Stockholms läns landsting

9

Yttrande över betänkandet Finansiering av infrastruktur med skatt eller avgift? (SOU 2018:13)

LS 2018-0504

Landstingsrådsberedningen

SKRIVELSE
2018-08-15

LS 2018-0504

Landstingsstyrelsen

Yttrande över betänkandet Finansiering av infrastruktur med skatt eller avgift? (SOU 2018:13)

Föredragande landstingsråd: Irene Svenonius

Ärendebeskrivning

Finansdepartementet har genom remiss bjudit in Stockholms läns landsting att yttra sig över betänkandet Finansiering av infrastruktur med skatt eller avgift? (SOU 2018:13).

Förslag till beslut

Landstingsrådsberedningen föreslår landstingsstyrelsen besluta

att avge yttrande till Finansdepartementet över betänkandet Finansiering av infrastruktur med skatt eller avgift? (SOU 2018:13) i enlighet med landstingsrådsberedningens förslag till yttrande,

att omedelbart justera beslutet.

Landstingsrådsberedningens motivering

Stockholms läns landsting och flera av kommunerna i länet har genom Stockholmsöverenskommelsen och Sverigeförhandlingen kommit överens om att bygga ut kollektivtrafiken och öka bostadsbyggandet i länet. Dessa nya kollektivtrafiksatsningar ger Stockholms län en unik chans att fortsätta växa hållbart genom en samplanering av kollektivtrafik och bostäder.

Landstingsstyrelsen instämmer till stor del i landstingsdirektörens tjänsteutlåtande men vill tillägga följande.

Tillväxten i Stockholms län innebär att landstingets verksamheter byggs ut kraftigt. Totalt planeras investeringar för 116,9 miljarder kronor de kommande 10 åren (2018 - 2027) varav hälften inom kollektivtrafiken. Mot bakgrund av tillgängliga demografiska prognoser bedöms att Stockholms läns landsting kommer att behöva genomföra en fortsatt betydande utbyggnad av kollektivtrafiken också efter år 2027. Staten kommer även

fortsättningsvis att uppbära större delen av värdeåterföringen genom den statliga fastighetskatten, stämpelskatten med flera skatter.

Stockholms läns landsting delar kommitténs bedömning att det inte är möjligt att införa en ny infrastrukturskatt eftersom det inte går att fastställa skattebasen på ett tillförlitligt sätt. Vi delar också bedömningen att ett schabloniserat underlag på aggregerad nivå inte kan fastställas på ett så tillförlitligt sätt att det kan utgöra grunden för en ny infrastrukturskatt och att en avgiftskonstruktion därför inte är lämplig.

Stockholms läns landsting delar också bedömningen att offentliga investeringar i transportinfrastruktur kan bidra till att fastigheter ökar i värde. Det finns därför argument för att låta de fastighetsägare som gynnas av en offentlig investering återföra delar av detta värde till skattebetalarna. Det kan vidare finnas acceptansrelaterade argument för att öronmärka värdeåterföringen till investeringar i offentlig infrastruktur. Inom nuvarande regelverk sker värdeåterföring från fastighetsägare främst genom uttag av olika statliga skatter, som fastighetskatt. Det finns dock ingen direkt koppling mellan uttaget av skatt och storleken på de offentliga investeringarna i exempelvis transportinfrastruktur. Stockholms läns landsting motsätter sig ytterligare en statlig skatt på orealiserade vinster och menar att medfinansiering från fastighetsägare bör ske på frivillig grund. Inom ramen för Sverigeförhandlingen finns fler goda exempel både på att värdeåterföring till skattebetalarna skett genom exploateringsvinster vid försäljning av kommunal mark samt genom att värdeåterföring skett på frivillig grund genom avtal.

Stockholms läns landsting vill understryka att det även framöver kommer att behövas statlig medfinansiering av större regionala infrastrukturinvesteringar. Staten kommer även fortsättningsvis att uppbära större delen av värdeåterföringen genom den statliga fastighetskatten, stämpelskatten med mera.

