

Kilometer- skatt Höjd diesel- skatt	NWP Sikås	SCA Timber Vilhelmina Sågverk	Rolfs Såg och Hyvleri AB	Svegs Såg AB	Setra Sågade Trävaror, Seskarö Sågverk	Södra Skogs- energi AB	Natur- bränsle AB	R. Grips Åkeri
3,67 kr/km 2,22 kr/liter	4,9	7,4	7,6	4,8	13,7	12,4	13,2	5,1
2 kr/km 2,22 kr/liter	2,9	4,4	4,6	2,9	8,4	7,8	8,4	3,3
1 kr/km 2,22 kr/liter	1,7	2,7	2,9	1,8	5,2	5,2	5,5	2,3
2 kr/km 1 kr/liter	2,2	3,4	3,6	2,2	6,5	6,2	6,6	2,7
1 kr/km 1 kr/liter	1,0	1,6	1,9	1,1	3,3	3,5	3,8	1,6
Den Finska dieselskatten ligger idag under den Svenska nivån. Nedan visas kostnadssänkningen för de studerade företagen om dieselskatten skulle vara samma i Sverige och Finland, miljoner kr.								
Finsk diesel- beskattning	-0,5	-0,9	-0,7	-0,5	-1,3	-1,1	-0,7	-0,4

Tabelltext: Kostnadsförändring för åtta olika företag i miljoner kronor vid olika skattenivåer. Dieselskatten är beräknad på 2004 års nivå.

Fördjupad analys av utredningen om konsekvenser för skogsnäringen av Skatt på väg (SOU 2004:63)

Martin Ekstrand, Claes Löfroth & Gert Andersson

Ämnesord: Dieselskatt, kilometerskatt, transportkostnad.

Skogforsk – Stiftelsen Skogsbrukets Forskningsinstitut

Skogforsk arbetar för ett långsiktigt, lönsamt skogsbruk på ekologisk grund. Bakom Skogforsk står skogsbolag, skogsägareföreningar, stift, gods, allmänningar, plantskolor, SkogsMaskinFöretagarna m.fl., som betalar årliga intressentbidrag. Hela skogsbruket bidrar dessutom till finansieringen genom en avgift på virke som avverkas i Sverige. Verksamheten finansieras vidare av staten enligt särskilt avtal och av fonder som ger projektbundet stöd.

Skogforsk arbetar med forskning och utveckling med fokus på tre centrala frågeställningar: Skogsodlingsmaterial, Skogsskötsel samt Råvaruutnyttjande och produktionseffektivitet. På de områden där Skogforsk har särskild kompetens utförs även i stor omfattning uppdrag åt skogsföretag, maskintillverkare och myndigheter.

Serien ARBETSRAPPORT dokumenterar långliggande försök samt inventeringar, studier m.m. och distribueras enbart efter särskild beställning.

Forsknings- och försöksresultat från Skogforsk publiceras i följande serier:

NYTT: Nyheter, sammanfattningar, översikter.

RESULTAT: Slutsatser och rekommendationer i lättillgänglig form.

REDOGÖRELSE: Utförlig redovisning av genomfört forskningsarbete.

HANDLEDNINGAR: Anvisningar för hur olika arbeten lämpligen utförs.

ISSN 1404-305X

Innehåll

Sammanfattning.....	2
Inledning.....	5
Seskarö	6
NWP Sikås.....	13
Övrigt	19
Rolfs Såg och Hyvleri AB, Kalix	20
Övrigt	26
Svegs Såg AB	27
Vilhelmina såg.....	32
Södra Skogsenergi AB.....	38
Naturbränsle AB.....	41
R. Grips Åkeri AB i Sveg	44
Slutsatser	45
Referenser.....	45
Personliga referenser	45

Sammanfattning

I Skogforsks utredning ”Konsekvenser för skogsnäringen av Skatt på väg (SOU 2004:63)”, konstaterades ökade kostnader om 1,8 miljarder kronor årligen för skogsnäringens transporter genom införande av kilometerskatt och höjd dieselskatt.

En fördjupad studie av fem sågverk, två bioenergiföretag och ett skogsåkeriföretag bekräftar bilden att en avståndsrelaterad vägtrafikbeskattning medför stora merkostnader som hotar lönsamhet och jobb.

Den fördjupade konsekvensanalysen har gjorts för ett antal nivåer för kilometerskatt och dieselskatt. Högsta nivå är bruttoförslaget i ”Skatt på väg” d.v.s. kilometerskatt 3,67 kr/km och höjd dieselskatt med 2,22 kr/l, och lägsta nivå kilometerskatt 1 kr/km och höjd dieselskatt med 1 kr/l. Dessutom har en jämförelse gjorts med den finska skogsnäringen som har ca 0,80 kr/l lägre dieselskatt än i Sverige.

För såväl sågverk som bioenergiföretag utgör råvaran inklusive hantering/transporter den dominerande kostnadsposten. I nuvarande konkurrensläge kan merkostnader för vägtrafikbeskattning inte föras framåt i värdekedjan till kunderna. Dessa kostnader måste täckas inom ramen för skogens rotvärde eller förädlingsvärdet i sågverkens respektive bioenergiföretagens verksamhet. Marginaler för detta saknas. Inte heller finns i åkeriföretaget marginaler för att absorbera merkostnader på den nivå som utvärderats.

Resultaten från våra utvärderingar av merkostnader sammanfattas i tabell 1.

Tabell 1.

Kostnadsökning för fem sågverksföretag, två energiföretag och ett åkeriföretag vid olika skattesatser, kr/år.

Nivå på kilometerskatt och dieselskatt	NWP Sikås	SCA Timber Vilhelmina Sågverk	Rolfs Såg och Hyvleri AB	Svegs Såg AB	Setra Sågade Trävaror, Seskarö Sågverk	Södra Skogsenergi AB	Naturbränsle AB	R. Grips Åkeri
3,67 kr/km 2,22 kr/liter	4 880 000	7 365 000	7 550 000	4 765 000	13 745 000	12 351 000	13 189 000	5 100 000
2 kr/km 2,22 kr/liter	2 905 000	4 442 000	4 653 000	2 908 000	8 446 000	7 850 000	8 382 000	3 300 000
1 kr/km 2,22 kr/liter	1 723 000	2 693 000	2 920 000	1 783 000	5 235 000	5 156 000	5 505 000	2 300 000
2 kr/km 1 kr/liter	2 192 000	3 395 000	3 606 000	2 207 000	6 506 000	6 223 000	6 645 000	2 700 000
1 kr/km 1 kr/ liter	1 009 000	1 638 000	1 873 000	1 104 000	3 295 000	3 529 000	3 768 000	1 600 000
Finsk dieselbeskattning (ingen kilometerskatt)	-466 000	-860 000	-685 000	-416 000	-1 255 000	-1 065 000	-717 000	-426 000

Sågverken är, avgörande för skogsbrukets ekonomi och står för ca 70 % av rotvärdet.

Skatt på avstånd slår något olika mot olika sågverk. Ju större volym som skall transporteras in och ut, desto större medelavstånd och kostnad. Inlandssågverk och kustsågverk har olika förutsättningar för sin logistik. Generellt har inlandssågverken något närmare till råvaran, vilket innebär kortare transportavstånd. Inlandssågverken har i gengäld något längre avstånd till hamnar, vilket innebär ökade kostnader för uttransport. Samtidigt kan utskeppning inte alltid ske från närmaste hamn utan hamnen måste ha linjetrafik med mottagande hamn för att kunna hålla den servicenivå som kunderna kräver. Detta innebär att kustsågverken har väl så långt till utskeppningshamn. För det tredje påverkar tillgången till industrispår och möjligheten att ur kvalitetshänseende använda järnväg som är avgörande för sågverkens uttransportkostnader. Eftersom skadorna ökar vid omlastning till järnväg är mer högvärdiga produkter mindre lämpliga för järnvägs transporter.

