



## Värdeåterföring vid satsningar på transportinfrastruktur

---

### Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till lagändringar om värdeåterföring vid satsningar på transportinfrastruktur och avslår yrkandena i sex följdmotioner. De föreslagna bestämmelserna syftar till att göra det möjligt att på frivillig väg återföra till samhället delar av den värdeökning för fastigheter som uppstår till följd av stora investeringar i transportinfrastruktur. Vidare föreslås en ändring som förtydligar att kommuner får medfinansiera byggande av järnväg, vilket innefattar tunnelbana och spårväg, som ett landsting är huvudman för.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 april 2017.

I betänkandet finns tio reservationer (M, SD, C, L, V, KD).

### *Behandlade förslag*

Proposition 2016/17:45 Värdeåterföring vid satsningar på transportinfrastruktur.

19 yrkanden i följdmotioner som väckts med anledning av propositionen.

# Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	3
Redogörelse för ärendet .....	5
Ärendet och dess beredning.....	5
Propositionens huvudsakliga innehåll .....	5
Utskottets överväganden.....	6
Värdeåterföring vid satsningar på transportinfrastruktur.....	6
Påverkan på byggtakten.....	12
Konsekvenser och uppföljning av lagstiftningen.....	13
Lagstiftningens framtida utformning.....	14
Några andra frågor om finansiering av transportinfrastruktur .....	17
Reservationer .....	20
1. Värdeåterföring vid satsningar på transportinfrastruktur, punkt 1 (SD) .....	20
2. Värdeåterföring vid satsningar på transportinfrastruktur, punkt 1 (V) .....	20
3. Påverkan på byggtakten, punkt 2 (M, C, L, KD) .....	21
4. Konsekvenser och uppföljning av lagstiftningen, punkt 3 (C) .....	22
5. Konsekvenser och uppföljning av lagstiftningen, punkt 3 (KD) .....	23
6. Lagstiftningens framtida utformning, punkt 4 (M).....	23
7. Lagstiftningens framtida utformning, punkt 4 (C).....	24
8. Lagstiftningens framtida utformning, punkt 4 (L).....	25
9. Lagstiftningens framtida utformning, punkt 4 (KD).....	26
10. Några andra frågor om finansiering av transportinfrastruktur, punkt 5 (L).....	26
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag .....	28
Propositionen .....	28
Följdmotionerna .....	28
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag .....	30
<i>Bilaga 3</i>	
Civilutskottets yttrande 2016/17:CU3y .....	35

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. **Värdeåterföring vid satsningar på transportinfrastruktur**

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter

2. lag om ändring i plan- och bygglagen (2010:900)

Därmed bifaller riksdagen proposition 2016/17:45 punkterna 1 och 2 samt avslår motionerna

2016/17:3548 av Emma Wallrup m.fl. (V) och

2016/17:3549 av Jimmy Ståhl och Per Klarberg (båda SD) yrkandena 1 och 2.

*Reservation 1 (SD)*

*Reservation 2 (V)*

## 2. **Påverkan på byggtakten**

Riksdagen avslår motion

2016/17:3550 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 2.

*Reservation 3 (M, C, L, KD)*

## 3. **Konsekvenser och uppföljning av lagstiftningen**

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:3552 av Anders Åkesson (C) yrkande 1 och

2016/17:3558 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 2.

*Reservation 4 (C)*

*Reservation 5 (KD)*

## 4. **Lagstiftningens framtida utformning**

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:3550 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 1,

2016/17:3552 av Anders Åkesson (C) yrkande 2,

2016/17:3557 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkandena 2–5 och 7–10 samt

2016/17:3558 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 1.

*Reservation 6 (M)*

*Reservation 7 (C)*

*Reservation 8 (L)*

*Reservation 9 (KD)*

## 5. **Några andra frågor om finansiering av transportinfrastruktur**

Riksdagen avslår motion

2016/17:3557 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkandena 1 och 6.

*Reservation 10 (L)*

Stockholm den 21 februari 2017

På trafikutskottets vägnar

*Karin Svensson Smith*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Karin Svensson Smith (MP), Jessica Rosencrantz (M), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Edward Riedl (M), Lars Mejern Larsson (S), Tony Wiklander (SD), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M), Per Klarberg (SD), Nina Lundström (L), Emma Wallrup (V), Robert Halef (KD), Johan Andersson (S), Teres Lindberg (S) och Rikard Larsson (S).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I betänkandet har utskottet behandlat proposition 2016/17:45 Värdeåterföring vid satsningar på transportinfrastruktur och 19 yrkanden i 6 följdmotioner till propositionen.

Regeringens lagförslag finns i bilaga 2. Lagförslagen har granskats av Lagrådet som lämnat dem utan erinran.

Trafikutskottet har gett civilutskottet tillfälle att yttra sig över propositionen och följdmotionerna. Civilutskottets yttrande finns i bilaga 3.

## Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås ändringar i plan- och bygglagen för att göra det möjligt att på frivillig väg återföra till samhället delar av den värdeökning för fastigheter som uppstår till följd av stora investeringar i transportinfrastruktur (värdeåterföring). I propositionen föreslås att värdeåterföring kan ske genom att en kommun som medfinansierar statlig eller landstingskommunal transportinfrastruktur får förhandla med en byggherre eller fastighetsägare om att ersätta kommunen för en del av den medfinansiering som kommunen lämnar (medfinansieringsersättning).

Regeringen föreslår även en ändring i lagen om vissa kommunala befogenheter som förtydligar att kommuner även får medfinansiera byggande av järnväg, vilket innefattar tunnelbana och spårväg, som ett landsting är huvudman för.

# Utskottets överväganden

## Värdeåterföring vid satsningar på transportinfrastruktur

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens lagförslag och avslår motionsförslag om att avslå propositionen. Utskottet välkomnar propositionen och framhåller att regeringens förslag är väl avvägda.

Jämför reservationerna 1 (SD) och 2 (V).

### Bakgrund

Den 1 juli 2014 beslutade den dåvarande regeringen om direktiv för en särskild utredare, benämnd förhandlingsperson, om utbyggnad av nya stambanor samt åtgärder för bostäder och ökad tillgänglighet i storstäderna (dir. 2014:106). Den 17 juli samma år beslutades om tilläggsdirektiv till utredningen, senare kallad Sverigeförhandlingen (dir. 2014:113). Direktiven anger att Sverigeförhandlingen ska ta fram förslag till principer för finansiering samt förslag till en utbyggnadsstrategi för nya stambanor för höghastighetståg mellan Stockholm och Göteborg respektive Malmö. Sverigeförhandlingen ska också genomföra förhandlingar med berörda aktörer om lösningar för spår och stationer där stambanorna angör till respektive stad. Sverigeförhandlingen ska även ingå överenskommelser med kommuner, landsting och andra stationer där stambanorna angör till respektive stad. Sverigeförhandlingen ska vidare ingå överenskommelser med kommuner, landsting och andra berörda aktörer i Stockholms län, Västra Götalands län och Skåne län om åtgärder som förbättrar tillgängligheten och kapaciteten i transportsystemet och leder till ett ökat bostadsbyggande i storstadsregionerna i dessa län. Sverigeförhandlingen ska dessutom pröva förutsättningarna för en fortsatt utbyggnad av järnvägen i norra Sverige med ett betydande inslag av medfinansiering från näringsliv, kommuner och regioner.

Inom ramen för uppdraget ska förhandlingspersonen även föreslå lagändringar som tydliggör hur markvärdesökningar som uppstår genom investeringar i infrastruktur kan ligga till grund för kostnadsdelning i samband med exploateringsavtal. Förhandlingspersonen skulle enligt direktiven lämna en delredovisning innehållande författningsförslag som tydliggör hur markvärdesökning kan ligga till grund för kostnadsfördelning i exploateringsavtal. Förhandlingspersonen överlämnade den 10 juni 2015 sitt delbetänkande Delrapport från Sverigeförhandlingen – Ett författningsförslag om värdeåterföring (SOU 2015:60).

## **Propositionen**

### *Bakgrund*

I propositionen konstateras att möjligheterna för samhället att återföra värdeökningar för fastigheter finns i dag genom skatter och avgifter, avtal, försäljning och upplåtelse av offentligt ägda fastigheter, inlösen av mark och expropriation. Regeringen pekar på att det i expropriationslagen (1972:719) finns en särskild möjlighet att expropriera med hänvisning till värdestegring, som hittills inte har använts.

I propositionen framhåller regeringen att utbyggnaden av transportinfrastruktur många gånger medför att berörda fastigheter kan exploateras i större utsträckning än annars.

Regeringen pekar vidare på att den i proposition 2011/12:118 tog ställning till frågan om exempelvis en kommunal förskottering riskerar att leda till sämre kvalitet på de projekt som genomförs och fann att så inte var fallet. I propositionen framför regeringen att syftet med förslaget är att ge kommunerna en möjlighet att finansiera en del av sin kostnad för bidrag till statliga och landstingskommunala infrastrukturprojekt. Regeringen framhåller att en kommunal medfinansiering inte ska påverka kvalitetskraven vid prioriteringen av projekt och regeringen delar den tidigare bedömningen att det på sin höjd kan komma att handla om när i tiden ett färdigutrett projekt kan byggstartas.

Regeringen pekar vidare på att det finns goda argument för att låta privata aktörer som gynnas av en offentlig investering återföra delar av det ökade värdet till samhället i större utsträckning än vad som sker i dag. Därför menar regeringen att en del av den värdeökning som uppstår hos exploitörer till följd av offentligt finansierad infrastruktur bör återföras.

### *Exploateringsavtal*

#### **Gällande rätt**

Bestämmelser om exploateringsavtal finns i 6 kap. plan- och bygglagen (2010:900), förkortad PBL. Med exploateringsavtal avses ett avtal om genomförande av en detaljplan mellan en kommun och en fastighetsägare eller byggherre avseende mark som inte ägs av kommunen. Genom exploateringsavtalet kommer kommunen överens med fastighetsägaren eller byggherren om att denne ska åta sig att antingen vidta eller finansiera åtgärder för anläggande av gator, vägar och andra allmänna platser och av anläggningar för vattenförsörjning och avlopp och andra åtgärder för att detaljplanen ska kunna genomföras. Åtgärderna ska vara nödvändiga för att detaljplanen ska kunna genomföras. De åtgärder som ingår i byggherrens eller fastighetsägarens åtagande ska stå i rimligt förhållande till dennes nytta av planen.

