

# Stockholms trafikproblem - varför vare sig trängselskatter eller ringleder löser dem

[first published in the Swedish magazine *Nyliberalen* in Dec, 2005]

Ja, varför? Följande fiktiva diskussion ger förhoppningsvis några indikationer.

H: - Visst, Stockholm har trafikproblem och visst kunde miljön vara bättre, men en trängselskatt kommer inte att lösa dessa problem. De kommer istället att orsaka nya problem. Se bara på London, där småföretagare tvingats lägga ned verksamheten innanför vägtullarna och istället omlokalisera sig till området direkt utanför dem. Trafiken har ju bara flyttat sig till andra vägar, inte minskat. Nej, lösningen på Stockholm trafikproblem är att bygga nya ringleder, förbifarter och att bygga bort flaskhalsar. Med bättre infrastruktur ökar dessutom arbetsdelningen och välståndet stiger.

V: - Vaa, du kan inte mena allvar. Mera vägar kommer ju bara att leda till mer trafik. Det är ju uppenbart. London är ju dessutom ett skolexempel på hur bra det trängselskatter fungerar eftersom trängseln ju faktiskt har minskat i innerstaden. Om skatten bara kan sättas på rätt nivå kan både trängsel- och miljökostnader internaliseras. Det vet ju vem som helst som har läst lite nationalekonomi. Intäkterna kan ju dessutom användas till att bygga ut kollektivtrafiken.

H: - Jaja, jag kan min nationalekonomi men menar trots det att bättre infrastruktur är lösningen. Med bättre infrastruktur ökar ju arbetsdelningen och välståndet. På så vis har vi råd att förbättra miljön. Levnadsmiljön är ju faktiskt bättre idag än för hundra år sedan.

V: - Vems levnadsmiljö talar du om?! Menar du.

R: - Stopp, stopp, stopp. Vad är det ni håller på med? Har ni ens kommit överens om vad problemet är?

Visst är det så att ni har en gemensam syn när det gäller trafikproblemens existens? Bra, då börjar vi med att konstatera att vi har trafikproblem i Stockholm, eller snarare Stor-Stockholm.

Kan vi dessutom vara överens om att trafiken orsakar en hel del miljöproblem? Nähä, inte det. Men om vi bortser från karaktären på dessa miljöproblem så kan vi väl enas om att någon form av miljöproblem faktiskt kan uppstå som följd av trafiken? OK, bra. Trafiken medför förbrukning av olika oljeprodukter och el. Detta medför diverse utsläpp, restprodukter och annat som också kan ses som problematiska ur vissa synvinklar. Resurser krävs för byggande och underhåll av fordon, vägar och räls. OK.

Kan vi även konstatera att trafiken inte är enbart av ondo utan att den faktiskt i vissa avseenden för med sig en del fördelar? Inte? Men är det inte så att trafiken enbart är ett annat namn på att

vi rör på oss med andra hjälpmedel än apostlahästarna? Kan vi då inte komma överens om att det faktiskt finns åtminstone någon fördel med trafiken? Bra.

Då tror jag vi är hyfsat överens om de befintliga problemens natur och att det som orsakar problemen, dvs trafiken, även för något gott med sig.

H: - Vart vill du komma?

V: - Ja exakt, vart vill du komma?

R: - Såså, låt mig i två meningar sammanfatta era båda ståndpunkter. Lösningarna på Stor-Stockholms trafikproblem skulle alltså kunna sammanfattas så här:

Den ene vill att staten ska beskatta folket så att de ska köra mindre bil och istället välja en utbyggd kollektivtrafik, med förbättrad miljö som följd.

Den andre vill att staten ska använda skattepengar till att bygga mer och bättre infrastruktur så att trafiken flyter bättre, vi blir rikare och miljön kan förbättras.

Är detta en rimlig sammanfattning?

H: - Nåväl.

V: - Antar det.

R: - Med all respekt för ert engagemang och er välvilja, låt mig hävda att ni endast angriper symptomen. Det är som att välja mellan alvedon och albyl för att lindra huvudvärken istället för att till att börja med se vad orsaken till värken är. Var inte oroliga, ni är inte ensamma om att göra detta misstag; det sker överallt hela tiden. Ni är inte helt ute och cyklar, om uttrycket ursäktas, ni har båda delvis rätt, men ni angriper bara symptomen. Ni hackar bara på grenarna istället för att angripa roten till problemet.