Bioenergisektorn håller nu på att expandera för att fylla de energipolitiska målen om ökad andel grön energi. Skatt på avstånd kommer att helt stoppa denna utveckling.

Med den antagna lägsta höjningen av dieselskatten och lägsta nivå på kilometer-skatten kommer transportkostnaden per företag att vara 1,4 – 4,6 miljoner kr högre än i Finland, vilket starkt påverkar konkurrensförmågan. Vi har analyserat förutsättningar för att med sänkta arbetsgivaravgifter kompensera för merkostnader genom avståndsbeskattning. Kalkylen för Seskarö Sågverk visar t.ex. att en sådan kompensation skulle kräva nedsättningar av arbetsgivaravgiften i intervallet 19 000–79 000 kr/person och är motsvarande avgiftsnivåer på 26,1 – 5,3 %. För bioenergiföretagen blir utslagen ännu större.

Det torde knappast vara realistiskt att genom sänkt arbetsgivaravgift motverka önskad effekt av avståndsrelaterad vägtrafikbeskattning.

Slutsatserna av denna fördjupade konsekvensanalys är i sammanfattning:

- Beskattning av avstånd via kilometerskatt får stora negativa konsekvenser för skogsnäringen särskilt i Norrlands- och Svealands inland.
- Analyser av enskilda företag inom sågverks-, bioenergi- och åkeribranscherna visar, att företagens lönsamhetsmarginaler för att täcka merkostnader via kilometerskatt och höjd dieselskatt inte existerar. Företagande och jobb hotas även vid väsentligt lägre skattesatser än i bruttoförslaget i ”Skatt på väg”.
- Möjligheter att kompensera för effekterna av avståndsrelaterad vägtrafikbeskattning genom sänkt arbetsgivaravgift är inte realistiska.
- Givet våra antaganden om lägsta skattenivåer kommer Sverige att ha en konkurrensnackdel gentemot Finland i storleksordningen 1,4 – 4,6 miljoner kr per företag i form av högre transportkostnader.

Inledning

Denna rapport fördjupar och kompletterar Skogforsks tidigare utredning, ”Konsekvenser för skogsnäringen av Skatt på väg (SOU 204:63)”. En fördjupad analys har gjorts av konsekvenserna för fem sågverk, två bibränsleföretag och ett åkeriföretag. Följande företag ingick i studien:

- Sveg Såg AB
- NWP Sikås
- SCA, Vilhelminasågen
- Rolfs Såg och Hyvleri AB
- Setra Group B Seskarö
- Södra Skogsenergi AB
- Naturbränsle AB
- R. Grips Åkeri AB, Sveg.

För respektive sågverk och bibränsleföretag har kostnadseffekterna beräknats för några olika alternativ för kilometer- och dieselskattning:

- Kilometerskatt 3,67 kr/km och ökad dieselskatt à 2,22 kr/liter.
- Kilometerskatt 2 kr/km och ökad dieselskatt à 2,22 kr/liter.
- Kilometerskatt 1 kr/km och ökad dieselskatt à 2,22 kr/liter.
- Kilometerskatt 2 kr/km och ökad dieselskatt à 1 kr/liter.
- Kilometerskatt 1 kr/km och ökad dieselskatt à 1 kr/liter.

Ett av de viktigaste konkurrentländerna för sågade trävaror är Finland. Den finländska dieselskatten är i dag 31,59 eurocent per liter, vilket omräknat med 9,10 kr i växelkurs innebär att dieselskatten är 82 öre/liter lägre i Finland jämfört med Sverige. Vi har därför beräknat konsekvensen av en sänkning av dieselskatten med 80 öre/liter till finsk nivå d.v.s. 2,85 kr/liter.

Vid intervjuerna med företagsledningarna på analyserade företag har vi särskilt undersökt vilka möjligheter man ser att flytta över volymer till järnväg samt vilka konsekvenser föreslagna skatteförändringar kan få för företagets verksamhet.

Seskarö

Produktion: 160 000 m³sv.

Förbrukning: 348 000 m³fub.

Anställda: 60 personer exklusive vedgårdspersonal och tillfälligt anställda.

Råvara: 100 % Furu.

Produkt: Seskarö tillhör Setra Group, Nord Furu, som är specialiserade på furusågning, framför allt för golv, möbler, fönster och paneler. Vidareförädling sker dels hos externa vidareförädlare, dels vid Setra Groups egna anläggningar, som finns i Malå och strax söder Kvarnåsen samt i Valbo och Skutskär utanför Gävle.

Intransporter

Sveaskog har försörjningsansvar för samtliga sågverk i Setra Group. Råvaran till Seskarö sågverk kommer dels från Sveaskogs egen skog, dels från köp från andra skogsägare och köp av virke från andra skogsföretag.

Av Seskarös totala råvarubehov 348 000 m³fub kommer ca 60 000 m³fub från Finland. Fångstområdet för den svenska råvaran sträcker sig från Råne älv till finska gränsen.

Huvudmarknader och leveranssystem

Sverige 20 %

Kunder på den svenska marknaden återfinns främst i Syd- och Mellansverige. Till kunderna på den svenska marknaden sker leveranserna huvudsakligen med lastbil. Medeltransportavståndet är 1 200 km.

Danmark 28 %

Huvuddelen av denna volym lastas på järnväg vid Karlsborgs bruk.

England 14 %

Utskeppningen sker huvudsakligen från Skellefteå dit godset transporteras med lastbil.

Italien 6 %

Huvuddelen av denna volym lastas på järnväg vid Karlsborgs bruk.

Japan 3 %

Utskeppningen till Japan sker från Sundsvall dit varorna transporteras med lastbil. Resterande 46 000 m³ går på bil till Piteå för utskeppning.

Effekterna

INTRANSPORT

Seskarö Sågverk förbrukar årligen 348 000 m³fub. Antaget 52 % lastkörningsgrad, lastar en lastbil 49 m³fub, vilket innebär att det åtgår 7 102 lass för att försörja sågverket, av dessa utgörs 1 148 lass av importerat virke som transporteras 28 km från Haparanda till Seskarö.

Totalt körs 2 023 380 km på svenska vägar för att försörja Seskarö Sågverk.

Tabell 2.

Kostnadsökning för intransporten vid olika skattesatser, kr/km och kr/år.

Nivå på kilometerskatt och dieselskatt	Kostnadsökning, kr per km	Årlig kostnadsökning, kr
3,67 kr/km 2,22 kr/liter	4,77	9 651 000
2 kr/km 2,22 kr/liter	3,10	6 312 000
1 kr/km 2,22 kr/liter	2,10	4 275 000
2 kr/km 1 kr/liter	2,49	5 082 000
1 kr/km 1 kr/liter	1,49	3 045 000
Finsk dieselskattning	- 0,39	-799 000

UTTRANSPORT

Vid uttransporter inom Sverige är lastkapaciteten för bil 60 m³ och vid destination utanför Sverige 50 m³.

Av den totala volymen 160 000 m³ når ca 32 000 m³ kunder på den svenska marknaden. Till kunderna på den svenska marknaden sker leveranserna huvudsakligen med lastbil. För att transportera 32 000 m³ åtgår 533 fullastade lastbilar med släp. Kunderna återfinns främst i Syd- och Mellansverige. Medeltransportavståndet är 1 200 km. För att varorna skall nå kunden krävs 640 000 km transporter.

Seskarö Sågverk exporterar ca 50 000 m³ till Danmark och 5 000 m³ till Italien. Huvuddelen av denna volym lastas på järnväg vid Karlsborgs bruk. För att transportera varorna till järnvägen vid Karlsborgs bruk åtgår 917 transporter. Varje transport är ca 40 km, vilket innebär att det åtgår 36 667 km för att köra varorna till järnväg.

Till England exporteras ca 22 000 m³. Utskeppningen sker huvudsakligen från Skellefteå, vilket innebär att skeppningen föregås av 250 km lastbilstransporter. För att transportera 22 000 m³ krävs 367 transporter. För transport till Skellefteåhamn åtgår 91 667 km.

