

Ärendenummer
TRV 2021/147510
Motpartens ärendenummer
Fi 2021/03100

Dokumentdatum
2022-01-05

Konfidentialitetsnivå
1 Ej känslig

Mottagare
Finansdepartementet
fi.remissvar@regeringskansliet.se
fi.ofa.k@regeringskansliet.se

Kopia till
Diariet
GD-sekreterare
Webb- och projektstöd
karin.gustafsson@regeringskansliet.se

Yttrande över betänkandet En god kommunal hushållning (SOU 2021:75)

Trafikverket har beretts tillfälle att yttra sig över betänkandet från utredningen om en effektiv ekonomistyrning i kommuner och regioner. Utredningen har haft i uppdrag att bedöma om nuvarande regelverk för ekonomisk förvaltning utgör en bra grund för en effektiv ekonomistyrning och att föreslå ett sammanhållet regelverk som ger kommuner och regioner goda förutsättningar att möta framtida utmaningar.

Utredningen konstaterar att den samlade kommunala ekonomin i stora drag är stabil. Det regelverk som infördes från 1990-talet och framåt har bidragit till att skapa en tydligare finansiell styr ram för den kommunala ekonomin. Samtidigt finns kommuner och regioner med väsentligt sämre utveckling och vissa kommuner har hänvisat till bestämmelsen som medger undantag från reglerna om ett balanskrav om synnerliga skäl föreligger, men på felaktiga grunder. Trafikverket noterar att utredningen pekar på att omfattande medfinansiering av statlig transportinfrastruktur är ett motiv som förekommit från kommuner som utnyttjat undantagsregeln om synnerliga skäl i 11 kap 5 § 3 st 2 p kommunallagen (2017:725).

Trafikverket noterar att förslagen som utredningen presenterar syftar till att tydliggöra och stärka riktlinjerna för den kommunala ekonomin och bidra till att säkerställa att kommunsektorn, och enskilda kommuner och regioner, har en tillräcklig finansiell stabilitet för att möta sina åtaganden.

Trafikverket har inte anledning att kommentera utvecklingen av den kommunala ekonomin i stort, eller hur det ekonomiskt/finansiella ramverket utformas i stort. Med tanke på att Trafikverket har ett omfattande och positivt samarbete med de flesta av landets kommuner och regioner i frågor som rör transportinfrastrukturens utveckling, och ofta med en finansiell medverkan från kommuner och regioner, är samtidigt den ekonomiska/finansiella styrningen och dess bidrag till att upprätthålla den finansiella stabiliteten i kommunsektorn, av stor betydelse för Trafikverket.

Ärendenummer
TRV 2021/147510
Motpartens ärendenummer
Fi 2021/03100

Dokumentdatum
2022-01-05

Kommunal medfinansiering av statlig transportinfrastruktur

Medfinansiering av statlig transportinfrastruktur är en form för finansiell medverkan från andra parter, oftast kommuner och regioner.

Medfinansiering genom bidrag från andra aktörer kan resultera i effektiva lösningar i transportsystemet. Medfinansiering innebär också i praktiken att ett gemensamt ansvarstagande för finansiering och genomförande av infrastrukturobjekt etableras mellan Trafikverket och andra parter. De transportpolitiska målen är utgångspunkten för prioritering av objekt oberoende av om det förekommer medfinansiering eller inte.

Medfinansiärens och samhällets nytta av åtgärden är en viktig utgångspunkt för att medfinansieringen ska vara aktuell och ska också återspegla andelen medfinansiering i det enskilda fallet. Syftet med medfinansiering är att få ut ett högre värde av den samlade åtgärden än om var och en av finansiärerna agerade självständigt. Samtidigt är det angeläget att tydliggöra i de enskilda fallen att staten har det fulla ansvaret för den statliga transportinfrastrukturen.

Trafikverket har successivt förtydligat och stärkt sitt arbetssätt av s.k. medfinansiering från kommuner och regioner, bl.a. genom interna riktlinjer. Trafikverket rapporterar årligen till regeringen omfattningen av medfinansieringen i en särskild rapport¹. Den samlade medfinansieringen från kommuner och regioner uppgår årligen till ca 1,2 – 1,5 mdr kronor.

I förslaget till nationell transportplan för 2022-2033² som Trafikverket nyligen lämnade till regeringen framgår att det under den kommande tolvårsperioden förutses en total medfinansieringsvolym om ca 15,2 mdr kronor. Även framöver kommer således medfinansiering från kommuner och regioner att vara ett väsentligt inslag i den samlade finansieringen av transportinfrastruktursystemet.

