

# **Nolltaxe- utredningen**



**Vänsterpartiet  
Storstockholm 2017**



## **Nolltaxa i kollektivtrafiken är ett litet men viktigt steg mot socialism**

Jonas Sjöstedt har uttalat att han hoppas att 2017 blir det stora klimatåret och det stora rättviseåret. Det finns inget som tydligare konkretiserar denna kombination än nolltaxa i kollektivtrafiken!

Nolltaxa tillsammans med satsningar på cykelanvändning och minskat utrymme för bilar kan bli dödsstöten för den klimathotande massbilismen oavsett drivmedel. Samtidigt omfördelar nolltaxan mycket påtagligt från rik till fattig och ger alla samma möjligheter att röra sig obehindrat i länet. Nolltaxa är dessutom en feministisk satsning då majoriteten av kollektivtrafikresenärerna är kvinnor. Därför är nolltaxa en demokratifråga. Minskad bilism möjliggör även en mer effektiv markanvändning så att vi kan återta ytor som idag är reserverade för bilar och använda dem till att bygga bostäder utan att offra de viktiga grönområdena.

Nolltaxa kan också ge kampen för en välfärd utan vinstintresse ett tydligare ansikte. Kollektivtrafik är en självklar del av den generella välfärden och självklart ska den generella välfärden vara gemensamt finansierad. Genom tax- och kontrollsystemet rinner idag hundratals miljoner – kanske till och med en miljard om året – bort från att göra nytta i trafikproduktionen. Samtidigt rinner lika mycket bort i vinster till riskkapitalisterna bakom de stora privata trafikföretagen. En kombination av nolltaxa och offentlig drift skulle ge utrymme för en 30-procentigt ökad trafik-utbud. Det motsvarar den ökning som SL beräknar kunna bli följden av att resorna blir fria från biljetter. Då har man ändå inte tagit hänsyn till att nolltaxan gör resorna snabbare och effektivare och att turtätheten kan ökas.

Redan nu är halva kollektivtrafiken gemensamt finansierad genom landstingsskatten. Nolltaxa innebär att även den andra halvan av kollektivtrafiken blir gemensamt finansierad. Det handlar om en årlig kostnad om 7 miljarder kronor och den gemensamma finansieringen kan organiseras på flera olika sätt, alla är var och en eller i kombination rättvisare och klimatsmartare än det nuvarande systemet med taxor som är tunga att bära för dem med små eller inga inkomster. Det förre socialdemokratiska statsrådet Leif Pagrotsky skrev den 19 maj 2015 en artikel på DN Debatt där han jämförde kollektivtrafiken i en stad med hissen i en byggnad. Det borde vara lika självklart att i bägge fallen finansiera resorna gemensamt. Pagrotskys modell för det praktiska genomförandet var att dels ta ut en regional arbetsgivaravgift om 0,75 % som ger 3,5 Mkr, dels ta ut en 4 % skatt på hyran för kommersiella lokaler inom tullarna som ger ca 1 Mkr och dels höja landstingsskatten med 50 öre som ger 2,5 Mkr.

På direkt förfrågan säger Pagrotsky, numera svensk generalkonsul i New York, att han står fast vid förslaget och den tredelade finansieringen.

Utifrån Pagrotskys förslag och egna överväganden kan vi beskriva finansieringsalternativen på följande sätt:

1. Höjd landstingsskatt med ca 1,25 kr per skattekrone
2. Förmånsskatt som för frikort, 0–450 kr per månad
3. Regional arbetsgivaravgift, ca 1,5 % på lönesumman i länet
4. Regional moms (VAT), ca 2% på inköpen i länet
5. Skatt på hyran för kommersiella lokaler centralt eller i länet
6. Skatteväxling, omfördelningar inom den befintliga skattesatsen.
7. Höjda skatter och avgifter på bilismen som används till att finansiera kollektivtrafiken.

**Alternativ 1**, höjd landstingsskatt är det enklaste och renaste alternativet. En höjning med 1,25 kr i Stockholms län skulle medföra att länets invånare beskattas ungefär som genomsnittssvensken. Problemet är politiskt eftersom landstinget har en stabil borgerlig majoritet som inte förstår att majoriteten av deras väljare skulle tjäna på en skattefinansiering. Problemet är också att det blir en kamp om resurserna med en underfinansierad och krisande sjukvård.

**Alternativ 2**, förmånsskatt för alla, innebär att skattskyldiga beskattas för den förmån som en gratis kollektivtrafik innebär. Det är de villkor som gäller för förtroendevalda i landstinget som kan prenumerera på SL-kort och endast betala förmånsskatt för kortet. De ekonomiska effekterna för den enskilde är ungefär desamma som i alternativ 1.