Utskeppningen till Japan sker från Sundsvall, vilket innebär en lastbilstransport på 650 km. Ca 5 000 m³ till den japanska marknaden innebär 83 transporter till Sundsvall och totalt 54 167 körda kilometer.

Resterande 46 000 m³ skeppas ut från Piteå. 767 transporter à 190 kilometer ger en total transporterad sträcka på 145 667 km.

Tabell 3.
Kostnadsökning för uttransporter vid olika skattesatser, kr/år.

Nivå på kilometer-skatt och dieselskatt	Sverige 640 000 km	Danmark, Italien 18 333 km	England 91 667 km	Japan 54167 km	Övriga 145 667 km	Total
3,67 kr/km 2,22 kr/liter	3 052 800	174 900	437 250	258 375	694 830	4 618 155
2 kr/km 2,22 kr/liter	1 983 296	113 626	284 066	167 857	451 406	3 000 252
1 kr/km 2,22 kr/liter	1 343 296	76 960	192 399	113 690	305 740	2 032 085
2 kr/km 1 kr/liter	1 596 800	91 483	228 708	135 146	363 438	2 415 576
1 kr/km 1 kr/ liter	956 800	54 817	137 042	80 979	217 772	1 447 409
Finsk dieselbeskattning	-253 000	-7 000	-36 000	-21 000	-58 000	-375 000

EFFEKT AV SÄNKT FORDONSSKATT OCH SÄNKT DIESELSKATT FÖR SKOGSMASKINER

Antaget att en virkesbil årligen utnyttjas 200 000 km krävs det 10,2 bilar för att köra in Seskarös volym. Detta innebär att fordonsskatt och vägavgifter kan komma att sänkas med 423 635 kr.

Antaget att en färdigvarubil årligen kör 226 600 km krävs det 4,2 bilar för att serva Seskarö, vilket innebär sänkta kostnader med 175 522 kr.

Totalt sänks kostnaden med 599 000 kr vid slopad fordonsskatt.

Av den i Sverige avverkade volymen 291 764 m³fub kommer ca 20 % från gallring och ca 80 % från slutavverkning. Den genomförda sänkningen av dieselskatten för skogsmaskiner innebär att kostnaderna vid gallring kan sänkas med 4,08 kr/m³fub och vid slutavverkning med 2,69 kr/m³fub. Detta innebär att kostnaden för Seskarös volym sänks med totalt 866 000 kr.

Tabell 4.

Kostnadsökning vid olika skattesatser för in- och uttransport av rundvirke, kr/år.

Nivå på kilometer-skatt och dieselskatt	Rundvirke	Uttransport	Slopad fordonskatt och vägavgift	Sänkt skatt på skogsmaskiner	Totalt
3,67 kr/km 2,22 kr/liter	9 651 000	4 618 000	599 000	866 000	12 804 000
2 kr/km 2,22 kr/liter	6 312 000	3 000 000	599 000	866 000	7 847 000
1 kr/km 2,22 kr/liter	4 275 000	2 032 000	599 000	866 000	4 842 000
2 kr/km 1 kr/liter	5 082 000	2 415 000	599 000	866 000	6 032 000
1 kr/km 1 kr/liter	3 045 000	1 447 000	599 000	866 000	3 027 000
Finsk dieselbeskattning	-799 000	-375 000			-1 174 000

BIPRODUKTER

Seskarö sågverk säljer 104 000 m³ flis till Billerud Karlsborg. En flisbil lastar 60 m³, vilket innebär 1 733 transporter. Tur och retur är transporten 80 km, vilket ger 138 666 km för att transportera flisen mellan Seskarö och Karlsborg.

Råspånen kommer även den att transporteras till Karlsborg där ett nytt energiverk uppförs. För att transportera 50 000 m³ råspån krävs 833 transporter, en körsträcka på 66 666 km.

Torrflisen säljs lokalt och genererar inga transporter.

För Biprodukter åtgår totalt 255 332 km.

Antaget att en bil årligen kör 226 660 km åtgår 0,9 bilar för att täcka behovet, 38 000 kr i sänkt fordonskatt.

Tabell 5.

Kostnadsökning för biprodukter vid olika skattesatser, kr/år.

Nivå på kilometer-skatt och dieselskatt	Flis 104 000 m ³	Råspån 50 000 m ³	Sänkt fordonskatt	Total
3,67 kr/km 2,22 kr/liter	661 000	318 000	38 000	941 000
2 kr/km 2,22 kr/liter	430 000	207 000	38 000	599 000
1 kr/km 2,22 kr/liter	291 000	140 000	38 000	393 000
2 kr/km 1 kr/liter	346 000	166 000	38 000	474 000
1 kr/km 1 kr/liter	207 000	99 000	38 000	268 000
Finsk dieselbeskattning	-55 000	-26 000		-81 000

Tabell 6.
Total kostnadsökning vid olika skattesatser, kr/år.
(Tabell 4 och 5).

Nivå på kilometerskatt och dieselskatt	Totalkostnad
3,67 kr/km 2,22 kr/liter	13 745 000
2 kr/km 2,22 kr/liter	8 446 000
1 kr/km 2,22 kr/liter	5 235 000
2 kr/km 1kr/liter	6 506 000
1 kr/km 1 kr/liter	3 295 000
Finsk dieselbeskattning	-1 255 000

SÅGVERKETS LÖNSAMHET

Mellan 1999 och 2004 har det genomsnittliga resultatet för Seskarö Sågverk varit ca 12 miljoner kr/år, och har varierat från 24 miljoner kronor till -1,7 miljoner kronor.

1999: 10,8 miljoner
2000: 16,9 miljoner
2001: 10 miljoner
2002: 15,2 miljoner
2003: 24,2 miljoner
2004: -1,7 miljoner.

Setra Group ser i dag inga möjligheter att ta ut eventuella kostnadsökningar hos kunderna. Den hårda konkurrensen på den internationella marknaden innebär att kunderna kan söka leverantörer i andra länder. Hos många kunder är råvaran en stor del av den totala kostnadsmassan samtidigt som lönsamheten är låg, vilket innebär att kunderna är mycket priskänsliga.

Lönsamheten kan exemplifieras med att en av sågverkets större kunder i Danmark i dagarna gått i konkurs.

Någon investeringsplan för de kommande åren finns inte. Investeringsstakten hänger i stor utsträckning ihop med lönsamheten. Sågverksledningen uppskattar att det krävs en årlig investering runt 6 miljoner för att hålla igång sågverket. Uppfattningen är att sågverket är välinvesterat men för att sågverket skall få ett lyft i kvalitet och produktivitet krävs att investeringsstakten kan ökas till ca 20 miljoner under ett par år.

ANTALET SYSSELSATTA

Seskarö förbrukar 348 000 m³fub, vilket innebär att det i skogsnäringen sysselsätts 78 årsarbeten för att försörja sågverket.

10,2 bilar åtgår för att serva Seskarö. Varje bil är bemannad med 2,34 årsarbeten, vilket innebär att rundvirkestransporterna genererar 24 årsarbeten.

För färdigvarutransporterna åtgår 4,2 bilar. Med 2,41 årsarbeten per bil sysselsätts här 10 personer.

Biprodukterna sysselsätter 0,9 bilar och ger 2,2 årsarbeten.

Sammantaget med sågverkets 60 anställda sysselsätter sågverket, dess försörjning och uttransport 175 personer.

Antaget att den årliga lönen och ersättningen för ett årsarbete är 286 636 kr, med 32,7 % i lagstadgad arbetsgivaravgift innebär det att i kedjan från stubbe till kund betalas 16 403 000 kr i arbetsgivaravgift.

För att kompensera en kostnadsökning för höjd kilometer- och dieselskatt med sänkt arbetsgivaravgift skulle denna behöva sänkas från dagens 32,4 % till 5–20 %, se tabell 7.

Tabell 7.