Vidare menar Stockholms läns landsting att lag (2009:47) om vissa kommunala befogenheter bör kompletteras så att kommuner även kan medfinansiera landstingens regionala kollektivtrafiksatsningar.

Vidare är det rimligt att delar av den värdeåterföring som i dag sker till staten genom till exempel statlig fastighetsskatt fördelas till kommuner och landsting för finansiering av kollektivtrafikinvesteringar.

Beslutsunderlag

Landstingsrådsberedningens förslag till yttrande
Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande
Förslag till yttrande
Sammanfattning av betänkandet Finansiering av infrastruktur med skatt eller avgift? (SOU 2018:13).

Irene Svenonius

Gustaf Drougge

Landstingsstyrelsen

YTTRANDE
2018-08-21

LS 2018-0504

Finansdepartementet

Yttrande över betänkandet Finansiering av infrastruktur med skatt eller avgift? (SOU 2018:13)

Stockholms läns landsting har inbjudits att yttra sig över betänkandet Finansiering av infrastruktur med skatt eller avgift? SOU 2018:13. Stockholms läns landsting delar kommitténs bedömning att vare sig infrastrukturskatt eller avgift är lämplig för att återföra delar av den värdeökning som till tillfaller fastighetsägare i samband med offentliga investeringar i infrastruktur.

Stockholms läns landsting delar också bedömningen att offentliga investeringar i transportinfrastruktur kan bidra till att fastigheter ökar i värde. Stockholms läns landsting motsätter sig ytterligare en statlig skatt på orealiserade vinster och menar att medfinansiering från fastighetsägare bör ske på frivillig grund genom avtal.

Stockholms läns landsting vill understryka att det även framöver kommer att behövas statlig medfinansiering av större regionala infrastrukturinvesteringar. Staten kommer även fortsättningsvis att uppbära större delen av värdeåterföringen genom den statliga fastighetskatten, stämpelskatten med mera.

Vidare menar Stockholms läns landsting att lag (2009:47) om vissa kommunala befogenheter bör kompletteras så att kommuner även kan medfinansiera landstingens regionala kollektivtrafiksatsningar.

Landstingsstyrelsen
Landstingsstyrelsens förvaltning
SLL Budget
Peter Andersson

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2018-07-13

LS 2018-0504

Landstingsstyrelsen

Yttrande över betänkandet Finansiering av infrastruktur med skatt eller avgift? (SOU 2018:13)

Ärendebeskrivning
Finansdepartementet har genom remiss bjudit in Stockholms läns landsting att yttra sig över betänkandet Finansiering av infrastruktur med skatt eller avgift? (SOU 2018:13).

Beslutsunderlag
Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande
Förslag till yttrande
Sammanfattning av betänkandet Finansiering av infrastruktur med skatt eller avgift? SOU 2018:13.

Förslag till beslut
Landstingsstyrelsen föreslås besluta

att avge yttrande till Finansdepartementet över betänkandet Finansiering av infrastruktur med skatt eller avgift? enligt landstingsdirektörens förslag till yttrande.

att omedelbart justera beslutet.

Förvaltningens förslag och motivering
Sammanfattning
Stockholms läns landsting har inbjudits att yttra sig över betänkandet Finansiering av infrastruktur med skatt eller avgift? SOU 2018:13. Stockholms läns landsting delar kommitténs bedömning att vare sig infrastrukturskatt eller avgift är lämplig för att återföra delar av den värdeökning som till tillfaller fastighetsägare i samband med offentliga investeringar i infrastruktur. Stockholms läns landsting konstaterar att värdeåterföring sker redan med dagens regelverk, bland annat i form av statlig fastighetsskatt, även om intäkterna inte är öronmärkta. Ett alternativ vore att överväga att låta dessa skatter direkt tillfalla landsting och

kommuner som har ansvaret för den regionala kollektivtrafiken. Förvaltningen föreslår att avge yttrande i enlighet med landstingsdirektörens förslag.