Låt mig istället låna en bit av er tid för att måla upp en bild av hur trafiken i Stor-Stockholm egentligen ser ut. Av tabellen härintill framgår att olika enskilda färdmedel som bil, MC och taxi står för en stor del av både antalet resor, tidsåtgången och färdad sträcka (siffrorna är baserad på rådata från SIKA). De flesta anser nog att boven i dramat är de enskilda färdmedlen, främst bilåkandet, eller hur? Det må så vara, men varför reser Stor-Stockholmarna till att börja med? Vad är syftet med resorna?

<u>Resor enskilt vs. kollektivt (m a p resor, tid och sträcka)</u>	Resor	Tid	Sträcka
Bil, MC, taxi	45,3%	43,4%	53,3%
Kollektivt	23,7%	31,2%	22,2%
varav tåg och t-bana	14,2%	20,5%	15,7%
buss	9,5%	10,7%	6,5%

Vi har redan konstaterat att vi var överens om att trafiken för vissa fördelar med sig. Transportforskare brukar skilja mellan resor som företas för nöjes skull och sådana som företas för att uppnå ett annat syfte. Gränsen kanske inte är glasklar, men visst är det skillnad på en resa till släkt och vänner och en resa till arbetet?

Av nästa tabell framgår att det klart främsta syftet med resorna med de enskilda färdmedlen är pendlingen till arbetet. Det gäller samtliga färdmedel.

Vänder vi sedan lite på steken, så att säga, så ser vi att 35,1 % av Stor-Stockholmarnas alla resor är mellan bostad och arbete,

vilket motsvarar 24,5 % av den totala restiden och 18,2 % av den totala ressträckan. Vi ser alltså att de resorna mellan arbete och bostad . med andra ord pendlingen . utgör en stor del av resorna (resorna mellan skola och bostad utgör dessutom ytterligare 11,4 % av resorna, 5,9 % av tiden och 2,6 % av sträckan).

Av följande tabell framgår att bilen (inkl. MC och taxi) är det dominerande sättet att förflytta sig mellan bostad och arbete när det gäller antalet resor och sträckan. Siffrorna återspeglades även i den första tabellen ovan. Men en viktig ytterligare insikt är att när det gäller resor till arbetet dominerar kollektivtrafiken avseende tidsåtgången. Om vi jämför bilen med kollektivt ser vi att pendlingen med kollektivt tar mer tid

i anspråk, trots att de sker mer sällan och sträckan är kortare.

Med denna lilla exercis i statistik skulle jag vilja påvisa att resorna mellan bostad och arbete utgör den klart största enskilda kategorin för Stor-Stockholmarna. Bilen dominerar pendlingen, men inte i alla avseenden, något som kanske inte är så känt. Kände ni till det?

H: - Kanske.

V: - Tror mig minnas något om det. Men vart vill du komma?

R: - Jo, dessa fakta är signifikanta bl a av den anledningen att arbetspendlingen ju faktiskt inte utförs för det rena nöjets skull. Visst, vissa kanske tycker det ger lite tid att läsa på t-banan, etc., men det går inte att förneka att det skulle vara skönare om det fanns tid att göra det på ett trevligare ställe. Den naturliga lösningen är därför inte att (1) med skatter och trängselskatter tvinga fler att åka kollektivt istället för bil, samåka eller ta till andra dikterade lösningar, (2) med skattemedel tvingas finansiera byggandet av ringleder så att en inte ökande mängd trafik ska gå smidigare, utan snarare (3) att studera och undanröja befintliga hinder och på så vis göra att färre behöver pendla överhuvudtaget.

V: - Tycker du ja!

**Resans syfte för enskilt och kollektivt (m a p resor, tid och sträcka)**

	<u>Bil, MC, taxi</u>			<u>Tåg, t-bana</u>			<u>Buss</u>		
	Resor	Tid	Sträcka	Resor	Tid	Sträcka	Resor	Tid	Sträcka
Arbete-Bostad	37,4%	23,7%	20,0%	53,1%	37,3%	29,1%	46,2%	37,7%	37,7%
Skola-Bostad	4,2%	1,6%	0,9%	13,9%	11,0%	8,4%	18,5%	12,1%	9,1%
Tjänste-resa	5,7%	8,2%	8,5%	2,9%	5,0%	12,7%	2,1%	4,4%	6,2%

**Pendlingens fördelning (m a p resor, tid och sträcka)**

	Resor	Tid	Sträcka
Bil, MC, taxi	48,5%	42,1%	58,7%
Kollektivt	34,0%	47,6%	38,7%
varav tåg och t-bana	21,5%	31,2%	25,2%
buss	12,4%	16,5%	13,5%
Cykel, till fots	16%	9%	2%
Annat	2%	1%	0%

H: - Det är ju ditt synsätt, men ingen annan verkar ju hålla med dig.

