

Lånefinansiering och det finanspolitiska ramverket

Harry Flam

Professor (e) i internationell ekonomi

IIES Stockholms universitet

Budgetlagen och utredningen om lånefinansiering

- Budgetlagens 7 kap. 5 § om finansiering av infrastrukturinvesteringar :

Andra tillgångar än de som anges i 1, 3 och 4 §§ ska finansieras med anslag eller med inkomster som anges i 8 kap. 9-12 §§

- Utredningen om anslagsfinansiering:

Anslagsfinansiering ger riksdagen god kontroll över de utgifter som går till infrastruktur och vilken belastning infrastrukturinvesteringar har på statsbudgeten. Genom att olika utgiftsområden tilldelas anslag ställs olika verksamheter mot varandra vilket tydliggör de prioriteringar som gjorts och den inriktning politiken har.

Skäl för att göra ett undantag

1. Ny generation järnväg.

Oklar relevans.

2. Stora kostnader.

Maximalt 2,4 procent av statsbudgeten ett enskilt år enligt utredningen.

3. Nyttor långt in i framtiden.

Gäller så gott som alla nya vägar och järnvägar och annan infrastruktur.

Statsfinansiella konsekvenser av låne- respektive anslagsfinansiering

- Om staten vill ha oförändrat finansiellt sparande måste andra statliga utgifter minska eller inkomsterna öka. **Detta gäller oavsett låne- eller anslagsfinansiering.**
- Om staten vill att det finansiella sparandet försvagas med samma belopp som kostnaden för investeringen innebär det att staten lånar till investeringen. **Detta gäller oavsett låne- eller anslagsfinansiering.**
- Om staten i det senare fallet vill kompensera för försvagningen av det finansiella sparandet vid en senare tidpunkt måste utgifter minska och/eller inkomster öka. **Detta gäller oavsett låne- eller anslagsfinansiering.**
- Finansiering som försämrar det finansiella sparandet medför räntekostnader. **Detta gäller oavsett låne- eller anslagsfinansiering.**

Höghastighetsjärnvägen medför kapital- och miljöförstoring

- Enligt Trafikverkets samhällsekonomiska kalkyl ger varje investerad krona en samhällsekonomisk avkastning på 50-60 öre.
- Kalkylen överskattar sannolikt avkastningen eftersom investeringar i stationer, anslutningar till befintlig järnväg och kapacitet vid ändpunkterna inte är medräknade.
- Koldioxideffekten är troligen neutral (Kågesson).
- Kostnaden för att reducera koldioxidutsläpp är fyra gånger högre per kilo än koldioxidskatten per kilo (Konjunkturinstitutet).
- Stora ingrepp i landskapet, buller och hinder för människor och djur.