Sänkning av arbetsgivaravgiften för att kompensera en skattehöjning.

Nivå på kilometerskatt och dieselskatt	Sänkning av arbetsgivaravgiften per anställd, kr	Ny arbetsgivaravgift, %
3,67 kr/km 2,22 kr/liter	78 543	5,3
2 kr/km 2,22 kr/liter	48 263	15,9
1 kr/km 2,22 kr/liter	29 914	22,2
2 kr/km 1 kr/liter	37 177	19,7
1 kr/km 1 kr/liter	18 829	26,1

JÄRNVÄGSTRANSPORTER

I utredningen förutspås överflyttningar av volymer från lastbil till båt och järnväg.

Intransport av rundvirke

För rundvirkestransporter saknas möjligheter att flytta volymer från bil till järnväg eftersom järnväg saknas inom Seskarös fångstområde, förutom utmed Torne älv på den finska sidan. Även järnvägstransporter kräver dock lastbilstransporter, och för att kunna upprätthålla en effektiv terminalhantering förutsätts relativt stora volymer, vilket i sig genererar långa intransporter på bil till terminalerna.

Uttransport av färdigvara

För färdigvaran har järnvägen svårt att hävda sig. Industrispår saknas och närmaste järnväg finns i dag i Haparanda eller Karlsborgs bruk. Kan lastning inte ske direkt på järnvägsvagn blir omlastningskostnaderna dyra och dessa fördyras ytterligare av att de flesta kunderna saknar industrispår.

En överflyttning av volymer till järnväg kräver enligt företagsledningen att det finns ett väl utvecklat och effektivt s.k. Hub-system med låga hanteringskostnader och med endast mycket korta transporter till slutkunden.

Det framhålls som mycket märkligt att järnvägen i dag inte klarar av att vara konkurrenskraftig, inte ens på transporter som är 100 mil eller längre.

ÖVRIGT

För de kostnadsökningar som förslaget innebär finns inga marginaler i sågverkets resultat. Det framhålls också att det inte finns några möjligheter att kompensera genom att höja priserna för den färdiga varan.

För sågverket är alternativet att erbjuda sänkta ersättningar till skogsägarna och för skogsägarna att avstå från avverkning.

En tänkbar utveckling är en ökad differentiering i pris mellan bra och dåliga avsättningslägen.

NWP Sikås

Produktion: 76 000 m³sv.

Förbrukning: 178 000 m³fub.

Anställda: 35 personer och ytterligare minst 10 personer via olika underleverantörer.

Råvara: 100 % Gran.

Produkt: NWP Sikås tillhör NORRSKOG WOOD PRODUCTS AB som är ett helägt dotterbolag till Skogsägarna Norrskog ek. för. Företaget har ca 250 anställda och tillverkar ca 450 000 m³ trävaror per år, varav drygt 70 % är gran och 30 % furu. Produktionen sker vid fyra sågverk – Östavall, Sikås, Ocke och Hissmofors. Merparten av produkterna används som synligt trä t.ex. i paneler, listverk, möbler, fönster- och dörrrammen. En betydande del av tillverkningen går till olika förädlingsindustrier för limträ, golv m.m. och till byggsidan för konstruktionsvirke och formvirke.

Inom NWP AB förädlas ca 20 % av sågproduktionen vid något av de två hyvlerierna i Hammerdal och Hissmofors eller vid limträfabriken i Ljungaverk.



Figur 1.
NORRSKOG WOOD PRODUCTS ABs produktionsenheter.

Intransport till NWP Sikås

Råvaran hämtas med bil från närområdet. På grund av en hård konkurrens om råvaran förskjuts fångstområdet successivt norrut. År 2004 var medeltransportavståndet för lastbilstransporten 63 km.

Huvudmarknader och leveranssystem

Åttio procent av uttransporterna sker med lastbil. Medeltransportavståndet för lastbilstransporterna i Sverige uppgår till 353 km. Tjugo procent av uttransporterna sker med järnväg, huvudsakligen till tyska och franska kunder.

Sverige 70 %

Kunder på den svenska marknaden återfinns främst i Syd- och Mellansverige. Till kunderna på den svenska marknaden sker leveranserna huvudsakligen med lastbil.

Norge 10 %

Leveranserna till Norge går till Trøndelag och norrut och utförs enbart med lastbil.

Tyskland och Frankrike 20 %

Leveranserna till kunder i Tyskland och Frankrike sker med järnväg från Sikås.

Effekterna

INTRANSPORT

NWP Sikås förbrukar årligen 178 000 m³fub rundvirke. Antaget 52 % lastkörningsgrad lastar en lastbil 49 m³fub, vilket innebär 3 632 transporter.

Totalt körs 457 714 km på svenska vägar.

Av tabell 8 nedan framgår hur en förändrad beskattning skulle kunna påverka den årliga kostnaden för intransporterna till NWP Sikås.

Tabell 8.

Kostnadsökning av intransporter av rundvirke till NWP Sikås för några olika skattenivåer.

Nivå på kilometer-skatt och dieselskatt	Kostnadsökning, kr/km	Årlig kostnadsökning, kr
3,67 kr/km 2,22 kr/liter	4,77	2 183 000
2 kr/km 2,22 kr/liter	3,0	1 418 000
1 kr/km 2,22 kr/liter	2,10	961 000
2 kr/km 1 kr/liter	2,49	1 142 000
1 kr/km 1 kr/liter	1,49	684 000
Finsk dieselbeskattning	-0,39	-180 000

UTTRANSPORT

Vid uttransporter av sågad vara inom Sverige är lastkapaciteten för bil 60 m³ och vid destination utanför Sverige 50 m³.

Av de 61 000 m³ färdigvara som transporteras på lastbil går ca 53 000 m³ till kunder på den svenska marknaden, vilket motsvarar 883 fullastade lastbilar med släp.

Kunderna återfinns främst i Syd- och Mellansverige med medeltransportavståndet 382 km. För att varorna skall nå kunden krävs 337 592 km transporter.

NWP Sikås exporterar på bil 8 000 m³ till Norge, vilket ger en total transportsträcka på 25 600 km till norska gränsen.

Export till Tyskland och Frankrike sker med järnväg och lastas direkt vid sågen i Sikås.

Tabell 9.

Kostnadsökning av uttransporter av färdigvara på lastbil inom Sverige från NWP Sikås för olika skattenivåer, kr/år.

Nivå på kilometer-skatt och dieselskatt	Sverige	Norge	Total
3,67 kr/km 2,22 kr/liter	1 610 314	122 112	1 732 000
2 kr/km 2,22 kr/liter	1 046 164	79 332	1 125 000
1 kr/km 2,22 kr/liter	708 572	53 732	762 000
1 kr/km 2 kr/liter	842 292	63 872	906 000
1 kr/km 1 kr/ liter	504 700	38 272	543 000
Finsk dieselbeskattning	-133 000	-10 000	-143 000

EFFEKT AV SÄNKT FORDONSSKATT OCH SÄNKT DIESELSKATT FÖR SKOGSMASKINER

Antaget att en virkesbil årligen utnyttjas 200 000 km krävs det 2,3 rundvirkesbilar för att köra in NWP Sikås volym. Detta innebär att fordonskatt och vägavgifter kommer att sänkas med 95 831 kr.

Antaget att en färdigvarubil årligen kör 226 600 km krävs det 1,6 bilar för uttransporten av färdigvara. Fordonsskatten skulle sänkas med tillsammans 66 865 kr för dessa fordon.

Totalt sänks kostnaden med 162 697 kr vid slopad fordonskatt.

Av den avverkade volymen 178 000 m³fub kommer ca 20 % från gallring och ca 80 % från slutavverkning. Den genomförda sänkningen av dieselskatten för skogsmaskiner innebär att kostnaderna vid gallring kan sänkas med 4,08 kr/m³fub, och vid slutavverkning med 2,69 kr/m³fub. Detta innebär att kostnaden för NWP Sikås volym sänks med totalt 528 304 kr om hela skattesänkningen ger utslag på råvarupriset.

