



## ***Remissvar – Omställningsstöd till företag för augusti-december 2020, Fi2020/04880***

---

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

### **Sammanfattning**

- Förbundet välkomnar regeringens förslag att förlänga möjligheten till omställningsstöd för augusti – december 2020.
- Gränsen för rätt till omställningsstöd för perioden augusti-oktober 2020 behöver korrigeras så att rätten till ersättning gäller då företagets sammanlagda nettoomsättning för hela denna period understiger 70 procent av den sammanlagda nettoomsättningen för referensperioden.
- Beräkningsmodellen behöver ändras så att stöd ges för 90 procent av det procentuella omsättningstappet. Detta är synnerligen viktigt för taxi som präglas av snäva rörelsemarginaler, där kostnader och intäkter under normala förhållanden balanserar varandra.
- Omställningsstöd behöver lämnas till företaget även om det vid tidpunkten för prövningen av ansökan för respektive stödperiod kan anses vara på obestånd eller har skatte- eller avgiftsskulder som har överlämnats till Kronofogdemyndigheten för indrivning. Taxiföretagens nuvarande ekonomiska svårigheter är en direkt konsekvens av covid-19-pandemin och de restriktioner och rekommendationer som regeringen och dess myndigheter tillfälligt har infört.
- Den rörliga delen av franchiseavgiften behöver behandlas som en fast kostnad, då den belastar taxiföretagen vid varje köruppdrag.
- Trängselskatter bör räknas som en fast kostnad och omfattas av omställningsstödet.
- Omställningsstödet bör snarast förlängas till den 30 juni 2021 och redan nu planeras för att fortgå så länge som den akuta krisen pågår, eller;
- Regeringen bör förlänga stödet till särskilt utsatta branscher, såsom taxi, för åtminstone hela första halvåret 2021, eller;



- Skyndsamt utforma ett särskilt stöd, anpassat efter taxiföretagens specifika situation och behov, vilket EU-kommissionen godkänner.

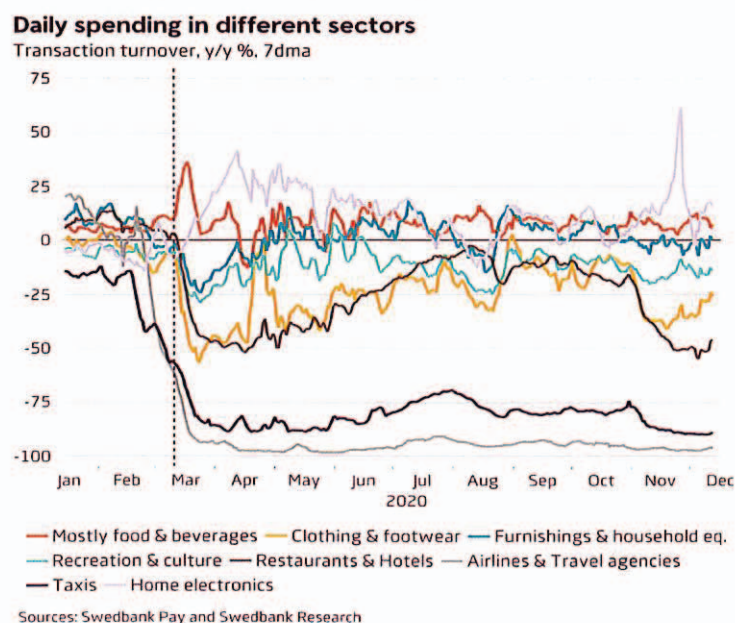
### Taxi – en samhällsviktig funktion

Taxi är en viktig del av samhällets transportsystem som, utöver att finnas till allmänhetens och företagens förfogande, bedriver färdtjänst, skolskjuts, sjukresor samt anropsstyrd trafik och kompletteringsresor inom den allmänna kollektivtrafiken. Hög tillgänglighet av taxi till allmänhetens förfogande är en förutsättning för att god taxiservice ska finnas tillgänglig närhelst vi behöver den. Taxis samhällsviktiga betydelse åskådliggörs i Lag (2010:1065) om kollektivtrafik, 2 § 14 kap, som ålägger de regionala kollektivtrafikmyndigheterna att verka för ”en tillfredsställande taxiförsörjning”.

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. Sex av sju taxiföretag har endast en eller två bilar. Det är alltså enmansföretag eller företag med endast några enstaka anställda. Branschen präglas av små rörelsemarginaler där intäkter och kostnader under normala förhållanden balanserar varandra. Omsättningen är i genomsnitt mindre än en miljon kronor per fordon och år. Två tredjedelar av företagen drivs som enskild firma, övriga som små aktiebolag med litet kapital eller som handelsbolag. Ofta som familjeföretag. Dessa små företag saknar kapitalreserver, vilket gör att ett stillestånd i verksamheten snabbt blir kritiskt.

### Taxiföretagens situation under covid-19-pandemin

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 ovan i Swedbanks nyläppta statistik över korttransaktioner (2020-12-16).<sup>1</sup> Statistiken visar tydligt att taxibranschen fortsatt är lika hårt drabbad som flygbranschen – och avsevärt mycket hårdare drabbad än hotell och restaurang – och att kräftgången som inleddes i mars 2020 har fortsatt utan förbättring.

