

Handläggare:
Sara Feinberg, 08-508 29 097

Till
Trafik- och arbetsmarknadsroteln

Remiss av Regeringsuppdrag att redovisa fördjupade analyser om regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg

Svar på remiss från Trafik- och arbetsmarknadsroteln (Dnr 314-1263/2013).

Sammanfattning

Avregleringen av taxi har förbättrat tillgången, men har samtidigt inneburit en del problem. Koncernledningen anser, i likhet med bolagen, att situationen på taximarknaden i Stockholm är bekymmersam. Förslag på åtgärder kan vara än högre krav vid utfärdande av och för att få behålla tillstånd för taxitrafik, exempelvis system för att kunden ska få en prisuppgift för den aktuella taxiresan innan den startar. Vidare kan ett visst pristak vara nödvändigt för att undvika de oskäligt höga priser som en mindre grupp inom taxibranschen tar ut – men som i slutändan drabbar hela branschen negativt.

Ärendet

Trafik- och arbetsmarknadsroteln har remitterat ”*Remiss av Regeringsuppdrag att redovisa fördjupade analyser om regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg*” till bland annat Stockholms Stadshus AB. Stockholms Stadshus AB har i sin tur remitterat vidare till dotterbolagen Stockholms Hamn och Stockholm Business Region (SBR). Nedan följer en redovisning av bolagens remissvar i huvudsak. Remissvaren i sin helhet återfinns i bilagorna.

Transportstyrelsen lämnade våren 2010, på uppdrag av regeringen, ett förslag ”Översyn av prisinformation för taxiresor mm (TSV 2010-1742)” till hur taxikunderna skulle få bättre information om priset för en viss färd. Förslaget byggde på en kortsiktig respektive en långsiktig lösning, vilka skulle träda i kraft 1 mars 2011 respektive 1 mars 2013. Regeringen beslutade den 30 maj 2013 att ge Transportstyrelsen ett uppdrag att redovisa fördjupade analyser om regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg. Taxiverksamheten är ett delområde inom yrkestrafiken, där man avser att göra en bred analys av verksamheten. Därför önskar Transportstyrelsen svar på följande frågeställningar:

- a) Upplevs några problem inom taxiverksamheten?
- b) Om ja, beskriv problemen.

- c) Beskriv omfattningen. Vilken grund finns för denna beskrivning? Beräkning? Utredning? Rapport? Tillsyn? Fällande domar?
- d) Lämna förslag till åtgärder.

Underremiss

Stockholm Business Regions remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Taxinäringen avreglerades för ca 20 år sedan och har inneburit att tillgången på taxi väsentligt har förbättrats jämför med tidigare då taxitjänster var en bristvara i Stockholm. En rad problem har dock uppstått efterhand. Med rådande lagstiftning kan en taxiförare vid resans slut ta ut vilket pris vederbörande vill, oavsett huruvida någon tjänst eller funktion utöver det normala har utförts eller ej. Det faktum att taxin ska vara försedd med prisuppgift för en normalresa hindrar inte att taxitjänsterna, helt lagligt, kan vara kraftigt överprissatta. Detta drabbar allt för ofta enskilda individer och påverkar sedan en tid tillbaka Stockholms stads varumärke negativt.

De som drabbas är främst tillfälliga besökare, både från Sverige och utomlands. Utländska besökare har en bild av Sverige som ett reglerat, säkert och tryggt land och ser ingen anledning att tro att man kan bli grundligt lurad och i värsta fall även hotade när man tar en taxi. Dessvärre är det vad som alldeles för ofta händer.

Staden har vidtagit diverse åtgärder i form av information och skyltning, men det räcker inte för att komma åt problemen.

Många av de taxibilar som systematiskt utnyttjar rättslaget, ställer sig på strategiska platser där ovetande och/eller stressade kunder söker taxi. Många av dessa sk. friåkare försöker efterlikna seriösa bolags logotyper, dekaler etc. för att ytterligare förvirra potentiella kunder och invagga dessa i någon slags trygghet.

Problemet med taxisituationen gäller hela Stockholm, men särskilt tydligt är det vid de ställen som stadens besökare anländer till Stockholm, dvs. Arlanda, Centralstationen, Cityterminalen och kryssningshamnar. Även deltagare till Stockholmsmässan, Kistamässan samt arenabesökare faller offer för oseriösa taxibolag.