### **Värdeåterföring som en del av exploateringsavtalen**

I propositionen föreslår regeringen att ett exploateringsavtal ska få omfatta medfinansieringsersättning. Regeringen klargör att med finansieringsersättning avses ersättning som en byggherre eller en fastighetsägare i samband med genomförande av en detaljplan åtar sig att betala för en del av en kommuns kostnad för bidrag till byggande av en viss väg eller järnväg som staten eller ett landsting ansvarar för. I propositionen föreslås att avtal om medfinansieringsersättning får ingå under förutsättning att den väg eller järnväg som kommunen bidrar till medför att den fastighet eller de fastigheter som omfattas detaljplanen kan antas öka i värde. Av propositionen följer att avtalet får omfatta medfinansieringsersättning för åtgärder som har vidtagits före avtalets ingående.

Regeringen konstaterar att det finns skäl som talar för att ett förhandlingsbaserat institut är att föredra framför ett förvaltningsrättsligt sådant. Regeringen gör bedömningen att ett administrativt system skulle kunna riskera att kraftigt försena detaljplanernas antagande och genomförande. Vidare konstaterar regeringen att det får anses ligga i sakens natur att det krävs konkreta skäl för att kommunen ska kunna göra antagandet att fastigheten till följd av transportinfrastrukturen stiger i värde.

### **Den kommunalrättsliga likställighetsprincipen, konkurrensfrågor och statsstödsreglerna**

Den kommunalrättsliga likställighetsprincipen kommer till uttryck i 2 kap. 2 § kommunallagen (1991:900) och innebär att kommunerna är skyldiga att behandla sina medlemmar lika, om det inte finns sakliga skäl för annat. Regeringen gör bedömningen att ge kommunerna en laglig möjlighet att utöka förhandlingarna om exploateringsavtalen till att omfatta värdeåterföring inte i sig innebär att likställighetsprincipen åsidosätts. Däremot pekar regeringen på att kommunerna kommer att vara bundna av principen i sina förhandlingar med fastighetsägarna i det enskilda fallet. Regeringen bedömer även att en möjlighet för kommunerna att förhandla om värdeåterföring inte är i strid med reglerna om statsstöd eller att konkurrensen snedvrids eller hotas att snedvridas. Däremot skulle en konflikt med statsstödsreglerna kunna uppstå om en kommun i förhandlingarna utan godtagbara skäl behandlar de fastighetsägare som omfattas av kommunens riktlinjer för medfinansiering olika.

### **Övrigt om avtalen**

Regeringen gör bedömningen att exploateringsavtalets skälighet ska bedömas utifrån hela avtalet, även utifrån medfinansieringsersättning och att detta bör komma till uttryck i lagtexten.

Regeringen anser att kommuner bör få förhandla om medfinansieringsersättning även efter att den har avtalat om medfinansiering, och även efter att den värdeskapande infrastrukturen kommit på plats. Regeringen pekar dock på att det inte alls är säkert att det är lämpligt att i varje



fall av medfinansiering förhandla om medfinansieringsersättning i efterhand. Regeringen framhåller att frågan behöver hanteras av kommunerna och tydliggöras i kommunernas riktlinjer om medfinansieringsersättning.

För att undvika problem vid gränsdragningen till övriga finansieringsprinciper föreslår regeringen att förslaget begränsas till att det enbart är kommunens medfinansiering av statlig eller landstingskommunal transportinfrastruktur som bör ligga till grund för en värdeåterföring.

### **Riktlinjer**

Regeringen föreslår att kommunen ska anta riktlinjer som anger utgångspunkter och mål för exploateringsavtal och grundläggande principer för medfinansieringsersättning, om kommunen avser att avtala om sådan ersättning. Av propositionen följer att riktlinjerna ska ange kommunens utgångspunkter och mål för att ingå exploateringsavtal som omfattar medfinansieringsersättning. Vidare ska riktlinjerna på en övergripande nivå redovisa under vilka förhållanden som kommunen avser att ingå sådana avtal och tydliggöra vilken transportinfrastruktur som kan antas medföra att fastigheterna i det berörda området kan antas öka i värde.

### *Utökad kommunal kompetens och kommunala redovisningsfrågor*

Regeringen föreslår att kommunens möjlighet att lämna medfinansiering till landstinget utökas till att omfatta kommunernas medfinansiering av landstingens satsningar på järnväg, vilket avser tunnelbana och spårväg. Regeringen anser vidare att om det finns särskilda skäl, får ett sådant bidrag lämnas utan att det finns en sådan anknytning till kommunens område eller dess medlemmar som avses i kommunallagen.

Regeringen föreslår även att samma redovisningsprinciper bör gälla när kommunen lämnar bidrag till ett landstings investering i transportinfrastruktur som när kommunen lämnar bidrag till en statlig investering i transportinfrastruktur.

### *Ikraftträdande och konsekvenser*

Regeringen föreslår att lagändringarna ska träda i kraft den 1 april 2017. Regeringen framhåller att förslaget inte innebär några ökade kostnader för staten. Regeringen anser att utökade kostnader för kommuner förutsätts bli marginella och förslaget bedöms inte innebära något ingrepp i den kommunala självstyrelsen. Regeringen pekar på att enskilda personer bedöms indirekt ha fördelar av förslaget i form av tillgänglighetsökningar och ökat bostadsbyggande.

### **Motionerna**

I kommittémotion 2016/17:45 yrkar Emma Wallrup m.fl. (V) att riksdagen bör avslå propositionen. I motionen anges bl.a. att Vänsterpartiet inte är

principiellt motståndare till medfinansiering men ser stora risker med att finansieringsmetoden riskerar att förändra prioriteringsordningen för nationella infrastrukturobjekt. Det kan enligt motionärerna leda till att projekt med hög samhällsnytta prioriteras bort. Vidare befarar motionärerna att förslaget kan komma att skapa negativa effekter på bostadsmarknaden genom att bostadsbyggandet avtar och boendekostnaderna ökar till följd av den medfinansieringsersättning som ska betalas.

Även i kommittémotion 2016/17:3549 av Jimmy Ståhl och Per Klarberg (båda SD) yrkande 1 begär man att riksdagen avslår propositionen. Motionärerna framför att de anser att det är positivt att s.k. värdeåterföring möjliggörs men har synpunkter på förslagets utformning. I yrkande 2 anser motionärerna att regeringen ska återkomma till riksdagen med ett nytt förslag som är tydligare när det gäller frivilligheten att ingå avtal om medfinansieringsersättning, avtalens utsträckning och konkurrensfrågor.

### **Civilutskottets yttrande**

Civilutskottet har yttrat sig till trafikutskottet över propositionen och de följdmotioner som väckts med anledning av propositionen i de delar dessa berör civilutskottets beredningsområde.

I sitt yttrande anför civilutskottet bl.a. följande:

Sveriges ekonomi utvecklas starkt, vilket bidrar till ett hållbart samhällsbyggande. För att denna utveckling ska kunna fortsätta på lång sikt krävs infrastruktur som ger hög tillgänglighet och fler bostäder som gör det möjligt för människor att flytta till och inom respektive region, något som i sin tur möjliggör för företag och andra arbetsgivare att rekrytera. Infrastruktursatsningar av den typen genomförs oftast med staten eller ett landsting som huvudman och kräver att stora resurser tas i anspråk. På senare år har kommunernas medfinansiering kommit att bli en viktig pusselbit när det gäller att möjliggöra stora resurskrävande statliga infrastruktursatsningar.

Civilutskottet anser att det finns goda grunder för att låta privata aktörer som gynnas av en offentlig investering återföra delar av det ökade värdet till samhället i större utsträckning än vad som sker i dag. Utskottet bedömer därför att en del av den värdeökning som uppstår hos exploaterare till följd av offentligt finansierad infrastruktur bör återföras. Civilutskottet bedömer vidare att ökade möjligheter till medfinansiering av infrastruktur genom att kommunen kan förhandla om medfinansieringsersättning med byggherrar och fastighetsägare också leder till att mark kan exploateras i större utsträckning. Utskottet instämmer även i regeringens bedömning att ökad medfinansiering inte kan förväntas leda till att fel infrastrukturprojekt prioriteras.

Civilutskottet framför att det måste kunna förutsättas att kommunerna följer sina riktlinjer och behandlar samtliga avtalsparter likvärdigt varför förslaget som sådant inte bör medföra någon snedvridning mellan stora och små företag som agerar på marknaden.

Civilutskottet gör även bedömningen att förslaget kan förväntas leda till ökad exploatering och påverka bostadsbyggandet positivt.

Sammanfattningsvis anser civilutskottet att trafikutskottet bör föreslå riksdagen att anta regeringens lagförslag när det gäller värdeåterföring genom medfinansieringsersättning och avslå samtliga motionsyrkanden som utskottet har yttrat sig över.

### **Utskottets ställningstagande**

Trafikutskottet har behandlat frågor om finansiering av infrastrukturinvesteringar vid ett flertal tillfällen och har även den 12 april 2016 anordnat en offentlig utfrågning om finansieringsmodeller för transportinfrastruktur (2015/16:RFR26). Utskottet framhöll bl.a. i betänkande 2016/17:TU4 att medfinansiering av statliga transportinfrastrukturprojekt genom exempelvis bidrag från kommuner, landsting och företag kan vara ett sätt att åstadkomma lösningar i transportsystemet. Även regeringen framhöll i infrastrukturpropositionen (prop. 2016/17:21) att investeringar i transportinfrastrukturen för väg och järnväg samt för vissa sjöfartsåtgärder i regel finansieras genom anslag men att alternativ finansiering i form av bl.a. medfinansiering bedöms vara aktuell även under perioden 2018–2029. Utskottet kan också konstatera att på senare år har kommunernas medfinansiering kommit att bli en viktig pusselbit när det gäller att möjliggöra stora resurskrävande statliga infrastruktursatsningar.

Möjligheterna för samhället att återföra värdeökningar för fastigheter finns i dag genom skatter och avgifter, avtal, försäljning och upplåtelse av offentligt ägda fastigheter, inlösen av mark och expropriation. Möjligheterna är dock begränsade. Utskottet anser därför, i likhet med civilutskottet, att det finns goda grunder för att låta privata aktörer som gynnas av en offentlig investering återföra delar av det ökade värdet till samhället i större utsträckning än vad som sker i dag. Utskottets uppfattning är därför att en del av den värdeökning som uppstår hos exploatörer till följd av offentligt finansierad infrastruktur bör återföras. Utskottet bedömer att ökade möjligheter till medfinansiering av infrastruktur också leder till att mark kan exploateras i större utsträckning. Det har i sin tur en positiv effekt på byggandet och bostadsmarknadens utveckling.

Mot denna bakgrund välkomnar utskottet regeringens proposition om värdeåterföring vid satsningar på transportinfrastruktur.

