

Fi2024/01726

Stockholm, den 23 september 2024

Bakgrund

I det svenska skogsbruket är det entreprenörer som utför en stor del av arbetet åt skogsbolag, skogsindustri och skogsägarföreningar. I praktiken är det alltså landets skogsentreprenörer som sköter skogarna och producerar merparten av den råvara som krävs för att hålla igång en av landets tyngsta basindustrier.

Bränsle är en stor kostnadspost och tidigare reduktionspliktshöjningar har fått stora effekter. Numera är dock flertalet avtal mellan entreprenör och skogsbolag indexreglerade, vilket gör att förändringar av bränslekostnaden till största del påverkar köparna av entreprenadtjänsterna.

Skogsentreprenadbranschen står idag vid startblocken för att antligen ställa om till biobränslebaserade drivmedel – och målbilden är att kraftigt sänka sina utsläpp redan till 2035. Utmaningen är dock att det kostar drygt 100 kronor mer i timmen att driva en medelstor skogsmaskin för den som väljer HVO 100 i stället för vanlig fossil MK1-diesel. Anledningen till detta är främst den statliga bränslesubventionen som ger en skattenedsättning av energi- och koldioxidskatt på diesel. Som affärsuppläggen ser ut är det mycket vanligt att skattenedsättningen på bränsle istället tillfaller kunderna – de ekonomiskt välmående skogsindustrierna. Inte entreprenörerna. Samtidigt begränsar subventionen effektivt skogsentreprenadnäringens möjligheter att ställa om till fossilfritt bränsle, eftersom skattenedsättningen enbart gäller Mk1-diesel.

Förslagen som presenteras i Sänkt skatt på bensin och diesel 2025 kommer ytterligare att öka prisdifferensen mellan biobränsle och fossilt. Därmed försvåras branschens omställning till biobränsle ytterligare.

Kommentarer

Skogsentreprenad i form av slutavverkning, gallring och markberedning görs av maskiner som kräver stora mängder bränsle – och idag körs i princip samtliga arbetsmaskiner i skogen på vanlig miljöklass 1-diesel.

Vi bedömer att skattesänkningen (den 1 januari 2025 170 kr/kbm och den 31 maj 2025 320 kr/kbm) för våra medlemsföretag kommer få mycket liten påverkan.

I den mån bränslepriserna faktiskt minskar tillfaller merparten våra kunder eftersom bränslekostnaden är indexreglerad. Många av dessa bolag gör mycket stora vinster, och en skatterabatt är snarast att betrakta som rabatt på skogsentreprenad. Ökad prisdifferens mellan biobränsle och fossila bränslen gör det också svårare att motivera dem merkostnaden.

Förslaget om höjd reduktionsplikt och sänkt skatt ökar incitamentet för att sälja bränsle med låg inblandning. Samtidigt sjunker efterfrågan på höginblandat biobränsle – som till exempel inhemskt producerad HVO 100 gjord på skogsråvara.

Skogsentreprenadbranschen avverkar årligen 95 miljoner kubikmeter skog, och står för knappt 0,8 procent av Sveriges totala växthusutsläpp. För att skogsentreprenörerna ska kunna ta sitt miljöansvar behövs snarare en premiering av biobränsle. Vårt förslag är att konstruktionen av den statliga subventionen på energi- och koldioxidskatt justeras så att den gagnar biobränsleanvändningen, inte fossil låginblandad MK-diesel som idag.

En stor brist i propositionens förslag är att de inte tar hänsyn till landets miljömål. Vi efterlyser snarare ett holistiskt helhetstänk som tar hänsyn både till miljömål och landets prioriterade mål att minska sitt exportberoende för att öka vår beredskap som nation.

Det är välkänt att transportsektorn står för en stor del av dieselförbrukningen och koldioxidutsläppen. Med förslaget riskerar utsläppen att öka, våra högt ställda miljömål kommer dock inte försvinna. Med det sagt är risken uppenbar att den svenska produktionsskogen till stor del ska binda koldioxiden.

Bli förslagen i propositionen verklighet är det av yttersta vikt att även inrätta kontrolltorn för att följa miljöeffekterna, inte enbart påverkan av skatteintäkterna.

I propositionen används ökad konkurrenskraft som ett av flera argument för sänkt skatt. För skogliga produkter på en global marknad vill vi dock komplettera med att koldioxidneutrala produkter är den kanske viktigaste konkurrensfördelen.

Förslagen motverkar också ambitionen att stärka samhällets civila motståndskraft. Genom att inte främja storskalig inhemsk biobränsleproduktion bibehåller vi vårt tunga exportberoende gällande bränsle.

Kolbjörn Kindströmer, ordförande Skogsentreprenörerna
070-569 30 03, kolbjorn.kindstromer@skogsentreprenorererna.se