

Motion till riksdagen 2021/22:1164

av Lars Thomsson (C)

Avskrivningsregler för infrastrukturinvesteringar

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket ska ändra sin praxis från maximal avbetalningstid till att motsvara verklig teknisk livslängd på gjord investering, för att kunna verkställa samhällsekonomiskt lönsamma projekt, och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

En bro mellan Gotland och Fårö är en samhällsekonomiskt lönsam lösning som skulle stärka förutsättningarna för permanentboende och lokalt näringsliv. Det visar Trafikverkets utredning. Men med Trafikverkets nuvarande praxis avseende lånevillkor kommer inte en bro att kunna byggas, om inte Region Gotland står för en stor del av finansieringen. Det är i grunden orimligt att förutsätta att Region Gotland ska finansiera ett statligt åtagande, speciellt med tanke på den lilla tilldelning regionen har i Läns-transportplanen.

I nuläget gäller för broar som ersätter färjor i statens vägnät att Trafikverket får ta upp lån via Riksgälden på en nivå som inte ökar Trafikverkets anslagsförbrukning. För att betala lånekostnaderna används inbesparade driftsmedel från färjetrafiken, med en avbetalningstid som enligt Trafikverkets praxis är satt till maximalt 25 år. Denna praxis stoppar samhällsekonomiskt lönsamma projekt och hindrar därmed regional utveckling.

I statens utredning "Medfinansiering av transportinfrastruktur" (SOU 2011:12) står det: "Det normala när myndigheter tar upp lån i Riksgäldskontoret är att villkoren rörande amorteringstider skall motsvara den ekonomiska livslängd som den tillgång har som lånen avser och att räntor tas ut som motsvarar den kostnad som staten har för sin upplåning inkluderande ett visst litet påslag för administrationen." Jag anser att det är mycket rimligt att denna princip även omfattar broar. Och broar har definitivt en längre teknisk livslängd än 25 år i normalfallet.

För Gotlands del hindrar Trafikverkets praxis en samhällsekonomiskt lönsam investering i form av en bro till Fårö. Alla investeringskostnader som överstiger 650 miljoner kronor, planläggningskostnader och nödvändiga investeringar i angränsande vägnät, skall bekostas av Region Gotland. Bron är beräknad att kosta mellan 600 och 900 miljoner kronor; i praktiken innebär det troligen att regionen tvingas att bekosta flera hundratals miljoner kronor. Allt på en statlig investering. Denna merkostnad ligger i samma storleksnivå som hela Gotlands länstransportplan för perioden 2018–2029 – det kan inte vara rimligt.

Med stöd i det ovan anförda bör därför riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening vad som har anförts i motionen om att Trafikverket skall ändra sin praxis från maximal avbetalningstid till att motsvara verklig teknisk livslängd på gjord investering, för att kunna verkställa samhällsekonomiskt lönsamma projekt.

Lars Thomsson (C)