

Stockholm 2016-03-30

Dnr 7-2016-2
N2016/00179/TIFNäringsdepartementet
103 33 Stockholm**Yttrande över Delrapport från Sverigeförhandlingen
"Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella
förutsättningar" (SOU 2016:3)**

Rådet vill framhålla att investeringar i transportinfrastruktur bör genomföras i enlighet med det av riksdagen beslutade målet för transportpolitiken, "... att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet ..." (prop. 2008/09:93). Kravet på samhällsekonomisk effektivitet innebär att de samhällsekonomiska intäkterna av en investering ska överstiga de samhällsekonomiska kostnaderna. Enligt Trafikverkets senaste samhällsekonomiska kalkyl för höghastighetsjärnvägen från 4 december 2015 är nettovärdeskvoten minus 0,4-0,5. Med andra ord beräknas varje investerad krona ge en avkastning på 50-60 öre. Den beräknade avkastningen blir ännu lägre när kostnaden för nödvändiga kompletterande investeringar i nya stationer, anslutningar till befintlig järnväg och utbyggd kapacitet mellan Järna och Stockholm, Mölndal och Göteborgs centralstation samt Lund och Malmö inräknas. Dessutom behäftas kostnadsberäkningen av mycket stor osäkerhet. Trafikverket anger att kostnaden med 70 procents sannolikhet ligger i intervallet 190-320 miljarder kronor. På dessa grunder bör den största statliga investeringen i modern tid inte genomföras.

Utredningen föreslår att ett undantag görs från huvudregeln i budgetlagen, nämligen att infrastrukturinvesteringar ska anslagsfinansieras. Den föreslår i stället lånefinansiering. De skäl som framförs tyder på att utredningen i bästa fall missförstått de statsfinansiella konsekvenserna av anslags- respektive lånefinansiering. Om regering och riksdag beslutar att genomföra ett infrastrukturprojekt med oförändrat finansiellt sparande medför det att intäkterna måste öka eller andra utgifter minska. Detta gäller oavsett om investeringen anslags- eller lånefinansieras. Om regering och riksdag beslutar att sparandet ska försvagas med samma belopp som kostnaden för investeringen medför det att staten lånar till investeringen. Detta gäller oavsett om investeringen anslags- eller lånefinansieras.

Den egentliga skillnaden mellan anslags- och lånefinansiering är att investeringen vid anslagsfinansiering vägs mot alla andra verksamheter och utgifter i statens budget. Detta är i själva verket motivet till budgetlagens huvudregel om att infrastrukturinvesteringar ska anslagsfinansieras. Rådet ser inga som helst skäl till att höghastighetsjärnvägen skulle undantas från den prövning som en budgetbehandling utgör.

John Hassler
(ordförande)Yvonne Gustafsson
(vice ordförande)

Hilde Bjørnland

Harry Flam

Cecilia Hermansson

Oskar Nordström Skans