Vid en av stadens kryssningsterminaler undviker numera de etablerade taxibolagen att ställa lediga bilar på grund av hot och trakasserier från s.k. friåkare. Det har även varit situationer där besökare blir lurade på stora summor pengar och i vissa fall blir hotade när de ifrågasätter priset de måste betala.

Stockholm Visitors Board tar emot klagomål varje år med detaljerade berättelser om hur man blivit lurad att betala alldeles för höga summor, nekats att betala med kreditkort, nekats kvitto, blivit hotade osv. Det gemensamma i dessa berättelser är att man är oerhört förvånad över att detta kunnat hända i Sverige (*bilaga 1*).

Stockholms Hamns remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Stockholms Hamnar har ett stort antal passagerare och turister som årligen reser via terminaler i Värtahamnen, Frihamnen, Stadsgården, Kapellskär och Nynäshamn. Sammanlagt reser cirka 12 miljoner passagerare via dessa hamnar varav 850 000

kommer via kryssningsfartyg. Cirka 10 miljoner av samtliga passagerare kommer och åker via Stockholm. Det ekonomiska värdet av denna trafik är stor och cirka en fjärdedel av Stockholms sammanlagda turistinkomster, totalt drygt 5 miljarder kronor, är från färje- och kryssningsturismen.

Som en åtgärd för att bringa ordning tillämpar Stockholms Hamnar sedan 2009 en modell liknande den som finns på Bromma, en taxiremote. Remoten syftar till att skapa ordning och reda samt trygghet för resenärerna när de ska resa från terminalerna med taxi, eftersom de får tillgång till en taxi till skäligt pris. Systemet innebär att avtal slutits med ett antal beställningscentraler vars taxibilar har tillträde till ett inhägnat område nära den plats där passagerare lämnar fartyget. Bommar till områdena öppnas efter att systemet känt av en transponder som sitter inne i de avtalsanslutna taxibilarna. Systemet används idag på tre platser i Stockholm – Frihamnspiren, Värtahamnen samt vid Vikingterminalen på Stadsgårdskajen – och har inneburit en investeringskostnad för Stockholms Hamnar på cirka två miljoner kronor per anläggning. Stockholms Hamnar kan tyvärr konstatera att trots investeringarna i taxiremoten så kvarstår stora problem med de oseriösa friåkarna som hittar nya platser att parkera på i väntan på nästa körning.

Hamnen har satt upp information i anslutning till terminalerna om vad som är rimligt pris för en taxiresa. Därutöver har Stockholms Hamnar infört ett ”lokalt pristak” i flera hamndelar i avsikt att minska problemen. Trots dessa åtgärder så uppstår regelbundna konflikter med friåkare och taxibolag med högre jämförelsepris vid terminalerna. Dessutom har Stockholms Hamnar endast små möjligheter att påverka resenärernas val av taxibolag för returreisan tillbaka till färjeterminalen eller kryssningsfartyget.

Ett annat stort problem är också att hamnens personal, i samband med kryssningsanlöp, dagligen blir hotade av friåkare, som ogillar att personalen försöker hjälpa kryssningsresenärerna till seriösa taxibolag. Det har lett till åtskilliga polisanmälningar, men också till att hamnen tvingats byta ut personalen och istället anlitat matroser från färjorna som är vana vid en tuffare arbetsmiljö. Hoten har dock fortsatt och även ökat, vilket skapat stora arbetsmiljöproblem för hamnens personal i samband med kryssningsanlöpen.

Stockholm får en mycket negativ bild hos många av de kryssnings- och färjeresenärer som antingen blir direkt utsatta för dessa oseriösa taxibilar eller blir vittnen till de många konflikter som uppstår vid taxiköerna. Polisen har lovat att hjälpa till vid bråk och hot, men har i praktiken inte haft möjlighet att prioritera detta i Stockholm.

Kunskapen om prisinformationen eller vilka taxibolag som kan betraktas som seriösa är generellt sett låg hos färjeresenärerna, vilket även gäller den stora gruppen av svenska och finländska resenärer. Den berättigade oro som finns hos dessa resenärer att råka ut för skojare inom taxibranschen gör att man också gärna undviker mindre kända, fast seriösa, taxibolag. De största taxibolagen är ofta kända och kan därmed i praktiken dra nytta av den stora oro som dagens fria prissättning medför, medan mindre seriösa bolag i praktiken missgynnas av dagens system. Även detta bidrar till att skapa en osund konkurrens mellan taxiföretagen på marknaden.

