

YTTRANDE

Datum 2018-05-18
Dnr 1801105

1 (4)

Finansdepartementet
fi.remissvar@regeringskansliet.se

Remiss. Betänkandet Finansiering av infrastruktur med skatt eller avgift? (SOU 2018:13)

Region Skåne har beretts möjlighet att lämna synpunkter på slutbetänkande av kommittén om ”Finansiering av offentliga infrastrukturinvesteringar via skatter, avgifter och privat kapital”. Ert diarienummer Fi2018/01015/S1.

Region Skåne har ett samordnande ansvar för Skånes utveckling, enligt Lag (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar i vissa län. Detta ansvar innebär att utarbeta och fastställa en strategi för regionens utveckling och samordna insatser för genomförandet av denna samt att upprätta och fastställa planer för regional transportinfrastruktur. Region Skåne är också regional kollektivtrafikmyndighet i Skåne län, vilket innebär det politiska och ekonomiska ansvaret för den samhällsfinansierade kollektivtrafiken. Region Skåne utgör även en formell remissinstans enligt plan- och bygglagen (PBL) avseende översiktsplaner och enligt lagen om kommunernas bostadsförsörjningsansvar avseende riktlinjer för bostadsförsörjning.

Region Skånes roll är att verka som koordinator, inspiratör och samlande kraft för Skånes 33 kommuner, myndigheter, näringsliv, universitet och högskolor samt organisationer och individer. Region Skåne har sedan 2005 tillsammans med de skånska kommunerna arbetat med Strukturbild för Skåne. Arbetet är ett initiativ för fysisk planering med den regionala skalan i fokus och är en del av det regionala utvecklingsarbetet. Syftet är att koppla samman det regionala utvecklingsarbetet med kommunernas översiktsplanering. Inom Strukturbild för Skåne har det tagits fram en rad rapporter och kunskapsunderlag med syfte att kunna användas i den kommunala och den regionala planeringen. *Strategier för Det flerkärniga Skåne* antogs 2013 och bygger på fem strategiområden med syfte att uppnå

ett hållbart Skåne med den fysiska planeringen som verktyg. Region Skåne yttrar sig utifrån ovanstående ansvar.

Region Skåne välkomnar utredningen och finner det positivt att staten utreder nya finansieringskällor och finansieringsmodeller för infrastruktur. Region Skåne har tidigare tillsammans med sju skånska kommuner framfört behovet av detta till staten i Sverigeförhandlingen.

Behoven av ny infrastruktur är stora, både nationellt, regionalt och lokalt, för att skapa en ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbar utveckling. De ekonomiska förutsättningarna som Trafikverket är satt att förhålla sig till står inte i proportion till de behov och brister som finns i transportsystemet. Det svenska transportsystemet är i akut behov av en uppgradering både vad gäller kapacitet samt drift och underhåll, för att inte bristerna ska bli hämmande för Sveriges utveckling. Att järnvägssystemets och det högtrafikerade vägnätets tillförlitlighet och funktionalitet förbättras är fundamentalt för att Region Skåne ska kunna utveckla och bedriva den regionala kollektivtrafik som krävs för att uppnå de transportpolitiska målen. Särskilt ser vi behov för kapacitetshöjning med fler järnvägsspår Malmö-Hässleholm, dubbelspår på Västkustbanan och Skånebanan, samt sex filer på E6 mellan Vellinge och Helsingborg och en höjd vägstandard i östra Skåne.

Transportsystemet i Skåne och södra Sverige har stor betydelse för Sveriges transportförsörjning och utveckling. För näringslivet är pålitliga, effektiva och hållbara transporter till Skånes viktigaste exportmarknader avgörande för konkurrenskraften. Som gränsregion hanterar Skåne en stor del av de svenska företagens transporter till och från utlandet. Transittrafiken är mycket omfattande och väntas öka kraftigt. Skånes strategiska betydelse framgår tydligt genom den europeiska transportpolitiken om de för Europa viktigaste transportnäten. Den faktiska utvecklingen av transporter, näringslivets investeringar, kommunernas utvecklingsarbeten och förberedelserna för en fast förbindelse mellan Danmark och Tyskland understryker denna bild.