En tendens finns att infrastruktur- och stadsutvecklingsprojekt blir mer integrerade och att det leder till att projekt med olika former av medfinansiering blir fler över tid. Samarbetsstrukturerna med kommuner och regioner blir också alltmer utvecklade i stadsutvecklingsprojekt, t.ex. kring järnvägsstationer. I samband med att Nya Stambanor anläggs kommer ett större antal stora stationsprojekt att realiseras, vilka kan komma att leda till stora medfinansieringsåtaganden från kommuner och regioner.

¹ Se rapporten för 2020

https://www.trafikverket.se/contentassets/1d4bf716f8b544afa8d869fac4d88ed6/redovisning_av_medfinansiering_o_forskottering_ar_2020.pdf

² <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1615267/FULLTEXT01.pdf>

Ärendenummer
TRV 2021/147510
Motpartens ärendenummer
Fi 2021/03100

Dokumentdatum
2022-01-05

Ett mycket stort medfinansieringsåtagande kan för en enskild kommun leda till en väsentlig finansiell påfrestning, och skulle ett sådant åtagande i sig bidra till att kommunens balanskrav eller finansiella ställning mer långsiktigt sätts under press kan det leda till att det aktuella transportinfrastrukturprojektet längre fram kan drabbas av utmaningar, som kan leda till störningar i genomförandet.

Trafikverket har mot denna bakgrund kring medfinansieringens former övervägt att lägga till en analys av motpartens (kommuner/regioner) finansiella situation inför tecknade av medfinansieringsavtal. Något slutligt ställningstagande har inte tagits i dessa frågor av Trafikverket.

De förslag som utredningen nu presenterat syftar till en än mer långsiktig ekonomisk planering i kommuner och regioner, som väger in olika åtaganden, som t.ex. investeringsprojekt kan leda till för en kommun eller en region. Trafikverket ser positivt på detta från sina ovan nämnda utgångspunkter.

En striktare styrning av kommuner och regioner i detta avseende kan t.ex. få till följd att kommunsektorns utrymme att medfinansiera statlig transportinfrastruktur minskar, vilket i sin tur kan leda till att kommunernas och regionernas önskemål om utformning av infrastrukturen inte kan tillmötesgå i samma omfattning, alternativt att färre projekt kan genomföras.

Generationsperspektivet och det kommunala balanskravets definition

Utredningen berör i flera olika sammanhang innebörden av och betydelsen av det s.k. generationsperspektivet i den kommunala finansiella styrningen. Ett förtydligande av innebörden av 11 kap 1 § i kommunallagen (2017:725) som lämnas av utredningen avser att förtydliga innebörden av begreppet *god kommunal hushållning*, där generationsperspektivet särskilt lyfts fram i motivtexten (s 379).

Frågan om hanteringen av tillfälliga intäkter som exploateringsintäkter i beräkningen av det kommunala balanskravsresultatet behandlas på sidorna 149-150. Här är utredningens ambition att finna riktlinjer som gör att ett mer stabilt ekonomiskt underliggande resultat kan beräknas, som inte påverkas av tillfälliga intäkter och kostnader. Det är en lovvärd ambition i princip.

Trafikverket skulle dock i detta sammanhang gärna se att frågan om hur medfinansieringsbidrag från kommuner och regioner, som också kan ha tillfällig karaktär rent bokföringsmässigt, matchas av t.ex. exploateringsintäkter. För en rättvisande bild av den samlade resultatpåverkan för en kommun av ett större transportinfrastrukturprojekt,

Ärendenummer
TRV 2021/147510
Motpartens ärendenummer
Fi 2021/03100

Dokumentdatum
2022-01-05

och för generationsperspektivet, bör således både kostnader och intäkter som är hänförliga till åtgärden beräknas sett över tid, eller eventuellt särskiljas när ett underliggande resultat beräknas. I annat fall kan det beräknade balanskravsresultatet bli oklart och därtill komma att stå i konflikt med ett generationsperspektiv.

Beslut i detta ärende har fattats av vikarierande generaldirektör Bo Netz efter föredragning av Björn Hasselgren Samråd har skett med Peter Uneklint och Amanda Ryde. I den slutliga handläggningen har planeringsdirektör Stefan Engdahl och avdelningschef Lennart Kalandar, deltagit.

Bo Netz
Vikarierande generaldirektör

Björn Hasselgren
Senior utredningsledare
bjorn.hasselgren@trafikverket.se
Tel: 070-7623316

Trafikverket

Adress: 781 89 Borlänge
Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921
trafikverket.se

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2021/147510, Motpartens ärendenummer Fi 2021/03100, Dokumentdatum 2022-01-05, Dokumenttyp BREV.

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.