SVENSKA
TAXIFÖRBUNDET
*Svenska Taxiförbundets Service AB*

Stockholm den 11 juni 2020

***Finansminister Magdalena Andersson***
***Finansdepartementet***
***Regeringskansliet***
***103 33 Stockholm***

# *Korttidsarbete, omställningsstöd och taxibranschen*

***Som ett led i att hantera de negativa konsekvenserna på ekonomin med anledning av corona-viruset har det införts regler om korttidsarbete (tidigare benämnt korttidspermittering). Nu har regeringen i en proposition (2019/20:181) lagt fram ett förslag till omställningsstöd. Stödet är baserat på företagens fasta kostnader, vilket inte innefattar hyres- och lönekostnader. Svenska Taxiförbundet vill med denna skrivelse belysa hur dessa stöd tillsammans inte är anpassade för villkoren i taxibranschen.***

Svenska taxiförbundets bedömning är att korttidsarbete är förknippat med vissa problem ur taxibranschens perspektiv. Taxiföretagen har generellt höga fasta kostnader, och mycket små rörelsemarginaler. Med den låga intäktsnivån som råder idag, slår en sänkning av arbetstiden direkt mot de redan låga intäkterna, eftersom intäkterna står i direkt relation till antalet timmar som fordonen är i trafik. Taxiföretagarna behöver i dagsläget ha sina bilar i trafik i största möjliga mån, för att lindra effekterna av intäktsbortfallet. Dvs. i stället för att minska tiden som fordonen är i trafik behöver fordonen vara i trafik i större utsträckning.

Tjänsten taxiföretagen producerar konsumeras i samma stund som den produceras. Vid en minskning av arbetstiden, minskar intäkterna ännu mer. Det medför att även om staten står för en del av lönekostnaden, medför stödets utformning att det saknas intäkter för att täcka löner och fasta kostnader. Inte heller kombinerat med omställningsstödet når taxiföretagen en nivå där företagen ens kan täcka kostnaderna. Detta problem förvärras av att de flesta taxiföretag är enskilda firmor och inte kan korttidspermittera ägaren. Med detta i beaktande är dessa stöd i dess föreslagna utformning – vare sig enskilt eller som en del av samtliga krispaket – inte tillräckligt omfattande för att hjälpa taxiföretagen att överleva den akuta krisen. Det behövs därför ett stöd för lönekostnaderna anpassat för taxibranschen, ett stöd som är bättre utformat för denna typ av tjänsteverksamhet och som innefattar stöd för ägarens lön i enskilda firmor.


| *Postadress* | *Org.nummer* | *Besöksadress* | *Telefon* |
|---|---|---|---|
| Svenska Taxiförbundet | 802003-4404 | Karlavägen 83 | 08-566 21 660 |
| Svenska Taxiförbundets Service AB | 556176-4357 | *e-post* | *Bankgiro* |
| 114 59 STOCKHOLM | *Internet:* www.taxiforbundet.se | förnamn.efternamn@taxiforbundet.se | 124-9101 |

Beräkningarna nedan visar den ekonomiska effekten för företagen av att en anställd korttidspermitteras i olika utsträckning, med uppgifter lämnade av ett åkeri i taxibranschen. I dagsläget gör taxiföretagen en förlust på de bilar som är i trafik. Det exemplet visar är att taxiföretagen, vid nyttjande av stödet för korttidspermittering kan komma att öka förlusten, då intäktsminskningen är större än kostnadsbesparingen som stödet ger. Detta är en effekt som är direkt motsatt den avsedda, vilket är att underlätta för företagen att överleva den akuta krisen.

Uträkningen visar att korttidsarbete inte är anpassat efter förutsättningarna i taxibranschen. Det krävs andra typer av stöd för att taxiföretagen ska kunna överleva denna kris. En annan negativ effekt av korttidsarbetets utformning är att den leder till att företag som utnyttjar stödet, men inte minskar arbetstiden kan få en konkurrensfördel gentemot seriösa företag. Det finns därmed en förhöjd risk för fusk med detta stöd inom taxibranschen.

Nedan i dokumentet finns även statistik från Swedbank om utvecklingen i kort-försäljningen (3 juni 2020). Det denna statistik visar är att den avmattning av krisen som vissa branscher har upplevt, inte syns i taxibranschen. Krisen är fortsatt akut, och om inga ytterligare åtgärder vidtas ser läget mörkt ut för många taxiföretagare.

Omställningsstödet behöver utökas till fler månader, och utökas så att det bättre kompenserar lönekostnaderna hos taxiföretagen.

***Svenska Taxiförbundet***

***Claudio Skubla***
***Förbundsdirektör***

| **Alternativ garantilön normalarbetstid** | | |
|---|---|---|
| Lön | | 20 423,00 |
| Ålderspensionsavgift | 10,21% | 2 085,19 |
| Arbetsgivaravgift | 31,42% | 0,00 |
| Semester | 13% | 2 654,99 |
| Arbetsgivaravgift semester | 31,42% | 834,20 |
| | | |
| Underlag för fora | 23077,99 | |
| Försäkring | 0,65% | 150,47 |
| Pension | 4,50% | 1 038,51 |
| Skatt | 24,26% | 251,94 |
| | | |
| Summa löne kostnad | | 27 438,30 |
| | | |
| **Intäkt** | | |
| Omsättning per kr/h | 150,00 | |
| Antal h | 166,40 | **24 960,00** |
| | | |
| Rullkostnad per kr/km | 2,00 | |
| Omsättning per kr/km | 12,00 | |
| **Rullkostnad** | | **4 160,00** |
| | | |
| Vinst/förlust | | -6 638,30 |