R: - Ja, det är mitt synsätt och få andra verkar håll med mig. Men det är ju inget riktigt motargument.

Låt mig fortsätta.

Nu skulle jag vilja att vi fantiserar om att resorna mellan bostad och arbete av någon anledning inte skulle behöva genomföras. Det skulle betyda att 35,1 % alla resor, 24,5 % av restiden och 18,2 % av den totala sträckan skulle försvinna.

Jag tror nog att de flesta transportforskare i världen skulle skriva under på att trafikproblemen i så fall skulle försvinna, och med dem en stor del av de relaterade miljöproblemen. Trafikproblemen är ju trots allt av karaktären flaskhalsar som emellanåt sätts igen av för mycket trafik. Vid redan små minskningar i trafikvolym försvinner problemen. Och eftersom pendlingen alltså till allra största del faller i den kategori resor som inte utförs för det rena nöjets skull får man förmoda att väldigt många skulle vara positiva till att vår lilla fantasi slog igenom, helt eller delvis. Pendlingen är därför den första kategorin av resor vi borde fokusera på.

H: - Nog är det en fantasi alltid. Men vem bryr sig om dina fantasier?

V: - Hmm, berätta mer!

R: - Ok, nu börjar ett grundläggande problem att utkristallisera sig. Vi kan formulera det så här: **Vilka är hindren för att vi ska kunna bo där vi arbetar eller arbeta där vi bor?**

Har någon av er någonsin hört någon förespråkare för trängselskatter eller ringleder fråga sig detta? Men är detta verkligen så komplicerat att komma fram till? Siffrorna finns ju där redan. Men behövs verkligen ens någon statistikexercis för det? Nej, nej och åter nej, är mitt svar. Låt oss därför problemställningen lite närmare.

H: - Tar det lång tid?

V: - Låt det ta lite tid.

R: - Det kan alltså förmodas finnas ett antal hinder som gör att vi inte kan arbeta där vi bor eller bo där vi arbetar. Vi kan dela in dem i särskilda och allmänna och behandlar dem i tur och ordning. Jag börjar med **särskilda hinder som är bostadsrelaterade**.

På detta område finns en hel del hinder som förtjänar att nämnas och vi kan börja med egnahem. När du köper ett nytt hus utgör den kontrakterade köpeskillingen grunden för belåning. Men utöver det måste köparen betala avgifter för uttag av lagfart och pantbrev. Stämpelskatten för ett lagfartsbevis är 1,5 % av köpeskillingen, plus en expeditionsavgift som 2004 låg på 825kr. Stämpelskatten för pantbrevet är 2 % av lånets storlek, plus en expeditionsavgift som 2004 låg på 375 kr. I Stockholm kostar en villa i genomsnitt 2,6 miljoner (genomsnittet för Stockholms län var 2,597 miljoner enligt SCB:s Småhusbarometern, maj 2005). Pondera att en sådan genomsnittsvilla ska belånas till 90 % av köpeskillingen och det inte finns några befintliga pantbrev att ta över. Då måste köparen punga ut med 87 000 kr i stämpelskatt och avgifter. Dessa måste alltså betalas kontant, inte alldeles enkelt om man redan har betalat 10 % eller 260 000 kr i kontantinsats.

Om sedan huset skulle säljas till samma pris som det köptes för skulle kontantinsatsen kunna återbäras, med avdrag för sådant som eventuellt mäklararvode. Men det gäller inte alls för stämpelskatt och avgifter.

