytte nye fællesskabsbånd; det ses snarere som en service på linje med og i konkurrence med andre tilbud.

Det understreger, at man må forstå deleøkonomi som nogle typer tjenester på linje med, og i direkte konkurrence med, andre. Og derfor er det afgørende, at man sikrer lige og rimelige konkurrencevilkår. Hvis vi kan udnytte deleøkonomiske muligheder på en måde, der skaber en større følelse af fællesskab eller giver miljømæssige gevinster, er det naturligvis positivt. Men først og fremmest er der behov for at fokusere på, at man sikrer en regulering der garanterer, at de nye forretningskoncepter også er underlagt krav og regler på linje med de mere etablerede erhverv med mere "analoge" forretningsmodeller. Med først en deleøkonomisk strategi og siden en deleøkonomisk aftale har regeringen lagt en fornuftig kurs, men der vil også fremadrettet være et behov for at følge udviklingen og sikre, blandt andet i regi af det bebudede deleøkonomiske ekspertpanel, at man får sikret et fornuftigt regulatorisk setup med sikkerhed for en vis myndighedskontrol for de mange forskellige typer deleøkonomiske tjenester.

Tabel 1: **Grunde til anvendelsen af deleøkonomisk overnatning og transport i Danmark. 2017**

	Overnatning	Transport	Bruger deleøkonomi (overnatning, transport eller begge)
Bekvemmelighed	72%	68%	72%
Besparelse	64%	70%	66%
Følelse af fællesskab	8%	13%	9%
Miljøvenlig løsning	15%	29%	19%
Oplevelse	18%	16%	17%
Øvrige årsager	13%	16%	14%

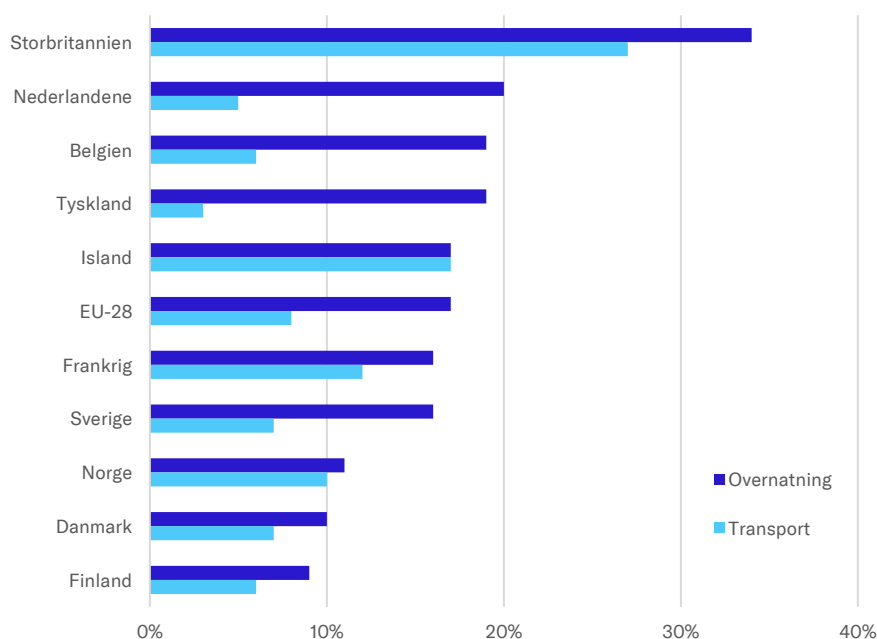
Kilde: Dansk Erhverv pba. Danmarks Statistik

Danskerne er ikke blandt de flittigste deleøkonomi-brugere

Sammenlignet med andre europæiske lande er danskerne ikke blandt de flittigste brugere af deleøkonomien. I hvert fald er andelen, som har benyttet en overnatningstjeneste, noget højere i lande som Sverige, Frankrig, Island, Tyskland og Storbritannien, og i EU som helhed. Andelen som har benyttet en tjeneste til persontransport varierer mere, men Danmark ligger heller ikke i front.