Av konsekvensanalysen till propositionen framgår att förslaget utgår från att båda parter tjänar på att ett avtal om värdeåterföring ingås. En produktionskostnad vägs nämligen upp av att den ökade tillgängligheten som infrastrukturinvesteringen innebär medför realiserbara nyttor för exploatörer. Det kan handla om att möjliggöra en exploatering som annars inte kunnat göras, exempelvis en högre exploateringsgrad. Regeringen framför att förslaget därför kommer att leda till att fler, inte färre bostäder kommer att byggas. Utskottet delar regeringens bedömning.

I propositionen framhåller regeringen vidare att en kommunal medfinansiering inte ska påverka kvalitetskraven vid prioriteringen av projekt utan påtalar att det möjligen kan komma att handla om när i tiden ett färdigutrett projekt kan byggstartas. Utskottet delar regeringens bedömning och vill samtidigt understryka att de transportpolitiska målen bör vara utgångspunkt för prioritering av objekt oberoende av om det förekommer medfinansiering eller inte. Även regeringen betonar detta i infrastrukturpropositionen.

Utskottet kan vidare konstatera att den 28 februari 2017 ska ett delbetänkande redovisas till regeringen från den kommitté som har i uppdrag att utreda om större offentliga infrastrukturinvesteringar kan finansieras genom uttag av en särskild skatt eller avgift. Utskottet har noterat att det av kommittédirektiven framgår att propositionen om värdeåterföring är en av de utgångspunkter kommittén har för sitt arbete.

Trafikutskottet bedömer sammanfattningsvis, i likhet med civilutskottet, att regeringens förslag är väl avvägda. Mot denna bakgrund tillstyrker utskottet regeringens proposition 2016/17:45 och avstyrker motionerna 2016/17:3548 (V) och 2016/17:3549 (SD) yrkandena 1 och 2.

## Påverkan på byggtakten

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslaget. Utskottet bedömer att regeringens lagförslag kan förväntas leda till ökad exploatering och påverka bostadsbyggandet positivt.

Jämför reservation 3 (M, C, L, KD).

### Motionen

I kommittémotion 2016/17:3550 yrkande 2 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkar motionärerna att regeringen vidtar åtgärder som säkerställer att regeringens förslag inte leder till att byggtakten i Sverige mattas av. Motionärerna pekar bl.a. på att somliga remissinstanser framfört att förslaget om att en avgift ska tas ut av exploatören kan få negativa konsekvenser för byggandet.

### Utskottets ställningstagande

I propositionen framhåller regeringen att kommuner ofta har ett starkt intresse av att en exploatering kommer till stånd och regeringen ser därför inte någon större risk för att kommunerna skulle försöka förhandla fram så hög värdeåterföring att en exploatering äventyras. Vidare framhåller regeringen att om fastighetsägare åtar sig att ersätta en kommun för en del av kommunens

kostnad för medfinansiering, sker detta i en situation där båda parter tjänar på att infrastrukturen kommer till stånd. Utskottet gör inte någon annan bedömning än regeringen och vill framhålla att utbyggnaden av transportinfrastruktur många gånger i stället medför att berörda fastigheter kan exploateras i högre utsträckning än annars. Utskottet vill även framhålla att utbyggnaden också kan leda till att det blir kommersiellt möjligt att exploatera nya områden som annars inte hade efterfrågats.

Även civilutskottet gör i sitt yttrande till trafikutskottet bedömningen att förslaget kan förväntas leda till ökad exploatering och därmed påverka bostadsbyggandet positivt. Civilutskottet anser därför inte att det finns skäl för riksdagen att ta något initiativ med anledning av motionsförslaget. Trafikutskottet instämmer i civilutskottets bedömning och avstryker därmed motion 2016/17:3550 (M) yrkande 2.

## Konsekvenser och uppföljning av lagstiftningen

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen. Utskottet pekar på betydelsen av att följa upp och utvärdera ny lagstiftning.

Jämför reservationerna 4 (C) och 5 (KD).

### Motionerna

I motion 2016/17:3552 yrkande 1 av Anders Åkesson (C) framförs att regeringen noga bör följa utvecklingen av kostnader, regelkrångel och effekter av lagändringarna. Motionären pekar bl.a. på att avtal om värdeåterföring riskerar att bli krångliga och svåröverskådliga och därmed öka kostnaderna för inblandade parter. Motionären framhåller att regelkrångel löpande bör ses över både när det gäller värdeåterföringen och plan- och bygglagen i sin helhet.

I kommittémotion 2016/17:3558 yrkande 2 av Robert Halef m.fl. (KD) önskar motionärerna en utökad konsekvensanalys. Regeringens konsekvensanalys för privatpersoner anser motionärerna vara otillräcklig. De framhåller att det inte är seriöst att så snabbt avfärda de negativa och kostsamma konsekvenserna för privatpersoner. Motionärerna anför att utformningen av värdeåterföringssystemet är otydlig och att konsekvenserna för privata fastighetsägare är dåligt utredda, vilket riskerar att medföra att förslaget leder till att enskilda fastighetsägares rättigheter urholkas.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis instämma i vad som anförs i motion 2016/17:3552 (C) yrkande 1 om vikten av att följa upp och utvärdera den nya lagstiftningen för att säkerställa att den faktiskt verkar i avsedd riktning och inte får oönskade

effekter. Civilutskottet har också i sitt yttrande framfört att det utgår från att regeringen följer upp och utvärderar lagstiftningen och vid behov återkommer till riksdagen. Trafikutskottet delar denna uppfattning. I sammanhanget vill utskottet också påminna om att i budgetpropositionen för 2017 föreslog regeringen att länsstyrelserna tillförs 30 miljoner kronor per år 2017–2018 och därefter 25 miljoner kronor per år för att bl.a. se till att det finns resurser för detaljplanering och handläggning av överklagade ärenden hos länsstyrelserna. Regeringen skärper även målen för länsstyrelsernas handläggningstider för överklagade bygglov och förhandsbesked. Utskottet välkomnar satsningen.

När det gäller motionsyrkandet om en utökad konsekvensanalys kan utskottet konstatera att det i propositionen framhålls att enskilda indirekt bedöms ha fördelar av förslaget i form av ökad tillgänglighet och ökat bostadsbyggande. Vidare anger regeringen att enskilda personer inte berörs direkt av förslaget eftersom de inte bedöms realisera ökade fastighetsvärden på annat sätt än genom försäljning till något exploaterings- eller byggföretag. Utskottet har ingen annan uppfattning än regeringen.

Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motionerna 2016/17:3552 (C) yrkande 1 och 2016/17:3558 (KD) yrkande 2.

## Lagstiftningens framtida utformning

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om lagstiftningens framtida utformning. Utskottet framhåller bl.a. vikten av samordning mellan markanvändnings- och infrastrukturplanering.

Jämför reservationerna 6 (M), 7 (C), 8 (L) och 9 (KD).

### Motionerna

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) anser i kommittémotion 2016/17:3550 yrkande 1 att regeringen ska återkomma med förslag som säkerställer att små byggbolag kan hantera de risker och osäkerheter som värdeåterföring innebär och att de inte missgynnas i konkurrenshänseende. I motionen pekar motionärerna bl.a. på att Konkurrensverket har framfört att små byggföretag kan få det svårare att hantera de risker och osäkerheter som förslaget om värdeåterföring kan ge upphov till.

Anders Åkesson (C) begär i motion 2016/17:3552 yrkande 2 att det bör utredas om värdeåterföring kan tillämpas på nyinvesteringar i annan infrastruktur än transportinfrastruktur. I motionen konstateras bl.a. att transportinfrastruktur inte är den enda infrastruktur som är värdehöjande och att det kan finnas anledning att titta på om förslagen även kan omfatta bl.a. vatten, bredbandsutbyggnad eller fjärrvärmelösningar.

I kommittémotion 2016/17:3557 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkar man att även fastigheter som omfattas av äldre detaljplaner och som genom infrastruktursatsningar ges möjlighet till ökad exploatering bör ingå i systemet med värdeåterföring (yrkande 2). Motionärerna ifrågasätter hur likställighetsprincipen värnas när fastighetsägare inte ges samma förutsättningar. Motionärerna betonar även vikten av att den pågående effektiviseringen av planprocesser fortgår (yrkande 3). Bland annat lyfter man fram att förslagen om värdeåterföring kommer att påverka boendekostnaderna eftersom tiden för att anta detaljplaner förlängs genom förhandlingar om värdeåterföring. Eftersom möjligheten att förkorta detaljplaneprocessen har stått i fokus och åtgärder har vidtagits för att förkorta ledtider menar motionärerna att det vore en olycklig utveckling om förslagen om värdeåterföring istället leder till att planprocesserna förlängs. Motionärerna anser vidare att hyressättningen för bostäder ska kunna anpassas till den fördring som ett avtal om värdeåterföring innebär (yrkande 4). Motionärerna framhåller bl.a. att detta krävs för att möjliggöra nyproduktion av hyresrätter i samband med villkor om värdeåterföring. I motionen begärs även att studentbostäder och särskilda boenden ska kunna undantas från kravet på värdeåterföring (yrkande 5). Motionärerna pekar på att bristen på studentbostäder hämmar möjligheten till högre utbildning och motionärerna anser det vara av stor vikt att skapa förutsättningar för fler sådana bostäder. Vidare anser motionärerna att olika regionala förutsättningar ska beaktas och att värdeökningar i samband med infrastrukturstråk planeras med lokalt anpassad värdeåterföring (yrkande 7). I motionen framhålls även att bostadsbyggandet bör samplaneras med ny infrastruktur (yrkande 8). Motionärerna framhåller att samplanering av infrastruktur och bostäder är nödvändig för att skapa förutsättningar för bostadsbyggande och att det följaktligen behövs en bättre samplanering mellan stat, landsting, kommuner och andra intressenter. Motionärerna anser därför att Trafikverket bör få ett uppdrag att bidra till samplaneringsåtgärder för att bidra till ökat bostadsbyggande (yrkande 9). Vidare yrkar motionärerna att det ska införas en spärregel för under hur lång tid värdeåterföring kan krävas av berörda fastighetsägare om infrastrukturen skjuts på framtiden eller inte byggs alls (yrkande 10).

I kommittémotion 2016/17:3558 yrkande 1 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkas att regeringen ska återkomma med förslag till lagändringar som erbjuder ett bättre skydd för privata fastighetsägare.

### **Utskottets ställningstagande**

Liksom vid all ny reglering anser utskottet att det är väsentligt att följa upp och utvärdera lagstiftningen. Utskottet utgår därför från att regeringen återkommer till riksdagen vid behov av utveckling av systemet med värdeåterföring.

