

Peter Kalliopuro  
Justitiedepartementet  
103 33 Stockholm

Sollentuna 2015-09-21

Handläggare: Chefsjurist Ulf Stenberg

Regeringskansliets diarienummer: N2015/4841/TIF

## **REMISSYTTRANDE ÖVER ETT FÖRFATTNINGSFÖRSLAG OM VÄRDEÅTERFÖRING (SOU 2015:60)**

Sverigeförhandlingen har i uppdrag att förhandla om finansiering av höghastighetsjärnväg mellan Stockholm och Göteborg/Malmö samt om åtgärder som förbättrar tillgängligheten och kapaciteten i transportsystemet och leder till ett ökat bostadsbyggande i storstadsregionerna. I uppdraget ingår även att föreslå lagändringar om så kallad värdeåterföring, att fastighetsägare som gynnas av en offentlig investering i transportinfrastruktur ska återföra delar av värdeökningen på fastigheten till staten. Villaägarnas Riksförbund har nu beretts tillfälle att yttra sig över SOU 2015:60, som är en delrapport från Sverigeutredningen rörande värdeåterföring.

Tanken bakom värdeöverföring är att offentliga investeringar i transportinfrastruktur ofta bidrar till att fastigheter ökar i värde. Enligt direktiven finns det därför argument för att låta de fastighetsägare som gynnas av en offentlig investering att delvis återföra detta värde till samhället, s.k. värdeåterföring.

Internationellt sett är värdeåterföring i olika former förhållandevis vanligt. I Sverige använder sig staten av återföring vid värdeökningar av fastigheter genom skatter och avgifter, avtal, försäljning eller upplåtelse av offentligt ägda fastigheter, inlösen av mark, myndighetsbeslut eller expropriation. Enligt svensk lag är tre typer värdeåterföring möjliga vid värdeökningar som har uppstått till följd av investeringar i transportinfrastruktur. Det rör sig om värdestegringsexpropriation, gatukostnadsersättning och ersättning genom exploateringsavtal.

Värdestegringsexpropriation har aldrig skett i Sverige med stöd av den bestämmelse som finns, men har använts som påtryckningsmedel för att få till stånd frivilliga överenskommelser. Tanken med bestämmelsen är att samhället ska kunna tillgodogöra sig värdestegring som uppstår vid byggnads- och anläggningsåtgärder som vidtas av det allmänna. Åtgärderna ska kunna kräva expropriation enligt någon av reglerna i expropriationslagen. Fastighetsägaren kan skydda sig mot expropriation genom att betala skälig ersättning till det allmänna motsvarande värdestegringen.

Gatukostnader är när kommunen kan skicka en räkning för nya och upprustade gator och allmänna platser (lekplatser, grönområden m.m.) till fastighetsägarna. Kommunen måste vara huvudman för gator och allmänna platser för att kunna ta ut gatukostnader. Däremot får kommunen inte ta ut kostnader för löpande underhåll av fastighetsägarna. Det måste skattefinansieras.

Exploateringsavtal är överenskommelser mellan kommun och fastighetsägare eller byggherre om genomförandet av en detaljplan. I avtalet bestämmer man vem som ska ta ansvaret för att olika åtgärder utförs och vem som ska betala för respektive åtgärd. Ett exploateringsavtal kan således innebära att en byggherre eller en fastighetsägare åtar sig att vidta eller finansiera åtgärder för anläggande av gator, vägar och andra allmänna platser och av anläggningar för vattenförsörjning och avlopp samt andra åtgärder. Denna typ av värdeåterföring är emellertid endast tillåten när åtgärderna är nödvändiga för att detaljplanen ska kunna genomföras.

### **Förslaget**

Utredningen föreslår att det ska bli tillåtet för kommuner att i exploateringsavtal ta emot värdestegringsersättning från fastighetsägare när en kommuns medfinansiering av statlig eller kommunal transportinfrastruktur alternativt kommunens egen transportinfrastruktur medför att fastigheter som omfattas av detaljplanen ökar i värde, men transportinfrastrukturen inte anses nödvändig för genomförande av detaljplanen. Kommunen ska därvid använda värdestegringsersättningen till att finansiera den infrastruktur som har orsakat värdeökningen. Tanken med förslaget är att kommun och fastighetsägare ska kunna förhandla sig fram till trafiklösningar, som blir så fördelaktiga som möjligt för båda parter.

