

2014-06-30

Avdelningen för tillväxt och samhällsbyggnad  
Cecilia Mårtensson

Regeringen  
103 33 Stockholm

## Principerna för finansiering av infrastruktur behöver utvecklas

Det finns stora behov av ny infrastruktur i hela landet. Även om anslagen till infrastruktur har ökat under de senaste åren så finns det inte tillräckligt med medel avsatta för att finansiera de projekt som krävs för att näringslivet i olika delar av Sverige ska kunna utvecklas på det sätt som är önskvärt för att bevara sin internationella konkurrenskraft.

Det är besvärande att konstatera att det finns ett mönster där staten flyttar över mer och mer av kostnaderna för den statliga infrastrukturen på kommuner, landsting och regioner. Detta sker såväl inom väg- och järnvägsområdet som för flygplatser och sjöfartsinfrastruktur. Brukaravgifter i form av broavgifter införs, vilket innebär att enskilda via direktavgifter ska finansiera den statliga infrastrukturen. Det pågår även en diskussion om överflyttning av väghållaransvar från stat till kommun.

I den nationella transportplanen 2014-2025 utgörs ca 85 miljarder kronor av medfinansiering från kommuner, landsting och regioner samt trängselskatt och brukaravgifter. Därutöver tillkommer de pengar som tas från de regionala länsplanerna till objekt som ligger i den nationella planen.

Från SKL:s sida anser vi det problematiskt att staten successivt för över sitt ansvar för finansiering av den statliga infrastrukturen till kommuner, landsting och regioner. Det är uppenbart att olika finansieringsmodeller innebär väsentligt skilda effekter, både vad avser finansieringskostnader, påverkan på olika trafikantgrupper och trafiken.

Som grundprincip anser SKL att staten ska ansvara för investering samt drift och underhåll av de nationella stråken och nationella noderna. SKL anser att medfinansiering enbart ska komma ifråga då tydliga lokala och regionala mervärden uppnås. Medfinansiering från kommuner, landsting och regioner är numera ett undantag som blivit regel för finansiering av landets infrastruktur.

SKL anser att staten ska, utifrån grundprincipen om statligt ansvar för infrastrukturen, ta initiativ till en utredning som lägger fast principerna för hur ansvar och finansiering ska fördelas, om medfinansiering ska komma ifråga.

I denna utredning måste även hänsyn tas till näringslivets behov och resenärernas perspektiv.

SKL anser att en större andel av medlen för att utveckla transportsystemet ska fördelas regionalt. De regionala politiska församlingarna bör fatta de formella besluten om regional transportinfrastruktur. Det skulle ge en bra integrering mellan den fysiska och

ekonomiska planeringen samt underlätta diskussionerna om medfinansiering eftersom det då blir lättare att se den lokala och regionala nyttan i projekten.

SKL anser att de avtal om medfinansiering som sluts mellan staten och kommuner, landsting och regioner måste vara bindande för alla parter. SKL anser att det är oacceptabelt att från regeringens sida i efterhand ändra förutsättningarna för en kommuns medfinansiering i ett projekt, som skett avseende avtalen för Dalabanan samt broarna i Sundsvall och Motala.

SKL anser att:

- staten ska, utifrån grundprincipen om statligt ansvar för infrastrukturen, ta initiativ till en utredning som lägger fast principerna för hur ansvar och finansiering ska fördelas, om medfinansiering ska komma ifråga. en större andel av medlen för att utveckla transportsystemet ska fördelas regionalt.
- medfinansieringsavtal ska vara bindande för samtliga parter.

SKL är intresserade av en fortsatt dialog inom detta område och medverkar gärna i överläggningar angående ett fortsatt arbete.

Sveriges Kommuner och Landsting

Anders Knappe  
Ordförande

Avdelningen för tillväxt och samhällsbyggnad  
Cecilia Mårtensson

## Principerna för finansiering av infrastruktur behöver utvecklas

### *Medfinansiering*

- Som grundprincip anser SKL att staten ska ansvara för investeringar samt drift och underhåll av de nationella stråken och nationella noderna.
- SKL anser att medfinansiering enbart ska komma ifråga då tydliga lokala och regionala mervärden uppnås.
- Staten ska, utifrån grundprincipen om statligt ansvar för infrastrukturen, ta initiativ till en utredning som lägger fast principerna för hur ansvar och finansiering ska fördelas, om medfinansiering ska komma ifråga.
- Det är väsentligt att en större andel av medlen för att utveckla transportsystemet fördelas regionalt.