När det gäller motionsyrkanden om planprocessen kan utskottet inledningsvis konstatera att ett alternativ till ett frivilligt förhandlingsbaserat system för värdeåterföring är att utforma det som ett tvingande system byggt på förvaltningsrättsliga beslut. Ett sådant förfarande skulle riskera att kraftigt försena både antagandet och genomförandet av detaljplaner eftersom det skulle leda till komplicerade processer där bl.a. den faktiska värdeökningen för fastigheten skulle behöva redovisas. Det skulle också vara nödvändigt att tillåta en domstolsprövning av besluten. Utskottet ställer sig därför bakom regeringens förslag om ett förhandlingsbaserat system. Utskottet vill i sammanhanget påminna om att i budgetpropositionen för 2017 satsade regeringen 55 miljoner kronor per år på att det ska bli snabbare, enklare och billigare att bygga. Regeringen pekade där på att det i dagsläget finns flera utmaningar på området, från omfattande byggregler och brist på kompetens och resurser i planprocessen till att det tar onödigt lång tid att få fram nya bostäder. Regeringen har därför också satsat på att förenkla byggreglerna och korta handläggningstiderna. Utskottet välkomnar satsningarna.

När det gäller konkurrensfrågor kan utskottet konstatera att kommunen ska anta riktlinjer som anger utgångspunkter och mål för exploateringsavtal och grundläggande principer för medfinansieringsersättning. Regeringen framför i propositionen att det ankommer på kommunerna att se till att riktlinjerna så rättvist som möjligt omfattar områden där fastighetsvärdena kan antas öka till följd av infrastrukturen. Eftersom det måste kunna förutsättas att kommunerna följer sina riktlinjer och behandlar samtliga avtalsparter likvärdigt bör förslaget som sådant inte anses medföra någon snedvridning mellan stora och små företag som agerar på marknaden. Regeringen gör bedömningen att enskilda personer som äger mark inte kommer att realisera ökade fastighetsvärden på annat sätt än genom försäljning till något exploaterings- eller byggföretag, och de berörs därför inte direkt av förslaget. Utskottet är inte av någon annan uppfattning.

Civilutskottet har i sitt yttrande framfört att förslaget endast i marginell omfattning bör komma att påverka förhållandet mellan bostadsrätter och hyresrätter vid nya exploateringar. För nybyggda hyresrätter som påverkas av förslaget kan s.k. presumtionshyra användas. Det finns alltså möjlighet att låta hyran överstiga bruksvärdeshyran på orten. Trafikutskottet delar bedömningen.

När det gäller frågan om vad som händer om planerad transportinfrastruktur inte kommer på plats eller blir kraftigt försenad vill utskottet framhålla att exploateringsavtalet, även om det upprättas i nära samband med detaljplanen, är ett civilrättsligt avtal mellan kommunen och fastighetsägaren eller byggherren. Det är inte lämpligt, eller ens möjligt, att reglera civilrättsliga frågor i lagen eftersom omständigheterna kommer att variera för varje infrastruktursatsning. Dessa frågor bör i stället hanteras av parterna i första hand.

Utskottet anser att frågan om samplanering mellan bostäder och infrastruktur är av stor betydelse. Utskottet påminner om att av propositionen



planeringssystem för transportinfrastruktur (prop. 2011/12:118) framgår att planeringsprocessen för transportinfrastruktur syftar till att samordna planeringen av vägar och järnvägar med den regionala utvecklingsplaneringen, det regionala tillväxtarbetet och kommunernas planering samt till att åstadkomma ett effektivt och rättssäkert plangenomförande. I infrastrukturpropositionen 2016/17:21 framhåller regeringen behovet av samordning mellan transportplanering och markanvändningsplanering. Regeringen pekar vidare på att inriktningsunderlaget samt analyser och kommande åtgärdsplanering för nationell plan och länstransportplaner i ökad utsträckning bör samordnas med regionala strategier samt med planeringen av bostadsförsörjning och övrig fysisk planering. I åtgärdsplaneringen för 2014–2025 angav regeringen att Trafikverket och de regionalt tillväxtansvariga myndigheterna tillsammans bör formulera förslag på åtgärder för att förbättra samordningen mellan de berörda aktörerna inom områdena tillväxt och samhällsplanering. Utskottet vill i sammanhanget även peka på att en omfattande översyn av plan- och bygglagstiftningen genomfördes från hösten 2002 fram till att riksdagen våren 2010 beslutade att en ny plan- och bygglag (2010:900), förkortad PBL, skulle ersätta den tidigare gällande plan- och bygglagen (1987:10). Den nya plan- och bygglagen trädde i kraft den 2 maj 2011. Civilutskottet har därefter också vid flertalet tillfällen behandlat propositioner och motioner som syftar till att reformera och effektivisera plan- och bygglagstiftningen. Utskottet har vidare tagit del av att regeringen den 16 februari 2017, tog beslut om en lagrådsremiss som innehåller flera förslag som syftar till att effektivisera och förenkla plan- och bygglagen.

Civilutskottet har yttrat sig över motionsförslagen och sammanfattningsvis funnit att det som anförs i motionerna inte utgör skäl att föreslå något initiativ från riksdagen. Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motionerna 2016/17:3550 (M) yrkande 1, 2016/17:3552 (C) yrkande 2, 2016/17:3557 (L) yrkandena 2–5 och 7–10 och 2016/17:3558 (KD) yrkande 1.

## Några andra frågor om finansiering av transportinfrastruktur

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsförslag om alternativ finansiering av infrastrukturinvesteringar. Utskottet hänvisar bl.a. till pågående utredningsarbete.

Jämför reservation 10 (L).

## Motionen

I kommittémotion 2016/17:3557 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 1 framhåller motionärerna vikten av ett samlat förslag om infrastrukturinvesteringar där privat kapital, offentlig-privat samverkan (OPS) samt brukaravgifter ingår. Motionärerna pekar på att Sverige har behov av stora infrastrukturinvesteringar och att finansieringen är avgörande för hur mycket ny infrastruktur som går att utveckla parallellt med att även klara underhåll och reinvesteringar i befintlig infrastruktur. I yrkande 6 begär motionärerna att kommunal medfinansiering även bör omfatta cykelåtgärder. Man framhåller bl.a. att utvecklingen av välfungerande cykelstråk kan påverka de villkor som gäller för transportinfrastruktur.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet har behandlat frågor om finansiering av infrastrukturinvesteringar flera gånger tidigare, senast i betänkande 2016/17:TU4. Där framförde utskottet bl.a. att medfinansiering av statliga transportinfrastrukturprojekt genom bidrag, inklusive förskottering, från kommuner, landsting och företag kan vara ett sätt att åstadkomma lösningar i transportsystemet. Utskottet vill även påminna om att det den 12 april 2016 anordnade en offentlig utfrågning om finansieringsmodeller för transportinfrastruktur (2015/16:RFR26). Syftet med utfrågningen var att ur olika perspektiv belysa sådana finansieringsmodeller. Utskottet vill vidare lyfta fram att regeringen framförde i infrastrukturpropositionen att investeringar i transportinfrastruktur för väg och järnväg samt för vissa sjöfartsåtgärder i regel finansieras genom anslag men att alternativ finansiering i form av medfinansiering bedöms vara aktuellt under perioden 2018–2029.

Utskottet vill vidare påminna om Riksrevisionens granskning om Erfarenheter av OPS-lösningen för Arlandabanan (RiR 2016:3). Riksrevisionens övergripande slutsats är att OPS-lösningen för Arlandabanan i huvudsak har fungerat väl men att det finns både för- och nackdelar och att detta är erfarenheter som bör beaktas om OPS ska användas i framtida infrastrukturprojekt. Regeringen framhöll i skrivelse 2016/17:20 att granskningen är värdefull och kan komma att fungera som underlag inför framtida beslut om genomförandeformer för infrastrukturprojekt. Utskottet delar regeringens bedömning.

Utskottet välkomnar också den kommitté som regeringen har tillsatt med uppdrag att utreda om större offentliga infrastrukturinvesteringar kan finansieras genom uttag av en särskild skatt eller avgift (dir. 2016:59). I kommitténs uppdrag ingår bl.a. att utreda förutsättningarna för att involvera privat kapital i finansieringen av statlig transportinfrastruktur. Vidare ska kommittén redogöra för för- och nackdelar på kort och på lång sikt för staten och potentiella finansörer med de olika alternativen. Ett delbetänkande kring delarna om privat kapital ska lämnas senast den 28 februari 2017. Utskottet emotser kommitténs betänkande med stort intresse.

När det gäller motionsförslaget om medfinansiering för cykelåtgärder vill utskottet påminna om att från länsplanerna kan statlig medfinansiering av kommunala åtgärder ske, t.ex. kommunala gång- och cykelvägar. Den 19 januari 2017 tog regeringen även beslut om statlig medfinansiering av cykelinfrastruktur via de s.k. stadsmiljöavtalen. En ändring i förordningen som rör Stadsmiljöavtalen gör det nu möjligt för kommuner att söka finansiering direkt för satsningar på ny cykelinfrastruktur.

Utskottet välkomnar även att det inom ramen för Sverigeförhandlingens uppdrag ingår att analysera möjligheter att även utnyttja stambanornas servicevägar som cykelbanor och vilka åtgärder som kan genomföras för att öka tillgängligheten för cyklister i anslutning till de stationer som etableras längs de nya stambanorna.

Utskottet kan vidare konstatera att byggande av cykelbanor inte enbart är en uppgift för staten eller annan, vilket är förutsättningen för att det ska behövas en särskild kompetensvidgande regel. Kommunens möjligheter att bygga och medfinansiera cykelbanor begränsas därför bara av den allmänna kompetensen i kommunallagen.

Mot denna bakgrund finner inte utskottet att det finns skäl att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Motion 2016/17:3557 (L) yrkandena 1 och 6 avstyrks därmed.

## Reservationer

### **1. Värdeåterföring vid satsningar på transportinfrastruktur, punkt 1 (SD)**

av Tony Wiklander (SD) och Per Klarberg (SD).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen

a) avslår regeringens förslag.

b) ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2016/17:3548 av Emma Wallrup m.fl. (V) och

2016/17:3549 av Jimmy Ståhl och Per Klarberg (båda SD) yrkandena 1 och 2 samt

avslår proposition 2016/17:45 punkterna 1 och 2.

#### *Ställningstagande*

Vi sverigedemokrater anser att riksdagen bör avslå regeringens proposition 2016/17:45 Värdeåterföring vid satsningar på transportinfrastruktur. Vi instämmer dock i de övergripande skäl som regeringen anför för förslaget. Vi anser således att det är positivt att värdeåterföring möjliggörs eftersom det kan leda till större marknadseffektivitet och att rätt projekt i högre utsträckning prioriteras samt till att den som tjänar på skattebetalda investeringar återför delar av vinsten. Vi har dock synpunkter på förslaget utformning när det gäller bl.a. frivilligheten att ingå avtal, avtalens utsträckning och konkurrensfrågor. Vi anser därför att regeringen bör omarbete propositionen i syfte att klargöra dessa frågor innan riksdagen kan fatta beslut i frågan.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

### **2. Värdeåterföring vid satsningar på transportinfrastruktur, punkt 1 (V)**

av Emma Wallrup (V).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår regeringens förslag.

