

Näringsdepartementet
Enheten för transportinfrastruktur och finansiering

Diarienummer
Utr 2015/49
Datum
2015-10-01

Remissynpunkter på delbetänkande från Sverigeförhandlingen: Ett författningsförslag om värdeåterföring (SOU 2015:60)

Allmänt

Trafikanalys anser att delbetänkandet uppfyller syftet och uppdraget i enlighet med direktivet (2014:106) att "föreslå lagändringar som tydliggör hur markvärdesökning som uppstår genom investeringar i infrastruktur kan ligga till grund för kostnadsdelning i samband med exploateringsavtal." och kan tillstyrka utredningens förslag.

Trafikanalys bedömer att förslaget skulle kunna utgöra en första grund för att skapa *viss* ökad möjlighet till kommunal och regional medfinansiering av viktigare statlig infrastruktur.

Är avtal om värdestegringsersättning tillräckligt?

Trafikanalys anser att det på sikt bör övervägas om det inte finns lösningar som på ett mer effektivt sätt skapar förutsättningar för lokal och regional medfinansiering för att få till stånd samhällsekonomiskt motiverad infrastruktur i de flaskhalsar och stråk där behovet är som störst.

Värdestegringsersättningen ska enligt huvudförslaget baseras på frivilliga avtal och förhandlas med alla fastighetsägare som ska ge ersättning, vilket sannolikt leder till att endast större fastigheter kan komma i fråga om inte förhandlingskostnaderna ska bli alltför stora. Härtill kan det vara som så att den värdestegringsexpropriationsmöjlighet som föreslås finnas kvar faktiskt hämmar viljan att sluta avtal. I delbetänkandet anges på flera ställen att den föreslagna så kallade värdestegringsersättningen är viktig, men att den endast kan förväntas utgöra en begränsad medfinansiering. Trafikanalys tror också att medfinansiering på detta sätt kan förväntas bli relativt liten samt ineffektiv, eftersom processerna blir tidskrävande och incitamenten att sluta avtal är små.

På sikt bör man därför överväga att utveckla, juridiskt reglera och slutligen införa en modell där *både stora som små* värdestegringar till följd av infrastrukturinvesteringar kan komma samhället till gagn över tiden och samtidigt gynna alla (nuvarande och framtida) fastighetsägare och kommuner samt staten (inklusive skattebetalare).

En lokal fastighetsskatt kan vara en bättre och effektivare lösning för värdeåterföring av markvärdeseffekter

Det saknas direkta incitament för samhällsekonomiskt lönsamma investeringar då de finansieras över skattsedeln, eftersom nyttan tillkommer relativt få människor i ett område medan finansieringsbördan ligger hos ett stort kollektiv. Därför har vi en planeringsprocess för infrastrukturinvesteringar med tydliga rutiner och ansvar som kan göra det möjligt att beakta resultaten av de olika infrastrukturobjektens samhällsekonomiska analyser i prioriteringen.

Finansiering via överföring av markvärdeseffekter ger däremot *i sig* incitament till att samhällsekonomiska lönsamma investeringar kommer till stånd, genom att de som gagnas av en investering är samma som får betala.

Markvärdeseffekter är, som delbetänkandet också framför, en realitet i flera fall och framförallt ett resultat av större (ny)investeringar. Bättre tillgänglighet som ett resultat av bättre infrastruktur och bättre kommunikationsmöjligheter resulterar i faktiskt ökade fastighetspriser som antingen kommer nuvarande eller framtida fastighetsägare till nytta.¹ Att hämta hem (hela eller delar av) markvärdesstegringen är rimligt då värdeökning på grund av offentliga investeringar bör tillfalla det offentliga och eftersom det också är önskvärt ur fördelningssynpunkt. Vid stora infrastrukturprojekt kan man förvänta sig att markvärdesökningen sker över en lång tid och i flera skeden. Den största direkta värdeökningen sker sannolikt endast centralt kring beslutade stationer.

Värdeåterföring av markvärdeseffekter är en i många fall outnyttjad möjlighet att finansiera infrastruktur. Det finns ett antal juridiska aspekter att titta närmare på och utreda, men en lokal eller regional (fastighets)skatt kan vara en bra (effektiv) lösning med goda fördelningsaspekter. Fastighetsavgiftens (eller skattens) storlek skulle kunna bestämmas av kommunerna i stället för som nu av staten. Det kan argumenteras för att det skulle ge bättre incitament för att välja samhällsekonomiskt lönsamma projekt samtidigt som det skulle resultera i en bättre fördelning av nytta och kostnad mellan olika kommuner. Även fördelningen av nytta och kostnad mellan fastighetsägare och andra medborgare skulle bli bättre.

En sådan fastighetsskatt bör då kopplas till endast markvärdet för att exkludera förändrat fastighetsvärde till följd av exempelvis förbättringar på fastighetens byggnader. En fastighetsskatt kopplad till taxeringsvärdets markvärdesdel, som i sin tur bygger på faktiska försäljningspriser, skulle följa prisutvecklingen över tiden och betalas årligen. Det innebär i och för sig en viss eftersläpning av skatteuppbörden för förbättrad infrastruktur, men fastighetsägaren slipper däremot betala en engångsersättning, som på flera sätt kan vara svår att fastställa. Att markvärdet förändras med tiden är här till faktiskt delvis en konsekvens av med tiden ökad insikt om och tillvaratagande av bättre kommunikationsmöjligheter. En fastighetsskatt som årligen ska betalas innebär också att både nuvarande och framtida ägare av fastigheten har att betala för den (tidigare genomförda) offentliga investeringen.

Förutom ovan nämnda juridiska aspekter som måste redas ut och lösas med ny lagstiftning innan ett eventuellt införande kan det också förväntas finnas en motvilja bland fastighetsägare

¹ Dessa markvärdeseffekter kan till stor del anses medräknade i den samhällsekonomiska analysen av ett projekt i den utsträckning som trafikeringsprognosen är korrekt (dvs. effekten bör fångas i restidvinster).

(och då också politiker) till att införa en kommunal eller regional fastighetsskatt. Det ligger emellertid både i kommuners (eller regioners) och fastighetsägares intresse att både ha så bra infrastruktur och kommunikationer som möjligt samtidigt som det totala skattetrycket skall vara så lågt som möjligt. Här finns då en pedagogisk utmaning för kommunerna att förklara för fastighetsägarna att nyttan av bättre kommunikationer på sikt är värt mer för fastighetsägaren än vad som är att betala i ökad fastighetsskatt (minus sänkt statlig skatt som tidigare gått till att delvis finansiera statlig infrastruktur på annat håll).

I detta ärende har Brita Saxton varit beslutande och Anders Ljungberg föredragande. Avdelningschef Gunnar Eriksson har också deltagit i ärendets beredning.



Brita Saxton
Generaldirektör