Tabell 10.

Årlig kostnadsökning av intransporter av rundvirke, uttransporter av färdigvara på lastbil inom Sverige samt kostnads-sänkning vid slopande av fordonskatt och vägavgift samt sänkt skatt för skogsmaskiner, kr/år.

Nivå på kilometerskatt och dieselskatt	Skattehöjning för intransport av rundvirke	Skattehöjning för uttransport av färdigvara	Skattesänkning genom slopad fordonskatt och vägavgift	Sänkt skatt för skogsmaskiner	Total skattehöjning
3,67 kr/km 2,22 kr/liter	2 183 000	1 732 000	163 000	528 000	3 224 000
2 kr/km 2,22 kr/liter	1 418 000	1 125 000	163 000	528 000	1 852 000
1 kr/km 2,22 kr/liter	961 000	762 000	163 000	528 000	1 032 000
1 kr/km 2 kr/liter	1 142 000	906 000	163 000	528 000	1 357 000
1 kr/km 1 kr/liter	684 000	543 000	163 000	528 000	536 000
Finsk dieselskattning	-180 000	-143 000			-323 000

BIPRODUKTER

NWP Sikås säljer 168 000 m³ cellulosafليس, 108 000 m³ till Väja beläget på ett avstånd på 200 km från Sikås och 60 000 m³ till Östersund och Hoting 75 km från Sikås. En flisbil lastar 160 m³s, vilket innebär att det åtgår 1 050 transporter. Tur och retur är transporten 400 km respektive 150 km. Det ger en total transportsträcka på 326 250 km.

Torrflis och bark transporteras till värmeverken i Strömsund och Östersund samt till ytterligare några mottagningsplatser. Totalt 375 lass med en sammanlagd transportsträcka av 35 000 km.

För biprodukter uppgår transportsträckan till totalt 361 250 km. Antaget att en bil årligen kör 226 660 km åtgår 1,59 bilar för att täcka behovet. För dessa fordon beräknas kostnaden för fordonskatt och vägavgift att bli sänkt med tillsammans 66 738 kr.

Tabell 11.

Årlig kostnadsökning av uttransport av biprodukter samt kostnadsänkning vid slopande av fordonskatt och vägavgifter, kr/år.

Nivå på kilometerskatt och dieselskatt	Skatthöjning för cellulos. Flistransport om 168 000 m ³	Skatthöjning för cellulos-flis- och barktransport	Sänkt fordonskatt	Total skatthöjning
3,6 kr/km 2,22 kr/liter	1 556 000	167 000	67 000	1 656 000
2 kr/km 2,22 kr/liter	1 011 000	108 000	67 000	1 053 000
1 kr/km 2,22 kr/liter	685 000	73 000	67 000	691 000
1 kr/km 2 kr/liter	814 000	87 000	67 000	835 000
1 kr/km 1 kr/liter	488 000	52 000	67 000	473 000
Finsk dieselbeskattning	-129 000	-14 000		-143 000

Den sammanlagda skatthöjningen av en skatteförändring för intransport av timmer och uttransport av färdigvara och biprodukter framgår av nedanstående tabell. Hänsyn är taget till förslaget skattereduktion för transporter och redan genomförd sänkning av dieselskatten för arbetsmaskiner.

Tabell 12.

Årlig kostnadspåverkan för NWP Sikås vid olika skattesatser, kr/år. (Tabell 10 och 11).

Nivå på kilometerskatt och dieselskatt	Totalkostnad
3,67 kr/km 2,22 kr/liter	4 880 000
2 kr/km 2,22 kr/liter	2 905 000
1 kr/km 2,22 kr/liter	1 723 000
1 kr/km 2 kr/liter	2 192 000
1 kr/km 1 kr/liter	1 009 000
Finsk dieselbeskattning	-466 000

SÅGVERKETS LÖNSAMHET

Resultatet har under de senaste fem åren i medeltal uppgått till 4,74 miljoner kronor (2,8 – 5,5 miljoner kronor). Vinsten kan ställas mot den fördyring på upp till 4,8 miljoner kronor som Skatt på väg kan medföra.

2000: 4,733 miljoner
 2001: 5,475 miljoner
 2002: 2,795 miljoner
 2003: 5,280 miljoner
 2004: 5,418 miljoner.

Investeringarna under de kommande 5 åren uppskattas ligga i nivån 3–5 miljoner kronor per år.

ANTALET SYSSELSATTA

NWP Sikås förbrukar 178 000 m³ fub rundvirke. Fyrtio årsarbeten sysselsätts i skogsnäringen för att försörja sågverket.

Som beskrivits ovan åtgår 2,3 rundvirkesbilar för intransport av timmer till NWP Sikås. Varje bil är bemannad med 2,34 årsarbeten, vilket innebär att rundvirkes-transporterna genererar 5,4 årsarbeten.

För färdigvarutransporterna åtgår 1,6 bilar där varje bil innebär 2,41 årsarbeten, vilket innebär att färdigvarutransporten sysselsätter 3,8 årsarbeten.

Biprodukterna sysselsätter 1,59 bilar där varje bil innebär 2,41 årsarbeten, vilket innebär 3,83 årsarbeten.

Lägger man samman detta med sågverkets 35 anställda innebär det att sågverket, dess försörjning och uttransport sysselsätter 88 personer.

Antaget att den årliga lönen och ersättningen för ett årsarbete är 286 636 kr med 32,7 % i arbetsgivaravgift innebär det, att i kedjan från stubbe till kund betalas 8 248 237 kr i lagstadgad arbetsgivaravgift.

För att kompensera kostnadsökning genom s.k. grön skatteväxling krävs att den lagstadgade arbetsgivaravgiften sänks till nivån 13–26 % enligt tabell 13 nedan.

Tabell 13.

Sänkning av arbetsgivaravgiften för att kompensera kostnadsökningarna vid olika skattenivåer.

Nivå på kilometerskatt och dieselskatt	Sänkning av arbetsgivaravgiften per anställd, kr	Ny arbetsgivaravgift %
3,67 kr/km 2,22 kr/liter	55 454	13,4
2 kr/km 2,22 kr/liter	33 011	21,2
1 kr/km 2,22 r/liter	19 580	25,7
1 kr/km 2 kr/liter	24 909	25,9
1 kr/km 1 kr/liter	11 465	28,7

JÄRNVÄGSTRANSPORTER

I utredningen förutspås överflyttningar av volymer från lastbil till båt och järnväg.

Intransport av rundvirke

För rundvirkestransporter till NWP Sikås saknas möjligheter att flytta volymer från bil till järnväg då intransportavståndet är relativt kort. Terminalhantering vid järnvägstransport skulle bli orimligt dyr. Virkesfångsten sker dessutom i hela radien runt sågverket, varför en eventuell järnvägstransport endast skulle kunna vara aktuell för en mindre del av virkesvolymen som ligger nära Inlandsbanan.

Uttransport av färdigvara

Trots industrispår vid sågen står järnvägstransporterna bara för en mindre del av uttransporterna av färdigvara.

För ökad andel järnvägstransport krävs att mottagande kund har industrispår eller att leveransen sker till en rationell och kostnadseffektiv s.k. ”Hub” från vilken färdigvaran kan transporteras vidare till slutkund. NWP Sikås har försökt att transportera på järnväg till Skövde där man har flera större kunder. Försöken har dock inte fallit väl ut då Green Cargo inte klarade kvalitetshandlingen vid omlastning från järnväg till bil.

Flexibiliteten i lastbilstransporten är också större. En beställning från en kund kan oftast levereras inom två dygn med lastbilstransport medan motsvarande järnvägstransport kan ta 7–8 dagar. Exempel: Ordern kommer på måndag, järnvägsvagnen lastas på onsdag och torsdag, körs på fredag och kommer till kund på måndag.