Stockholms Hamnar anser att de åtgärder som vidtagits inte är tillräckliga för att åstadkomma en förändring. Varken bättre och tydligare prisinformationskrav eller nya tillståndsprövningar kommer påverka så länge en helt fri prissättning gäller. Stockholms Hamnar delar uppfattning som Transportstyrelsen uttrycker i sin *Översyn av prisinformation för taxiresor mm (TSV 2010-1742)* att ”Om en ytterligare reglering inte kommer till stånd bedömer Transportstyrelsen att problemen med höga priser och dålig pristransparens kommer att öka i omfattning och sannolikt sprida sig utanför storstäderna”.

Stockholms Hamnar anser att situationen på taximarknaden idag är mycket allvarlig och att ett generellt pristak är nödvändigt för att bidra till att de värsta överpriserna kan undvikas.

Koncernledningens synpunkter

a) Upplevs några problem inom taxiverksamheten?

Avregleringen av taxi har förbättrat tillgången, men har samtidigt inneburit en hel del problem, vilka de kommunala bolagen Stockholm Business Region (SBR) och Stockholms Hamnar beskriver nedan.

b) Om ja, beskriv problemen.

Stockholms Hamnar och SBR upplever att oseriösa friåkare vid resans slut kan, helt lagenligt, ta ut oskäligt höga priser, trots att taxibilar ska vara försedd med prisuppgift för en normalresa. Det har även varit situationer där besökare blir lurade på stora summor pengar och i vissa fall blir hotade när de ifrågasätter priset de måste betala.

Bolagen anser vidare att kunskapen om prisnivåer eller vilka taxibolag som kan betraktas som seriösa generellt sett är låg hos Stockholms besökare, vilket även gäller svenska besökare. Problemen med taxiverksamheten gäller hela Stockholm men är särskilt tydlig vid de platser som stadens besökare anländer till Stockholm via, dvs. Arlanda, Centralstationen, Cityterminalen och kryssningshamnar. Även besökare vid Stockholmsmässan, Kistamässan samt arenabesökare drabbas av oseriösa taxibolag.

Detta drabbar allt för ofta Stockholmsbesökare och påverkar Stockholms stads varumärke negativt.

Den oro som finns hos besökarna att råka ut för oseriösa friåkare gör att de undviker mindre kända, dock seriösa, taxibolag. De största taxibolagen är ofta kända och kan därmed i praktiken dra nytta av den stora oro som dagens fria prissättning medför, medan mindre seriösa bolag i praktiken missgynnas av dagens system. Detta bidrar till att skapa en osund konkurrens mellan taxibolagen.

Bolagen vittnar om regelbundna konflikter mellan friåkare och taxibolag med högre jämförelsepris.

Ett annat problem är arbetsmiljön för Stockholms Hamnars personal, som, i samband med kryssningsanlöp, dagligen blir hotade av friåkare som ogillar att personalen försöker hjälpa kryssningsresenärerna till seriösa taxibolag.

Som en åtgärd för att bringa ordning tillämpar Stockholms Hamnar sedan 2009 en modell liknande den som finns på Bromma, en taxiremote, vid Frihamnspiren, Värtahamnen samt vid Vikingterminalen. Remoten syftar till att skapa ordning och reda samt trygghet för resenärerna när de ska resa från terminalerna med taxi, eftersom de får tillgång till en taxi till skäligt pris. Systemet innebär att avtal slutits med ett antal beställningscentraler vars taxibilar har tillträde till ett inhägnat område nära den plats där passagerare lämnar fartyget. Bommar till områdena öppnas efter att systemet känt av en transponder som sitter inne i de avtalsanslutna taxibilarna. Investeringskostnad per anläggning är cirka två miljoner kronor per anläggning. Stockholms Hamnar konstaterar dock att trots investeringarna i taxiremoten så kvarstår problem med oseriösa friåkare som hittar nya platser att parkera på i väntan på nästa körning.

c) Beskriv omfattningen. Vilken grund finns för denna beskrivning? Beräkning? Utredning? Rapport? Tillsyn? Fällande domar?

Stockholms Hamnar har ett stort antal passagerare och turister som årligen reser via terminaler i Värtahamnen, Frihamnen, Stadsgården, Kapellskär och Nynäshamn. Sammanlagt reser cirka 12 miljoner passagerare via dessa hamnar varav 850 000 kommer via kryssningsfartyg. Cirka 10 miljoner av samtliga passagerare kommer och åker via Stockholm.

