

Bakgrund

I det svenska skogsbruket är det entreprenörer som utför en stor del av arbetet åt landets skogsbolag, skogsägarföreningar och privata skogsägare. Merparten av dessa skogsentreprenadföretag är fåmansföretag verksamma på landsbygden. Många av dessa företag är i beroendesituation till sina uppdragsgivare, som inte sällan dikterar villkoren i avtalen.

Skogens entreprenörer har idag, likt övriga gröna näringar, möjlighet att få kompensation via den statliga skattenedsättningen av energi- och koldioxidskatt på diesel. Men som affärsuppläggen ser ut är det mycket vanligt att skattenedsättningen på bränsle i stället tillfaller kunderna – de ekonomiskt välmående skogsindustrierna. Inte entreprenörerna.

Samtidigt begränsar subventionen effektivt skogsentreprenadnäringens möjligheter att ställa om till fossilfritt bränsle, eftersom skattenedsättningen inte gäller biobränsle.

Även om det statliga stödet har ett gott grundsyfte blir alltså resultatet snarast det omvända eftersom det i praktiken hindrar omställningsarbetet och göder redan välmående storföretag. Med detta är branschorganisationen Skogsentreprenörernas grundhållning att inte förlänga eller utöka skattenedsättningen på bränsle för skogsbruksverksamhet.

Kommentarer

Entreprenad i form av slutavverkning, gallring och markberedning kräver stora mängder bränsle – och idag körs nästan alla arbetsmaskiner i skogen på vanlig miljöklass 1-diesel.

Att växla över till exempelvis HVO 100 innebär 1,90 kronor per liter i prisskillnad. Med en subvention på koldioxidskatt och energiskatt ger det en total skillnad på fyra kronor litern, jämfört med HVO 100. Något som på en medelstor skogsmaskin betyder en kostnadsökning på cirka 60 kronor i timmen.

Nuvarande konstruktion med en bränslesubvention försämrar alltså kraftigt förutsättningarna för att minska utsläppen av växthusgaser med 55 procent till 2030. Landets skogsentreprenörer lever nära naturen och vill bidra till den gröna omställningen – än så länge saknas dock förutsättningarna.

Skogsentreprenörerna har alltså likt övriga gröna näringar möjlighet till en subvention på bränsle. I teorin ett stöd med syfte att stötta de mindre företagen för att skapa livskraft och konkurrens på lika villkor. I praktiken tvingas dock entreprenörerna ofta slussa den statliga koldioxidskattesubventionen vidare till kunderna – som anser sig ha rätt till stödåtgärderna. Konkret fungerar det så att det finns en bränsleklausul i många avtal mellan entreprenör och skogsindustri. I denna tas hänsyn till skatteåterbäringens storlek – vilket i praktiken innebär att stödet tillfaller köparen av skogsentreprenad. Något som i konkret innebär en statlig rabatt på skogsentreprenad.

För entreprenörernas del får subventionen negativa konsekvenser genom ökad administration och försämrad likviditet då väntan på stödet, som krasst blir en del av betalningen, ofta dröjer tre månader. För entreprenören medför det också en risk eftersom Skatteverket som administrerar stödet, bedömer om man har rätt till det, eller inte.

Förslag

Avveckla nuvarande skattesubvention på energi- och koldioxidskatt för landets entreprenörer i skogen. Detta skulle förbättra förutsättningarna till sunt företagande och lägga grund till att kunna växla över till fossilfria bränslealternativ.