



Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

N2015/4841/TIF

Dnr 150077

Stockholm den 28 september 2015

Remissvar avseende Ett författningsförslag om värdeåterföring (SOU 2015:60)

Handelskammaren anser att grundtanken med värdeåterföring är bra. Stockholmsöverenskommelsen var mycket välkommen och det finns god anledning att hitta modeller för medfinansiering av infrastrukturprojekt som annars inte skulle bli av. Att ökade fastighetsvärden blir ett motiv för investeringarna bidrar också till en bättre prioritering av objekten. För fastighetsägare och byggherrar finns också god anledning att bidra till finansieringen i de fall där den nya infrastrukturen medför en värdeökning som går att räkna hem.

Tyvärr finns flera invändningar mot såväl den föreslagna konstruktionen som det sammanhang i vilken den presenteras.

Sverigeförhandlingen har flera olika uppdrag. Ett är att presentera förslag till hur ett höghastighetsjärnvägsnät ska kunna byggas ut i Sverige. I ett sådant jätteprojekt med investeringskostnader på hundratals miljarder kronor och stora kringinvesteringar kan knappast värdeåterföring komma att spela någon större roll i finansieringen. Tvärtom kan många orter och många fastighetsägare, som drabbas av intrång, buller och barriäreffekter utan att få någon nytta av järnvägen, komma att ställa krav på ersättning. Det finns bara en höghastighetsjärnväg i världen som går ihop sig ekonomiskt och det är den mellan Tokyo och Osaka, en region med 55 miljoner invånare. I ett svenskt perspektiv kan detta inte bli annat än ett gigantiskt förlustprojekt. Och det måste betalas med statliga infrastrukturanslag i huvudsak, för någon annan finansiering kommer knappast att finnas. Det innebär att alla statliga infrastrukturpengar kommer att var in-tecknade för årtionden framöver. Det blir inget över till något annat. Att i det läget presentera värdeåterföringsförslaget gör det ju uppenbart att ingen annan infrastruktur kommer att komma till stånd om inte fastighetsägarna betalar.

Statens tidigare agerande ger anledning till oro. När trängselskatten infördes var det självklart att intäkterna skulle gå tillbaka till Stockholmsregionens infrastruktur. Nu väljer staten att räkna trängselskatten som statlig medfinansiering i tunnelbanepaketet. Staten bidrar nästan inte alls till finansieringen av tunnelbaneutbyggnaden. Stockholmarna får betala sin infrastruktur själva och staten undandrar sig ansvaret för att finansiera för

samhällsutvecklingen nödvändig infrastruktur. Även Förbifart Stockholm finansieras huvudsakligen med trängselskattpengar trots att det är en statlig väg.

Förslaget om värdeåterföring bygger på förhandlingslösningar. Kommuner och fastighetsägare ska förhandla sig fram till hur ökade fastighetsvärden ska kunna återföras till finansiering av ny infrastruktur. Förhandlingar fungerar om parterna är jämstarka. Det är inte byggherrar och fastighetsägare i förhållande till kommunerna, som har planmonopolet och en mängd andra maktmedel i sin hand. Aktörerna i byggbranschen aktar sig noga för att råka i onåd hos kommunerna. Med värdeåterföring får kommunerna ytterligare ett verktyg för att pressa exploatörerna på medfinansiering, också av projekt som ligger utanför kommungränsen. Risken finns att det kommer att handla om kostnadsfördelning och inte värdeåterföring. När dessutom staten inte tar sitt ansvar för infrastrukturen ökar pressen på kommunerna att utöva sin makt för att få andra att betala.

Förslaget framhåller frivilliga överenskommelser som modell för värdeåterföring, men öppnar samtidigt för tvingande myndighetsbeslut. Det är oklart vad som menas. Är tanken att tvång ska tas till om det inte går att komma överens på frivillig väg? I så fall handlar det ju överhuvudtaget inte om någon frivillighet. Och kommer det i så fall att finnas någon möjlighet att överklaga?

Det är för sent i processen att lägga in värdeåterföringen i exploateringsavtalen. Då har exploatören redan köpt marken och har ingen möjlighet att hoppa av affären. Det är viktigt för byggföretagen att känna till spelreglerna i ett tidigt skede. Värdeåterföring enligt den föreslagna modellen riskerar att lägga krokben för bostadsbyggandet. Ytterligare en kostnad läggs på bostadsproduktionen, vilket kommer att medföra minskat byggande. Värdeåterföring enligt denna modell kommer att göra det mycket svårt att bygga hyresrätter. Där sätts ju inte hyran förrän huset är klart, vilket gör att det inte går att förutse om värdeåterföringen kan räknas hem eller inte.

Värdeåterföring förutsätter att det finns garantier för att den tänkta infrastrukturinvesteringen verkligen blir av och att tidplanen håller. Det kan inte garanteras i ett läge där medborgarna har stort inflytande över planprocessen, både genom överklagandeprocesser och möjligheter till politisk påverkan. Slussen, Förbifart Stockholm och många andra projekt som drabbats av stora förseningar och fördringar, är avskräckande exempel. I rapporten sägs ingenting om vad som händer om det planerade infrastrukturprojektet blir försenat eller inte blir av alls. Får exploatören tillbaka pengarna då? Om genomförandet ska kunna garanteras krävs lagändringar som gör att beslutade infrastrukturprojekt inte kan överklagas när det gäller miljötillstånd, villkor, detaljplaner och bygglov, exempelvis genom anläggningslagar av dansk modell.

Sammanfattningsvis anser Handelskammaren att värdeåterföring kan vara ett användbart verktyg för att ökade fastighetsvärden ska kunna medfinansiera infrastruktur som annars inte hade kommit till stånd. Men det krävs en annan utformning. Det sätt som Nacka kommun har hanterat finansieringen av tunnelbaneutbyggnaden är ett bättre sätt. Där lägger kommunen på en avgift på marken innan försäljning och exploateringsavtal. Därmed kan byggföretagen göra vederhäftiga kalkyler innan man väljer att gå in i projekten. Det är också helt nödvändigt att staten, landstingen och kommunerna tar ett rimligt ansvar för offentligt finansierad infrastruktur. I det ligger också att göra rimliga prioriteringar, dvs inte lägga alla pengar på dyra prestigeprojekt med tveksam trafiknytta så att det inte finns någon finansiering kvar till det som verkligen behövs.

FÖR STOCKHOLMS HANDELSKAMMARE

Maria Rankka

Vd, Stockholms Handelskammare

Anna Wersäll

Näringspolitisk expert