

Kommittémotion

Motion till riksdagen 2016/17:3548

av Emma Wallrup m.fl. (V)

med anledning av prop. 2016/17:45 Värdeåterföring vid satsningar på transportinfrastruktur

1 Förslag till riksdagsbeslut

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

2 Bakgrund

Regeringen beslutade i juli 2014 att en särskild utredare/förhandlingsperson skulle få i uppdrag att ta fram förslag till principer för finansiering samt förslag till ny utbyggnadsstrategi för nya stambanor för höghastighetståg mellan Stockholm och Göteborg/Malmö. Därutöver ingick i uppdraget att identifiera och analysera behov av åtgärder i infrastrukturen i Stockholms län, Västra Götalands län och Skåne län som kostnadseffektivt förbättrar tillgängligheten och kapaciteten i transportsystemet och leder till ett ökat bostadsbyggande. Inom ramen för uppdraget skulle förhandlingspersonen föreslå lagändringar som tydliggör hur markvärdesökningar som uppstår genom investeringar i infrastruktur kan ligga till grund för kostnadsdelning i samband med exploateringsavtal. En delredovisning skulle föreslå författningsförslag för denna inriktning. I juni 2015 lämnade förhandlingspersonen delbetänkandet Sverigeförhandlingen – Ett författningsförslag om värdeåterföring (SOU 2015:60).

Regeringens proposition baserar sig på delbetänkandets förslag och motsvarar i stort detta. 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). Värdeåterföring föreslås 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.

Med anledning av ovannämnda förslag om värdeåterföring föreslår propositionen även att kommuner ska få lämna bidrag till byggande av järnväg, vilket avser tunnelbana och spårväg, som ett landsting ansvarar för.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 april 2017.

3 Remissinstanserna oeniga om förslag på värdeåterföring

En majoritet av remissinstanserna är positivt inställda till förslaget och anser att det är rimligt att en värdestegring som uppstår på grund av infrastrukturinvesteringar kan föras tillbaka till den som gjort investeringen. Men även många av de som är positiva ser problem och oklarheter med förslaget. Till de remissinstanser som är positiva hör t.ex. SKL, Trafikanalys, Trafikverket, Svensk kollektivtrafik samt ett flertal län och landsting. Med förslaget bedömer ett antal remissinstanser att utrymmet för investeringar i regionalinfrastruktur kan komma att öka samt att det bör underlätta för gemensamma transportinfrastruktursatsningar med syfte att nå en hög samhällsekonomisk nytta och kostnadseffektiva lösningar. Trafikanalys anser att det på sikt bör övervägas om det inte finns lösningar som på ett mer effektivt sätt skapar förutsättningar för lokal och regional medfinansiering för att få till stånd samhällsekonomiskt motiverad infrastruktur i de flaskhalsar och stråk där behovet är som störst. SKL framför att Sverigeförhandlingen samtidigt innebär att det ställs orimliga krav på kommuner, landsting och regioner i fråga om att vara med och delfinansiera de nya höghastighetsjärnvägarna.

Bland de remissinstanser som direkt avstyrker eller är negativa finns bl.a. Naturvårdsverket, Sabo (Sveriges Allmännyttiga Bostadsorganisation), Boverket, Konkurrensverket och Hyresgästföreningen. Följande brister mot förslaget framförs:

- Det kan få negativa konsekvenser för byggandet ute i landet där exploateringsvärdet är lägre än i storstäderna.
- Små företag får det tuffare än större företag att klara och hantera de osäkerheter som uppkommer med förslaget.
- Det riskerar att leda till dyrare och i värsta fall minskat bostadsbyggande.
- Markägare kan inte tillgodogöra sig värdeökningen förrän fastigheten avyttras.
- Produktionen av hyresrätter riskerar att missgynnas då det inte kommer att finnas utrymme att höja hyrorna för att kompensera för värdeåterföringsavgiften.
- Det finns risk att förslaget leder till att projekt med hög grad av medfinansiering prioriteras framför projekt som utifrån samhällsnytta borde vara mer angelägna. Detta kan leda till att det blir svårare att nå både de transportpolitiska målen och miljö kvalitetsmålen.

