

Handläggare:
Susanna Höglund, 08-508 29 758

Till
Finansroteln

Remiss av promemorian Kommunal medfinansiering av statlig sjöfartsinfrastruktur

Svar på remiss från Finansroteln (Dnr 001-118-2013).

Sammanfattning

Näringsdepartementet har inkommit med en promemoria med förslag till lagändringar, för att ge kommuner och landsting rätt att lämna bidrag till anläggande av allmän farled som statens ansvarar för.

Koncernledningen är principiellt emot att gränsen mellan vad som är stadens respektive statens ansvar för finansiering av statens infrastruktur blir otydlig och förskjuts mot kommunerna och deras bolag.

Detta är investeringar som har betydelse för hela landets tillväxt och är blir därmed en ytterligare beskattning av stockholmaren. Stockholms Hamnar AB kan inte bidra med finansiering till statliga investeringar i den form som föreslås då redovisningsregler som gäller kommunala bolag förhindrar detta. Eventuella andra former av bidrag från ett bolags sida kan detta leda till en statsstödsproblematik. Förslaget att redovisa medfinansieringen som anläggningstillgång i balansräkningen motsvaras inte av en reell tillgång vilket kan skapa en otydlighet och osäkerhet vid finansiella analyser. Detta i sin tur kan påverka kommunernas upplåningskostnad. Stockholms stad har därför inte valt denna metod för sin redovisning av statlig medfinansiering.

Om förslagen genomförs är det av yttersta vikt att det inte blir en förutsättning för genomförande av projekt eller medför en lägre prioritering av projekt som inte erhåller kommunal medfinansiering.

Sammantaget anser koncernledningen att förslaget till lagändring kan leda till en felaktig prioritering av statliga investeringar och en statsstödsproblematik om de finansieras via stadens bolag.

Ärendet

Finansroteln har remitterat "*Remiss av promemorian Kommunal medfinansiering av statlig sjöfartsinfrastruktur*" till bland annat Stockholms Stadshus AB. Stockholms Stadshus AB har i sin tur remitterat vidare till dotterbolaget Stockholms Hamn AB.

Nedan följer en redovisning av bolagets remissvar i huvudsak. Remissvaret i sin helhet återfinns i bilagan.

Näringsdepartementet har inkommit med en promemoria till Länsstyrelsen i Stockholms län, där förslag till lagändringar, för att ge kommuner och landsting rätt att lämna bidrag till anläggande av allmän farled som statens ansvarar för. Förslaget innebär att de befogenheter att lämna bidrag till byggande av statliga vägar och järnvägar som kommuner och landsting redan har, utvidgas till att även omfatta viss sjöfartsinfrastruktur. Förslaget innebär att nuvarande regler, vad gäller kommunal redovisning av bidrag till statlig infrastruktur, även kommer att omfatta bidrag för medfinansiering av anläggande av allmän farled.

Underremiss

Stockholms Hamns remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Stockholms Hamnar välkomnar promemorians förslag som innebär att det av lagstiftningen tydligt kommer framgå att det är tillåtet för kommuner och landsting att medverka i investeringar i sjöfartsinfrastruktur. Precis som nämns i promemorian menar bolaget att där infrastruktur av nationellt intresse innebär en nytta även för den enskilda kommunen, skapas ett mervärde som kan motivera medfinansiering.

Stockholms Hamnar vill emellertid framhålla att grundprincipen bör vara sådan att nationell infrastruktur ska finansieras med statliga anslag. Särskilt viktigt att betona är att projekt av nationellt intresse och med konstaterat stor samhällsekonomisk nytta, såväl ekonomiskt som miljömässigt, måste genomföras även i de fall medfinansiering inte erbjuds från kommunen. Förverkligandet av sådana projekt får alltså inte vara avhängigt medfinansiering från kommuner och landsting (*bilaga*).

Koncernledningens synpunkter

Koncernledningen är principiellt emot att gränsen mellan vad som är stadens respektive statens ansvar för finansiering av statens infrastruktur blir otydlig och förskjuts mot kommunerna och deras bolag. Förslaget är ännu ett steg i en sådan utveckling.

Staten bör även fortsättningsvis ta ett fullt ansvar i att finansiera statliga infrastrukturinvesteringar och inte på detta sätt legalisera ett ökat finansieringsansvar för kommuner och landsting. När det gäller statliga investeringar har stadens skattebetalare redan betalt dessa via den statliga skatten. I det redovisade förslaget tvingas de nu betala en gång till över den kommunala budgeten.

Den föreslagna modellen att kommuner och landsting medfinansierar statens infrastrukturinvesteringar riskerar att leda till en felaktig prioritering som kan missgynna regioner med behov av nödvändiga investeringar för hela rikets tillväxt. För tydlighetens skull ska poängteras att förslaget inte innebär att det finns mer pengar till nödvändiga investeringar. Medfinansieringen måste vägas in i kommunens totala budget/finansiering och vad kommunens skattemedel och bolagens resultat och tillgångar ska prioriteras att användas till.

Staden bidrar i dag med avsevärda belopp till statliga investeringar, t.ex. Södra och Norra länken, E18, Citybanan etc. Detta är investeringar som har betydelse för hela landets tillväxt och är därmed en ytterligare beskattning av Stockholmare. Om Stockholms Hamnar AB skulle bidra med finansiering till statliga investeringar kan detta leda till en statsstödsproblematik. Det finns även en problematik kring redovisningen av en sådan tillgång hos ett bolag. I det redovisningsregelverk som gäller för bolagen, Årsredovisningslagen m.fl. finns inget stöd för att aktivera på motsvarande sätt som i den kommunala redovisningslagen. Det kan således aldrig bli aktuellt för ett av stadens bolag att medfinansiera investeringar på detta sätt.