Inom Stockholm Business Region tar man årligen emot klagomål med detaljerade berättelser om hur resenärer bland annat blivit lurade att betala alldeles för höga summor, nekats att betala med kreditkort, nekats kvitto och blivit hotade.

d) Lämna förslag till åtgärder.

Stockholms Hamnar har satt upp information i anslutning till terminalerna om vad som är rimligt pris för en taxiresa. Stockholms stad har vidtagit diverse åtgärder, bland annat i form av information och skyltning.

Bolagen anser att de åtgärder som vidtagits inte är tillräckliga för att åstadkomma en förändring. Varken bättre och tydligare prisinformationskrav eller nya tillståndsprövningar påverkar så länge en helt fri prissättning gäller.

Koncernledningen anser att Transportstyrelsen beskriver problemet väl i Översyn av prisinformation för taxiresor mm (TSV 2010-1742) "... det är en mindre grupp inom taxibranschen som försvarar för övriga. Denna grupp ser till att få främst de som sällan åker taxi och turister som kunder." samt "... Det går dock inte att komma ifrån att just taximarknaden för privatresor har en speciell karaktär för kunden genom att den kännetecknas av att det är svårt att i förväg avgöra tjänstens pris och kvalitet och att kunden därför inte har marknadsöverblick."

Koncernledningen ställer sig bakom Stockholms Hamnars och Transportstyrelsen ställningstagande att ”Om en ytterligare reglering inte kommer till stånd bedömer Transportstyrelsen att problemen med höga priser och dålig pristransparens kommer att öka i omfattning och sannolikt sprida sig utanför storstäderna”.

Koncernledningen anser, i likhet med bolagen, att situationen på taximarknaden i Stockholm är bekymmersam. Förslag på åtgärder kan vara än högre krav vid utfärdande av och för att få behålla tillstånd för taxitrafik, exempelvis system för att kunden ska få en prisuppgift för den aktuella taxiresan, förslagsvis även innan den startar. Andra lösningar kan vara att arbeta vidare med transponderlösningar för att identifiera seriösa taxibolag och friåkare. Vidare kan ett visst pristak vara nödvändigt för att undvika de oskäligt höga priser som en mindre grupp inom taxibranschen tar ut – men som i slutändan drabbar hela branschen negativt.

Irene Svenonius

VD Stockholms Stadshus AB

Bilagor

1. Remissvar Stockholm Business Region
2. Remissvar Stockholms Hamn

Synpunkter till Transportstyrelsen kring problem inom taxiverksamheten i Stockholms stad, Dnr 314-1263/2013.

Stockholm Business Regions (SBR) förslag till beslut

SBR överlämnar följande tjänsteutlåtande som synpunkter till Transportstyrelsen kring problem inom taxiverksamheten i Stockholm stad, Dnr 314-1263/2013.

Ärendet anmäls som ett kontorsyttrande på styrelsens sammanträde den 24 september 2013.

Olle Zetterberg

Anna Gissler

Sammanfattning

Stockholm Business Region anser att avregleringen av taxi förbättrade tillgången på men har samtidigt, på sikt, inneburit en hel del problem.

SBR understryker vikten av att Stockholm ska kunna erbjuda sina medborgare och besökare taxitjänster som fungerar och inte lurar människor att betala överpriser. Därför är det nödvändigt att regering och riksdag vidtar åtgärder så att Sverige i likhet med andra utvecklade länder inte behöver varna besökare för oseriösa taxibolag.

Bakgrund

Den 30 maj 2013 gav regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att redovisa fördjupade analyser om regelefterlevnaden inom yrkestrafik på väg. Arbetet bedrivs i delprojekt och vad gäller taxi ska staden redovisa taxiverksamhetens problem, huruvida pågående och planerade åtgärder kan lösa problemen och föreslå ytterligare åtgärder som eventuellt behövs.

SBRs problemformulering

Taxinäringen avreglerades för ca 20 år sedan och har inneburit att tillgången på taxi väsentligt har förbättrats jämför med tidigare då taxitjänster var en bristvara i Stockholm.