Ingen enskild finansieringskälla är tillräckligt stor för att lösa de infrastrukturbehov som finns, och det är troligt att det kommer att behövas flera nya alternativa finansieringskällor som kan användas i kombination med varandra. Infrastrukturens karaktär bör vara utgångspunkten för vilka finansieringskällor och finansieringsmodeller som används och Region Skåne anser att det är viktigt att man också utgår från de regionala och lokala förutsättningarna.

Region Skåne delar kommitténs slutsats att det inte är möjligt att införa en avgift kopplat till värdeökning utan att det i så fall handlar om uttag av en ny form av skatt.

Kommittén kommer utifrån indikativa beräkningsexempel fram till att de intäkter som en skatt på värdeökning till följd av infrastruktur skulle ge sannolikt är begränsade i förhållande till infrastrukturutgiften. Region Skåne menar dock att det är svårt att hitta en enskild tillräckligt stor finansieringskälla, utan att man måste kombinera olika finansieringskällor i en finansieringsmodell och att även begränsade intäkter då kan vara motiverade.

Region Skåne delar dock kommitténs slutsats att det är svårt att fastställa värdeökning till följd av en infrastrukturinvestering på ett tillförlitligt sätt. Då kommittén kommer till slutsatsen att den befintliga fastighetsskatten fångar upp detta värde tämligen snabbt så torde det inte heller vara aktuellt att införa en ny form av skatt.

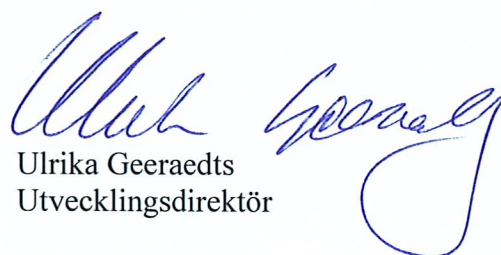
Utfallet av 2013 års Stockholmsförhandling visar dock att det i vissa fall finns en potential att öka utrymmet för infrastrukturinvesteringar genom värdeåterföring inom en storstadsregion där fastighetsvärdena är stora och möjligheten för markvärdestegring är god. Fastän det i dag är möjligt att teckna avtal om värdeåterföring, så som skedde i Stockholmsförhandlingen och så som också är möjligt med den nya lagstiftning som initierades av Sverigeförhandlingen, som innebär att kommuner har möjlighet att avtala med byggherrar och fastighetsägare om att de ska medfinansiera vissa kostnader för transportinfrastruktur som kommunen har i relation till staten eller landstinget, så sker det mycket sällan. Värdestegring på grund av infrastruktursatsningar kan ske främst i specifika fall där infrastrukturen tillför helt nya möjligheter för platsen och där marknaden för bostadsbyggande är gynnsam. Region Skåne bedömer att potentialen för markvärdesstegring i Skåne är liten i jämförelse med Stockholm. Infrastruktursatsningar i Skåne kan möjligtvis fungera som hävstång för att få igång bostadsbyggandet, men det är tveksamt om det dessutom kan generera en markvärdesstegring i sådan omfattning att värdeåterföring kan ske. Region Skåne vill därför varna för en övertro på värdeåterföring som dominerande finansieringslösning.

Region Skåne anser att genomgången av finansieringsmodeller från andra länder är intressant och där finns exempel som inte är direkt kopplade till värdeökningen av fastigheter utan till genomförandet av infrastrukturen som skulle kunna vara tillämpningsbara i Sverige. Ett exempel är Community Infrastructure Levy i Storbritannien som ger lokala myndigheter rätt att ta ut en slags extra exploateringsavgift för finansieringen av transportinfrastruktur. Finansieringen av Cross Rail i London är mycket intressant att studera närmare då finansieringsmodellen bygger på en kombination av olika finansieringskällor. Det finns även finansieringsmodeller i andra länder som inte är kopplade till värdeåterföring som kan vara intressanta ur ett svenskt perspektiv, bl.a. finansieringen av kollektivtrafikinvesteringar i Frankrike. Region Skåne anser därför att staten bör gå vidare och göra en bredare utredning av nya

finansieringskällor och finansieringsmodeller för infrastrukturinvesteringar i Sverige.



Mätta Ivarsson
Ordförande



Ulrika Geeraedts
Utvecklingsdirektör