Därmed bifaller riksdagen motionerna  
2016/17:3548 av Emma Wallrup m.fl. (V) och  
2016/17:3549 av Jimmy Ståhl och Per Klarberg (båda SD) yrkande 1 och  
avslår proposition 2016/17:45 punkterna 1 och 2 samt motion  
2016/17:3549 av Jimmy Ståhl och Per Klarberg (båda SD) yrkande 2.

### *Ställningstagande*

Vänsterpartiet är inte principiellt motståndare till medfinansiering men ser stora risker med att finansieringsmetoden kan förändra prioriteringsordningen för nationella infrastrukturobjekt.

Jag anser vidare att det finns en risk att förslaget medför att investeringar med begränsad samhällsnytta prioriteras före objekt som i högre grad är kostnadseffektiva när det gäller demokratiskt beslutade nationella målsättningar. Jag vill även peka på att förslaget kan komma att skapa negativa följd effekter på bostadsmarknaden, vilket också flera remissinstanser har framhållit. Det finns en risk för att bostadsbyggandet avtar, särskilt när det gäller hyresrätter. Hyrorna kan också förväntas stiga till följd av att fastighetsägare i högre utsträckning betalar medfinansieringsersättning. Jag vill därför framhålla att förslaget kan komma att drabba dem som efterfrågar ett kostnadsvänligt boende i hyresrätt och kan således bidra till en ännu mer segregerad bostadsmarknad.

Mot denna bakgrund anser jag att riksdagen bör avslå regeringens proposition 2016/17:45 Värdeåterföring vid satsningar på transportinfrastruktur.

### **3. Påverkan på byggtakten, punkt 2 (M, C, L, KD)**

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Borian Åberg (M), Nina Lundström (L) och Robert Halef (KD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion  
2016/17:3550 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 2.

### *Ställningstagande*

Bostadsbristen är en av Sveriges stora samhällsutmaningar. En långvarig bostadsbrist har utvecklats till en akut bostadskris. Vi påminner om att

Alliansregeringens arbete på området var inriktat på att genomföra regelförenklingar och skapa långsiktigt hållbara spelregler för en bostadsmarknad i balans där bostadskonsumenternas efterfrågan blir styrande.

När nya bostäder eller helt nya stadsdelar växer fram kommer även stora infrastrukturinvesteringar att behöva genomföras i anslutning till dessa. Vi kan konstatera att detta kan generera värdeökningar för byggbolagen. Vi stödjer därför propositionens inriktning om möjligheten för en kommun att förhandla med en byggherre eller fastighetsägare om ersättning för att kompensera för infrastrukturens investeringskostnader.

Ett antal remissinstanser har dock påtalat att förslaget även kan komma att innebära negativa konsekvenser för byggandet bl.a. genom den föreslagna avgiften som ska tas ut av exploatören. Vi anser därför att det är av största vikt att regeringen vidtar åtgärder för att systemet med värdeåterföring vid satsningar på transportinfrastruktur inte leder till att byggtakten mattas av.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

#### **4. Konsekvenser och uppföljning av lagstiftningen, punkt 3 (C)**

av Anders Åkesson (C).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2016/17:3552 av Anders Åkesson (C) yrkande 1 och  
avslår motion

2016/17:3558 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 2.

##### *Ställningstagande*

Vi i Centerpartiet ser mycket positivt på att möjligheten till medfinansiering stärks och att offentlig-privat samverkan underlättas. Jag välkomnar därför möjligheterna för kommunerna att ingå avtal om värdeåterföring genom medfinansieringsersättning. Det finns dock alltid en risk att sådana avtal blir krångligare och mer svåröverskådliga än vad som var avsett och att lagstiftningen därmed kan komma att motverka sitt syfte. Ett flertal remissinstanser har också bl.a. påtalat att avtalen om medfinansieringsersättning kan komma att påverka byggandet av hyresrätter negativt. Jag anser därför att regeringen noga bör följa utvecklingen av kostnader, regelkrångel och effekter av lagändringarna för att säkerställa att ändringarna verkar i avsedd riktning och inte har oönskade effekter.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

## **5. Konsekvenser och uppföljning av lagstiftningen, punkt 3 (KD)**

av Robert Halef (KD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion  
2016/17:3558 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 2 och  
avslår motion  
2016/17:3552 av Anders Åkesson (C) yrkande 1.

### *Ställningstagande*

Enligt min mening är konsekvensanalysen i regeringens proposition otillräcklig när det gäller hur de föreslagna bestämmelserna skulle påverka privata fastighetsägare. Jag kan konstatera att redan i dag används liknande paragrafer i ett tiotal kommuner med förödande kostnader som följd för enskilda. Jag vill framhålla att det inte är seriöst att avfärda de negativa och kostsamma konsekvenserna för privatpersoner på det sätt som regeringen har gjort. Jag anser därför att regeringen bör återkomma med ett tydligare underlag där konsekvenserna för privata fastighetsägare har utretts mer grundligt.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

## **6. Lagstiftningens framtida utformning, punkt 4 (M)**

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M) och  
Boriana Åberg (M).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion  
2016/17:3550 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 1 och

avslår motionerna

2016/17:3552 av Anders Åkesson (C) yrkande 2,

2016/17:3557 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkandena 2–5 och 7–10 samt

2016/17:3558 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 1.

### *Ställningstagande*

Vi i Moderaterna vill säkerställa att en likvärdig konkurrens råder inom byggbranschen. Vi vill därför peka på att flera remissinstanser har framfört kritik mot delar av förslagen och exempelvis påpekat att små byggföretag kan få det svårare att hantera de risker och osäkerheter som förslaget om värdeåterföring kan ge upphov till, vilket riskerar att snedvrider konkurrensen inom byggbranschen. Det vore en mycket olycklig utveckling som skulle kunna leda till att byggtakten i Sverige mattas av.

Det finns många frågetecken kring hur förslagen till avtal om värdeåterföring ska utformas, hur värdeökningens storlek ska beräknas och om det är lämpligt att ålägga byggbolagen en avgift innan nyttan realiseras. Vi anser att regeringen bör ta kritiken på allvar och att det därför finns anledning för regeringen att återkomma till riksdagen med förslag på hur ovannämnda farhågor ska motverkas.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

## **7. Lagstiftningens framtida utformning, punkt 4 (C)**

av Anders Åkesson (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2016/17:3552 av Anders Åkesson (C) yrkande 2 och

avslår motionerna

2016/17:3550 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 1,

2016/17:3557 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkandena 2–5 och 7–10 samt

2016/17:3558 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 1.

### *Ställningstagande*

Vi i Centerpartiet ser mycket positivt på möjligheten till medfinansiering av transportinfrastruktur som höjer värdet på närliggande fastigheter. Jag kan dock konstatera att transportinfrastruktur inte är den enda infrastruktur som är



värdehöjande. Jag skulle därför välkomna en utredning av om förslagen i propositionen skulle kunna omfatta även annan infrastruktur såsom exempelvis va-nät, bredband och fjärrvärmelösningar.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

## **8. Lagstiftningens framtida utformning, punkt 4 (L)**

av Nina Lundström (L).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2016/17:3557 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkandena 2–5 och 7–10 samt avslår motionerna

2016/17:3550 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 1,

2016/17:3552 av Anders Åkesson (C) yrkande 2 och

2016/17:3558 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 1.

### *Ställningstagande*

Jag anser att det finns en risk för att systemet med värdeåterföring förlänger planprocesserna eftersom förhandlingar om medfinansieringsersättning kan dra ut på tiden. Det vore en olycklig utveckling eftersom effektiviseringen av planprocesser måste fortsätta. Jag menar också att även fastigheter som inte omfattas av detaljplanen men ändå drar nytta av infrastrukturinvesteringar bör ingå i systemet med värdeåterföring. Jag vill påtala att möjligheten att räkna hem en fastighetsinvestering är begränsad i många små och medelstora orter, vilket bör beaktas när infrastrukturstråk planeras som berör olika regioner med olika förutsättningar. Vidare anser jag att det bör vara möjligt att anpassa hyressättningen i bostäder som kommer till stånd efter ett avtal om värdeåterföring och att undanta studentbostäder och särskilda boenden från kravet på värdeåterföring. Det bör också införas en spärregel som medför att fastighetsägaren inte behöver betala medfinansieringsersättning om det planerade infrastrukturprojektet drar ut på tiden eller inte blir av. Jag vill även framhålla betydelsen av samplanering av bostäder och infrastruktur. Trafikverket bör ges i uppdrag att bidra till samplaneringsåtgärder för ökat bostadsbyggande. Det är regeringens uppgift att vidta nödvändiga åtgärder för att åstadkomma detta.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

## **9. Lagstiftningens framtida utformning, punkt 4 (KD)**

av Robert Halef (KD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2016/17:3558 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 1 och avslår motionerna

2016/17:3550 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 1,

2016/17:3552 av Anders Åkesson (C) yrkande 2 och

2016/17:3557 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkandena 2–5 och 7–10.

### *Ställningstagande*

Jag anser att det är angeläget att möjliggöra en ökad medfinansiering vid stora infrastrukturprojekt. Det är en bra princip att den som tjänar pengar på en investering också är med och betalar för den. Jag vill dock framhålla att det är angeläget att den nya lagstiftningen inte får samma negativa effekter på privat fastighetsägande som fastighetsskatten hade. Sverigeförhandlingens arbete är mycket viktigt men vi i Kristdemokraterna kan inte kompromissa med den enskildes rätt att bo kvar i sitt hem. I stället vill vi se ett tydligt skydd för privatpersoner i förslagen.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännager för regeringen.

## **10. Några andra frågor om finansiering av transportinfrastruktur, punkt 5 (L)**

av Nina Lundström (L).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2016/17:3557 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkandena 1 och 6.

### *Ställningstagande*

Sverige har behov av stora infrastrukturinvesteringar parallellt med att befintlig infrastruktur kräver omfattande insatser för att vidmakthålla nuvarande standard. Propositionen behandlar dock endast en begränsad del av de möjligheter som finns för att finansiera detta. Jag anser att avsaknaden av en helhetssyn på finansieringsformer för transportinfrastruktur är en betydande brist i propositionen. Jag menar att det krävs en samlad bedömning av hur privat kapital, brukaravgifter och offentlig-privat samverkan (OPS) kan bidra till infrastrukturinvesteringar. Vidare anser jag att det krävs en bedömning av hur värdeåterföring jämfört med andra finansieringsformer påverkar möjligheten att bidra till infrastruktursatsningar.

