



Folketingets Finansudvalg  
Christiansborg

5. september 2016

**Bilag til Finansudvalgets spørgsmål nr. 178 (Alm. del – § 7.  
Finansministeriet) af 3. marts 2016 stillet efter ønske fra Joachim  
B. Olsen (LA)**

I en besvarelse til Finansudvalgets spørgsmål nr. 178 henvises der ved en fejl til beregninger, der ikke indgår i oversendte svar til Finansudvalget. Nedenfor følger beregningen, der henvises til.

De muligheder, som den nye regulering giver, forventes at øge konkurrence og produktivitet i taxierhvervet og sikre en god betjening af kunderne. Forslaget forventes at reducere virksomhedernes omkostninger gennem bedre kapacitetsudnyttelse.

Der findes ikke systematiske erfaringer, der kan lægges til grund for at vurdere effekten af de reguleringsmæssige liberaliseringstiltag på taxiområdet på konkurrence og omkostninger, blandt andet fordi liberaliseringerne i andre lande er gået videre end forslaget. Det betyder, at vurderingen af effekten på strukturelt BNP vil være behæftet med nogen usikkerhed.

Det er i udspillet *Vækstplan 2014 - Danmark belt ud af krisen* beregningsteknisk lagt til grund, at omkostningerne i taxibranchen kan reduceres med 0,1 mia. kr. gennem de reguleringsmæssige liberaliseringstiltag, blandt andet gennem bedre kapacitetsudnyttelse. De afledte effekter på resten af økonomien skønnes at forøge strukturelt BNP yderligere til ca. 0,2 mia. kr. i 2020, når der tages højde for de virkninger, forslaget vil have på andre virksomheder og forbrugerne. Der er ikke indregnet et finansieringsbidrag fra de reguleringsmæssige liberaliseringstiltag på taxiområdet i Vækstplan 2014. Det er lagt til grund at den nye regulering indføres permanent.

Da de reguleringsmæssige liberaliseringstiltag kun indføres i Region Hovedstaden, samtidigt med, at den hidtidige reguleringen videreføres i resten af landet, skønnes det, at virkningen på strukturelt BNP reduceres med ca. 0,1 mia. kr. til ca. 0,1 mia. kr. i 2020.