Förslaget om att det ska bli tillåtet för kommuner att i högre utsträckning ta emot värdestegringsersättning från fastighetsägare, kan öka möjligheterna till intäkter för kommunerna. Fastighetsbolag som vill bebygga fastigheter kan genom att betala värdestegringsersättning få till stånd bättre transportinfrastruktur och höja värdet på sina fastigheter.

### **Villaägarnas synpunkter**

Frågan om hur infrastrukturen ska finansieras är högaktuell. I Stockholm anser företrädare för Stockholmsförhandlingen som regeringen har tillsatt för att förhandla om tunnelbaneutbyggnaden att fastighetsägarna borde vara med och betala för tunnelbaneutbyggnaden. Argumentet är att tunnelbaneutbyggnaden skapar stora värden för privata fastighetsägare och att det då är rimligt att dessa också är med och bidrar.

På motsvarande sätt som när det gäller tunnelbaneutbyggnaden så hävdar politikerna i Nacka att fastighetsvärdena ökar när gamla sommarstugeområden förtätas och vägarna förbättras och att småhusägarna då borde vara med och betala vägnotan genom gatukostnader. Detta trots att inflyttningen till kommunen och därmed skatteintäkterna ökar och trots att villahushållen i dessa områden betalar betydligt mer i kommunalskatt än de familjer som bor i områden med en stor andel flerbostadshus.

De 3 000 småhusägarfamiljer i Nacka som tvingas betala flera hundratusen kronor var för kommunens gator är förstås upprörda. Det framgick inte minst vid den välbesökta gatukostnadsdebatt som Villaägarna anordnade i Nacka.

Hur se då allmänheten på frågan om gatukostnader i Nacka? För att få en uppfattning om det lät Villaägarna Demoskop genomföra telefonintervjuer med 1000 röstberättigade Nackabor. Undersökningen visade att 79 procent av Nackaborna vill att nya och upprustade kommunala gator ska finansieras via kommunalskatten. Bara 8 procent kan tänka sig att fastighetsägarna i området ska stå för kostnaderna, medan 13 procent inte har någon uppfattning. Svaren var desamma oavsett partisympatier och boendeform.

Vår bedömning är att undersökningen ganska väl speglar hur svenskarna i allmänhet tänker. Hade undersökningen istället ha gällt de utökade möjligheterna till värdeåterföring, som utredningen nu föreslår, skulle resultatet förmodligen ha blivit detsamma, att de flesta vill att infrastrukturen ska finansieras via skattsedeln. Orsaken till detta är att de flesta håller med om att infrastruktur är en gemensam samhällsfunktion och att det är naturligt att finansieringen sker via den skatt som vi betalar.

De utökade möjligheter till värdeåterföring som utredningen nu föreslår, innebär precis som gatukostnader att infrastruktur kommer att avgiftsfinansieras. Villaägarnas Riksförbund anser att transport-infrastruktur ska finansieras via skattsedeln och ställer sig därför negativt till utredningens förslag. Utökade möjligheter till värdestegringsersättning kommer med hög sannolikhet att resultera i ett högre dolt skattetryck genom att allt mer transportinfrastruktur med tiden kommer att finansieras på detta sätt och inte via skattsedeln.

Värdestegringsersättning lär i slutänden inte komma att belasta det fastighetsbolag som betalar en kommun för en viss infrastrukturlösning. Vad fastighetsbolaget har betalat, kommer bolaget i sin tur att ta ut av de konsumenter, som köper de bostäder som bolaget låter bygga på aktuell mark. Därmed hamnar räkningen i slutänden i bostadskonsumenternas fickor. Man skulle kunna säga att gatukostnader slår mer direkt mot befintliga småhusägare medan de utökade möjligheterna till värdestegringsersättning i förslaget kommer att drabba framtida småhusägare, som får betala mer för småhusen.

Frågan är också vad de föreslagna utökade möjligheterna till värdeåterföring kommer att innebära i förlängningen. Risken är att det inte kommer att stanna vid detta, utan att det kommer ytterligare förslag till lagändring i denna riktning.

I viss mån innebär även de utökade möjligheterna att lämna värdestegringsersättning en risk för att demokratin sätts ur spel, då det i praktiken innebär större möjligheter för fastighets- och byggbolag att köpa sig till särskilda trafiklösningar.

VILLAÄGARNAS RIKSFÖRBUND

Gunnar Jansson  
Förbundsdirektör