### **Svenska Taxiförbundets synpunkter och förslag till promemorian**

Förbundet välkomnar regeringens förslag att förlänga möjligheten till omställningsstöd för augusti – december 2020. Därtill vill Förbundet lämna följande synpunkter och förslag till regeringens promemoria:

1. Gränsen för rätt till omställningsstöd för perioden augusti-oktober 2020 behöver korrigeras så att rätten till ersättning gäller då företagets sammanlagda nettoomsättning för hela denna period understiger 70 procent av den sammanlagda nettoomsättningen för referensperioden. Detta är synnerligen viktigt för taxi som präglas av snäva rörelsemarginaler, där kostnader och intäkter under normala förhållanden balanserar varandra. Redan en intäktsminskning om 20 procent leder till allvarliga ekonomiska problem för taxiföretagen.
2. Beräkningsmodellen behöver ändras så att stöd ges för 90 procent av det procentuella omsättningstappet i enlighet med nedan:

$$\left( \frac{\text{nettoomsättningen för aktuell månad 2019} - \text{nettoomsättningen för aktuell månad 2020}}{\text{nettoomsättningen för aktuell månad 2019}} \right) \times 0,90$$

Detta är synnerligen viktigt för taxi som präglas av snäva rörelsemarginaler, där kostnader och intäkter under normala förhållanden balanserar varandra.

3. Förbundet ifrågasätter å det bestämdaste 9 § 2 st 1 p. och 3 p. – att stöd inte lämnas till företaget om det vid tidpunkten för prövningen av ansökan för respektive stödperiod kan anses vara på obestånd eller har skatte- eller avgiftsskulder som har överlämnats till Kronofogdemyndigheten för indrivning. Enligt artikel 2.18 i Europeiska kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014 får omställningsstöd inte lämnas om företaget den 29 februari 2020 var ett företag i svårigheter, Taxiföretagens nuvarande ekonomiska svårigheter behöver dock behandlas som tillfälliga då de överlag är en direkt konsekvens av covid-19-pandemin och de restriktioner och rekommendationer som regeringen och dess myndigheter tillfälligt har infört och avser att införa.
4. Den rörliga delen av franchiseavgiften behöver behandlas som en fast kostnad, då den belastar taxiföretagen vid varje köruppdrag. Med hänvisning till den kraftiga intäktsminskningen står den rörliga delen av franchiseavgiften för en oproportionerligt stor kostnad i förhållande till de totala intäkterna för taxiföretagen.

<sup>1</sup> <https://internetbank.swedbank.se/ConditionsEarchive/download?bankid=1111&id=WEBDOC-PRODE71217671>



5. Omställningsstödet bör snarast förlängas till 30 juni 2021 och redan nu planeras för att fortgå så länge som den akuta krisen pågår, eller;
6. Regeringen bör förlänga stödet till särskilt utsatta branscher, såsom taxi, för åtminstone hela första halvåret 2021
7. Trängselskatter bör räknas som en fast kostnad och omfattas av omställningsstödet. I dagsläget med den kraftiga intäktsminskningen utgör trängselskatter en oproportionerligt stor kostnad i förhållande till intäkterna för taxiföretagen.

#### **Mer träffsäkra stöd för taxi behövs**

Omställningsstödet är svårbegripligt och krångligt att söka för småföretagen och belastar myndigheterna med uppgiften att genomföra efterföljande kontroller. Det har också kommit till vår kännedom att ett antal taxiföretagare av misstag har förväxlat omställningsstöd för företag med omsättningsstöd för enskilda näringsidkare, vilket har medfört att fel stöd har sökts och resulterat i avslag på ansökan och en onödig fördröjning av utbetalning av det stöd som avsågs.

Förfarandet kan lätt förenklas då det ekonomiska underlaget för taxi 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 intäktsstapp. 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.

Förbundet vill även uppmärksamma att tiden det tar för ansvariga myndigheter att återkomma med besked om beviljat stöd och att betala ut medel är lång, och inte anpassad efter småföretagens akuta behov av likviditet. Konsekvensen är att taxiföretagens ekonomiska uthållighet försvagas ytterligare i väntan på utbetalning av stöden.

Förbundet och dess medlemmar förstår behovet av att minska smittspridningen, men ser samtidigt att regeringen och dess myndigheter bär ett ansvar för de konsekvenser som dess beslut medför för företagen. Om de generella stöden inte kan göras mer generösa, behöver ett anpassat stöd för särskilt utsatta branscher såsom taxi snarast tas fram, vilket EU-kommissionen godkänner. Förbundet uppmanar därför regeringen att skyndsamt utforma ett särskilt stöd, anpassat efter taxiföretagens specifika situation och behov.

Svenska Taxiförbundet står självklart till Finansdepartementets förfogande i den fortsatta processen och bidrar med Förbundets bransch-kännedom och sakexpertis om departementet så skulle önska.

*Svenska Taxiförbundet*



**Claudio Skubla**  
**Förbundsdirektör**