Vad har då detta för bäring på vårt problem? Jo, antag att du bor någonstans norr om staden och plötsligt får ett arbete söder om staden. Framför dig ser du en antingen en flytt från villan eller pendling genom staden i rusningstrafik, med bil eller kollektivt. Pendlingen lockar kanske inte alls, men det kanske trots det är att föredra framför att sälja och köpa nytt. Varför, jo för då ryker en hel del pengar om man först inte får igen pengarna för stämpelskatt och avgifter på den befintliga villan och sedan ytterligare stämpelskatt och avgifter vid köpet av den nya villan. Om du ursprungligen hade köpt villan för 2,6 miljoner, sålde den för 2,6 miljoner och sedan köper en ny för 2,6 miljoner, då går  $2 \cdot 87\,000 = 174\,000$  kr förlorade i stämpelskatt och avgifter. Vem har råd med det? Inte alla dessa pendlare, uppenbarligen.

Inte blir det mycket bättre om du säljer huset för 2,6 miljoner och flyttar in i en hyresbostad. Då måste eventuell uppskjuten reavinst betalas, ovanpå de 87 000 kr i stämpelskatt och avgifter som går förlorade. Pendlingen hägrar.

Det finns dessutom en massa mellanfall där man får arbete i en dyrare del av staden eller en billigare del av staden och där skatter och avgifter kan komma att påverka dina beslut på så vis att pendlingen framstår som det minst ogynnsamma.

V: - Men det drabbar ju bara de rika.

H: - Men det drabbar ju bara de rika.

R: - Det låter jag vara osagt, men hur är det då med andra typer av boende? Det är i detta avseende mycket enklare att flytta om du äger en bostadsrätt. Förutom mäklararvode och annat kan man komma att behöva betala uppskjuten reavinstskatt i de fall man köper billigare eller väljer att hyra.

Kanske gör allt detta att pendlingen trots allt blir mer ett mer intressant alternativ.

Värre är det om du är fast i hyressvängen. Om du haft turen att komma över ett förstahandskontrakt ska det mycket till för att du ska lämna ifrån dig det. Det går att byta kontrakt mot varandra och många går så långt som till att sälja sitt kontrakt svart. Hyrorna i innerstaden är normalt subventionerade på bekostnad av hyrorna i ytterstaden. De är ganska lika överallt och är dessutom normalt sett betydligt lägre än vad den totala kostnaden för att bo i en bostadsrätt är. En del har svårt att få lån och andra vill inte ta lån, åtminstone vanliga lån till ränta. Det kan i ett sådant läge vara svårt att köpa en villa eller bostadsrätt. Det finns ingen kontantinsats att föra med till nästa boende, och det finns i så fall definitivt inte kontanter till att betala stämpelskatt och avgifter med.

Det finns hinder av det här slaget, eller hur?

H: - Definitivt, berätta mer.

V: - Nu ska vi inte överdriva.

R: - Jag fortsätter med **särskilda hinder som är arbetsrelaterade.**

Nu när vi har ordat lite om hindren för att man kan bo där man arbetar kan vi gå över till hindren för att man ska kunna arbeta där man bor. Vi kan börja med vad vi kan kalla stadens zonindelning.

Enligt Stockholms stadsbyggnadskontor delas staden upp i kvarter som är klassificerade efter användning som flerbostadshus, enbostadshus, affär/industri och allmänna byggnader. Det betyder att det inte är självklart att det går att arbeta där man bor. Men detta blir än mer uttalat om man ser till länet i stort. För då blir uppdelningen än mer tydlig geografisk. Då finns industriområden och bostadsområden varvat med affärsområden och annat.

Det finns kanske inte så mycket att invända mot en uppdelning mellan boende- och arbetsmiljö. Vad man däremot kan invända emot är kanske att uppdelningen gått för långt i många avseenden. För visst är det så att det i våra gigantiska och sterila industriområden finner verksamheter som mycket väl skulle kunna finnas mitt i vanliga bostadsområden? Är i själva verket inte alltför många gigantiska bostadsområden nästan sterila på ett annat sätt, med bara hus, häckar, staket och gatlyktor?

Var finns de små källarverksamheterna och butikerna från förr? I takt med att de drivits ut till industriområdena eller försvunnit helt har pendlingen tagit över.

Nära relaterat till detta är lokalföreskrifterna. De säger inte bara om man kan bo eller arbeta i en lokal, utan även vilken typ av verksamhet som kan bedrivas där. Det går ofta att ansöka om förändring i föreskrifterna och på så vis få tillstånd att utföra det man vill i en viss lokal. Och visst kan det vara skönt att veta att ingen kan starta ett kärnkraftverk i grannlokalen. Men även i detta fall kan man fråga sig om inte stelheten och godtyckligheten gått för långt.