Green Cargo har framhållit att små industrier i inlandet är tveksamma kunder för företaget. Varje transport skall vara lönsam, vilket lett till kraftiga prishöjningar. NWP AB vill samla volymer för att behålla inlandsbanan. Långsiktigt är järnvägen en viktig resurs för företaget och man har ibland transporterat volymer på järnväg trots att billigare alternativ på lastbil stått till buds.

Det finns en risk till samspel mellan priset på lastbils- och järnvägstransport. Erfarenheten är att företaget drabbas av prishöjningar på järnväg när priset på biltransport går upp.

Övrigt

Sågverksledningen pekar på situationen för sågarna i området där flera har dålig lönsamhet. Skatteförslaget skulle innebära att eventuella vinster utraderas och industrier måste läggas ned. Sedan år 2000 har 4 av 12 sågverk försvunnit medan 2 tillkommit.

Sågverksledningen ställer sig frågan hur ägarna reagerar om NWP Sikås går från att leverera en vinst på 2–5 miljoner kronor per år till att företaget går med en marginell vinst eller rent av med förlust. Hur påverkas investeringsviljan hos ägarna, investeringsbehovet uppgår idag till 3–5 miljoner kronor per år för att hålla verksamheten konkurrenskraftig.

Som en konsekvens av en eventuell skattehöjning måste ägarna också se över hur virkesanskaffningen är organiserad och minska medeltransportavståndet för råvaran. Detta skulle påverka skogsägare på längre avstånd från sågen negativt.

Rolfs Såg och Hyvleri AB, Kalix

Produktion: 90 000 m³sv varav 75 % vidareförädlas.

Förbrukning: 165 000 m³fub.

Omsättning: ca 200 milj. kr.

Anställda: 83 st.

Råvara: 80 % tall, 20 % gran.

Produkt: Förutom sågade trävaror i olika kvaliteter har Rolfs Såg och Hyvleri AB ett brett produktprogram inom produktkategorin Appearance products (synligt trä) såsom, innerpanel, golvträ, listverk, fönster- och dörrämnen.

Det breda produktsortimentet och den långt gångna vidareförädlingen grundar sig på affärsidén att generera mervärde.

Intransport

Intransporterna till Rolfs Såg och Hyvleri AB sker med lastbil. Sågverkets fångstområde sträcker sig över hela nordöstra Norrbotten. Dessutom importeras ca 45 000 m³ från Finland. Uppskattningsvis kommer ca 2/3 av råvaran från slutavverkning och resterande från gallring.

Huvudmarknader och leveranssystem

Sverige 50 %

Kunderna på den svenska marknaden återfinns främst i Syd- och Mellansverige, ca 70 % av kunderna finns i Mälardalen eller söder därom.

Till kunderna på den svenska marknaden sker leveranserna huvudsakligen med lastbil. Speditionsföretagen utnyttjar ibland s.k. växelflaxsystem. Flaken körs då till Railkombiterminalen i Luleå. Växelflaket lyfts sedan över på lastbil vid mottagande Railkombiterminal. Systemet förutsätter att en Railkombiterminal finns i närheten av kunden.

Norge 15 %

Kunderna i Norge återfinns främst i Nordnorge. Genomsnittligt transportavstånd till de norska kunderna är 65 mil. Till Norge sker all transport med lastbil. Några alternativ finns inte.

Italien 5 %

För den italienska marknaden lastas varorna på trailer. Trailern körs till järnvägs-terminalen i Luleå. Trailern lyfts sedan på järnväg för vidare transport. Trailern lyfts av järnvägsvagnen och dras med bil till kund.

Danmark 5 %

Till Danmark skickas varorna antingen med båt eller direkt med bil.

England 5 %

Englands läge gör att det inte finns något alternativ till båt. Utskeppning sker antingen från Holmsund i Umeå eller Sundsvall. Att inte närmare hamnar i t.ex. Luleå används beror på att här saknas linjetrafik. Vill man ha en långsiktig relation med kunderna med hög leveranssäkerhet kan man inte jaga sjöfrakter på spotmarknaden.

Effekterna

INTRANSPORT

All intransport av rundvirke sker med lastbil, medeltransportavståndet uppskattas till 150 km. Fångstområdet utgörs av hela nordöstra Norrbotten och angränsande områden i Finland. Ungefär 45 000 m³ av det totala behovet på 165 000 m³ kommer från Finland. Ingen intransport sker med järnväg eftersom järnväg saknas i fångstområdet.

Rolfs Såg och Hyvleri AB har en egen inköpsorganisation som svarar för ca 60 % av råvarubehovet. Övriga 40 % av försörjningen svarar Sveaskog för.

För att klara denna inkörning åtgår 3 367 lass varav 918 är importerat virke som transporteras 51 km från Haparanda till Kalix. För att köra in den totala volymen virke körs 828 336 km i Sverige.

Tabell 14.

Kostnadsökning för intranporter till Rolfs Såg vid olika skattesatser, kr/år.

Nivå på kilometerskatt och dieselskatt	Kostnadsökning per km	Årlig kostnadsökning
3,67 kr/km 2,22 kr/liter	4,77	3 951 000
2 kr/km 2,22 kr/liter	3,09	2 567 000
1 kr/km 2,22 kr/liter	2,09	1 739 000
2 kr/km 1 kr/liter	2,49	2 067 000
1 kr/km 1 kr/liter	1,49	1 238 000
Finsk dieselbeskattning	-0,39	-327 000

UTTRANSPORT

Vid uttransporter inom Sverige är lastkapaciteten för bil 60 m³ och vid destination utanför Sverige 50 m³.

Av den totala volymen 90 000 m³ når ca 45 000 m³ kunder på den svenska marknaden. Till kunderna på den svenska marknaden sker leveranserna huvudsakligen med lastbil. Vissa leveranser sker med s.k. växelflaxsystem och lyfts på järnväg vid railkombiterminalen i Luleå. För att transportera 45 000 m³ åtgår 750 fullastade

lastbilar med släp. Här har antagits att 50 % körs med växelflak där varje transport genererar 140 km lastbilstransport, Kalix – Luleå och terminal – kund. Resterande 50 % körs med lastbil direkt till kund och har medeltransportavstånd 1 200 km. Raillkombitrafiken genererar 52 500 km och direkttransporterna 450 000 km vägtransport.

Rolfs Såg och Hyvleri AB exporterar ca 13 500 m³ till Norge. All transport till Norge sker med bil. Det innebär att det krävs 270 lastbilstransporter för den norska marknaden. Då kunderna finns i Nordnorge innebär det ca 450 km transport på svenska vägar, vilket innebär totalt 121 500 km.

Till Italien exporteras ca 4 500 m³. Detta lastas på trailer i Kalix som körs till järnvägsterminalen i Luleå. Det innebär 90 lastbilstransporter Kalix–Luleå, totalt genererar Italienexporten 6 840 km lastbilstransporter.

Till Danmark exporteras ca 4 500 m³. Direkttransporten innebär 1 549 km. Antaget att hälften sker med bil innebär det 45 transporter eller 69 705 km. Resterande volym genererar 38 transporter till Luleå, d.v.s. totalt 2 888 km. Övriga 22 500 m³ skeppas från Umeå eller Sundsvall, vilket innebär 375 transporter. Transporterna jämt fördelat, innebär 187 stycken till Sundsvall 615 km, och 188 stycken till Umeå 348 km, vilket innebär 180 429 km i totalt transportsträcka.

Tabell 15.
Kostnadsökning för uttransporter från Rolfs Såg vid olika Skattesatser fördelat på olika marknader, kr/år.