I propositionen föreslås en ändring av lagen om vissa kommunala befogenheter som förtydligar att kommuner får medfinansiera byggande av järnväg, vilket även innefattar tunnelbana och spårväg som landstinget är huvudman för. Jag kan i sammanhanget konstatera att det pågår arbete för att utveckla regionala cykelstråk som ansluter till övrig infrastruktur. Jag anser därför att den nämnda ändringen som föreslås i propositionen även bör omfatta cykelstråk.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

BILAGA 1

## Förteckning över behandlade förslag

### Propositionen

*Proposition 2016/17:45 Värdeåterföring vid satsningar på transportinfrastruktur:*

1. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter.
2. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i planbygglagen (2010:900).

### Följdmotionerna

*2016/17:3548 av Emma Wallrup m.fl. (V):*

Riksdagen avslår regeringens proposition 2016/17:45 Värdeåterföring vid satsningar på transportinfrastruktur.

*2016/17:3549 av Jimmy Ståhl och Per Klarberg (båda SD):*

1. Riksdagen avslår proposition 2016/17:45 Värdeåterföring vid satsningar på transportinfrastruktur.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med en omarbetad proposition och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:3550 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag som säkerställer att små byggbolag inte missgynnas, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör vidta åtgärder som säkerställer att bristerna i förslaget inte leder till att byggtakten i Sverige mattas av, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2016/17:3552 av Anders Åkesson (C):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att noga följa utvecklingen kring kostnader, regelkrångel och effekter av den föreslagna ändringen och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda om värdeåterföring även kan tillämpas på nyinvesteringar i annan

infrastruktur än transportinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:3557 av Nina Lundström m.fl. (L):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av ett samlat förslag om infrastrukturinvesteringar där privat kapital, OPS-lösningar (offentlig-privat samverkan) samt brukaravgifter ingår och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att befintliga fastigheter som genom infrastrukturinvesteringar ges möjlighet till ökad exploatering bör ingå i ett system med värdeåterföring och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om effektiviseringen av planprocesser och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om hyressättningen för fastigheter vid avtal om värdeåterföring och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att studentbostäder och särskilda boenden ska kunna undantas från kravet på värdeåterföring och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om kommunal medfinansiering för cykelåtgärder och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de olika regionala förutsättningarna ska beaktas och att värdeökningar i samband med infrastrukturstråk bör planeras med lokalt anpassad värdeåterföring och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om samplanering av infrastruktur och bostäder och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Trafikverkets roll för samplanering och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att utreda en spärregel och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:3558 av Robert Halef m.fl. (KD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett skydd för privatpersoner och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en utökad konsekvensanalys och tillkännager detta för regeringen.

BILAGA 2

## Regeringens lagförslag

1 Förslag till lag om ändring i lagen (2009:47)  
om vissa kommunala befogenheter

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 2 § och 2 kap. 1 § lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**1 kap.****2 §<sup>1</sup>**

Det krav på anknnytning till kommunens eller landstingets område eller dess medlemmar som avses i 2 kap. 1 § kommunallagen (1991:900) gäller inte vid tillämpning av följande bestämmelser i denna lag:

- 2 kap. 3 § om medfinansiering av vissa projekt,
- 2 kap. 4 § om bistånd till utländska studerande,
- 2 kap. 10 § om kompensation till enskilda inom socialtjänsten,
- 3 kap. 2 § om sjuktransporter,
- 3 kap. 3 § om kollektivtrafik,
- 3 kap. 7 § om samhällsorientering,
- 4 kap 1 § om turism, och
- 5 kap. om tjänsteexport och internationellt bistånd.

Vid tillämpningen av 2 kap. 1 § om bidrag till byggande av *statlig* väg och järnväg och till anläggande av statlig farled krävs särskilda skäl för undantag från kravet på anknnytning.

Vid tillämpningen av 2 kap. 1 § om bidrag till byggande av väg och järnväg *som staten ansvarar för, till byggande av järnväg som ett landsting ansvarar för* och till anläggande av statlig farled krävs särskilda skäl för undantag från kravet på anknnytning.

**2 kap.****1 §<sup>2</sup>**

Kommuner och landsting får lämna bidrag till byggande av väg och järnväg som staten ansvarar för. Bidrag får även lämnas till anläggande av allmän farled som staten ansvarar för.

Kommuner och landsting får lämna bidrag till byggande av väg och järnväg som staten ansvarar för. Bidrag får även lämnas till anläggande av allmän farled som staten ansvarar för. *Kommuner får även lämna bidrag till byggande av järnväg som ett landsting ansvarar för.*

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2013:820.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2013:820.

Vad som avses med byggande av väg och järnväg framgår av väglagen (1971:948) respektive lagen (1995:1649) om byggande av järnväg. Med anläggande av farled avses i denna lag att anlägga en ny farled och att i farled göra fysiska ingrepp som utgör förbättringar av den ursprungliga anläggningen.

---

Denna lag träder i kraft den 1 april 2017.

## 2 Förslag till lag om ändring i plan- och bygglagen (2010:900)

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 4 § och 6 kap. 39, 40 och 42 §§ plan- och bygglagen (2010:900) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 1 kap. 4 §<sup>1</sup>

I denna lag avses med

*allmän plats*: en gata, en väg, en park, ett torg eller ett annat område som enligt en detaljplan är avsett för ett gemensamt behov,

*bebygga*: att förse ett område med ett eller flera byggnadsverk,

*bebyggelse*: en samling av byggnadsverk som inte enbart består av andra anläggningar än byggnader,

*byggherre*: den som för egen räkning utför eller låter utföra projekterings-, byggnads-, rivnings- eller markarbeten,

*byggnad*: en varaktig konstruktion som består av tak eller av tak och väggar och som är varaktigt placerad på mark eller helt eller delvis under mark eller är varaktigt placerad på en viss plats i vatten samt är avsedd att vara konstruerad så att människor kan uppehålla sig i den,

*byggnadsnämnden*: den eller de nämnder som fullgör kommunens uppgifter enligt denna lag,

*byggnadsverk*: en byggnad eller annan anläggning,

*byggprodukt*: en produkt som är avsedd att stadigvarande ingå i ett byggnadsverk,

*exploateringsavtal*: ett avtal om genomförande av en detaljplan mellan en kommun och en byggherre eller en fastighetsägare avseende mark som inte ägs av kommunen, dock inte avtal mellan en kommun och staten om utbyggnad av statlig transportinfrastruktur,

*exploateringsavtal*: avtal om genomförande av en detaljplan och om medfinansieringsersättning mellan en kommun och en byggherre eller en fastighetsägare avseende mark som inte ägs av kommunen, dock inte avtal mellan en kommun och staten om utbyggnad av statlig transportinfrastruktur,

*genomförandetiden*: den tid för genomförandet av en detaljplan som ska bestämmas enligt 4 kap. 21–25 §§,

*kvartersmark*: mark som enligt en detaljplan inte ska vara allmän plats eller vattenområde,

*markanvisning*: ett avtal mellan en kommun och en byggherre som ger byggherren ensamrätt att under en begränsad tid och under givna villkor förhandla med kommunen om överlåtelse eller upplåtelse av ett visst av kommunen ägt markområde för bebyggande,

*medfinansieringsersättning*: ersättning som en byggherre eller en fastighetsägare i samband med

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2015:668.



*genomförande av en detaljplan åtar sig att betala för en del av en kommuns kostnad för bidrag till byggande av en viss väg eller järnväg som staten eller ett lands-ting ansvarar för,*

*miljönämnden:* den eller de nämnder som fullgör kommunens uppgifter på miljö- och hälsoskyddsområdet,

*nybyggnad:* uppförande av en ny byggnad eller flyttning av en tidigare uppförd byggnad till en ny plats,

*ombyggnad:* ändring av en byggnad som innebär att hela byggnaden eller en betydande och avgränsbar del av byggnaden påtagligt förnyas,

*omgivningsbuller:* buller från flygplatser, industriell verksamhet, spårtrafik och vägar,

*planläggning:* arbetet med att ta fram en regionplan, en översiktsplan, en detaljplan eller områdesbestämmelser,

*sammanhållen bebyggelse:* bebyggelse på tomter som gränsar till varandra eller skiljs åt endast av en väg, gata eller parkmark,

*tillbyggnad:* ändring av en byggnad som innebär en ökning av byggnadens volym,

*tomt:* ett område som inte är en allmän plats men som omfattar mark avsedd för en eller flera byggnader och mark som ligger i direkt anslutning till byggnaderna och behövs för att byggnaderna ska kunna användas för avsett ändamål,

*underhåll:* en eller flera åtgärder som vidtas i syfte att bibehålla eller återställa en byggnads konstruktion, funktion, användningssätt, utseende eller kulturhistoriska värde, och

*ändring av en byggnad:* en eller flera åtgärder som ändrar en byggnads konstruktion, funktion, användningssätt, utseende eller kulturhistoriska värde.

## 6 kap.

### 39 §<sup>2</sup>

Om kommunen avser att ingå exploateringsavtal, ska kommunen anta riktlinjer som anger utgångspunkter och mål för sådana avtal. Riktlinjerna ska ange grundläggande principer för fördelning av kostnader och intäkter för genomförandet av detaljplaner samt andra förhållanden som har betydelse för bedömningen av konsekvenserna av att ingå exploateringsavtal.

Om kommunen avser att ingå exploateringsavtal, ska kommunen anta riktlinjer som anger utgångspunkter och mål för sådana avtal. Riktlinjerna ska ange grundläggande principer för

1. fördelning av kostnader och intäkter för genomförandet av detaljplaner,

2. medfinansieringsersättning, om kommunen avser att avtala om sådan ersättning, och

3. andra förhållanden som har betydelse för bedömningen av conse-

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2014:900.

kvenserna av att ingå exploateringsavtal.

40 §<sup>3</sup>

Ett exploateringsavtal får avse åtagande för en byggherre eller en fastighetsägare att vidta eller finansiera åtgärder för anläggande av gator, vägar och andra allmänna platser och av anläggningar för vattenförsörjning och avlopp samt andra åtgärder. Åtgärderna ska vara nödvändiga för att detaljplanen ska kunna genomföras. *De åtgärder som ingår i byggherrens eller fastighetsägarens åtagande ska stå i rimligt förhållande till dennes nytta av planen.*

Ett exploateringsavtal får avse åtagande för en byggherre eller en fastighetsägare att vidta eller finansiera åtgärder för anläggande av gator, vägar och andra allmänna platser och av anläggningar för vattenförsörjning och avlopp samt andra åtgärder. Åtgärderna ska vara nödvändiga för att detaljplanen ska kunna genomföras.