Bakgrund
Kommitténs uppdrag har varit att utreda om större offentliga infrastrukturinvesteringar kan finansieras genom uttag av en särskild statlig skatt eller avgift. Enligt direktiven (dir. 2016:59) till utredningen gynnas såväl det allmänna som privata fastighetsägare av att infrastruktursatsningar snabbare realiseras och det kan därför finnas skäl för att de gemensamt bidrar till infrastrukturens finansiering.

Kommittén gör bedömningen att det inte är möjligt att införa en särskild statlig skatt som direkt kopplar till den värdeökning som skett på enskilda fastigheter till följd av en infrastrukturinvestering. Enligt kommittén går det inte att fastställa och kvantifiera skattebasen, det vill säga värdeökning till följd av infrastrukturinvestering, på ett tillförlitligt sätt och en skatt bör därför inte utformas på detta sätt. Inte heller ett schabloniserat underlag på aggregerad nivå inom ett influensområde bedöms kunna fastställas på ett sådant sätt att det kan utgöra grunden för skatten.

Kommittén har vidare haft i uppdrag att utreda om större offentliga infrastrukturinvesteringar kan finansieras genom uttag av en särskild avgift - statlig eller kommunal. Kommittén gör bedömningen att ett eventuellt förslag inte bör utformas som en avgift. En avgiftskonstruktion fungerar om avgiftens syfte är kostnadstäckning, men inte om det avser värdeåterföring.

Överväganden
Stockholms läns landsting delar kommitténs bedömning att det inte är möjligt att införa en ny infrastrukturskatt eftersom det inte går att fastställa skattebasen på ett tillförlitligt sätt. Vi delar också bedömningen att ett schabloniserat underlag på aggregerad nivå inte kan fastställas på ett så tillförlitligt sätt att det kan utgöra grunden för en ny infrastrukturskatt och att en avgiftskonstruktion därför inte är lämplig.

Vi delar också bedömningen att offentliga investeringar i transportinfrastruktur kan bidra till att fastigheter ökar i värde. Det finns därför argument för att låta de fastighetsägare som gynnas av en offentlig investering återföra delar av detta värde till samhället. Det kan vidare finnas acceptansrelaterade argument för att öronmärka värdeåterföringen till investeringar i offentlig infrastruktur. Inom nuvarande regelverk sker värdeåterföring från fastighetsägare främst genom uttag av olika statliga

skatter, som fastighetskatt. Det finns dock ingen direkt koppling mellan uttaget av skatt och storleken på de offentliga investeringarna i exempelvis transportinfrastruktur.

Tillväxten i Stockholms län innebär att landstingets verksamheter byggs ut kraftigt. Totalt planeras investeringar för 116,9 miljarder kronor de kommande 10 åren (2018 - 2027) varav hälften inom kollektivtrafiken. Investeringsprogrammet kommer att leda till betydligt högre kapitalkostnader, vilket tillsammans med tillkommande driftskostnader innebär att utrymmet för ytterligare investeringar kommer att vara begränsat under lång tid. Mot bakgrund av tillgängliga demografiska prognoser bedöms att Stockholms läns landsting kommer att behöva genomföra en fortsatt betydande utbyggnad av kollektivtrafiken också efter år 2027. Staten kommer även fortsättningsvis att uppbära större delen av värdeåterföringen genom den statliga fastighetskatten, stämpelskatten med flera skatter. Ett alternativ till detta vore att överväga att låta dessa skatter direkt tillfalla landsting och kommuner som har ansvaret för den regionala kollektivtrafiken.

Förvaltningen föreslår att avge yttrande till Finansdepartementet över betänkandet Finansiering av infrastruktur med skatt eller avgift? (SOU 2018:13) i enlighet med landstingsdirektörens förslag.

