



Bilagor:

- 1. Omsättningsstödetts effekter för taxiföretagen i Sverige*
- 2. Omsättningsstödetts effekter för taxiföretagen i storstad*
- 3. EU-kommissionens svar till MEP Leila Chaibi (2020-08-03)*
- 4. MEP Leila Chaibis fråga till EU-kommissionen (20200429)*

Remissvar – Omsättningsstöd till enskilda näringsidkare, N2020/02353

Svenska Taxiförbundet (Förbundet) är branschorganisationen för Sveriges taxiföretag och inkommer härmed med svar på ovan rubricerade promemoria.

Förbundet är en branschorganisation som företräder 70 procent av Sveriges taxiföretag. Vårt uppdrag är att ge medlemsföretagen bästa möjliga förutsättningar att växa och utvecklas genom att skapa goda villkor som bidrar till en hållbar samhällsutveckling.

Förbundet anser att det är positivt att regeringen har tagit fram ett särskilt stöd för enskilda näringsidkare som fått minskad omsättning som en följd av covid 19-pandemin. Förbundet anser dock att stödet i sin utformning inte är tillräckligt för att stötta företag i branscher med låga rörelsemarginaler såsom taxibranschen och inkommer härmed med synpunkter och förslag till regeringens promemoria.

Omsättningsstödet i sammanfattning

Förslaget innebär att stöd kan lämnas under tre olika stödperioder. Den första stödperioden är mars och april 2020, den andra stödperioden är maj 2020 och den tredje stödperioden är juni och juli 2020. Stödperiodens motsvarande månad eller månader 2019 utgör stödperiodens referensperiod.

För att stöd ska beviljas för mars och april 2020 krävs att den enskilda näringsidkarens nettoomsättning för stödperioden understeg 70 procent av nettoomsättningen för referensperioden. För att stöd ska beviljas för maj 2020 krävs att näringsidkarens nettoomsättning för stödperioden understeg 60 procent av nettoomsättningen för referensperioden. Slutligen krävs för att stöd ska beviljas för juni och juli 2020 att näringsidkarens nettoomsättning för stödperioden understeg 50 procent av nettoomsättningen för referensperioden.

Enligt regeringens promemoria ska stöd "kunna lämnas med 75 procent av det faktiska omsättningstappet." Stödet har dock ett tak för stödperioden mars och april med maximalt

Postadress

Svenska Taxiförbundet
Svenska Taxiförbundets Service AB
114 59 Stockholm

Org.nummer

802003-4404
556176-4357
www.taxiforbundet.se

Besöksadress

Karlavägen 83
e-post
fornamn.efternamn@taxiforbundet.se

Telefon

08-566 21 660
Bankgiro
124-9101

48 000 kronor per stödberättigad näringsidkare, för stödperioden maj med maximalt 24 000 kronor per stödberättigad näringsidkare och för stödperioden juni och juli med maximalt 48 000 kronor per stödberättigad näringsidkare.

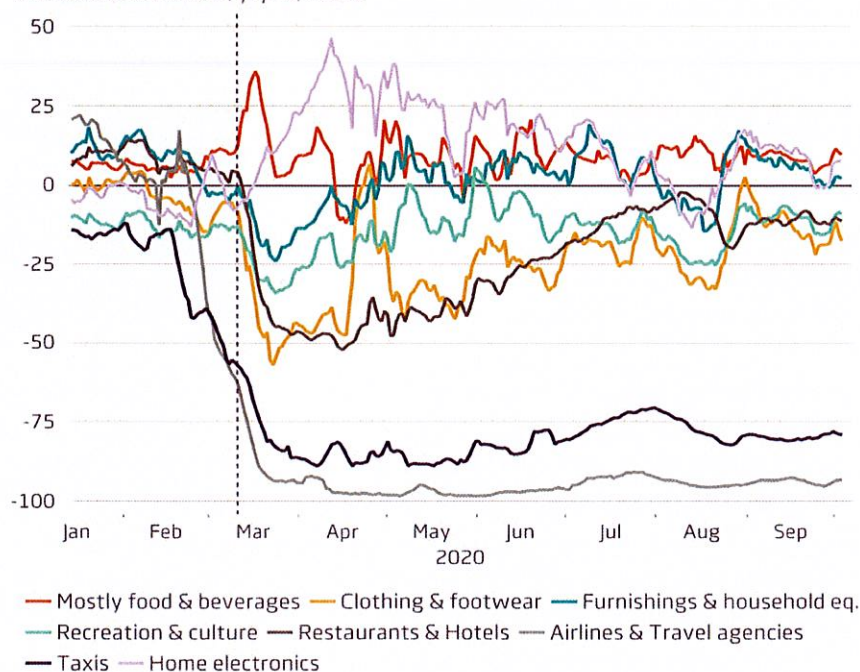
Taxiföretagens situation under coronapandemin