| **Alternativ permittering 20%** | | |
|---|---|---|
| Lön före permittering | | 23 000,00 |
| | | |
| Permitteringslön | 96,00% | **22 080,00** |
| Ålderspensionsavgift | 10,21% | 2 254,37 |
| Arbetsgivaravgift | 31,42% | 0,00 |
| Semester | 13% | 2 870,40 |
| Arbetsgivaravgift semest | 31,42% | 901,88 |
| | | |
| Underlag för fora | 24950,4 | |
| Försäkring | 0,65% | 162,68 |
| Pension | 4,50% | 1 122,77 |
| Skatt | 24,26% | 272,38 |
| | | |
| Summa löner kostnad ex bidrag | | 29 664,48 |
| | | |
| Permitterings bidrag | 98,60% | 4 535,60 |
| | | |
| **Arbetsgivarens kostnad** | | **25 128,88** |
| | | |
| **Intäkt** | 133,12 | **19 968,00** |
| **Rullkostnad** | | **3 328,00** |
| | | |
| Vinst/förlust | | -8 488,88 |

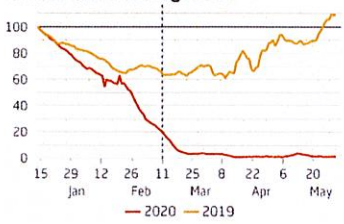
| **Alternativ permittering 60%** | | |
|---|---|---|
| Lön före permittering | | 23 000,00 |
| | | |
| Permitteringslön | 92,50% | **21 275,00** |
| Ålderspensionsavgift | 10,21% | 2 172,18 |
| Arbetsgivaravgift | 31,42% | 0,00 |
| Semester | 13% | 2 765,75 |
| Arbetsgivaravgift semest | 31,42% | 869,00 |
| | | |
| Underlag för fora | 24040,75 | |
| Försäkring | 0,65% | 156,75 |
| Pension | 4,50% | 1 081,83 |
| Skatt | 24,26% | 262,45 |
| | | |
| Summa löner kostnad ex bidrag | | 28 582,96 |
| | | |
| Permitterings bidrag | 98,60% | 13 606,80 |
| | | |
| **Arbetsgivarens kostnad** | | **14 976,16** |
| | | |
| **Intäkt** | 66,56 | **9 984,00** |
| **Rullkostnad** | | **1 664,00** |
| | | |
| Vinst/förlust | | -6 656,16 |

| **Alternativ permittering 40%** | | |
|---|---|---|
| Lön före permittering | | 23 000,00 |
| | | |
| Permitteringslön | 94,00% | **21 620,00** |
| Ålderspensionsavgift | 10,21% | 2 207,40 |
| Arbetsgivaravgift | 31,42% | 0,00 |
| Semester | 13% | 2 810,60 |
| Arbetsgivaravgift semest | 31,42% | 883,09 |
| | | |
| Underlag för fora | 24430,6 | |
| Försäkring | 0,65% | 159,29 |
| Pension | 4,50% | 1 099,38 |
| Skatt | 24,26% | 266,71 |
| | | |
| Summa löner kostnad ex bidrag | | 29 046,47 |
| | | |
| Permitterings bidrag | 98,60% | 9 071,20 |
| | | |
| **Arbetsgivarens kostnad** | | **19 975,27** |
| | | |
| **Intäkt** | 99,84 | **14 976,00** |
| **Rullkostnad** | | **2 496,00** |
| | | |
| Vinst/förlust | | -7 495,27 |

**Daily transaction turnover in different sectors**

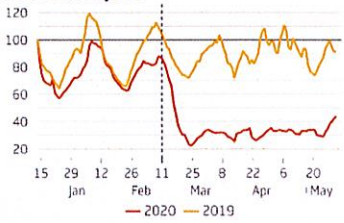
**7 days moving average, index (Jan 13th = 100), 2020 compared to 2019**

**Airlines and Travel agencies**



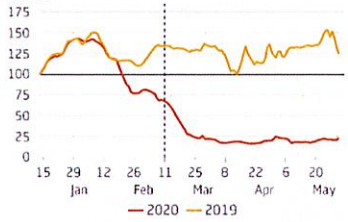

Sources: Swedbank Pay and Swedbank Research

**Public transport**



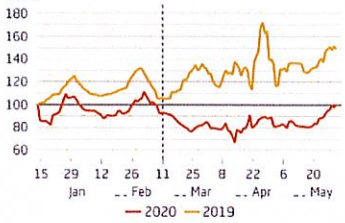

Sources: Swedbank Pay and Swedbank Research

**Taxis**




Sources: Swedbank Pay and Swedbank Research

**Fuel**

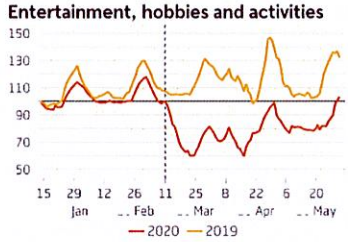



Sources: Swedbank Pay and Swedbank Research

**Hotels and Restaurants**

Sources: Swedbank Pay and Swedbank Research

**Entertainment, hobbies and activities**




Sources: Swedbank Pay and Swedbank Research

1

[1] Se Swedbanks makroanalys av *Consumer Spending Observer: Swedish card transaction data up until 30th of May continues to show dampened but stable.*
spendingfile:///C:/Users/JohanDufva/AppData/Local/Microsoft/Windows/INetCache/Content.Outlook/M0S5ENGU/swedbank.rapport.png.pdf