

Till  
Näringsdepartementet  
[n.registrator@regeringskansliet.se](mailto:n.registrator@regeringskansliet.se)  
[peter.kalliopuro@regeringskansliet.se](mailto:peter.kalliopuro@regeringskansliet.se)

Stockholm den 21 mars 2016

## **Remiss: Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar (SOU 2016:3) N2016/00179/TIF**

Näringsdepartementet har inte tillsänt Fastighetsägarna denna remiss. Det är förvånande och mycket allvarligt att Näringsdepartementet exkluderat Fastighetsägarna ur remissinstanserna. Förslagen i delrapporten berör Fastighetsägarnas medlemmar i allra högsta grad. Vi förutsätter att Näringsdepartementet fortsättningsvis inkluderar Fastighetsägarna som remissinstans för likartade remisser.

### **Fastighetsägarnas allmänna kommentarer kring satsning på höghastighetsjärnväg**

#### **Öka möjligheten att fatta rätt infrastrukturbeslut**

Att fastighetsägare i olika grad medverkar till att höja attraktiviteten i olika lägen genom att bidra till infrastrukturinvesteringar är positivt och välkommet. Det måste dock ske på frivillig basis och på ett transparent sätt. Involvering av näringsliv kan medföra att de infrastrukturens satsningar som görs i högre utsträckning syftar till att maximera den långsiktigt samhällsekonomiska nyttan. I en rapport<sup>1</sup> till Finanspolitiska rådet skriver forskare på KTH att korrelationen mellan lönsamhet och politiska beslut kring infrastruktur är svag. En rapport<sup>2</sup> från SNS Konjunkturråd lyfter fram att politiska beslut har en avgörande inverkan på transportsystemet. Beslut om investeringar i och underhåll av infrastruktur, prissättning och regleringar får stora konsekvenser för ekonomin och välfärden. Sådana beslut bör självklart fattas på transparenta och gedigna underlag och i enlighet med riksdagens mål "... att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportpolitik". SNS rapport visar att så inte alltid är fallet. Beslut baseras inte sällan på politisk magkänsla samtidigt som den samhällsekonomiska avkastningen många gånger är negativ. Fastighetsägarna menar att ett ökat inflytande från näringslivet i infrastrukturbeslut kan medföra att förekomsten av infrastrukturens satsningar som resultat av kortsiktiga politiska prioriteringar minskar och fokus riktas mot värdeskapande infrastruktur.

#### **Frågetecken kring kostnader och samhällsekonomisk lönsamhet.**

Fastighetsägarna välkomnar att planering av infrastrukturutbyggnad och bostadsbyggande sammankopplas. Fastighetsägarna menar att infrastrukturens satsningar i första hand ska riktas till att skapa värden som resulterar i ett ökat byggande av bostäder, handel och lokaler. Fastighetsägarna menar att kunskapsöverföring och matchningseffekter, och dess betydelse för innovation och tillväxt främst underlättas av ökad tillgänglighet och täthet i städer och inom lokala arbetsmarknader. Fastighetsägarna bedömer att det finns en överhängande risk att en utbyggnad av ändpunktstrafikerande höghastighetsjärnväg inte uppfyller detta. Det är till och med så att satsning

<sup>1</sup> ”Kostnadseffektivitet i valet av infrastrukturinvesteringar”, juni 2015

<sup>2</sup> Vart är vi på väg? Systemfel i transportpolitiken, SNS Konjunkturråd 2016

på höghastighetståg kan få motsatt effekt genom att kapacitet tas från lokal pendeltågstrafik och regionalstågstrafik.

Trafikverkets uppskattning på 190-320 miljarder är dessutom förvånansvärt vid, vilket reser frågetecken om hur stor tilltro det går att sätta till en sådan oprecis uppskattning. Vidare visar en doktorsavhandling<sup>3</sup> från KTH att kostnadsöverskridanden i stora infrastrukturprojekt på grund av så kallad *optimism bias* dessvärre är vanligt förekommande. Till den oprecisa kostnadsuppskattningen, som till stor sannolikhet kommer att överskridas, ska ej ännu kvantifierade kringinvesteringar adderas. Det gör att den sammanlagda kostnaden för projektet når närmast ofattbara proportioner.

De nu uppskattade kostnaderna medför att det är osannolikt att såväl ändpunktstrafik som regionaltrafik inryms i kommande infrastruktursatsningar. Står valet mellan utbyggd ändpunktstrafik och satsningar på att öka tillgänglighet och täthet i städer och i lokala arbetsmarknader anser Fastighetsägarna att det senare ska ha företräde.