Ekonomiska konsekvenser
Beslutet att avge yttrande har inga direkta ekonomiska konsekvenser för Stockholms läns landsting.

Malin Frenning
Landstingsdirektör

Henrik Gaunitz
Ekonomidirektör

Beslutsexpediering:
Akt
Finansdepartementet

Godkänd av Malin Frenning, 2018-07-13

Landstingsstyrelsen

YTTRANDE
[Sammanträdesdatum]

LS 2018-0504

Landstingsstyrelsen

Yttrande över betänkandet Finansiering av infrastruktur med skatt eller avgift? (SOU 2018:13)

Stockholms läns landsting har inbjudits att lämna yttrande över slutbetänkandet från den kommitté som haft i uppdrag (dir. 2016:59) att utreda om större offentliga infrastrukturinvesteringar kan finansieras genom uttag av en särskild skatt eller avgift.

Stockholms läns landsting delar kommitténs bedömning att det inte är möjligt att införa en ny infrastrukturskatt eftersom det inte går att fastställa skattebasen på ett tillförlitligt sätt. Vi delar också bedömningen att inte heller ett schabloniserat underlag på aggregerad nivå kan fastställas på ett så tillförlitligt sätt att det kan utgöra grunden för en ny infrastrukturskatt och att en avgiftskonstruktion inte är lämplig.

Vi delar samtidigt bedömningen att offentliga investeringar i transportinfrastruktur kan bidra till att fastigheter ökar i värde, framförallt i storstadsområdena. Det finns därför argument för att låta de fastighetsägare som gynnas av en offentlig investering återföra delar av detta värde till samhället, så kallad värdeåterföring. Det finns också argument för att använda denna återföring för att finansiera den infrastruktur som ger fastighetsvärdesökningen. I Sverige har offentliga investeringar i transportinfrastruktur till mycket stor del finansierats via skatter medan värdeåterföring mer direkt utnyttjats i andra länder. Främst sker dock värdeåterföringen till den offentliga sektorn indirekt genom uttag av olika skatter, som statlig fastighetskatt, kommunal fastighetsavgift, statlig stämpelskatt och statlig realisationsvinstbeskattning. När det gäller dessa skatter finns det ingen direkt koppling mellan uttaget av skatt och storleken på de offentliga investeringarna. När det gäller den kommunala fastighetsavgiften är kopplingen mellan uttag av skatt och medel för offentliga investeringar svag eftersom avgiften omgärdas av ett takbelopp.

Stockholms län har under ett antal år vuxit snabbt i jämförelse med övriga riket. Tillväxten i Stockholms län innebär att landstingets verksamheter nu byggs ut kraftigt för att möta invånarnas behov av kollektivtransporter och hälso- och sjukvård. Totalt planeras investeringar på ca 117 miljarder kronor de kommande 10 åren (2018–2027) varav investeringar i kollektivtrafiken utgör ungefär hälften av de totala investeringarna. Det omfattande investeringsprogrammet kommer att leda till betydligt högre kapitalkostnader, vilket tillsammans med tillkommande driftskostnader innebär dels att utrymmet för ytterligare investeringar är mycket begränsat, dels att verksamheternas kostnader i övrigt måste vara mycket återhållsamma under lång tid. Samtidigt visar demografiska prognoser att Stockholmsregionen förväntas fortsätta att växa. Stockholms läns landsting kommer därför sannolikt att behöva genomföra en fortsatt utbyggnad av kollektivtrafiken också efter år 2027. Samtidigt behöver staten genomföra kraftiga satsningar på det statliga väg- och järnvägsnätet i Stockholmsregionen.