**Alternativ 3**, regional arbetsgivaravgift, är en etablerad modell i Frankrike för att finansiera kollektivtrafik i en kommun eller region. Filosofin bakom denna modell är att arbetsköpare har stor nytta av att kommunen eller regionen hjälper dem med att transportera arbetskraften till och från arbetsplatsen och att det därför är rimligt att arbetsköparna betalar för den tjänsten. Ju större kommun eller region desto större procentuell arbetsgivaravgift får tas ut. Men i Frankrike är det bara arbetsköpare med mer än 9 anställda som får beskattas. Vi anser att även arbetsköpare med färre än 9 anställda har denna nytta och att uttaget ska gälla generellt. De allra minsta företagen, ensamföretagare med enskild firma utan anställda bör däremot undantas från den höjda arbetsgivaravgiften i form av höjd egenavgift. För att täcka hela nolltaxan krävs ca 1,5 % på den samlade lönesumman i länet. Det är en obetydlig höjning av arbetsgivaravgiften som idag normalt är 31,42 % men har varit uppe i 39 %. Hur den slår mot den enskilde är dock svårt att beräkna. Denna finansieringsmodell kan inte beslutas regionalt utan kräver med stor sannolikhet en lagändring, vilket gör modellen svårare att införa.

**Alternativ 4**, regional moms på all konsumtion i länet, är en modell som tillämpas i exempelvis New York där en del av kostnaderna för kollektivtrafiken finansieras genom VAT. En sådan modell slår lite annorlunda än beskattningarna ovan. Visserligen konsumerar höginkomsttagare mer än låginkomsttagare men genom moms får även de riktigt fattiga vara med och betala för kollektivtrafiken. Dessutom ”drabbas” konsumenter från andra län och länder, vilket kan uppfattas som logiskt om de också ska omfattas av nolltaxan. Det har varit svårt att få fram siffran för momsinkomster regionalt men vi uppskattar att det rör sig om 2 % för att täcka hela nolltaxan. Den regionala momsens är liksom den höjda regionala arbetsgivaravgiften ett beslut för riksdagen.

**Alternativ 5**, skatt på hyran för kommersiella lokaler generellt eller i centrala lägen, är en logiskt begriplig men svår genomförbar modell. Den liknar alternativ 4. Även denna modell kräver beslut på riksnivå såsom alternativen 3 och 4.

**Alternativ 6** är skatteväxling där man omfördelar resurserna mellan olika budgetposter inom landstinget. Denna modell kan i viss mån användas som komplement till de andra finansieringsalternativen men bör inte ta resurser från den underfinansierade sjukvården. Besparingar som landstinget kan uppnå genom bättre kontroll av kostnader i upphandlingar och i längre sikt genomförande av verksamheter i egen regi kan styras till ökad skattefinansiering av kollektivtrafiken.

**Alternativ 7**, att bilismen får finansiera kollektivtrafiken, var den ursprungliga tanken när trängselskatten infördes i Stockholm efter en folkomröstning. Detta har dock uteblivit eftersom pengarna från trängselskatten har styrts till motorvägsbyggen i stället. Höjda trängselskatter, parkeringsavgifter och nya bilrelaterade

avgifter kan med fördel användas för att finansiera nolltaxan. Ett exempel skulle kunna vara en höjd fordonskatt för bilar som innehas av personer folkbokförda i kollektivtrafiknära lägen. Även detta alternativ kräver överenskommelser mellan kommuner, landsting och staten.

Sammanfattningsvis hävdar vi att det viktigaste är att inrikta den konkreta politiken mot ett snart genomförande av nolltaxan. Tillsammans med egenregidrift frigör den så stora resurser att den ökade efterfrågan kan tillgodoses. Viktigt är dock att gå hand i hand med ett genomförande av den regionala cykelplanen och kommunala kompletteringar. Exempel från Danmark, Holland, Frankrike och Tyskland visar att det är cykeln som i första hand kan ersätta de många korta bilresorna. De längre kollektivresorna (pendeltåg) kommer att öka mest med nolltaxa. Citybanan som öppnar 2017 kommer därför att vara viktig i sammanhanget.

Diskussionen om val av finansieringsalternativ bör samtidigt fördjupas inom Vänsterpartiet. De föreslagna finansieringsalternativen kan användas var för sig eller kombineras. Som vi beskriver slår de lite olika mot olika målgrupper vilket får olika konsekvenser för den enskilde eller det enskilda företaget. Oavsett val av finansieringslösning måste en eventuell kampanj eller inriktning på ett snabbt genomförande av nolltaxa följas av exempel och information som tydligt visar på fördelarna. Det fortsatta arbetet bör grundas på arbetsgruppens slutledning - att konstatera att det föreligger flera realistiska alternativ och kombinationer som är överlägsna jämfört med ett taxesystem.

*Vänsterpartiet Storstockholm, arbetsgruppen för nolltaxa i SL-trafiken*



**Vänsterpartiet Storstockholm**

[storstockholm@vansterpartiet.se](mailto:storstockholm@vansterpartiet.se)

[storstockholm.vansterpartiet.se](http://storstockholm.vansterpartiet.se)