### **Påverkan på bostadsbyggande oklar**

Utredningen har inte påvisat att målet på 100 000 nya bostäder som resultat av satsningen på höghastighetsjärnväg kommer att uppnås. Fastighetsägarna instämmer i att infrastruktursatsningar och ökad tillgänglighet är positivt för bostadsbyggande. Men då Sverigeförhandlingens förslag är att samtidigt som bostadsbyggandet gynnas av ökad tillgänglighet ska bostadsbyggandet också belastas av ökade kostnader. Det är att ge och ta på samma gång och den slutliga nyttan för bostadsbyggandet blir därmed är oklar. Det förefaller som om utredningens avsikt är att genom medfinansiering bidra till ökade kostnader för bostadsbyggande och högre bostadspriser och bostadshyror.

Ytterligare frågetecken kring utfallet av nya bostäder är oklarheten i vad den faktiska innebörden är kring de åtaganden kommuner gör kring bostadsbyggande i förhandlingarna. Som bekant är det inte kommuner som bygger bostäder, det gör privata eller kommunägda bolag. De inlämnade buden ger enligt Fastighetsägarnas bedömning inte svar på denna fråga.

## **Fastighetsägarnas allmänna kommentarer på delrapporten**

Det är en generell brist att Sverigeförhandlingen inte levererar vare sig författningsförslag eller förslag på hur avtal om värdeåterföring eller lokal infrastrukturskatt föreslås se ut. Fastighetsägarna påtalade redan i sitt svar på delrapport om värdeåterföring att Sverigeförhandlingen bör lämna mer konkreta och genomarbetade finansieringsförslag att ta ställning till. I avsaknad av konkreta förslag blir också remissvaren mer generella och allmänna. Fastighetsägarna uppmanar ånyo Sverigeförhandlingen att leverera mer konkreta finansieringsförslag. Vill Sverigeförhandlingen ha konkreta synpunkter i remissvaren måste Sverigeförhandlingen först själva leverera konkreta förslag.

## **Fastighetsägarnas kommentarer på finansieringsförslagen i delrapporten**

### **Generellt om medfinansiering**

Fastighetsägarna anser att huvudprincipen ska vara att finansiering av statlig infrastruktur så långt det är möjligt ska ske via anslagsfinansiering. Medfinansiering ska endast i undantagsfall ske om det bedöms att enskilda infrastruktursatsningar är så pass nödvändiga och ger tillräckligt stor samhällsvinst men där kostnaden för satsningen är så stor att anslagsfinansiering inte bedöms kunna täcka investeringen.

### **Värdestegringsersättning**

Fastighetsägarnas medlemmar är direkt berörda av eventuella värdeåterföringsklausuler i exploateringsavtal. Fastighetsägarna förutsätter ett regelverk som klargör förutsättningar för

---

<sup>3</sup> Fredrik Bruner "Essays on behavioural economics and cost overruns" 2015, KTH

värdeåterföringsavtal då dagens situation är för spretig. Fastighetsägarna vill hänvisa till vårt remissvar från september 2015 på delrapporten kring värdeåterföring. I remissvaret menar Fastighetsägarna att Sverigeförhandlingen inte lyckats påvisa tillräckligt med fördelar för att föreslå en exploateringsavtalslösning. Särskilt bekymmersamt är att Sverigeförhandlingen inte utredde de nackdelar som finns med en exploateringsavtalslösning.

Vid nyproduktion av bostäder och andra byggnader är den samlade produktionskostnaden av stor vikt. Det är ingen nyhet att Sverige idag ligger i topp i Europa när det gäller produktionskostnader. Ett värdeåterföringsavtal i ett exploateringsavtal får direkt inverkan på produktionskostnaden då värdestegringsersättning måste inkluderas i exploateringskostnaderna som en framtida utgift. Detta gör att produktionskostnaderna ökar. Relationen produktionskostnad och nyproduktionshyror är påvisbar. Sverigeförhandlingens förslag kan därmed hävdas bidra till högre hyror.

Fastighetsägarna menar att utredningen inte förmått presentera tillräckligt med motiv för att inkludera värdeåterföring som del av exploateringsavtal framför ett separat regelverk med säkerställande av verklig frivillighet. Sverigeförhandlingens fokus har, och ska vara, utbyggnad av höghastighetsjärnväg. De konsekvenser som ett införande av värdeåterföring i exploateringsavtal får för alla exploateringsavtal i hela Sverige måste redovisas. Det är högst problematiskt att Sverigeförhandlingen föreslår lagändringar som får långtgående konsekvenser för alla exploateringsavtal, inte bara de som tecknas i närheten av en eventuell höghastighetsjärnväg, utan att dessa konsekvenser utretts.