En rad problem har dock uppstått efterhand. Med rådande lagstiftning i ryggen kan en taxiförare vid resans slut ta ut vilket pris vederbörande vill oavsett huruvida någon tjänst eller funktion utöver det normala har utförts eller ej. Det faktum att Taxin ska vara försedd med prisuppgift för en normalresa hindrar inte att taxitjänsterna helt lagligt kan

vara kraftfullt överprissatta. Detta drabbar allt för ofta enskilda individer hårt ekonomiskt och påverkar sedan en tid tillbaka Stockholms stads varumärke negativt.

De som drabbas är främst tillfälliga besökare, både från Sverige och utomlands. Utländska besökare har en bild av Sverige som ett reglerat, säkert och tryggt land och ser ingen anledning att tro att man kan bli grundligt lurad och i värsta fall även hotade när man tar en taxi. Dessvärre är det vad som alldeles för ofta händer.

Staden har vidtagit diverse åtgärder i form av information och skyltning , men det räcker inte för att komma åt problemen.

Många av de taxibilar som systematiskt utnyttjar rättsläget, ställer sig på strategiska platser där ovetande och/eller stressade kunder söker taxi. Många av dessa sk. friåkare försöker efterlikna seriösa bolags logotyper, dekaler etc. för att ytterligare förvirra potentiella kunder och invagga dessa i någon slags trygghet.

Problemet med taxisituationen gäller hela Stockholm men särskilt tydligt är det vid de ställen som våra besökare anländer till Stockholm, dvs. Arlanda, Centralstationen, Cityterminalen och våra kryssningshamnar. Även deltagare till Stockholmsmässan, Kistamässan samt arenabesökare faller offer för oseriösa taxibolag.

Vid en av våra kryssningsterminaler har vi haft en situation där de etablerade taxibolagen över huvud taget inte ställer sig med lediga bilar på grund av hot och trakasserier från sk. friåkare och där vi idag har en situation där besökare blir lurade på stora summor pengar och även där i vissa fall blir hotade när de ifrågasätter priset de måste betala.

Stockholm Visitors Board tar emot klagomål varje år med detaljerade berättelser om hur man blivit lurad att betala alldeles för höga summor, nekats att betala med kreditkort, nekats kvitto, blivit hotade osv. Synonymt för dessa berättelser är att man är oerhört förvånad över att detta kunnat hända i Sverige.

SBRs synpunkter

De flesta städer i västvärlden kan erbjuda sina medborgare och besökare taxitjänster som fungerar och inte lurar människor att betala överpriser varför det är mycket märkligt att Sverige inte kan erbjuda sina invånare och besökare trygga och rättssäkra taxiresor. Det är nödvändigt att regering och riksdag vidtar åtgärder så att Sverige i likhet med andra utvecklade länder inte behöver varna besökare för oseriösa taxibolag.



Till
Stadshus AB

Remiss från Transportstyrelsen om eventuella problem som upplevs inom taxiverksamheten

Bakgrund

Stadshus AB har den 29 augusti 2013 översänt en remiss från Transportstyrelsen för synpunkter till senast den 13 september 2013. Bakgrunden är ett uppdrag från regeringen till Transportstyrelsen i maj 2013 där man skall redovisa fördjupade analyser om regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg. På grund av den korta remisstiden har ärendet inte kunnat behandlas i Stockholms Hamn AB:s styrelse.

Analyserna skall omfatta:

1. Klampning av fordon
2. Konkurrensvillkor och cabotage
3. Taxiverksamhet som helhet och
4. Beställaransvar vid cabotagetransporter

Uppdraget skall redovisas till Näringsdepartementet senast 1 mars 2014.

För att kunna göra en bred analys av taxiverksamheten önskar Transportstyrelsen i denna remiss få synpunkter och få svar på följande frågeställningar:

1. Upplever ni några problem inom taxiverksamheten ?
2. Om ja, beskriv problemen.
3. Beskriv omfattningen. Vilken grund finns för denna beskrivning? Beräkning? Utredning? Rapport? Tillsyn? Fällande domar?
4. Lämna förslag på åtgärder.

Stockholm Hamn AB:s synpunkter

Stockholms Hamnar har ett stort antal passagerare och turister som årligen reser via terminaler i Värtahamnen, Frihamnen, Stadsgården, Kapellskär och Nynäshamn. Sammanlagt reser cirka 12 miljoner passagerare via dessa hamnar varav 850 000 kommer via kryssningsfartyg. Cirka 10 miljoner av samtliga passagerare kommer och åker via Stockholm. Det ekonomiska värdet av denna trafik är stor och cirka en fjärdedel av Stockholms sammanlagda turistinkomster, totalt drygt 5 miljarder kronor, är från färje- och kryssningsturismen.