Vid finansminister Magdalena Anderssons pressträff den 27 augusti 2020 om det ekonomiska läget förmedlades bilden att konjunkturen tycks ha bottnat under våren. Det är en utveckling som inte återspeglas i spenderingen på taxiresor. Efterfrågan på taxi har i stort sett upphört helt på vissa platser eller minskat kraftigt på andra platser, då regeringens och myndigheternas rekommendationer drabbat samtliga tre intäktskällor som taxiföretag har: företagsresor, privatresor och samhällsbetalda resor.

Den dystra situationen bekräftas i Swedbanks nyläppta statistik över korttransaktioner (2020-10-07).¹ Statistiken visar tydligt att taxibranschen fortsatt är lika hårt drabbad som flygbranschen. Trots att andra näringar ser en positiv ökning i dagliga intäkter har situationen inte förbättrats i taxibranschen.

Daily spending in different sectors, 2020

Transaction turnover, y/y %, 7dma



Sources: Swedbank Pay and Swedbank Research

I sammanhanget är det viktigt att påpeka att det inte bara är viruset i sig som har orsakat den akuta krisen för taxibranschen. Regeringen och dess myndigheter har aktivt fattat beslut om råd och restriktioner som starkt har bidragit till taxibranschens kris. Förbundet

¹ <https://internetbank.swedbank.se/ConditionsEarchive/download?bankid=1111&id=WEBDOC-PRODE66573778>

och dess medlemmar förstår behovet av att minska smittspridningen, men ser samtidigt att regeringen bär ett ansvar för de konsekvenser som dess beslut medför. Detta ansvar behöver omvandlas till handling.

Regeringen skriver i promemorian att ”för svensk tillväxt och konkurrenskraft är det av avgörande betydelse att de negativa effekterna av spridningen av coronaviruset så långt som möjligt begränsas” (se s.14). Förbundet anser att regeringens åtgärder hittills inte lever upp till denna ambition, och att man inte heller uppnår detta med det föreslagna stödet på grund av begränsningar i stödets utformning.

Taxibranschens ekonomi

Taxibranschen består av små tjänsteproducerande företag, vars vara/tjänst produceras i samma stund som den säljs/konsumeras. En utebliven körning är därmed en förlorad intäkt för alltid. Företagen har inga lager, och kan inte återhämta den uteblivna försäljningen vid ett senare tillfälle.

Enligt Skatteverkets beräkningar är den genomsnittliga omsättningen 765 000 kronor per taxifordon och år.² I storstadsregionerna är omsättningen dock högre, ofta 1-1,4 miljoner kronor per fordon och år. Åtta av tio taxiföretag har endast en eller två bilar. 65 procent av taxiföretagen bedriver sin verksamhet i enskild firma. Det är alltså enmansföretag eller företag med endast några enstaka anställda.

Enligt Trafikanalys är den genomsnittliga rörelsemarginalen (vinsten) för taxiföretagen i Sverige knappt 2,4 procent för åren 1998-2015,³ vilket innebär att taxinäringen är en utpräglad lågmarginalbransch där kostnader och intäkter i princip balanserar varandra. Intäkterna ett normalår täcker nätt och jämnt kostnaderna. Konsekvenserna av Coronapandemin är att taxiföretagens intäkter har minskat kraftigt samtidigt som kostnaderna är kvar på samma nivå.