### *Avtal*

- SKL anser att de avtal om medfinansiering som sluts mellan staten och kommuner, landsting och regioner måste vara bindande för alla parter.
- Medfinansieringsavtal ska bygga på ökat inflytande för kommun, landsting och region över planering och genomförande samt konkret precisera statens olika åtaganden som följer av överenskommelsen.

### *Förskottering*

- SKL anser inte att förskottering ska användas som finansieringsform för infrastruktur. Trafikverket bör tillåtas att uppta lån hos Riksgälden istället för att låna via kommuner, landsting och regioner. Alternativt bör kommuner, landsting och regioner själva få låna i Riksgälden, så att de därmed får möjlighet att utnyttja statens lägre lånekostnad.
- Om förskottering genomförs ska avtalen innehålla garantier för att pengarna återbetalas inom en överenskommen tid.

### *Brukaravgifter*

- SKL motsätter sig brukaravgifter i form av tullar för enskilda objekt som finansieringsform. Vägtullar leder trafiken fel och är väsentligt dyrare än andra sätt att finansiera infrastruktur.
- SKL anser att alternativa metoder för att finansiera infrastruktur måste utredas, till exempel att trafikanterna betalar en extra avgift för att använda motorvägar och motortrafikleder.
- SKL anser att intäkterna från trängselskatten bör tillfalla den berörda kommunen/den regionala nivån. Initiativ och ansvar för trängselskattens utformning bör också delegeras till den lokala eller regionala nivån avseende t.ex. beloppsnivåer, tidpunkter för uttag och placering av betalstationer.

## Medfinansiering

Det är besvärande att konstatera att det finns ett mönster där staten flyttar över mer och mer kostnaderna för den statliga infrastrukturen på kommuner, landsting och regioner. Detta sker såväl inom väg- och järnvägsområdet som för flygplatser och sjöfartsinfrastruktur. Brukaravgifter i form av trängselskatt och broavgifter införs, vilket innebär att enskilda via direktavgifter ska finansiera den statliga infrastrukturen. Det pågår även en diskussion om överflyttning av väghållaransvar från stat till kommun.

I den nationella transportplanen 2014-2025 utgörs ca 85 miljarder kronor av medfinansiering från kommuner, landsting och regioner samt trängselskatt och brukaravgifter. Därutöver tillkommer de pengar som tas från de regionala länsplanerna till objekt som ligger i den nationella planen.

Från SKL:s sida anser vi det problematiskt att staten successivt abdikerar från sitt ansvar att finansiera den statliga infrastrukturen. Det är uppenbart att olika finansieringsmodeller innebär väsentligt skilda effekter, både vad avser finansieringskostnader, påverkan på olika trafikantgrupper och trafiken.

Som grundprincip anser SKL att staten ska ansvara för investering samt drift och underhåll av de nationella stråken och nationella noderna. SKL anser att medfinansiering enbart ska komma ifråga då tydliga lokala och regionala mervärden uppnås. Medfinansiering från kommuner, landsting och regioner är numera ett undantag som blivit regel för finansiering av landets infrastruktur.

Staten ska, utifrån grundprincipen om statligt ansvar för infrastrukturen, ta initiativ till en utredning som lägger fast principerna för hur ansvar och finansiering ska fördelas, om medfinansiering ska komma ifråga. I denna utredning måste även hänsyn tas till näringslivets behov och resenärernas perspektiv.

SKL anser att en större andel av medlen för att utveckla transportsystemet ska fördelas regionalt. De regionala politiska församlingarna bör fatta de formella besluten om regional transportinfrastruktur. Det skulle ge en bra integrering mellan den fysiska och ekonomiska planeringen samt underlätta diskussionerna om medfinansiering eftersom det då blir lättare att se den lokala och regionala nyttan i projekten.

Beslut om ny infrastruktur ska inte enbart baseras på de samhällsekonomiska kalkylerna utan måste utgå från ett bredare perspektiv. Besluten får inte heller baseras på vilken kommun, landsting och region som har den största betalningsförmågan.

Det är viktigt medfinansieringen får en tydlig spelplan, tydliga överenskommelser och en återkommande offentlig uppföljning.

- Det krävs en gemensamt formulerad målbild som beskriver de nyttor som parterna vill uppnå.

- Det behövs en kontinuerlig dialog i processer som syftar till att nå överenskommelser och avtal om medfinansiering för att bygga en ömsesidig förståelse och tillit.
- Metodiken för tidiga och översiktliga skattningar av kostnader och nyttor ur olika parterers perspektiv behöver bli lättillgänglig, för att öka transparensen och förståelsen för prioriteringar mellan olika åtgärder.