Inköpsresor (m a p resor, tid och sträcka)			
	Resor	Tid	Sträcka
Inköp	10,5%	8,5%	5,1%
varav Inköp av dagligvaror	5,3%	3,1%	1,7%
Övriga inköp	5,2%	5,4%	3,4%

Varför ska en tjänsteman på kommunen avgöra om du kan starta en yogaverksamhet i en lokal i ett fristående hus när övriga i huset inte har några invändningar? Ska du verkligen behöva instruera tjänstemannen om att man inte kommer att spela discomusik, att man gärna inte ska duscha efter passet, osv? Visst talar faktorer som detta för en påtvingad rörlighet, att vi måste pendla till arbetet istället för att arbeta där vi bor?

V: - Mmm.

H: - Men några lagar och regler måste ju finnas.

R: - Visst, men zonindelning och lokalföreskrifter gör inte bara att vi måste åka längre till arbetet, utan samtidigt att vi tvingas åka längre för att utföra våra inköp. Ser vi till statistiken i tabellen härintill så visar det sig att resorna för våra inköp är relativt många, tar ganska mycket tid och utgör en inte oansenlig sträcka i sammanhanget. Inte oväntat är det de enskilda färdmedlen som helt dominerar inköpsresorna.

Det finns även ett antal arbetsrättsliga regler som påverkar våra val mellan att flytta och att pendla. Låt oss t ex säga att den maken i ett hushåll får ett arbete på andra sidan staden. Kanske skulle familjen välja att flytta istället för att pendla om maken också kunde få ett arbete i



den delen av staden. Men det är inte alltid lätt att hitta ett nytt arbete, speciellt inte om man bor en bra bit därifrån. Än värre blir det om regler såsom först-in-sist-ut gör att maken riskerar att förlora den trygghet just han har av att ha arbetat länge på ett visst företag för att istället vara den som kom sist in i ett annat företag. I ett sådant läge kan det hända att pendlingen är ett mer attraktivt val, eller hur?

V: - Sure, det tycker du ja.

H: - Jag är med.

R: - Men nu kommer jag till det lite bredare resonemanget och **allmänna hinder som är relaterade till hur skatter påverkar arbetsdelning och storskalighet.**

Nuvarande skattenivåer leder bl a till att (1) vissa inte tillåts delta i arbetsdelningen och (2) andra tvingas till en överdriven specialisering. Detta har en bäring på trafik och transporter i allmänhet och arbetspendlingen i synnerhet. Det här borde därför intressera den som hävdar att infrastrukturinvesteringar ökar arbetsdelningen och välförhållandet.

Skatternas effekter kan åskådliggöras med hjälp av det så kallade intjänandekravet. Med intjänandekravet avses hur mycket en köpare måste tjäna in brutto (före skatt) för att kunna betala säljaren vad denne kräver netto (efter skatt). Om marginalsattesatsen för båda antas vara 30 procent, de sociala avgifterna 35 procent och momsen 25 procent, kommer intjänandekravet att uppgå till 5,8 (utan dessa skatter är intjänandekravet givetvis lika med 1)<sup>ii</sup>. Dessa för Sveriges del högst normala skatter har alltså nästan sexfaldigat den summa som krävs brutto för att kunna betala någon annan en viss summa netto.

I dagens Sverige är det vanligt med högre skatter än vad ovanstående räkneexempel visar. Om båda parter istället har en marginalsattesats på 55 procent istället för 30 procent så kommer intjänandekravet att uppgå till hela 14,1. Köparen måste då tjäna drygt 14 000 kr före skatt för att säljaren ska få behålla 1 000 kr efter skatt.

H: - Ja, det där känner jag till. Kallas det inte för skatteklara?

V: - Kom inte dragandes med de där påhitten. Jag vet vad sånt matematiskt dribbel syftar till.

R: - Dribbel? Jag har inte använt annat än 3 av de 4 räknesätten du lärde dig på låg- och mellanstadiet. Jag stoppar bara in olika skattenivåer och räknar lite. Är det fel?

H: - Nej-nej, det är helt riktigt. Mera!