Stockholms landsting vill understryka att det även framöver kommer att behövas statlig medfinansiering av större regionala infrastrukturinvesteringar. Staten kommer även fortsättningsvis att uppbära större delen av värdeåterföringen genom den statliga fastighetskatten, stämpelskatten med mera. Ett alternativ vore att överväga att låta dessa skatter direkt tillfalla landsting och kommuner med ansvar för regional kollektivtrafik. En skatt som tillfaller landsting och kommuner kan medföra ökade incitament och möjligheter att genomföra nödvändiga infrastruktursatsningar inom respektive ansvarsområde.

Sammanfattning

Delbetänkande SOU 2017:13

Kommitténs uppdrag var att utreda möjligheterna till finansiering av offentlig infrastruktur. Kommittén har i februari 2017 till regeringen överlämnat ett delbetänkande SOU 2017:13, *Finansiering av infrastruktur med privat kapital?* Kommittén gjorde härvid bedömningen att det finns effektivitetsvinster att hämta genom att involvera privat kapital i finansieringen av investeringar i statlig transportinfrastruktur i form av offentlig-privat samverkan (OPS) och förordade ett svenskt försöksprogram.

Direktiv

Kommitténs uppdrag är enligt direktiven (dir. 2016:59) – när det gäller slutbetänkandet – att utreda om större offentliga infrastrukturinvesteringar kan finansieras genom uttag av en särskild statlig skatt eller avgift. Uppdraget omfattar inte fastigheter som i dag omfattas av systemet med kommunal fastighetsavgift (bostäder).

Utgångspunkten ska vara att skatten eller avgiften ska beakta i vilken utsträckning fastigheter har ökat i värde till följd av investeringen samt den direkta nytta olika grupper kan antas ha av investeringen. Syftet är enligt direktiven att fastighetsägare vars fastigheter ökar i värde till följd av offentliga infrastrukturinvesteringar ska bidra till finansieringen av investeringen som ledde till värdeökningen. Om det är möjligt att fastställa de faktiska värdeökningarna ska skatten/avgiften ha en direkt koppling till dessa.

Om det inte är möjligt att fastställa faktiska värdeökningar ska kommittén utreda om det är möjligt att ta ut skatten på ett schabloniserat underlag. Kommittén ska härvid även beakta om värdestegringar till följd av infrastrukturinvesteringar fångas upp tillräck-

ligt snabbt av dagens fastighetstaxeringssystem. Kommittén ska även särskilt se till att eventuella förslag inte leder till att en fastighetsägare kan bli föremål för flera riktade tvingande åtgärder som tillsammans medför att det allmänna tillgodogör sig ett belopp som överstiger värdeökningen med anledning av infrastrukturinvesteringen.

Kommittén ska även analysera hur eventuella förslag förhåller sig till bestämmelserna om egendomsskydd i regeringsformen, Europakonventionen angående skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna samt reglerna om statsstöd. Slutligen ska en redovisning ske av vissa utländska finansieringsmodeller.

Kommitténs bedömningar

Kommittén gör bedömningen att det inte är möjligt att införa en särskild statlig skatt som direkt kopplar till den värdeökning som skett på enskilda fastigheter till följd av en infrastrukturinvestering. Det går inte att fastställa och kvantifiera skattebasen, dvs. värdeökning till följd av infrastrukturinvestering, på ett tillförlitligt sätt och en skatt bör därför inte utformas på detta sätt. Inte heller ett schabloniserat underlag på aggregerad nivå inom ett influensområde bedöms kunna fastställas på ett sådant sätt att det kan utgöra grunden för skatten.

Egendomsskydd respektive statsstöd

Kommittén ska bedöma hur en skatt eller avgift på värdeökning i fastighet förhåller sig till bestämmelserna om egendomsskydd i regeringsformen samt Europakonventionen. En central utgångspunkt är vidare att ett förslag ska vara förenligt med EU:s statsstödsregler och unionsrätten i övrigt.