*Ett exploateringsavtal får omfatta medfinansieringsersättning, under förutsättning att den väg eller järnväg som kommunen bidrar till medför att den fastighet eller de fastigheter som omfattas av detaljplanen kan antas öka i värde.*

*Byggherrens eller fastighetsägarens åtagande ska stå i rimligt förhållande till dennes nytta av planen.*

42 §<sup>4</sup>

Ett exploateringsavtal får inte avse ersättning för åtgärder som har vidtagits före avtalets ingående i andra fall än när detaljplanen avser ett steg i en etappvis utbyggnad.

Ett exploateringsavtal får inte avse ersättning för åtgärder som har vidtagits före avtalets ingående i andra fall än när detaljplanen avser ett steg i en etappvis utbyggnad eller avtalet omfattar medfinansieringsersättning.

---

Denna lag träder i kraft den 1 april 2017.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2014:900.

<sup>4</sup> Senaste lydelse 2014:900.

BILAGA 3

## Civilutskottets yttrande 2016/17:CU3y

## Värdeåterföring vid satsningar på transportinfrastruktur

---

### Till trafikutskottet

Trafikutskottet beslutade den 29 november 2016 att ge civilutskottet tillfälle att senast den 26 januari 2017 yttra sig över proposition 2016/17:45 Värdeåterföring vid satsningar på transportinfrastruktur och de motioner som väckts med anledning av propositionen i de delar dessa berör civilutskottets beredningsområde.

Civilutskottet begränsar yttrandet till frågan om medfinansieringsersättning och kommittémotionerna 2016/17:3548, 2016/17:3549, 2016/17:3550, 2016/17:3557 yrkandena 2–5 och 8–10 och 2016/17:3558 yrkandena 1 och 2 samt motion 2016/17:3552 yrkande 1.

Civilutskottet anser att trafikutskottet bör föreslå att riksdagen antar lagförslagen i berörda delar och avslår motionsförslagen.

I yttrandet finns sex avvikande meningar (M, SD, C, V, L, KD) och två särskilda yttranden (SD, V).

# Utskottets överväganden

## Regeringens lagförslag

### Propositionen

Regeringen föreslår ändringar i plan- och bygglagen (2010:900) som syftar till att göra det möjligt att på frivillig väg till samhället återföra delar av den värdeökning för fastigheter som uppstår till följd av stora investeringar i transportinfrastruktur (värdeåterföring).

I propositionen överväger regeringen om värdeåterföringen bör genomföras inom eller utom ramen för exploateringsavtalen eller om värdeåterföringen i stället bör ske inom ramen för ett administrativt förfarande med tvingande myndighetsbeslut. Regeringen konstaterar att ett administrativt system som bygger på förvaltningsrättsliga beslut skulle kräva att den faktiska värdeökningen för fastigheten redovisas och bedöms. Det skulle också förutsätta att besluten kan överklagas. Regeringen bedömer mot den här bakgrunden att ett administrativt system skulle riskera att kraftigt försena detaljplanernas antagande och genomförande. Regeringen föreslår därför ett förhandlingsbaserat förfarande.

Värdeåterföring föreslås ske på så sätt att en kommun som medfinansierar statlig eller landstingskommunal transportinfrastruktur i samband med genomförandet av en detaljplan inom ramen för ett exploateringsavtal får förhandla med en byggherre eller fastighetsägare om att ersätta kommunen för en del av den medfinansiering som kommunen lämnar (medfinansieringsersättning). Ett avtal om medfinansieringsersättning ska kunna ingås under förutsättning att den väg eller järnväg som kommunen bidrar till medför att de fastigheter som omfattas av detaljplanen kan antas öka i värde. Kommunen ska anta riktlinjer som anger utgångspunkter och mål för exploateringsavtal och grundläggande principer för medfinansieringsersättning, om kommunen avser att avtala om sådan ersättning.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 april 2017.

### Motionerna

I kommittémotion 2016/17:3548 av Emma Wallrup m.fl. (V) begärs att riksdagen ska avslå propositionen. Motionärerna anför att förslaget kan medföra att investeringar med hög samhällsnytta prioriteras bort. Förslaget kan även komma att skapa negativa földeffekter på bostadsmarknaden genom avtagande bostadsbyggande och ökande boendekostnader till följd av den medfinansieringsersättning som ska betalas.

Även i kommittémotion 2016/17:3549 av Jimmy Ståhl och Per Klarberg (båda SD) yrkande 1 begärs att riksdagen ska avslå propositionen.

## Utskottets ställningstagande

Sveriges ekonomi utvecklas starkt, vilket bidrar till ett hållbart samhällsbyggande. För att denna utveckling ska kunna fortsätta på lång sikt krävs infrastruktur som ger hög tillgänglighet och fler bostäder som gör det möjligt för människor att flytta till och inom respektive region, något som i sin tur möjliggör för företag och andra arbetsgivare att rekrytera. Infrastruktursatsningar av den typen genomförs oftast med staten eller ett landsting som huvudman och kräver att stora resurser tas i anspråk. På senare år har kommunernas medfinansiering kommit att bli en viktig pusselbit när det gäller att möjliggöra stora resurskrävande statliga infrastruktursatsningar.

Möjligheter för samhället att återföra värdeökningar för fastigheter finns i dag genom skatter och avgifter, avtal, försäljning och upplåtelse av offentligt ägda fastigheter, inlösen av mark och expropriation. Möjligheterna är dock begränsade. Utskottet anser att det finns goda grunder för att låta privata aktörer som gynnas av en offentlig investering återföra delar av det ökade värdet till samhället i större utsträckning än vad som sker i dag. Utskottet bedömer därför att en del av den värdeökning som uppstår hos exploatörer till följd av offentligt finansierad infrastruktur bör återföras. Utskottet bedömer att ökade möjligheter till medfinansiering av infrastruktur genom att kommunen kan förhandla om medfinansieringsersättning med byggherrar och fastighetsägare också leder till att mark kan exploateras i större utsträckning. Det har i sin tur en positiv effekt på byggandet och bostadsmarknadens utveckling.

Syftet med förslaget är att ge kommunerna en möjlighet att finansiera en del av sin kostnad för bidrag till statliga och landstingskommunala infrastrukturprojekt. En kommunal medfinansiering ska inte påverka kvalitetskraven vid prioritering mellan projekt. Utskottet bedömer därför att ökad medfinansiering inte kan förväntas leda till att fel infrastrukturprojekt prioriteras.

Sammanfattningsvis anser civilutskottet att trafikutskottet bör föreslå att riksdagen antar regeringens lagförslag när det gäller värdeåterföring genom medfinansieringsersättning och avslå kommittémotionerna 2016/17:3548 av Emma Wallrup m.fl. (V) och 2016/17:3549 yrkande 1 av Jimmy Ståhl och Per Klarberg (båda SD).

## Påverkan på byggtakten

### Motionen

I kommittémotion 2016/17:3550 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 2 begärs ett tillkännagivande om att regeringen ska vidta åtgärder som säkerställer att lagändringarna inte leder till att byggtakten i Sverige mattas av.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet kan konstatera att kommunerna i allmänhet har ett starkt intresse av att exploatering kommer till stånd. Om en fastighetsägare inom ramen för ett exploateringsavtal åtar sig att ersätta kommunen för en del av kommunens kostnad för medfinansiering sker detta i en situation när båda parter tjänar på att infrastrukturen färdigställs. Kommunen har knappast något incitament att lämna så hög medfinansiering att finansieringen genom t.ex. värdeåterföring skulle riskera att hindra nya exploateringar. Utbyggnaden av transportinfrastruktur medför många gånger att berörda fastigheter kan exploateras i större utsträckning än annars. Utbyggnaden leder också till att det blir kommersiellt möjligt att exploatera nya områden som annars inte hade efterfrågats.

Som utskottet har framhållit gör utskottet därför bedömningen att förslaget kan förväntas leda till ökad exploatering och påverka bostadsbyggandet positivt. Det finns därför inte skäl för riksdagen att ta något initiativ i enlighet med vad som begärs i motionen. Motionen bör därför avstyrkas.

## Lagstiftningens framtida utformning

### Motionerna

I kommittémotion 2016/17:3549 av Jimmy Ståhl och Per Klarberg (båda SD) yrkande 2 begärs ett tillkännagivande om att regeringen ska återkomma till riksdagen med ett nytt förslag som har gjorts tydligare när det gäller frivilligheten att ingå avtal om medfinansieringsersättning, avtalens utsträckning och konkurrensfrågor.

I kommittémotion 2016/17:3550 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 1 begärs ett tillkännagivande om att regeringen ska återkomma med förslag som säkerställer att små byggbolag kan hantera de risker och osäkerheter som värdeåterföring innebär och att de inte missgynnas i konkurrenshänseende.

I motion 2016/17:3552 av Anders Åkesson (C) yrkande 1 begärs ett tillkännagivande om att regeringen noga ska följa utvecklingen när det gäller kostnader, regelkrångel och effekter av lagändringarna.

I kommittémotion 2016/17:3557 av Nina Lundström m.fl. (L) begärs tillkännagivanden om att även fastigheter som omfattas av äldre detaljplaner och som genom infrastrukturensatsningar ges möjlighet till ökad exploatering bör ingå i systemet med värdeåterföring (yrkande 2), om att arbetet med att effektivisera planprocessen inte får påverkas av systemet med värdeåterföring (yrkande 3), om att hyressättningen för bostäder ska kunna anpassas till den fördyring som ett avtal om värdeåterföring innebär (yrkande 4), om att studentbostäder och särskilda boenden ska kunna undantas från kravet på värdeåterföring (yrkande 5), om att bostadsbyggandet ska samplaneras med ny infrastruktur (yrkande 8), om att Trafikverket ska få ett uppdrag att bidra till samplaneringsåtgärder för att bidra till ökat bostadsbyggande (yrkande 9) och om att det ska införas en spärregel för under hur lång tid värdeåterföring kan

krävas av berörda fastighetsägare om infrastrukturen skjuts på framtiden eller inte byggs alls (yrkande 10).

I kommittémotion 2016/17:3558 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkandena 1 och 2 begärs tillkännagivanden om att regeringen ska återkomma dels med förslag till lagändringar som erbjuder ett bättre skydd för privata fastighetsägare dels med en bättre analys av konsekvenserna för enskilda. Motionärerna anför att värdeåterföringssystemet är otydligt utformat och att konsekvenserna för privata fastighetsägare är dåligt utredda, vilket riskerar att medföra att förslaget leder till att enskilda fastighetsägares rättigheter urholkas.

### Utskottets ställningstagande

I motionerna föreslås ett antal tillkännagivanden om lagstiftningens framtida utformning. Utskottet har tidigare i detta yttrande ställt sig bakom regeringens lagförslag i berörda delar. Utskottet har följande kommentarer till motionsförslagen.