Nivå på kilometer-skatt och dieselskatt	Sverige 502 500 km	Norge 121 500 km	Italien 6 840 km	Danmark 72 593 km	Övriga 180 429 km	Totalt
3,67 kr/km 2,22 kr/liter	2 397 000	580 000	33 000	346 000	860 000	4 216 000
2 kr/km 2,22 kr/liter	1 557 000	377 000	21 000	225 000	559 000	2 739 000
1 kr/km 2,22 kr/liter	1 055 000	255 000	14 000	152 000	379 000	1 855 000
2 kr/km 1 kr/liter	1 254 000	303 000	17 000	181 000	450 000	2 205 000
1kr/km 1kr/liter	751 000	182 000	10 000	109 000	270 000	1 322 000
Finsk dieselbeskattning	-199 000	-48 000	-3 000	-29 000	-71 000	-350 000

EFFEKT AV SÄNKT FORDONSSKATT OCH SÄNKT DIESELSKATT FÖR SKOGSMASKINER

Antaget att en virkesbil årligen utnyttjas 200 000 km krävs det 4,14 bilar för att köra in Rolfs Såg och Hyvleri ABs volym. Detta innebär att fordonskatt och vägavgifter kan sänkas med 173 429 kr

Antaget att en färdigvarubil årligen kör 226 600 km krävs det 3,9 bilar för att serva Rolfs Såg och Hyvleri AB, vilket innebär sänkta kostnader med 163 331 kr.

Totalt sänks kostnaden med 337 000 kr vid slopad fordonsskatt.

Av den i Sverige avverkade volymen 120 000 m³fub härstammar ca 1/3 från gallring och ca 2/3 från slutavverkning. Den genomförda sänkningen av dieselskatten för skogsmaskiner innebär att kostnaderna vid gallring sänks med 4,08 kr/m³fub och vid slutavverkning med 2,69 kr/m³fub. Detta innebär att kostnaden för sågverkets volym kan sänkas med totalt 378 000 kr.

Tabell 16.

Kostnadsökning för in- och uttransporter vid Rolfs Såg vid olika skattesatser, kr/år.

Nivå på kilometerskatt och dieselskatt	Rundvirke	Uttransport	Slopad fordonsskatt och vägavgift	Sänkt skatt för skogsmaskiner	Totalt
3,67 kr/km 2,22 kr/liter	3 951 000	4 216 000	337 000	378 000	7 452 000
2 kr/km 2,22 kr/liter	2 567 000	2 739 000	337 000	378 000	4 591 000
1 kr/km 2,22 kr/liter	1 739 000	1 855 000	337 000	378 000	2 879 000
2 kr/km 1 kr/liter	2 067 000	2 205 000	337 000	378 000	3 557 000
1 kr/km 1 kr/liter	1 238 000	1 322 000	337 000	378 000	1 845 000
Finsk dieselbeskattning	-327 000	-350 000			-677 000

BIPRODUKTER

Rolfs Såg och Hyvleri AB säljer 55 500 m³s cellulosaflis till Billerud Karlsborg. En flisbil lastar 60 m³s, vilket innebär att det åtgår 925 transporter. Tur och retur är transporten 19 km. 17 575 km tillryggaläggs alltså för att transportera flisen till Karlsborg.

Därutöver säljs ytterligare 37 370 m³s biprodukter som transporteras 3 km, vilket innebär 3 737 km transportarbete.

För Biprodukter åtgår totalt 21 312 km.

Antaget att en bil årligen kör 226 660 km åtgår 0,9 bilar för att täcka behovet, vilket innebär 4 000 kr i sänkt fordonsskatt.

Tabell 17.
 Kostnadsökning för biprodukter vid Rolfs Såg och Hyvleri AB vid olika skattesatser, kr/år.

Nivå på kilometerskatt och dieselskatt	Cellulosafelis	Övriga Biprodukter	Sänkt fordonskatt	Total
3,67 kr/km 2,22 kr/liter	84 000	18 000	4 000	98 000
2 kr/km 2,22 kr/liter	54 000	12 000	4 000	62 000
1 kr/km 2,22 kr/liter	37 000	8 000	4 000	41 000
2 kr/km 1 kr/liter	44 000	9 000	4 000	49 000
Kilometerskatt 1 kr/km 1 kr/liter	26 000	6 000	4 000	28 000
Finsk dieselskattning	-7 000	-1 000		-8 000

Tabell 18.
 Totalkostnadsökning för Rolfs Såg och Hyvleri AB vid olika skattesatser, kr/år. (Tabell 16 och 17).

Nivå på kilometerskatt och dieselskatt	Totalkostnad
3,67 kr/km 2,22 kr/liter	7 550 000
2 kr/km 2,22 kr/liter	4 653 000
1 kr/km 2,22 kr/liter	2 920 000
2 kr/km 1 kr/liter	3 606 000
1 kr/km 1 kr/liter	1 873 000
Finsk dieselskattning	-685 000

Under de senaste fem åren har resultatet för Rolfs Såg och Hyvleri AB varierat mellan 6,2 och 1,3 miljoner kronor.

2000: 6,2 miljoner
 2001: 5,2 miljoner
 2002: 6,1 miljoner
 2003: 1,3 miljoner
 2004: 1,9 miljoner.

De ökade kostnaderna som en vägskatt skulle ge upphov till skulle kraftigt reducera vinsten och under flera år innebära en förlust.

Under den senaste femårsperioden har en större investering på 20 miljoner (2003) genomförts, därutöver har några miljoner investerats årligen.

Någon investeringsplan för de kommande åren finns inte. Investeringsstakten hänger i stor utsträckning ihop med lönsamheten. Att i för stor utsträckning låna till investeringar ses som allt för riskabelt.

ANTALET SYSSELSATTA

Rolfs Såg och Hyvleri AB förbrukar 165 000 m³ fub, vilket innebär att det i skogs-näringen sysselsätts 37 årsarbeten för att försörja sågverket.

Som beskrivits ovan åtgår det 4,14 bilar för att serva Rolfs Såg och Hyvleri AB. Varje bil är bemannad med 2,34 årsarbeten, vilket innebär att rundvirkestrans-porterna genererar 9,7 årsarbeten.

För färdigvarutransporterna åtgår 3,9 bilar. Varje bil innebär 2,41 årsarbeten, vilket innebär att färdigvarutransporten sysselsätter 9,4 årsarbeten.

Biprodukterna sysselsätter 0,09 bilar där varje bil innebär 2,41 årsarbeten, vilket innebär 0,22 årsarbeten.

Lägger man samman detta med sågverkets 83 anställda innebär det att sågverket, dess försörjning och uttransport sysselsätter 139 personer.

Antaget att den årliga lönen och ersättningen för ett årsarbete är 286 636 kr och med 32,7 % innebär det att i kedjan från stubbe till kund betalas 13 028 000 kr i lagstadgad arbetsgivaravgift.

För att kompensera kostnadsökning genom s.k. grön skatteväxling krävs därför att den lagstadgade arbetsgivaravgiften sänks enligt tabell 19 nedan.

Tabell 19.

Sänkning av arbetsgivaravgifterna för att kompensera kostnadsökningen vid olika skattesatser, kr/år.

Nivå på kilometerskatt och dieselskatt	Sänkning av arbetsgivaravgiften, per anställd	Ny arbetsgivaravgift, %
3,67 kr/km 2,22 kr/liter	54 316	13,7
2 kr/km 2,22 kr/liter	33 475	21,0
1 kr/km 2,22 kr/liter	21 007	25,4
2 kr/km 1 kr/liter	25 942	23,6
1 kr/km 1 kr/liter	13 475	28,0

JÄRNVÄGSTRANSPORTER

Rolfs Såg och Hyvleri AB saknar industrispår varför direktlastning i järnvägsvagn inte är något alternativ. Lastning av järnvägsvagnar vid närmsta järnvägsspår är inte heller något alternativ. Erfarenheten är att allt för stor andel av varorna skadas dels under lastning och lossning, dels under transport. Att inte all inrikestransport sker med s.k. växelflaxsystem beror på att railcombiterminalen inte får ligga allt för långt från kunden för att vara ekonomiskt motiverad.

Övrigt

Företagsledningen säger att denna typ av förslag innebär att man överväger avveckling. Ledningen ser det som orimligt att sågverket kan bära dessa ökade kostnader. Samtidigt finns inga möjligheter att kompensera ökade kostnader genom högre priser för den färdiga varan.