V: - OK, siffrorna och beräkningarna stämmer kanske men jag gillar inte implikationerna.

R: - Nä, det ante mig. Att förväxla mål och medel verkar nästan vara en del av arvsynden. Är målet höga och nya skatter eller är det rimligare trafik / bättre miljö? Det senare, just det. Skatterna har du framfört som ett medel till att uppnå rimligare trafik / bättre miljö. Detsamma gäller skattefinansierade infrastruktur . det är bara ett föreslaget medel, inte ett mål. Se till att komma ihåg det. Men låt mig fortsätta.

Med dylika intjänandekrav är det inte svårt att föreställa sig att en del inte lyckas försörja sig eller köpa det de annars skulle ha råd med. På så vis riskerar en del att hamna utanför arbetsmarknaden. När man ställs inför risken att bli utan arbete och inkomst känner sig många manade att söka arbete på annat håll. På så vis uppstår ett behov att söka sig längre bort från

bostaden än vad som annars skulle vara fallet. Man kan inte försörja sig lokalt och har inte råd att handla lokalt. Man kanske tvingas specialisera sig på det man är absolut bäst på (relativt andra) istället för det man annars skulle ha specialiserat sig på och kanske hellre vill specialisera sig på, eller istället för att syssla med flera olika saker som man är mindre duktig på (relativt andra). Bara de absolut bästa på varje område klarar sig trots skatterna och andra får finna sig i att söka anställning hos dessa. Det leder till en överdriven arbetsdelning, storskalighet, centralisering och framförallt uppstår ett behov att arbetspendla som annars inte skulle vara lika omfattande.

Det sägs att investeringar i infrastruktur leder till en ökad arbetsdelning. Det stämmer kanske till viss mån, men kanske är följden en överdriven och onaturlig arbetsdelning där en del inte längre får vara med. Infrastrukturen kostar pengar och det är inte alls självklart att mer pengar till infrastruktur leder till mindre trafikproblem även om hänsyn tas till effekterna på arbetsdelningen som helhet.

Jag vill inte hävda att det här är en uttömmande beskrivning av orsakerna till att vi blir tvingade att resa mer än vi skulle göra annars, men det är åtminstone en indikation på att det grundläggande problemet är ett annat det som vanligen angrips. Det är dags att sluta angripa symptomen och istället ge sig på själva sjukdomen. Eller än bättre, se till att förebygga den helt och hållet. Vad tycker ni om det?

H: - Jag köper det mesta av det du säger men jag anser ändå att ringleder och liknande åtgärder är att föredra.

V: - Det tycker inte jag. Jag köper också det mesta av det du säger, men jag vill ändå hävda att en internalisering av de externa kostnaderna är rätt väg att gå. Det borde väl du som doktor i transportekonomi hålla med om?

R: - Jag har precis försökt beskriva varför jag inte håller med om det. Era båda standardlösningar angriper bara symptomen. Jag menar att det just är dessa skatter och hinder som är en av de viktigaste orsakerna till Stor-Stockholms trafik- och miljöproblem till att börja med. Era båda standardlösningar kräver båda att gemene man ska behöva betala mer i skatt, att nya hinder reses i den enskilde resenärens tillvaro. Jag köper inte det.

H + V: - Men det gör vi!

R: - Jag vet, och det är en bidragande orsak till problemet.



## Slutnoter:

i I DN 050627 framgår att .År 1999 låg de samlade intäkterna [för stämpelskatterna] på drygt 4,3 miljarder kronor. Förra året, 2004, hade summan stigit till 6,7 miljarder kronor.. Där framgår även att .Moderaternas ekonomiske talesman Mikael Odenberg konstaterar även han att stämpelskatten inte är någon prioriterad fråga.

ii Om marginalsattesatsen för båda parter antas vara 30 procent ( $t_{ink}=0,30$ ), de sociala avgifterna 35 procent ( $t_{soc}=0,35$ ) och momsens 25 procent ( $t_{moms}=0,25$ ), kommer intjänandekravet att ges av:

$$\text{Intjänandekravet} = \frac{(1+t_{soc})^2(1+t_{moms})^2}{(1-t_{ink1})(1-t_{ink2})} X = \frac{(1+0,35)^2(1+0,25)^2}{(1-0,30)(1-0,30)} X = 5,81X$$

där X är nettoinkomsten för säljaren.