

2011-09-16

Dnr 2011/1119

Regeringskansliet  
Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

## **Betänkandet Medfinansiering av transportinfrastruktur – Ett nytt system för den långsiktiga planeringen av transportinfrastruktur samt riktlinjer och processer för medfinansiering (SOU 2011:49) m.m.**

(N2011/3888/TE)

### **Riksgäldens utgångspunkter och inledande kommentarer**

Riksgälden tar sin utgångspunkt i de bestämmelser som anges i 7 kapitlet, 5-6 §§, budgetlag (2010:203), att investeringar i transportinfrastruktur ska finansieras med anslag om inte Riksdagen för en viss anskaffning beslutar om någon annan finansiering. Vi anser att denna huvudregel bör vara utgångspunkten även när det gäller att analysera frågan om eventuell medfinansiering av transportinfrastruktur. Skälen till detta är att det, även om det finns enskilda situationer då det uppstår problem med att strikt tillämpa denna huvudregel, är förknippat med stora problem och risker med alltför omfattande undantag eller till och med generella undantag från denna huvudprincip.

Beträffande kommunal medfinansiering ser vi att det totalt sett för den offentliga sektorn blir dyrare när kommuner medfinansierar än när staten finansierar samtliga infrastrukturinvesteringar, på grund av att kommuner har högre lånekostnader än staten. Denna högre kostnad kan dock motverkas genom att ge kommunerna rätt att ta lån i Riksgälden.

Vidare riskerar ansvarsfördelningen mellan Riksdag, regering, myndigheter och kommuner att bli otydlig vid kommunal medfinansiering. Dessutom finns det risk att Riksdagen förlorar sin kontroll och sitt inflytande över de transportinfrastrukturinvesteringar som är ett statligt ansvar. I våra synpunkter nedan återkommer vi till de mer konkreta problemen och riskerna.

Utredaren uttrycker i sammanfattningen, s. 24, att ”det är åtgärdens samhällsekonomiska värde och det samlade bidraget till de transportpolitiska målen som ska vara avgörande för prioriteringen av åtgärden i de långsiktiga planerna. Hur åtgärden är finansierad är icke utslagsgivande”. Riksgälden instämmer med utredaren i att det samhällsekonomiska värdet bör vara det som styr prioriteringen, men tycker att förslagen i utredningen inte kommer kunna förhindra att detta i praktiken blir svårt att hålla fast vid. Utredaren verkar dock

medveten om att det finns ett dilemma, och har i utredningen exempelvis diskuterat både för och nackdelar med medfinansiering. Riksgälden har ändå valt att lyfta fram några risker och problem vi särskilt vill poängtera.

### **5.3 Varför medfinansiering av transportinfrastruktur**

Riksgälden ser poänger i utredarens resonemang kring syftet med medfinansiering. Vi måste dock påpeka, med hänvisning till vårt remissvar på utredningen ”Redovisning av kommunal medfinansiering (SOU2009:21)”, att förutsatt att både kommun och stat (på marginalen) finansierar en investering med lån, så blir det dyrare för den offentliga sektorn om kommunen medfinansierar investeringen än om staten finansierar allt ihop, eftersom kommuner alltid har högre lånekostnader än staten. Medfinansiering från kommuner minskar alltså den offentliga sektorns totala budgetutrymme. För de fall då medfinansiering trots detta övervägs skulle finansieringen av en sådan investering i stället kunna göras genom att ge kommunerna rätt att låna i Riksgälden. För den offentliga sektorn som helhet, skulle detta skapa en enhetlig och mer kostnadseffektiv modell med mindre administration.

Riksgälden är av samma orsak tveksam till förskottering. Förskottering har också den effekten att den binder upp staten i framtida åtaganden och på så sätt binder en del av Riksdagens framtida budgetutrymme och möjlighet till omprioriteringar.

Om medfinansiering från kommuner blir mer vanligt uppstår det en risk att gränsen mellan vilka typer av infrastrukturinvesteringar staten ansvarar för, och vilka kommunerna ansvarar för blir otydlig, och att ansvaret i själva verket blir föremål för förhandling mellan stat och kommun.

### **5.9 Finansieringsformer och medfinansiering**

Riksgälden konstaterar liksom utredaren att undantag från huvudprincipen, att investeringar i statlig infrastruktur ska finansieras med anslag över statsbudgeten, kan ske när Riksdagen beslutar härom. Vi ställer oss dock frågande till varför utredaren föreslår exempel på när ”undantag” och ”generella undantag” från huvudprincipen bör ske. Det är även något oklart för oss hur dessa generella undantag i så fall ska hanteras och regleras. Vår uppfattning är att den möjlighet för Riksdagen att i enskilda fall fatta beslut om annan finansiering som idag finns är fullt tillräcklig.

#### **5.9.3 Brukaravgifter – enhetlighet och effektivitet samt 5.9.4 Trängselskatter**

Vidare vill vi uppmärksamma att vissa finansieringsformer så som brukaravgifter och trängselskatter påverkar användandet av infrastruktur och därmed även har samhällsekonomiska effekter. Detta innebär ett dilemma när det ställs mot resonemanget ovan att ”det är åtgärdens samhällsekonomiska värde och det samlade bidraget till de transportpolitiska målen som ska vara avgörande för prioriteringen av åtgärden i de långsiktiga planerna. Hur åtgärden är finansierad är icke utslagsgivande”. Hur åtgärden finansieras påverkar det samhällsekonomiska värdet då avgifter/skatter höjer kostnaden för användandet av den infrastruktur som belastas med avgift/skatt. På grund av det minskar också användandet av den infrastrukturen. Riksgälden menar därför att både avgifter och

skatter endast bör komma ifråga i syfte att styra användandet av transportinfrastruktur och påverka beteende.

Angående förslaget om att specialdestinera (trängsel)skatter så konstaterar Riksgälden att specialdestinerade skatter minskar Riksdagens utrymme att göra omprioriteringar av statens utgifter och att det är ett väsentligt avsteg från budgetlagens princip om bruttoredovisning av skatter och därför inte ska förekomma.

#### **5.9.6 Hantering av planeringsramar och den statliga budgetprocessen**

Riksgälden är tveksam till utredarens formulering om att riksdagens planeringsramar inför åtgärdsplaneringen kan komma att överskridas genom inslag av medfinansiering. Om Riksdagens planeringsram får överskridas på grund av trafikverkets, kommunernas och regeringens intressen, ser vi att ansvarfördelningen dem emellan riskerar att bli något oklar.

I övriga delar av utredningen avstår Riksgälden från att lämna synpunkter.

I detta ärende har riksgäldsdirektören Bo Lundgren beslutat efter föredragning av Johan Löfqvist. I den slutliga handläggningen har även Niclas Elofsson och avdelningschef Magnus Thor deltagit.



Bo Lundgren, beslutande



Johan Löfqvist, föredragande