

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

n.registrator@regeringskansliet.se
peter.kalliopuro@regeringskansliet.se

Handläggare, tfn
Olof Kjellström 08-410 032 66
E-post
olof.kjellstrom@jernhusen.se

Datum
2016-03-31
Ert datum
2016-01-12

Vår beteckning
J2016-0006
Er beteckning
N2016/00179/TIF

Remissyttrande över SOU 2016:3 ”Delrapport från Sverigeförhandlingen”

Jernhusen AB (**”Jernhusen, Bolaget, Vi”**) har tagit emot delrapporten ”Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar” från Sverigeförhandlingen och ger med detta dokument sitt yttrande över denna. Detta remissyttrande följer samma linje som det bolaget gav i samband med delbetänkandet ”Ett författningsförslag om värdeåterföring”.

Bolaget ser positivt på att det satsas på en utbyggd järnvägsinfrastruktur. Detta för att möta de ökade behoven av transport av människor och gods i allmänhet och på järnväg i synnerhet. Utöver de klimatomfattiga aspekterna handlar det också om att bland annat använda stadens och regionens begränsade utrymme på ett så effektivt sätt som möjligt.

Delrapporten behandlar flera ämnen, som utbyggnadsstrategi, depåer och finansiering. Det sistnämnda har störst fokus, men bolaget lämnar ändå sina synpunkter på de andra två ämnena. Bolaget stödjer förslaget om en sammanhållen utbyggnad per stråk, vilket gör att nyttorna börjar realiseras tidigare än med andra alternativ.

Avseende depåer anser bolaget att det är av vikt att Sverigeförhandlingen förbereder de kommuner som kan bli aktuella på att det behövs depåer, och att kommunerna ska vara redo för den planprocess som kan behövas. Det behöver också bli tydligare med Sverigeförhandlingens syn på hur marknaden får förutsättningar att tillhandahålla depåer, uppställningsspår med mera.

När det gäller finansiering ser bolaget flera områden som behöver förtydligas och en risk i att den fulla potentialen kanske inte nås. Det handlar också om

svårigheterna att urskilja ursprunget till eventuella värdeökningar, speciellt i storstäderna.

Om Jernhusen

Jernhusen utvecklar, äger och förvaltar ett fastighetsbestånd av stationer, stationsområden, underhållsdepåer och godsterminaler längs den svenska järnvägen. Bolaget ska bidra till att skapa en hållbar utveckling genom att underlätta för fler att välja att resa kollektivt och välja järnvägen för sina godstransporter. Bolaget har sedan sitt bildande 2001 investerat drygt 12 miljarder kronor i fastigheter längs den svenska järnvägen. Detta har skett på kommersiella grunder, och bolaget har därigenom sett till att värdeökningar har kommit staten, ägaren, samt transportsektorns aktörer tillgodo.

Förutsättningar för depåer beror på typ av marknadsmodell för trafik

I delrapporten föreslås att det bör säkerställas att det finns tillgång till mark för verkstäder, depåer, uppställning och tågvändning (sid 93). Bolaget anser att det är en fråga för marknaden att tillhandahålla ovanstående anläggningar och vill därför ha ett förtydligande kring vem som ska säkerställa marktillgången, och hur detta ska gå till.

I andra sammanhang, exempelvis inom ”Utredningen om järnvägens organisation” (SOU 2015:110), har formen för marknadstillträdet för operatörer diskuterats, något som påverkar hur affärsmodell och tillhandahållande av depå kan ske. Förutsättningarna när dagens modell råder har en karaktär som skiljer sig från om det till exempel blir trafik med koncession.

En tidig tydlighet kring dessa faktorer underlättar förutsättningarna att tillhandahålla anläggningar för underhåll på bästa möjliga sätt. Bolaget vill gärna ha en dialog med Sverigeförhandlingen kring dessa samband och vilka effekter olika vägval får.

Stor frihet till kommunerna riskerar att ge stora skillnader i förhandlingarna

I delrapporten framkommer att de olika kommunerna kommer att få stora friheter rörande värdeåterföringen, och att inga nyckelvärden kommer att ges från staten. Fastighetsbolag som verkar i flera orter kommer därför att möta olika förutsättningar i olika kommuner och det blir därmed en ökad osäkerhet kring förutsättningarna för exploatering.