När det gäller regeringsformens egendomsskydd har det framkommit att egendomsskyddet endast undantagsvis omfattar skatter och avgifter. Av genomgången framgår vidare att frågan om geografiskt avgränsade skatters förenlighet med svensk rätt är och har varit mycket omdiskuterad. Trängselskattelagen utgör mot den bakgrunden, på grund av sin tekniska utformning med ett nationellt tillämpningsområde, ett intressant exempel för kommitténs upp-

drag. Trängselskattelagen är även intressant från den mer teoretiska aspekten att den utgör en pålaga som tas ut av vissa skattskyldiga inom vissa geografiska områden, och inte en skattelättnad som ofta är perspektivet.

Europakonventionen ger ett vidsträckt handlingsutrymme för lagstiftaren vid utformningen av skatter och avgifter. Utgångspunkten är att skatter och avgifter är undantagna från egendomsskyddet. Begränsningar finns dock i att en skattskyldig inte ska bära en orimligt stor börda eller att en pålaga på ett grundläggande sätt påverkar dennes finansiella omständigheter. Pålagorna får inte heller vara diskriminerande eller oproportionerliga.

EU:s rättighetsstadga innehåller bestämmelser om egendomsskydd, men det är oklart vilket skydd dessa erbjuder utöver regeringsformens och Europakonventionens egendomsskydd.

Kommittén finner slutligen att det inte går att utesluta att en extra pålaga i form av en skatt eller avgift skulle kunna stå i strid med statsstödsreglerna.

Finansieringsmodeller i andra länder

I direktiven anges att det finns olika utländska finansieringsmodeller, t.ex. i Norge, Danmark, Finland, Nederländerna och Storbritannien, som innebär att fastighetsägare via uttag av olika fastighetsanknutna avgifter eller skatter ska bidra till att täcka offentliga kostnader för infrastruktur. Kommittén ska analysera och redogöra för finansieringsmodeller av detta slag som används vid större infrastruktursatsningar i andra länder. Kommittén ska särskilt beakta om det finns något system som möjliggör för staten att ta del av värdestegringar på fastigheter som uppkommer till följd av infrastrukturinvesteringar. Kommittén ska även överväga om liknande system helt eller delvis kan införas i Sverige.

Av genomgångna utländska modeller framgår att det är internationellt accepterat att fastighetsägare bidrar till att täcka kostnader för infrastruktur. De flesta modeller som redovisats bygger dock på olika former av avtal om medfinansiering i anslutning till att mark detaljplaneläggs. Det är mer ovanligt att finansiering sker via uttag av olika fastighetsknutna avgifter eller skatter. Kommittén har inte funnit någon utländsk modell som på ett direkt sätt träffar värde-

ökning till följd av infrastrukturinvestering och där denna värdeökning utgör den direkta skattebasen. Den modell som kommittén anser är värd att lyfta fram för svenskt vidkommande är främst brittiska Business Rate Supplements.

Valet mellan skatt och avgift

Kommittén ska utreda om större offentliga infrastrukturinvesteringar kan finansieras genom uttag av en särskild statlig skatt eller avgift eller en kombination av sådana. Avgiften kan i detta fall vara statlig eller kommunal. Vid utformningen av skatten eller avgiften ska det beaktas i vilken utsträckning fastigheter har ökat i värde till följd av en infrastrukturinvestering samt den direkta nytta olika grupper kan anses dra av den aktuella åtgärden.

Kommittén gör bedömningen att ett eventuellt förslag inte bör utformas som en avgift. En avgiftskonstruktion fungerar rättsligt sett om avgiftens syfte är kostnadstäckning, men inte om det avser värdeåterföring. Det gäller även om den återförda delen av värdeökningen används för att täcka utpekade kostnader. Värdeökningen kan dock inte anses som en sådan motprestation som gör att den kan ligga till grund för en avgift. Ett system som ska beakta en värdeökning får därför, enligt kommitténs bedömning, ges formen av en skatt med tanke på den svenska avgiftsdefinitionen. En värdeåterförande skatt är nämligen för sin uppbyggnad inte beroende av elementen ”motprestation” och ”kostnadstäckning”.