4 Förslaget riskerar samhällsnyttan vid byggande av infrastruktur och bostäder

För att skapa utrymme för nödvändiga investeringar i hållbara transporter, inte minst nya järnvägar, krävs ett förändrat förfaringssätt för investeringar. I statens nuvarande budgetsystem är t.ex. en investering i järnväg snarare kortsiktig än långsiktig då den i regel sker inom ett utgiftsområde och genom direktavskrivning. Investeringarna får konkurrera om utrymmet under utgiftstaken med löpande utgifter som sjukpenning, barnbidrag m.m. Detta riskerar att leda till att investeringar, som kommer flera generationer till godo, inte kommer till stånd eller skjuts på framtiden och att samhällets långsiktiga hållbarhet försvagas. Vänsterpartiet menar därför att staten, i likhet med vad som är fallet i kommuner och företag, bör införa en investeringsbudget. Vid byggande av höghastighetsbanor och andra nödvändiga infrastrukturinvesteringar bör lånefinansiering vara huvudprincip.

Regeringens förslag om värdeåterföring riskerar att ytterligare stärka medfinansiering som finansieringsmetod för infrastruktur. Förslaget innebär även en form av offentlig-privat samverkan för utformning och finansiering av infrastruktur, vilket kan riskera att objekt med hög samhällsnytta inte prioriteras.

Vänsterpartiet är inte principiellt motståndare till medfinansiering men ser stora risker med att denna finansieringsmetod både riskerar att förändra prioritetsordningen för nationella infrastrukturobjekt och påföra kostnader från staten till lokala och regionala företrädare. Investeringar i infrastruktur är, och bör förbli, en i hög grad huvudsakligen statlig angelägenhet. Med regeringens förslag om värdeåterföring i samband med satsningar på infrastruktur riskerar objekt med begränsad samhällsnytta att prioriteras före objekt som i högre grad är kostnadseffektiva med avseende på demokratiskt beslutade nationella målsättningar. Då förslaget innebär en generell möjlighet till kostnadsdelning, och inte enbart i samband med Sverigeförhandlingen och höghastighetsbanan, finns även risk att infrastrukturobjekt som t.ex. vägbyggen prioriteras före hållbara transportlösningar för klimat och miljö.

Förslaget kan även komma att skapa negativa följd effekter på bostadsmarknaden. Bland annat finns risker för avtagande bostadsbyggande, där särskilt hyresrättsfastigheter kan komma att missgynnas. Breda socioekonomiska grupper kan få allt svårare att möta de ökande bokostnader som är att förvänta vid ökade privata insatser i lokala exploateringsavtal. Den merkostnad som måste bäras av fastighetsägare med ett långsiktigt åtagande kan svårtligen kompenseras med hyreshöjningar. Effekten av förslaget riskerar i slutänden att drabba i synnerhet de grupper som efterfrågar ett kostnadsvänligt boende i hyresrätt i storstadsregioner, vilket kan antas bidra till ytterligare segregat boende.

Vänsterpartiet delar i grunden regeringens bedömning att det finns behov av åtgärder som återför medel till samhället när fastigheter ökar i värde till följd av stora investeringar i transportinfrastruktur. Vi menar att en sådan återföring lämpligast utformas genom en ökad beskattning av fastigheter så att fastighetsbeskattningen i ökad utsträckning sker efter fastigheters marknadsvärde. Genom att införa en generell beskattning skapas ökat utrymme för att med offentliga intäkter kostnadseffektivt finansiera infrastruktur med hög samhällsnytta i enlighet med beslutade samhällsmål.

Regeringens förslag riskerar att försvaga samhällsnyttan med investeringar i transportinfrastruktur och fastigheter. Därför bör riksdagen avslå regeringens proposition 2016/17:45 Värdeåterföring vid satsningar på transportinfrastruktur. Detta bör riksdagen besluta.

Emma Wallrup (V)

Stig Henriksson (V)

Amineh Kakabaveh (V)

Hans Linde (V)

Jens Holm (V)

Birger Lahti (V)

Håkan Svenneling (V)