Svenska Taxiförbundets synpunkter och förslag till promemorian

Förbundet anser att det är positivt att regeringen har tagit fram ett särskilt omsättningsstöd för enskilda näringsidkare. Förbundet anser dock att stödet i sin utformning inte är tillräckligt för att stötta företag i branscher med låga rörelsemarginaler såsom taxibranschen och lämnar följande synpunkter och förslag till regeringens promemoria:

1. Gränsen för rätt till omställningsstöd för perioden maj, juni och juli 2020 behöver korrigeras så att rätten till ersättning gäller då företagets sammanlagda nettoomsättning för denna period understiger 70 procent av den sammanlagda nettoomsättningen för referensperioden. Detta är synnerligen viktigt för taxi, och andra specifika branscher, som präglas av låga rörelsemarginaler, där intäkterna

² Skatteverket (2015) Analys av effekterna av införande av redovisningscentraler för taxitrafik, s.11. Enbart fordon med taxitillstånd och taxameter

³ Trafikanalys (2016) Transportbranschens ekonomi 1997–2015:
<https://www.trafa.se/ovrig/transportbranschens-ekonomi/>

har minskat kraftigt samtidigt som kostnaderna är kvar på samma nivå som före krisen. Oavsett vilken omsättning ett företag inom taxi normalt har under juni och juli, slår även ett intäktsstapp om 30 procent mycket hårt på grund av de låga rörelsemarginalerna.

2. För att taxiföretagen ska kunna få ett stöd som motsvarar 75 procent av omsättningstappet behöver det föreslagna taket om 24 000 kronor per månad höjas kraftigt, vilket framgår tydligt i beräkningsunderlaget (se bilaga 1). I promemorian refererar regeringen till EU-kommissionens förordning (EU) nr 1407/2013 av den 18 december 2013.⁴ I artikel 3.2 framgår det att ”det totala stödet av mindre betydelse per medlemsstat till ett enda företag får inte överstiga 200 000 euro under en period av tre beskattningsår.” Detta innebär att det finns ett legalt utrymme för att höja taket till 58 000 kronor per taxiföretag och månad. De kvarstående 36,4 miljarder kronor av de utlovade 39 miljarder kronor för omställningsstödet första fas (mars-april) torde kunna om disponeras för detta ändamål då enbart 2,6 miljarder kronor av dessa medel har betalats ut enligt uppgift från Skatteverket.
3. Stöd bör ges för 90 procent istället för 75 procent av det procentuella omsättningstappet. Detta gäller särskilt för taxi, och andra specifika branscher, som präglas av låga rörelsemarginaler, där intäkterna har minskat kraftigt samtidigt som kostnaderna är kvar på samma nivå som före krisen.
4. Stödet bör förlängas, så att det omfattar fler månader än mars-juli 2020. Stödet bör omfatta mars och fortgå så länge som den akuta krisen pågår, eller
5. Stödet bör förlängas för särskilt utsatta branscher, såsom taxi, till åtminstone hela år 2020 eller till dess att den akuta krisen för taxibranschen är över. EU-kommissionen har i ett svar till EU-parlamentarikern Leila Chaibi den 3 augusti 2020 (se bilaga 2 och 3) bekräftat att så kan göras. Förbundet kan bistå inför utformningen av ett sådant stöd.
6. Förslaget är utformat så att det krävs redovisad omsättning för mars och april respektive maj och juni och juli 2019 för att vara berättigad att ansöka om stödet. Det innebär att nystartade företag som inte haft någon omsättning under mars-juli 2019 inte kommer att kunna kvalificera sig för stödet. Förbundet anser att det bör finnas en alternativ beräkningsgrund för företag som inte varit i drift mars-juli 2019, vilken skulle kunna utgöras av en genomsnittlig omsättning för de månader

⁴ EU-kommissionens förordning (EU) nr 1407/2013 av den 18 december 2013: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R1407&from=SV>

företaget har varit verksamt. Även företag som startats senare bör således omfattas av stödet, och deras stöd bör då kunna beräknas på denna alternativa modell.