Värdeinverkan till följd av ny infrastruktur

Kommittén har givit Lantmäteriet i uppdrag att studera hur marknadsvärdet för kommersiella fastigheter har påverkats av ett antal genomförda infrastrukturprojekt. Lantmäteriet har även undersökt om fastighetstaxeringen beaktar de värdeökningar som skett till följd av infrastrukturinvesteringar i samma utsträckning som gäller för övriga omständigheter som kan påverka en fastighets värde.

Med stöd av Lantmäteriets rapport och andra undersökningar som genomförts kan konstateras att en eventuell värdeökning till följd av en infrastrukturinvestering inte kan fastställas på ett tillförlitligt sätt. Detta gäller både för en enskild fastighet och för ett

område. Det finns dock såväl teoretiskt som empiriskt stöd för att den ökade tillgänglighet som en infrastrukturinvestering ger upphov till har en positiv inverkan på fastighetsvärden. Kommittén har därför avgränsat tillämpningsområdet till transportinfrastruktur som har en direkt koppling till tillgängligheten. Det är emellertid förknippat med stor osäkerhet att kvantifiera, dokumentera och fastställa storleken på värdeinverkan. Denna värdeinverkan kan även vara negativ och medföra att fastighetsvärdet sjunker eller bidra till att värdeökningen för vissa fastigheter blir mindre än vad som annars skulle vara fallet.

Det är även svårt att förutse när i tid en eventuell värdeökning uppstår. Svårigheten att fastställa infrastrukturens påverkan på värdet beror bland annat på att tillgång till infrastruktur endast är en av ett stort antal faktorer som påverkar fastighetsvärdet. Att förutsäga och prognostisera en eventuell värdeinverkan till följd av infrastruktur innan alla förutsättningar är kända är naturligtvis ännu svårare.

Kommittén gör vidare bedömningen att det inte heller går att fastställa ett schabloniserat underlag för uttag av en skatt som på ett godtagbart sätt återspeglar värdeökningar på grund av en infrastrukturinvestering.

Kommittén gör slutligen bedömningen att dagens fastighetstaxeringssystem fångar värdeförändringen som uppstår till följd av en infrastrukturinvestering. Det föreligger således ingen ”extra eftersläpning” i förhållande till värdeförändringar som uppstår av andra skäl.

Ny skatt på värdeökning till följd av ny infrastruktur?

Kommitténs bedömning är att det inte är möjligt att införa en skatt som direkt kopplar till den värdeökning som skett på en enskild fastighet till följd av en infrastrukturinvestering. Det går inte att fastställa och kvantifiera skattebasen, dvs. värdeökning till följd av en infrastrukturinvestering, på ett tillförlitligt sätt och en särskild statlig skatt bör därför inte utformas på detta vis.

Vidare bedömer kommittén att kravet på att skatten inte får leda till att en fastighetsägare kan bli föremål för flera riktade tvingande åtgärder som tillsammans medför att det allmänna tillgodogör sig

ett belopp som överstiger värdeökningen med anledning av en infrastrukturinvestering inte kan tillgodoses.

Inte heller ett schabloniserat underlag på aggregerad nivå inom ett influensområde bedöms kunna fastställas på ett sådant sätt att det kan utgöra grunden för skatten. Även här saknas möjlighet att separera värdeförändringar som uppstår till följd av infrastrukturinvesteringen från värdeförändringar som uppstår av andra skäl. Ett schabloniserat underlag kommer också att utgöra skattebas för den enskilda fastighetsägaren och det går mot den bakgrunden inte att säkerställa att det allmänna inte tillgodogör sig ett belopp som överstiger värdeökningen. Dessutom bedömer kommittén att de intäkter som en särskild skatt på värdeökning till följd av infrastruktur ger sannolikt är mycket begränsade i förhållande till investeringsutgifterna. Något förslag till ny särskild skatt har därför inte lämnats.