Det er selvfølgelig ikke en naturlov, at anvendelsen af deleøkonomiske tjenester vil fortsætte med at vokse. Der er formentlig også forskellige årsager til, at nogle typer deleøkonomi er mere udbredte i nogle EU-lande end andre. Eksempelvis er brugen af deleøkonomi til persontransport temmelig udbredt i Frankrig, der blandt andet har en meget kendt og succesfuld deleøkonomisk tjeneste (BlaBlaCar). Men det virker på den baggrund ikke usandsynligt, at deleøkonomi vil vinde mere indpas blandt de danske forbrugere med tiden, hvilket vil øge behovet for at sikre, vi har de rette gennemtænkte regler på plads for de deleøkonomiske tjenester.

Figur 3: **Køb af overnatning og transport fra privatpersoner i udvalgte lande. 2017**



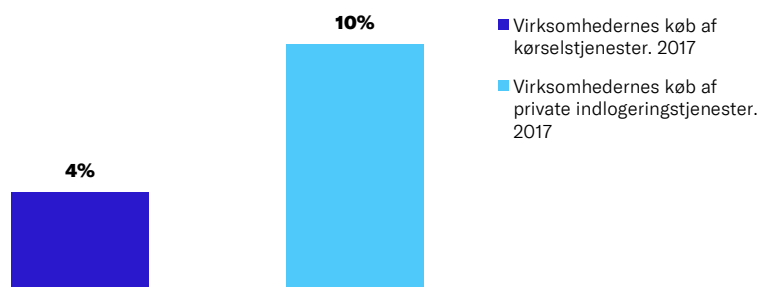
Kilde: Dansk Erhverv pba. EUROSTAT

Erhvervslivet er begyndt at bruge deleøkonomiske tjenester

Som noget nyt er der i analysen også set nærmere på, hvor meget virksomheder benytter deleøkonomiske tjenester til persontransport og overnatning. Som vist i den nedenstående figur er det 4 pct. af de danske virksomheder, der har benyttet en privat kørselstjeneste, og 10 pct. har benyttet en privat overnatningstjeneste. Det tyder på, at erhvervslivet også har fået øjnene op for mulighederne eksempelvis i forbindelse med forskellige former for forretningsrejser.

Det forekommer plausibelt at der er et betydeligt potentiale for vækst i takt med at flere virksomheder får øjnene mere op for mulighederne i deleøkonomi, og køber ydelser direkte fra privatpersoner. Det understreger yderligere at de forskellige deleøkonomiske tjenester i hvert fald inden for nogle bestemte markedssegmenter formentlig stadig har et vækstpotentiale. Efterhånden som der videreudvikles nye former for interaktioner og opdyrkes nye forretningsområder kan der med stor sandsynlighed blive behov for yderligere opmærksomhed fra politisk side omkring de regulatoriske forhold, regler og barrierer mv.

Figur 4: **Virksomhedernes køb af kørselstjenester og indlogeringstjenester. 2018**



Kilde: Danmarks Statistik og egne beregninger

Note: Befolkningen i alderen 16-74 år og private virksomheder med mindst ti ansatte. Befolkningens besvarelser om private kørselstjenester referer til perioden fra forår 2017 til forår 2018.

Fakta om undersøgelsen

De viste data er indsamlet af Danmarks Statistik, og dækker henholdsvis befolkningen i aldersgruppen 16-74 år, og alle virksomheder med 10+ ansatte. Perioden der dækkes er anvendelse af deleøkonomiske tjenester fra foråret 2017 til foråret 2018. I figur 3 sammenlignes desuden med identiske undersøgelser gennemført af de andre EU-landes statistiske bureauer via Eurostat-samarbejdet.

Om dette notat

Arbejdet med analysenotatet er afsluttet den 3. oktober.

Om Dansk Erhvervs Analysenotater

Dansk Erhverv udarbejder løbende analyser, som samles i analysenotater. Ambitionen er at udgøre et kvalificeret og anvendeligt beslutningsgrundlag i forhold til væsentlige, aktuelle udfordringer på alle områder, som har betydning for dansk erhvervsliv og den samfundsøkonomiske udvikling. Det er tilladt at citere fra Dansk Erhvervs analysenotater med tydelig henvisning til Dansk Erhverv.

Kontakt

Henvendelser angående analysen kan ske til analysechef Malthe Munkøe på mmm@danskerhverv.dk eller tlf. 3374 6520