Därtill vill Förbundet uppmärksamma regeringen om följande:

7. Omsättningsstödet utformning för med sig onödig administration för småföretagen och belastar myndigheterna med uppgiften att genomföra efterföljande kontroller. Förfarandet kan lätt förenklas då det ekonomiska underlaget för taxiföretagen finns tillgängligt för Skatteverket i redovisningscentraler. Skatteverket kan enkelt och fusk säkert göra uttag för aktuella månader och därmed få fram uppgifter om varje taxiföretags intäktstapp. Stödet kan sedan betalas ut till respektive företags skattekonto. Möjligen skulle ett liknande förfarande kunna införas också för de branscher som lyder under lag om kassaregister.

Taxibranschen har sedan coronavirusets utbrott i Sverige vidtagit ett stort antal åtgärder och egna rutiner för att förhindra spridningen av viruset samtidigt som vi har kunnat upprätthålla vårt viktiga samhällsuppdrag. Åtgärderna fokuserar på att minska smittspridningsrisker, värna anställdas arbetsmiljö och skydda kunderna med ett särskilt fokus på riskgrupper. Samlat bedömer vi att vi vidtagit nödvändiga åtgärder för att både undvika smittspridning och uppfylla samhällsupdraget.

I en nära framtid ser vi att det akuta läget som taxiföretagen befinner sig i kan leda till att det varken på kort eller lång sikt kommer finnas aktörer som kan genomföra särskild kollektivtrafik som exempelvis färdtjänst, rullstolstaxi, sjukresor och skolskjuts, och därmed kommer samhället att få mycket svårt att klara av sitt grundläggande uppdrag för utsatta grupper med särskilda behov.

Förbundet ser även med oro att förare och åkare för närvarande lämnar seriösa taxiföretag och börjar köra för de internationella plattformsföretagen som tillhandahåller affärsmodeller som möjliggör skatteundandragande.⁵ Om detta tillåts av samhället i detta akuta skede, riskerar vi att få en helt annan taxibransch efter krisen.

Svenska Taxiförbundet



Claudio Skubla
Förbundsdirektör

⁵ Gothia Protection Group. Granskning av Uber/Bolt och regelefterlevnad gällande taxameterredovisning (2020): https://www.taxiforbundet.se/wp-content/uploads/2020/07/GPG_Granskning_Uber_Bolt_202003.pdf

Bilaga 1

Omsättningsstödetts effekter för taxiföretagen i Sverige, tabell 1

Genomsnittlig omsättning för företag med ett (1) taxifordon i Sverige (765 000 kronor per år eller 63 750 kronor per månad, enligt Skatteverket):

1. Genomsnittligt taxiföretag i Sverige med enskilda firma och ett (1) taxifordon						
Intäktstapp i procent	80 %	70 %	60 %	50 %	40 %	30 %
Intäktstapp i kronor/månad	51 000	44 625	38 250	31 875	25 500	19 125
Intäktstapp mars/april 2020	102 000	89 250	76 500	63 750	51 000	38 250
Omsättningsstöd mars/april 2020	48 000	48 000	48 000	47 812	38 250	28 688
Differens	-54 000	-41 250	-28 500	-15 938	-12 750	-9 562
Intäktstapp maj 2020	51 000	44 625	38 250	31 875	25 500	19 125
Omsättningsstöd maj 2020	24 000	24 000	24 000	23 906	19 125	0
Differens	-27 000	-20 625	-14 250	-7 969	-6 375	-19 125
Intäktstapp juni/juli 2020	102 000	89 250	76 500	63 750	51 000	38 250
Omsättningsstöd juni/juli 2020	48 000	48 000	48 000	47 812	0	0
Differens	- 54 000	-41 250	-28 500	-15 938	-51 000	-38 250
Intäktstapp mars-juli 2020	255 000	223 125	191 250	159 375	127 500	95 625
Omsättningsstöd mars-juli 2020	120 000	120 000	120 000	119 530	57 375	28 688
Differens	-135 000	-103 125	-71 250	-39 845	-70 125	-66 937
Andel stöd av det totala intäktstappet mars-juli 2020	47 %	54 %	63 %	75 %	45 %	30 %