Genom förslaget att skapa en ny anläggningstillgång i kommunens balansräkning, ”medfinansiering till statlig infrastruktur”, anpassas redovisningen utifrån behovet att skapa finansieringsutrymme, inte till en rättvisande redovisning. Medfinansieringen som anläggningstillgång i balansräkningen motsvaras inte av en reell tillgång. Eftersom sådana tillgångar kan komma att uppgå till väsentliga belopp, kan det på sikt ifrågasättas om balansräkningen ger en rättvisande bild av räkenskaperna och därmed kommunens ekonomiska ställning. Förslaget kan därmed skapa en otydlighet och osäkerhet vid finansiella analyser och jämförelser vilket försvårar för externa parter och internationella ratinginstitut i deras bedömning inför eventuell utlåning till kommuner. Det bör även poängteras att det är enbart den kommunala redovisningslagstiftningen som medger detta som ett av alternativen att redovisa en sådan medfinansiering. Stockholms stad har dock hittills valt att redovisa medfinansiering på andra sätt.

Om lagstiftaren ändå vill öppna upp möjligheten för kommuner att ge infrastrukturella bidrag också till sjöfartsinfrastruktur, anser koncernledningen att det är av yttersta vikt att det inte medför att det blir en förutsättning för genomförande av de projekt som staten ansvarar för. Det får inte heller medföra en lägre prioritering av projekt som inte erhåller kommunal medfinansiering.

Sammantaget anser koncernledningen att förslaget pekar på ett stort behov av finansiering av nödvändiga infrastrukturinvesteringar för Sverige, vilket är positivt att det uppmärksammas. Det är dock av största vikt att ansvarsfördelningen mellan staten och kommunerna är tydlig vilket även omfattar finansieringen av investeringar. Förslaget till lagändring kan leda till en felaktig prioritering av statliga investeringar och en statsstödsproblematik om de finansieras via stadens bolag.

Irene Svenonius

VD Stockholms Stadshus AB

Bilaga

Remissvar Stockholms Hamn AB



Dnr 2013-00117/A29

Remissyttrande över promemorian Kommunal medfinansiering av statlig sjöfartsinfrastruktur

Stockholms Stadshus AB har 2012-02-04 översänt rubricerade remiss till Stockholms Hamnar för besvarande senast 2012-02-11. Promemorian kommer ursprungligen från Näringsdepartementet som skickat ut promemorian på remiss till berörda länsstyrelser, kommuner, myndigheter och organisationer. På grund av kort remisstid har ärendet inte kunnat behandlas i Stockholms Hamn AB:s styrelse.

Bakgrund

Lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter trädde i kraft 1 mars 2009. I denna finns bestämmelser om möjligheten för kommuner och landsting att lämna bidrag till byggande av väg och järnväg under statligt ansvar. Dessutom finns bestämmelser om att, i de fall särskilda skäl föreligger, undantag kan göras från kravet på anknytning till kommunens eller landstingets område när sådana bidrag lämnas, den s.k. lokaliseringsprincipen. En rad exempel finns på kommuner och landsting som bidragit till statliga investeringar i väg och järnväg, då de bedömt att åtgärden är av så stor betydelse att medfinansiering är motiverad.

Motsvarande regler saknas emellertid för sjöfarten men på senare år har frågan om att även inkludera sjöfartsinfrastruktur i dessa bestämmelser aktualiserats. Bland annat i samband med arbetet med den nationella planen för perioden 2010-2012 visade kommuner och landsting intresse för att medverka i medfinansiering av sjöfartens infrastruktur. Planen skiljde sig från tidigare planer då den för första gången var transportslagsövergripande samt då den innehöll två sjöfartsrelaterade projekt som är föremål för anslagsfinansiering; farleden in till Gävle hamn samt Södertälje sluss.

Promemorian konstaterar att det finns ett aktuellt behov av att även tillåta kommunal medfinansiering för sjöfartsinfrastruktur. Det konstateras vidare att statliga projekt kan medföra nytta även för enskilda kommuner vilket motiverar att finansieringen inte enbart behöver sker med statliga medel.

Promemorian föreslår således att *lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter* ska justeras för att även inkludera sjöfart vid anläggning eller förbättringar av farleder och att lagändringarna ska träda i kraft 1 december 2013. Dessutom föreslås att undantagen från lokaliseringsprincipen även ska gälla vid bidrag till sjöfartsinfrastruktur.

Stockholms Hamnars synpunkter

Stockholms Hamnar välkomnar promemorians förslag som innebär att det av lagstiftningen tydligt kommer framgå att det är tillåtet för kommuner och landsting att medverka i investeringar i sjöfartsinfrastruktur. Precis som nämns i promemorian menar

Hamnen att där infrastruktur av nationellt intresse innebär en nytta även för den enskilda kommunen, skapas ett mervärde som kan motivera medfinansiering.

Stockholms Hamnar vill emellertid framhålla att grundprincipen bör vara sådan att nationell infrastruktur ska finansieras med statliga anslag. Särskilt viktigt att betona är att projekt av nationellt intresse och med konstaterat stor samhällsekonomisk nytta, såväl ekonomiskt som miljömässigt, måste genomföras även i de fall medfinansiering inte erbjuds från kommunen. Förverkligandet av sådana projekt får alltså inte vara avhängigt medfinansiering från kommuner och landsting.

Med vänliga hälsningar

Johan Castwall
Verkställande Direktör

Gun Rudeberg
Chef Juridik och Samhälle