Värdestegringsersättningen kan inte tas ut efter det att infrastrukturen är byggd (sid 123) och det innebär att det ges ett incitament för fastighetsbolag att vänta med att teckna exploateringsavtal. Förslaget om att beskatta byggrätterna ger förvisso incitament att genomföra exploateringen snabbt, men gör samtidigt att detaljplanernas omfattning tenderar att bli mindre. Med en beslutad detaljplan kommer byggrätterna, och planläggs ett stort område blir det på samma gång ett stort antal byggrätter. Dock kan det vara så att förutsättningarna på marknaden gör att dessa realiserar under många år. Därmed ger förslaget incitament att ta fram små, men många detaljplaner, något som också gör det svårare att få en sammanhängande utveckling och byggnation av ett område.

Till ovanstående kommer genomföranderisken i själva planläggningen för och byggandet av de nya stambanorna. Jernhusen undrar om vi kan vara säkra på att det är klart till angiven tidpunkt, i dagsläget 2035? Genomförandet har tidsrisker och det finns även finansieringsrisken, vem garanterar genomförandet finansiellt om kommunerna inte når de väntade värdeåterföringsnivåerna vid exploateringen? Hur kommer de som valt att investera att ersättas i det fall en station eller stadsdel står klar enligt överenskommelse, men infrastrukturen blir fem år försenad?

Symmetri behöver råda vid beskattning av kommunikationsbyggnader

Ett av syftena med de nya stambanorna är att det framtida resandet regionalt och mellan landets största städer i huvudsak ska ske med tåg. För att det kollektiva resandet ska vara ett fördelaktigt alternativ behöver stationerna vara attraktiva, trygga, säkra och erbjuda enkel omstigning mellan olika trafikslag. De kommersiella ytorna i en station är en viktig del i bidraget till att göra stationen trygg, säker och attraktiv för resenären. En skatt på kommersiella lokaler i stationen riskerar att tränga undan verksamheter, och därmed leda till en sämre resenärsmiljö och att färre väljer det kollektiva resandet.

Om det ska vara en skatt på kommunikationsfastigheter måste det vara en symmetri, det vill säga att det ska gälla även flygplatser. Annars finns det risk för att resandemiljön inte utvecklas som förväntat, och att den resandeökning som förväntas ske inte blir av.

Tillfällig infrastrukturskatt med randeffekter både geografiskt och tidsmässigt
Tillfälliga och avgränsade åtgärder har som naturlig konsekvens att gränsproblematik uppstår. I underlaget (sid 125) tas detta upp i fråga om geografisk problematik och de randeffekter som uppstår. Till detta kommer frågan om under vilken tid denna skatt ska tas ut. Även här finns uppenbar gränsproblematik till att antingen genomföra projekt innan skatten införs, eller efter att den tagits bort.

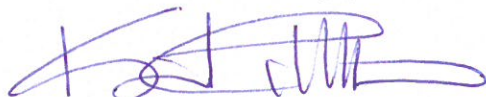
Som påpekats (sid 129) kommer de eventuella värdeökningarna som hänförs till Jernhusen bestånd att helt och hållet komma staten tillgodo. Detta på samma sätt som de investeringar bolaget gör redan idag, oaktat de nya stambanorna.

Risk för dubbelt uttag behöver elimineras

Underlaget redovisar ett flertal finansieringskällor och det varnas också för att dessa kan innebära att värdet beskattas flera gånger (sid 153). I det här fallet handlar det om att göra uttag ur en värdeökning längre fram. De nya stambanorna ligger många år fram i tiden och i kommunerna sker det ständigt utvecklingsprojekt, även utan de nya stambanorna, där exploateringsavtal träffas. Det behövs därför också en tydlighet kring hur det som tas ut i exploateringsavtal för dagens projekt ska särskiljas från det framtida uttaget. Med andra ord, om en kommun ingår ett exploateringsavtal idag, som sträcker sig över flera år, med olika aktörer ska det säkerställas att samma värdeökning inte också ska vara del av finansieringen av de nya stambanorna.

I det fortsatta arbetet behöver det praktiska genomförandet förtydligas
Delrapporten uppvisar ett antal förslag kring hur finansiering av de nya stambanorna kan gå till. Det som behövs nu är att visa upp hur det praktiskt ska genomföras och vilka garantier som kan ges. Dessutom är det några frågor som tydligare behöver nyanseras och effekter som behöver diskuteras, exempelvis för att minimera skadan av undanträngning, randeffekter och risker med att tillfälliga skatter blir permanenta.

Stockholm 2016-03-31



Kerstin Gillsbro,
VD Jernhusen AB (Publ)