Bilaga 2

Omsättningsstödetts effekter för taxiföretagen i storstad, tabell 2

Genomsnittlig omsättning för företag med ett (1) taxifordon i storstadsregion (1 000 000 kronor per år eller 83 330 kronor per månad):

2. Genomsnittligt taxiföretag i storstad med enskilda firma och ett (1) taxifordon						
Intäktstapp i procent	80 %	70 %	60 %	50 %	40 %	30 %
Intäktstapp i kronor/månad	66 644	58 331	49 998	41 665	33 320	24 999
Intäktstapp mars/april 2020	133 288	116 662	99 996	83 330	66 640	49 998
Omsättningsstöd mars/april 2020	48 000	48 000	48 000	48 000	48 000	37 498
Differens	-85 288	-68 662	-51 996	-35 330	-18 640	-12 500
Intäktstapp maj 2020	66 644	58 331	49 998	41 665	33 320	24 999
Omsättningsstöd maj 2020	24 000	24 000	24 000	24 000	24 000	0
Differens	-42 664	-34 331	-25 998	-17 665	-9 320	-24 999
Intäktstapp juni/juli 2020	133 288	116 662	99 996	83 330	66 640	49 998
Omsättningsstöd juni/juli 2020	48 000	48 000	48 000	48 000	0	0
Differens	-85 288	-68 662	-51 996	-35 330	-66 640	-49 998
Intäktstapp i kronor totalt	333 320	291 655	249 990	208 325	166 600	124 995
Omsättningsstöd i mars-juli 2020	120 000	120 000	120 000	120 000	72 000	37 498
Differens	-213 320	-171 655	-129 990	-88 325	-94 600	-87 497
Andel stöd av det totala intäktstappet mars-juli 2020	36 %	41 %	48 %	58 %	43 %	30 %

Bilaga 3

EU-kommissionens svar till EU-parlamentarikern Leila Chaibi den 3 augusti 2020 om särskilt riktat stöd till taxiföretag med anledning av Coronapandemin

EN
E-002605/2020
Answer given by Executive Vice-President Vestager
on behalf of the European Commission
(3.8.2020)

1. Small and medium-sized enterprises (SMEs), such as many taxi firms, are the backbone of the EU economy and it is essential to ensure that they can overcome the difficult situation following the COVID-19 outbreak. The Commission adopted¹ a Temporary Framework to enable Member States to use the possibilities foreseen under State aid rules to support the economy, in particular SMEs, facing economic difficulties due to the COVID-19 outbreak. On that basis, the Commission has approved several aid schemes in favour of SMEs. In addition, State aid rules allow Member States to grant compensation to companies for damage suffered due to and directly caused by the COVID-19 outbreak.

2. The COVID-19 crisis has an unprecedented impact on our lives and the economy, including on the passenger transport sector. The Communication of the Commission of 13 May 2020² recognises the role of the local transport on demand sector in the offer of transport services. It states that taxi and Private-for-hire Vehicle services should continue operating and it includes specific hygiene and risk mitigating measures.

Bilaga 4

EU-parlamentarikern Leila Chaibis fråga till EU-kommissionen om särskilt riktat stöd till taxiföretag med anledning av Coronapandemin.

**Question for written answer E-002605/2020
to the Commission
Rule 138
Leila Chaibi**

Subject: Assistance for taxi firms

With the onset of the COVID-19 epidemic, taxi firms, like many others, are finding themselves with their backs to the wall. Most European Union taxi drivers are self-employed or running small businesses and therefore have to meet their own costs.

In many Member States, they are required to provide a public service and are accordingly continuing to offer transport where needed, despite the risks to themselves. In addition, they have been transporting care workers free of charge or making deliveries of food and medicines to those in need.

Over the next few months, as we enter the second phase of the lockdown with progressively more people back on the move, taxis will have an important role to play.

The authorities must accordingly provide assistance for this key sector, which needs to be shielded from the economic and social fallout of the virus.

1. Is the Commission aware of the importance of supporting taxi firms and the ongoing service they provide?
2. Will it call on the Member States to act accordingly?