## **Avtal**

SKL anser att de avtal om medfinansiering som sluts mellan staten och kommuner, landsting och regioner måste vara bindande för alla parter. Det är oacceptabelt att från statens sida i efterhand ändra förutsättningarna för en kommun som medfinansierar.

Avtalen ska bygga på ökat inflytande för kommun, landsting eller region över planering och genomförande samt konkret precisera statens olika åtaganden som följer av överenskommelsen.

## **Förskottering**

SKL anser inte att förskottering ska användas som finansieringsform för infrastruktur. Om det finns samhällsekonomiska vinster med att tidigarelägga objekt eller att genomföra arbetet i en snabbare takt än vad tillgången på anslagsmedel tillåter, bör Trafikverket tillåtas uppta lån hos Riksgälden istället för att låna via kommuner, landsting och regioner genom förskottering.

Alternativt bör kommuner, landsting och regioner själva få låna i Riksgälden, så att de därmed får möjlighet att utnyttja statens lägre lånekostnad. Om förskottering genomförs ska avtalen innehålla garantier för att pengarna återbetalas inom en överenskommen tid.

## **Brukaravgifter**

### *Vägtullar/broavgifter*

SKL anser att alternativa metoder för att finansiera infrastruktur måste utredas, till exempel att trafikanterna betalar en extra avgift för att använda motorvägar och motortrafikleder på det sätt som används ibland annat Schweiz och Österrike.

En generell avgift är att föredra framför avgifter i form av tullar för enskilda objekt som exempelvis broar. Det finns framförallt tre skäl som talar emot att ta betalt av trafikanter för att använda enskilda vägobjekt:

- *Administrationn av vägtullar för enskilda objekt är för dyrt.* Internationella erfarenheter visar att kostnaderna för inkassering av avgifterna brukar ligga inom intervallet 7-15 % av inbetalda avgifter.
- *Kostnaden drabbar enskilda kommuner och regioner på ett orättvist sätt.* Man kan t.ex. jämföra bron för E4:an över Sundsvallsfjärden med E4:an förbi Uppsala. Trafikanterna kring Sundsvall behöver finansiera sin

förbifart utanför stadskärnan med avgifter medan trafikanterna i Uppsala-regionen har fått sin förbifart via skattemedel.

- *Både vägtullar och trängselskatter påverkar den enskilde trafikantens beteende på ett påtagligt sätt.*

Avgifter på väg innebär styrning och begränsning av trafiken. Vägavgifter kommer att styra trafiken bort från den nya väg/bro som är bäst både i fråga om fråga om trafiksäkerhet och miljöpåverkan.

### *Trängselskatt*

SKL anser att initiativet till att införa trängselskatt ska komma från den berörda kommunen/det regionala organet som också får ansvar för att förvalta intäkterna på lämpligast sätt inom kommunen/regionen. Genom att pengarna tillfaller kommunen eller det regionala organet kan förändringar av infrastrukturen genomföras som bidrar till minskad trängsel.

SKL anser att ansvaret ska delegeras till kommunen/det regionala organet gällande detaljbestämmelser för vilka belopp som ska tas ut, tidpunkter för uttag, antal och placering av betalstationer. Detta medför att skatten enkelt kan höjas om trängseln blir för stor och vice versa. Det kan också krävas förändringar som orsakas av trafikomläggningar, ändringar i kollektivtrafiken eller liknande.

Enligt SKL bör regler för fordon i rörelse och parkerade fordon, d.v.s. trängselskatt och parkeringsavgifter, utformas på ett likartat sätt. Parkeringsavgifterna är idag ett fungerande system som kommunerna ansvarar för. Både trängselskatt och parkeringsavgift på gatumark har samma syfte, nämligen att skapa balans mellan utbud och efterfrågan.

### **Källor:**

**SKL:s yttrande: Synpunkter på nationell plan för transportsystemet åren 2014 – 2025 (2014)**

**SKL: yttrande: Framställan om förändrad trängselskatt i Stockholm (2013)**

**SKL:s yttrande: Trängselskatt – delegation, sanktioner och utländska fordon (SOU 2013:3)**

**SKL:s yttrande: Kommunal medfinansiering av statlig sjöfartsinfrastruktur (2013)**

**SKL:s yttrande: Avgifter på väg och elektroniska vägtullsystem (SOU 2012:60)**

**SKL:s yttrande: Billingerutredningen (SOU 2011:49)**