



Diarienummer N2015/4814/TIF

Näringsdepartementet
Enheten för transportinfrastruktur och
finansiering

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

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

Sydsvenska Industri- och Handelskammaren (Handelskammaren) är en privat näringslivsorganisation som ägs av 2800 medlemsföretag i Blekinge, Kalmar, Kronoberg, Skåne och Södra Hallands län.

Övergripande kommentarer:

- Handelskammaren är överlag positiv till värdeåterföring
- Men värdeåterföringen ger endast begränsade finansieringsmöjligheter
- Det finns risker som måste hanteras och diskuteras:
 - Fastighetsvärden förändras över tid
 - Bedömningen av vilken värdeökning som kan ske och hur stor geografisk utsträckning den kan ha
 - Risker förknippade med kommunens planmonopol

Handelskammaren anser att grundtanken med värdeåterföring är positiv. Vi har under lång tid förespråkat avgifter på infrastruktur med förbehåll att det återinvesteras i ny och befintlig infrastruktur. Detta är också väl förankrat hos såväl Handelskammarens medlemsföretag som högst beslutande organ, fullmäktige. Det finns god anledning att hitta modeller för medfinansiering av infrastrukturprojekt som annars inte skulle bli av. Medfinansiering från kommun och landsting är knappast kontroversiellt längre och det är positivt att lagarna tydliggörs för att underlätta fortsatt utveckling av medfinansieringssystem.

Författningsförslaget nämner ett flertal gånger att värdeåterföringen endast bidrar marginellt till finansieringen av utbyggnaden av statlig infrastruktur. I slutändan är det ändå staten som genom lån i riksgälden står för merparten av notan. Det finns ett samband mellan värdeåterföringen och var i landet transportinfrastrukturen planeras. Det största persontransportbehovet finns där det bor, arbetar och vistas flest personer. De samhällsekonomiskt mest lönsamma investeringar sker där transportbehovet är som störst. Det vill säga att möjligheter att få en stor värdestegringsersättning också bör vara på de orter där det bor flest människor. Det borde enligt denna modell även avgöra var transportinfrastrukturen hamnar.

Värdeåterföring från ökade fastighetsvärden innehåller dock en del risker som bör hanteras. Den första risken är att utvecklingen på bostadsmarknad är starkt sammankopplad med konjunkturen och bostadspriser varierar därmed över tid. För ett långt projekt som Sverigeförhandlingen är risken att exploateringsavtal som träffas idag kan te sig orimliga när höghastighetsbanan står klar. Författningsförslaget berör endast en gång den här risken och hur den skall hanteras. Att värdeåterföringen ska ske i samband med att värdeökningen blir kapitaliserbar för fastighetsägaren kan lätt förbigås i kommuners jakt på kapital för medfinansiering.¹ Dessutom förekommer det motsägelser kring detta på bland annat sidan 89 där man anser att tidpunkten för när värdestegringsersättningen skall betalas ut blir en fråga för parterna att enas om vid förhandlingen om exploateringsavtalen.²

Den andra risken handlar om hur bedömningen av värdestegringen ska ske. Själva premisserna för värdeåterföringsersättning behandlas endast sparsamt i författningsförslaget. Hur ska en kommun avgöra om en fastighet erhåller en värdestegring på grund av en infrastruktursatsning? Finns det en geografisk begränsning för hur långt från t.ex. en station en värdestegring kan härledas till infrastruktursatsningen? På sidan 34 nämns en undersökning från Stockholms läns landsting 2011 där det fastslogs en geografisk begränsning av värdestegring på 500 m från en station när det gäller transportinfrastruktur. För bostäder som är lokaliserade mer än 500 m från en station faller priserna med 1370 kr/kvm om bostadsmiljöerna har i övrigt likvärdiga stadskvaliteter.³ Är det sannolikt att det samma gäller städer som Växjö eller Hässleholm? Och i så fall hur påverkar det kommunernas bedömningar när det gäller att ta ut värdestegringsersättning i samband med exploateringsavtal?

Den tredje risken ligger i att förslaget om värdeåterföring bygger på förhandlingslösningar mellan kommuner och fastighetsägare och ska ingå i exploateringsavtalen. Och precis som författningsförslaget nämner är det viktigt att detta aviseras tidigt från kommunernas sida vid förhandlingarna. Faktum kvarstår dock att kommunerna har planmonopol och det finns en risk att kommunerna missbrukar värdeåterföringsersättningen vid förhandlingar om exploateringsavtal.

Investeringar i infrastruktur har även en potential som sällan uppmärksammas. Nämligen potentialen att skapa större funktionella arbetsmarknader som har stor effekt på produktiviteten i regioner. I en större funktionell arbetsmarknad är det lättare för människor att hitta ett arbete som passar och det ökar produktiviteten. Professor Martin Andersson, LU och BTH, har på Handelskammarens uppdrag tagit fram en analys som visar att detta har betydande effekter. Se bilaga 1 "Närhetseffekten". Denna effekt bör uppmärksammas i samband med satsningar på större infrastrukturprojekt.

¹ Delrapport från Sverigeförhandlingen, *Ett författningsförslag om värdeåterföring*, 2015, s. 113

² Ibid. s. 89

³ Ibid. s, 34

Slutligen anser Handelskammaren att värdeåterföring är positivt om värdet som uppstår återgår till investeringar i infrastrukturen. Det finns stor betalningsvilja bland konsumenter för väl fungerande infrastruktur. Men idag är förtroendet för infrastrukturen lågt och däri ligger en av denna modells största utmaningar.

Malmö den 28 september 2015

SYDSVENSKA INDUSTRI- OCH HANDELSKAMMAREN



Per Tryding

vVD

per.tryding@handelskammaren.com

040-690 24 09

Jessica Ulfgren

Analytiker

jessica.ulfgren@handelskamamren.com

040-690 24 02

Bilaga 1- Närhetseffekten- Hur bättre infrastruktur leder till högre produktivitet.

<http://www.handelskammaren.com/uploads/media/n%C3%A4rhetseffekten.pdf>