Fastighetsägarna vill göra regeringen uppmärksam på att riksdagen nyligen fattade beslut om att anta förslagen från Plangenomförandeutredningen och begränsa exploateringsavtalens innehåll. Fastighetsägarna ser stor risk att kommuner, om värdeåterföring finns i exploateringsavtal, kommer att återgå till att vältra över kostnader på exploatörer. Regeringen bör inte gå fram med förslag om att återigen generellt utvidga exploateringsavtalens innehåll att även inkludera värdeåterföringsavtal, särskilt när Sverigeförhandlingen enbart haft exploateringsavtal i anslutning till höghastighetsjärnvägen för ögonen.

Fastighetsägarna avstyrker därför att exploateringsavtalens innehåll generellt vidgas med möjlighet till värdeåterföringsavtal. Vi förordar att det utvecklas ett separat, transparent och frivilligt regelverk kring värdeåterföring och att värdeåterföring endast i undantagsfall får användas.

### **Lokal statlig infrastrukturskatt**

Fastighetsägarna ser betydande svårigheter att kunna härleda den exakta värdeökningen som ett resultat av infrastrukturutbyggnad. Ska en lokal infrastrukturskatt utformas är det en förutsättning att det endast är den värdeökning som direkt kan påvisas relatera till infrastrukturutbyggnad som tillåts beskattas. Det innebär till exempel att man måste kunna särskilja från generell tillväxt och värdetillväxt som beror på andra orsaker än infrastruktur. Sverigeförhandlingen har inte förklarat hur infrastrukturrelaterad värdeökning ska beräknas eller hur skatten föreslås utformas.

Då förslaget är att beskatta byggrätter finns uppenbar risk att värdetillväxten för dessa redan in-tecknas via de föreslagna värdeåterföringsavtalen. Det kan därför argumenteras att Sverigeförhandlingen lämnat ett finansieringsförslag som innebär att såväl kommun som stat tillåts ta del av samma värdeökning hos fastigheter. Det är naturligtvis absolut nödvändigt att det inte sker dubbelbeskattning eller att en intäktskälla dubbelräknas i Sverigeförhandlingens kalkyler.

En stor brist är att fastigheter både i anslutning till spår, men kanske framförallt i samhällen som inte kommer att åtnjuta en station för höghastighetståg, och vars värde sjunker inte föreslås kompenseras. Att höghastighetsjärnväg kan medföra höjda fastighetsvärden i anslutning till nya stationer lyfter Sverigeförhandlingen gärna fram. Det Sverigeförhandlingen missar att resonera om är de fall fastighetsvärden sjunker som resultat av höghastighetsjärnväg. Det kan vara fastigheter längs spåren som blir bullerstörda eller drabbas av barriäreffekter, eller fastigheter i samhällen som idag

trafikeras av tåg som efter utbyggd höghastighetsjärnväg påverkas av ändrade ekonomiska flöden. Sverigeförhandlingen för inget resonemang kring huruvida de fastighetsägare vars värde sjunker kommer att kompenseras på samma sätt som fastighetsägare vars fastighetsvärde stiger föreslås att beskattas. Denna invändning har Fastighetsägarna fört fram otaliga gånger till Sverigeförhandlingen utan att frågan behandlats.

#### **Skatt på kommersiella delar av stationsbyggnad.**

Att öka skatteuttaget från fastighetsbranschen är vanskligt då det sammanlagda skatteuttaget från branschen ökat betydligt. Samtidigt är det en fördel med förutsägbarhet kring vilka delar som ska beskattas och en viktig princip är att kommersiella lokaler behandlas lika mellan olika aktörer på fastighetsmarknaden. Fastighetsägarna förordar att kommersiella lokaler beskattas likvärdigt.

#### **Alternativa finansieringsformer**

Fastighetsägarna instämmer i att det är oklokt att stänga dörren för OPS.

#### **Kommersiella förutsättningar**

Fastighetsägarna avstår från att kommentera avsnittet om kommersiella förutsättningar.

FASTIGHETSÄGARNA SVERIGE

Reinhold Lennebo  
Verkställande direktör

Rikard Silverfur  
Näringspolitisk expert