Ett alternativ till ett frivilligt förhandlingsbaserat system för värdeåterföring är att utforma systemet som ett tvingande system byggt på förvaltningsrättsliga beslut. Ett sådant förfarande skulle riskera att kraftigt försena både antagandet och genomförandet av detaljplaner eftersom det skulle leda till komplicerade processer där bl.a. den faktiska värdeökningen för fastigheten skulle behöva redovisas. Det skulle också vara nödvändigt att tillåta en domstolsprövning av besluten. Utskottet har därför ställt sig bakom ett förhandlingsbaserat system.

När det gäller konkurrensfrågor kan utskottet konstatera att kommunen ska anta riktlinjer som anger utgångspunkter och mål för exploateringsavtal och grundläggande principer för medfinansieringsersättning. Eftersom det måste kunna förutsättas att kommunerna följer sina riktlinjer och behandlar samtliga avtalsparter likvärdigt bör förslaget som sådant inte anses medföra någon snedvridning mellan stora och små företag som agerar på marknaden. Enskilda personer som äger mark bedöms inte realisera ökade fastighetsvärden på annat sätt än genom försäljning till något exploaterings- eller byggföretag, och de berörs därför inte direkt av förslaget.

Utskottet bedömer att förslaget endast i marginell omfattning bör komma att påverka förhållandet mellan bostadsrätter och hyresrätter vid nya exploateringar. För nybyggda hyresrätter som påverkas av förslaget kan s.k. presumtionshyra användas. Det finns alltså möjlighet att låta hyran överstiga bruksvärdeshyran på orten.

När det gäller frågan om vad som händer om planerad transportinfrastruktur inte kommer på plats eller blir kraftigt försenad vill utskottet framhålla att exploateringsavtalet, även om det upprättas i nära samband med detaljplanen, är ett civilrättsligt avtal mellan kommunen och fastighetsägaren eller byggherren. Det är inte lämpligt, eller ens möjligt, att reglera civilrättsliga frågor i lagen eftersom omständigheterna kommer att variera för varje infrastruktursatsning. Dessa frågor bör i stället hanteras av parterna i första hand.

Mot den redovisade bakgrunden anser civilutskottet att det som anförs i motionerna inte utgör skäl att föreslå något initiativ från riksdagen. Utskottet utgår från att regeringen följer upp och utvärderar antagen lagstiftning och vid behov återkommer till riksdagen. Motionerna 2016/17:3549, 2016/17:3550, 2016/17:3552 yrkande 1, 2016/17:3557 yrkandena 2–5 och 8–10 och 2016/17:3558 yrkandena 1 och 2 bör därför avstyrkas.

Stockholm den 24 januari 2017

På civilutskottets vägnar

*Tuve Skånberg*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Tuve Skånberg (KD), Johan Löfstrand (S), Ewa Thalén Finné (M), Hillevi Larsson (S), Jessika Roswall (M), Lars Eriksson (S), Roger Hedlund (SD), Carl-Oskar Bohlin (M), Ola Johansson (C), Emma Hult (MP), Mikael Eskilandersson (SD), Robert Hannah (L), Nooshi Dadgostar (V), Johanna Haraldsson (S), Shadiye Heydari (S), Mats Green (M) och Faradj Koliev (S).



# Avvikande meningar

## 1. Regeringens lagförslag (SD, V)

Roger Hedlund (SD), Mikael Eskilandersson (SD) och Nooshi Dadgostar (V) anför:

Vi anser att riksdagen bör avslå propositionen. Enligt vår mening bör trafikutskottet med bifall till kommittémotionerna 2016/17:3548 av Emma Wallrup m.fl. (V) och 2016/17:3549 av Jimmy Ståhl och Per Klarberg (båda SD) yrkande 1 avstyrka propositionen. I våra partiers särskilda yttranden utvecklar vi närmare skälen för detta.

## 2. Påverkan på byggtakten (M, C, L, KD)

Tuve Skånberg (KD), Ewa Thalén Finné (M), Jessika Roswall (M), Carl-Oskar Bohlin (M), Ola Johansson (C), Robert Hannah (L) och Mats Green (M) anför:

Bostadsbristen är en av Sveriges stora samhällsutmaningar. En långvarig bostadsbrist har utvecklats till en akut bostadskris. Alliansregeringens arbete på området var inriktat på att genomföra regelförenklingar och skapa långsiktigt hållbara spelregler för en bostadsmarknad i balans där bostadskonsumenternas efterfrågan blir styrande.

En åtgärd av alliansregeringen var att vi gjorde ändringar i plan- och bygglagen som innebar att exploateringsavtalen lagreglerades. Härigenom gavs kommuner, fastighetsägare och byggherrar mer ändamålsenliga redskap för att på ett effektivt och förutsebart sätt reglera förhållandet mellan sig. En förutsättning när det gäller exploateringsavtalen är att en byggherre eller en fastighetsägare endast ska bekosta anläggningar i den utsträckning som det kan anses vara skäligt med hänsyn till den nytta som exploitören kan väntas få av planens genomförande. Det är av största vikt att systemet med värdeåterföring vid satsningar på transportinfrastruktur inte leder till att medfinansieringsersättning begärs på ett sätt som medför att exploateringar inte längre kommer till stånd i samma omfattning och att byggtakten mattas av. Det ankommer på regeringen att vidta nödvändiga åtgärder. Vi anser därför att trafikutskottet bör tillstyrka motion 2016/17:3550 yrkande 2.

## 3. Lagstiftningens framtida utformning (M)

Ewa Thalén Finné (M), Jessika Roswall (M), Carl-Oskar Bohlin (M) och Mats Green (M) anför:

Vi vill peka på att flera remissinstanser har framfört kritik mot delar av förslagen och exempelvis påpekat att små byggföretag kan få det svårare att hantera de risker och osäkerheter som förslaget om värdeåterföring kan ge upphov till, vilket riskerar att snedvrider konkurrensen inom byggbranschen.

Det finns många frågetecken kring hur förslagen till avtal om värdeåterföring ska utformas, hur värdeökningens storlek ska beräknas och om det är lämpligt att ålägga byggbolagen en avgift innan nyttan realiserar. Vi anser att regeringen bör ta den här kritiken på allvar och att det därför finns anledning för regeringen att återkomma till riksdagen med förslag på hur ovannämnda farhågor ska motverkas. Detta innebär att vi anser att trafikutskottet bör tillstyrka motion 2016/17:3550 yrkande 1. Övriga motioner bör avstyrkas av trafikutskottet.

#### **4. Lagstiftningens framtida utformning (C)**

Ola Johansson (C) anför:

Jag ställer mig positiv till att öka möjligheterna för kommunerna att ingå avtal om värdeåterföring genom medfinansieringsersättning. Det finns dock alltid en risk att sådana avtal blir krångligare och mer svåröverskådliga än vad som var avsett och att lagstiftningen därmed kan komma att motverka sitt syfte. Regeringen bör därför noga följa utvecklingen kring kostnader, regelkrångel och effekter av lagändringarna. Trafikutskottet bör därför tillstyrka motion 2016/17:3552 yrkande 1, och övriga motioner bör avstyrkas av trafikutskottet.

#### **5. Lagstiftningens framtida utformning (L)**

Robert Hannah (L) anför:

Jag anser att det finns en risk för att systemet med värdeåterföring förlänger planprocesserna eftersom förhandlingar om medfinansieringsersättning kan dra ut på tiden. Det vore en olycklig utveckling eftersom effektiviseringen av planprocesser måste fortsätta. Jag menar också att även fastigheter som inte omfattas av detaljplanen men ändå drar nytta av infrastrukturinvesteringar bör ingå i systemet med värdeåterföring. Vidare anser jag att det bör vara möjligt att anpassa hyressättningen i bostäder som kommer till stånd efter ett avtal om värdeåterföring och att undanta studentbostäder och särskilda boenden från kravet på värdeåterföring. Det bör också införas en spärregel som medför att fastighetsägaren inte behöver betala medfinansieringsersättning om det planerade infrastrukturprojektet drar ut på tiden eller inte blir av. Trafikverket bör ges ett uppdrag att bidra till samplaneringsåtgärder för ökat bostadsbyggande. Det är regeringens uppgift att vidta nödvändiga åtgärder för att åstadkomma detta. Jag anser därför att trafikutskottet bör tillstyrka motion 2016/17:3557 yrkandena 2–5 och 8–10 samt avstyrka övriga motionsyrkanden.

#### **6. Lagstiftningens framtida utformning (KD)**

Tuve Skånberg (KD) anför:

Jag anser att det är angeläget att möjliggöra en ökad medfinansiering vid stora infrastrukturprojekt. Det är en bra princip att den som tjänar pengar på en investering också är med och betalar för den. Det är dock angeläget att den nya

lagstiftningen inte får samma negativa effekter på privat fastighetsägande som fastighetskatten hade. Enligt min mening är konsekvensanalysen när det gäller hur förslaget påverkar privata fastighetsägare otillräcklig. Regeringen bör återkomma med ett tydligare underlag där konsekvenserna för privata fastighetsägare har utretts mer grundligt. Jag anser därför att trafikutskottet bör tillstyrka motion 2016/17:3558 yrkandena 1 och 2 och avstyrka övriga motionsyrkanden.

# Särskilda yttranden

## 1. Regeringens lagförslag (SD)

Roger Hedlund (SD) och Mikael Eskilandersson (SD) anför:

Vi instämmer i de övergripande skäl som regeringen anför för förslaget. Det är positivt att värdeåterföring möjliggörs eftersom det kan leda till större marknadseffektivitet, till att rätt projekt i högre utsträckning prioriteras och till att den som tjänar på skattebetalda investeringar återför delar av vinsten. Vi har dock synpunkter på förslagens utformning. Vi tycker att förslaget är otydligt när det gäller frivilligheten att ingå avtal, avtalens utsträckning och konkurrensfrågor. Vi anser därför att regeringen bör omarbota propositionen i syfte att klargöra dessa frågor innan riksdagen kan fatta beslut i frågan.

## 2. Regeringens lagförslag (V)

Nooshi Dadgostar (V) anför:

Jag anser att det finns en risk att förslaget kan medföra att investeringar med begränsad samhällsnytta prioriteras före objekt som i högre grad är kostnadseffektiva när det gäller demokratiskt beslutade nationella målsättningar. Värdeåterföringen kan komma att skapa negativa följd effekter på bostadsmarknaden. Det finns risk för att bostadsbyggandet avtar, särskilt när det gäller hyresrätter. Hyrorna kan också förväntas stiga till följd av att fastighetsägare i högre utsträckning betalar medfinansieringsersättning. Förslaget kan därför komma att drabba dem som efterfrågar ett kostnadsvänligt boende i hyresrätt och kan antas bidra till en ännu mer segregerad bostadsmarknad.