Som en åtgärd för att bringa ordning tillämpar Stockholms Hamnar sedan 2009 en modell liknande den som finns på Bromma, en taxiremot. Remoten syftar till att skapa ordning och reda samt trygghet för resenärerna när de ska resa från terminalerna med taxi, eftersom de får tillgång till en taxi till skäligt pris. Systemet innebär att avtal slutits med ett antal beställningscentraler vars taxibilar har tillträde till ett inhägnat område nära den plats där passagerare lämnar fartyget. Bommar till områdena öppnas efter att systemet känt av en transponder som sitter inne i de avtalsanslutna taxibilarna. Systemet används idag på tre platser i Stockholm – Frihamnspiren, Värtahamnen samt vid Vikingterminalen på Stadsgårdskajen – och har inneburit en investeringskostnad för Stockholms Hamnar på cirka två miljoner kronor per anläggning. Stockholms Hamnar kan tyvärr konstatera att trots investeringarna i taxiremoten så kvarstår stora problem med de oseriösa friåkarna som hittar nya platser att parkera på i väntan på nästa körning.

Hamnen har satt upp information i anslutning till terminalerna om vad som är rimligt pris för en taxiresa. Därutöver har Stockholms Hamnar inför ett ”lokalt pristak” i flera hamndelar i avsikt att minska problemen. Trots dessa åtgärder så uppstår regelbundna konflikter med friåkare och taxibolag med högre jämförelsepris, vid terminalerna. Dessutom har Stockholms Hamnar endast små möjligheter att påverka resenärernas val av taxibolag för returreisan tillbaka till färjeterminalen eller kryssningsfartyget.

Ett annat stort problem är också att hamnens personal, i samband med kryssningsanlöp, dagligen blir hotade av friåkare som ogillar att personalen försöker hjälpa kryssnings-resenärerna till seriösa taxibolag. Det har lett till åtskilliga polisanmälningar men också till att hamnen tvingats byta ut personalen och istället anlitat matrosar från färjorna som är vana vid en tuffare arbetsmiljö. Hoten har dock fortsatt och även ökat vilket skapat stora arbetsmiljöproblem för hamnens personal i samband med kryssningsanlöpen.

Stockholm får en mycket negativ bild hos många av de kryssnings- och färjeresenärer som antingen blir direkt utsatta för dessa oseriösa taxibilar eller blir vittnen till de många konflikter som uppstår vid taxiköerna. Polisen har lovat att hjälpa till vid bråk och hot men har i praktiken inte haft möjlighet att prioritera detta i Stockholm.

Kunskapen om prisinformationen eller vilka taxibolag som kan betraktas som seriösa är generellt sett låg hos färjeresenärerna, vilket även gäller den stora gruppen av svenska och finländska resenärer. Den berättigade oro som finns hos dessa resenärer att råka ut för skojare inom taxibranschen gör att man också gärna undviker mindre kända, fast seriösa, taxibolag. De största taxibolagen är ofta kända och kan därmed i praktiken dra nytta av den stora oro som dagens fria prissättning medför, medan mindre seriösa bolag i praktiken missgynnas av dagens system. Även detta bidrar till att skapa en osund konkurrens mellan taxiföretagen på marknaden.

Stockholms Hamnar anser att de åtgärder som vidtagits inte är tillräckliga för att åstadkomma en förändring. Varken bättre och tydligare prisinformationskrav eller nya tillståndsprövningar kommer påverka så länge en helt fri prissättning gäller. Stockholms Hamnar delar uppfattning som Transportstyrelsen uttrycker i sin *Översyn av prisinformation för taxiresor mm (TSV 2010-1742)* att ”Om en ytterligare reglering inte kommer till stånd bedömer Transportstyrelsen att problemen med höga priser och dålig pristransparens kommer att öka i omfattning och sannolikt sprida sig utanför storstäderna”.

Stockholms Hamnar anser att situationen på taximarknaden idag är mycket allvarlig och att ett generellt pristak är nödvändigt för att bidra till att de värsta överpriserna kan undvikas.

Stockholm den 11 september 2013

Johan Castwall
VD Stockholms Hamnar