Företagsledningen ser därför som enda lösning en lägre ersättning till skogsägaren. Om inte innebär det att verksamheten drivs med förlust, vilket naturligtvis innebär nedläggning.

Svegs Såg AB

Produktion: ca 50 000m³v.

Förbrukning: 120 000 m³fub.

Anställda: 26 st.

Råvara: Klentimmer, 85 % talltimmer.

Produkt: Tillhör Wedde & Co AB. Exportandelen ligger på ca 75 %.

Intransporter

Fångstområdet för sågen ligger runt Sveg med ett medeltransportavstånd på 91 km.

Huvudmarknader och leveranssystem

Sverige 40 %

Av den totala produktionen säljs 20 000 m³ på den Svenska marknaden. 10 000 m³ av volymen säljs i närområdet och har ett medeltransportavstånd på 150 km. Resterande 10 000 m³ säljs till kunder i södra Sverige, medeltransportavståndet till dessa kunder är 600 km.

Danmark 40 %

Ca 20 000 m³ sågad vara skickas på bil till Danmark. Medeltransportavståndet till kunderna i Danmark är 900 km. Varav 650 km körs på svenska vägar. Varje bil lastar 50 m³. (En mindre del omlastas från bilar med 60 m³).

Övriga länder 20 %

Till övriga marknader såsom Egypten, Italien, Holland, England, Norge exporteras 10 000 m³. Utskeppningen sker från Östersjöhamnarna i Umeå och Söderhamn, vilket innebär lastbilstransport à 300 km.

Effekterna

INTRANSPORT

Svegs sågverk förbrukar årligen 120 000 m³fub. Antaget 52 % lastkörningsgrad, lastar en lastbil 49 m³fub, vilket innebär att det åtgår 2 448 lass, Totalt körs 445 536 km på svenska vägar för att försörja Svegs sågverk.

Tabell 20.
 Kostnadsökning för intransporter vid Svegs såg vid olika skattesatser, kr/år.

	Kostnadsökning per km	Årlig kostnadsökning
3,67 kr/km 2,22 kr/liter	4,77	2 100 000
2 kr/km 2,22 kr/liter	3,0989	1 380 000
1 kr/km 2,22 kr/liter	2,0989	935 000
2 kr/km 1 kr/liter	2,495	1 100 000
1 kr/km 1 kr/liter	1,495	660 000
Finsk dieselbeskattning	-0,3925	- 176 000

UTTRANSPORT

Vid uttransporter inom Sverige är lastkapaciteten för bil 60 m³ och vid destination utanför Sverige 50 m³.

Total transportsträcka:

- Ca 125 000 km till kunder i Sverige.
- Ca 260 000 km körda i Sverige och vidare i Danmark.
- Ca 50 000 km till hamnar i Sverige.

Tabell 21.
 Kostnadsökning för uttransporter från Svegs såg, kr/år.

Nivå på kilometerskatt och dieselskatt	Årlig kost- nadsökning i Sverige	Årlig kostnads- ökning för direkt- export på bil till Danmark,	Årlig kostnads- ökning för export via hamnar.	Totalt
3,67 kr/km 2,22 kr/liter	596 000	1 240 000	239 00	2 075 000
2 kr/km 2,22 kr/liter	387 000	806 000	155 000	1 348 000
1 kr/km 2,22 kr/liter	262 000	546 000	105 000	913 000
2 kr/km 1 kr/liter	312 000	649 000	125 000	1 086
1 kr/km 1 kr/liter	187 000	389 000	75 000	651 000
Finsk dieselbeskattning	-49 000	-103 000	-20 000	-172 000

EFFEKT AV SÄNKT FORDONSSKATT OCH SÄNKT DIELELSKATT FÖR SKOGSMASKINER

Antaget att en virkesbil årligen utnyttjas 200 000 km krävs 2,3 bilar för att köra in Svegsågens volym. Detta innebär att fordonsskatt och vägavgifter kan komma att sänkas med 95 525 kr.

Antaget att en färdigvarubil årligen kör 226 600 km krävs 1,9 bilar för att serva Svegsågen, vilket innebär sänkta kostnader med 80 384 kr.

Totalt sänks kostnaden med ca 176 000 kr vid slopad fordonsskatt.

Av den i Sverige avverkade volymen kommer ca 20 % från gallring och ca 80 % från slutavverkning. Den genomförda sänkningen av dieselskatten för skogsmaskiner innebär att kostnaderna vid gallring kan sänkas med 4,08 kr/m³fub och vid slutavverkning med 2,69 kr/m³fub. Detta innebär att kostnaden för sågverkets volym sänks med totalt 356 000 kr.

Tabell 22.

Kostnadsökning för in- och uttransporter för Svegs såg kompenserat för slopad fordonsskatt och sänkning av dieselskatten för skogsmaskiner, kr/år.

Nivå på kilometer-skatt och dieselskatt	Rundvirke	Uttransport	Slopad fordonsskatt och vägavgift	Sänkt skatt för skogsmaskiner	Totalt
3,67 kr/km 2,22 kr/liter	2 100 000	2 075 000	176 000	356 000	3 643 000
2 kr/km 2,22 kr/liter	1 380 000	1 348 000	176 000	356 000	2 196 000
1 kr/km 2,22 kr/liter	935 000	913 000	176 000	356 000	1 316 000
2 kr/km 1 kr/liter	1 100 000	1 086 000	176 000	356 000	1 654 000
1 kr/km 1 kr/liter	660 000	651 000	176 000	356 000	785 000
Finsk dieselbeskattning	-176 000	-172 000			-348 000

BIPRODUKTER

Svegs sågverk säljer 112 000 m³s cellulosaflys till Iggesund. Enkel väg 175 km. En flisbil lastar 160 m³, vilket innebär att det åtgår 700 transporter eller att 245 000 km tillryggaläggs för att transportera flisen mellan Sveg och Iggesund.

Antaget att en bil årligen kör 226 660 km åtgår 1,08 bilar för att täcka behovet, vilket innebär 47 000 kr i sänkt fordonsskatt.

Tabell 23.
 Kostnadsökning för biprodukter vid Svegs såg vid olika skattesatser
 kompenserat för slopad fordonskatt, kr/år.

Nivå på kilometerskatt och dieselskatt	Flis	Sänkt fordonskatt	Total
3,67 kr/km 2,22 kr/liter	1 169 000	47 000	1 122 000 kr
2 kr/km 2,22 kr/liter	759 000	47 000	712 000 kr
1 kr/km 2,22 kr/liter	514 000	47 000	467 000 kr
1 kr/km 2 kr/liter	600 000	47 000	553 000 kr
1 kr/km 1 kr/liter	366 000	47 000	319 000 kr
Finsk dieselbeskattning	-97 000		97 000 kr

Tabell 24.
 Total kostnadsökning för Svegs Såg vid olika
 skattesatser, kr/år. (Tabell 22 och 23).

Nivå på kilometerskatt och dieselskatt	Totalkostnad
3,67 kr/km 2,22 kr/liter	4 765 000
2 kr/km 2,22 kr/liter	2 908 000
1 kr/km 2,22 kr/liter	1 783 000
2 kr/km 1 kr/liter	2 207 000
1 kr/km 1 kr/liter	1 104 000
Finsk dieselbeskattning	-445 000

SÅGVERKETS LÖNSAMHET

Lönsamheten har under senare år varierat mellan 4 och -6,5 miljoner kronor.
 Mellan 2000 och 2004 har det genomsnittliga resultatet för Svegs Såg ABs sågverk
 varit ca -0,7 miljoner.

2000: -0,8 miljoner
 2001: -1,1 miljoner
 2002: +4 miljoner
 2003: +0,8 miljoner
 2004: -6,5 miljoner.

Svegsågen ser i dag inga möjligheter att plocka ut eventuella kostnadsökningar hos kunderna. På en internationell marknad kommer kunderna att söka andra leverantörer som kan leverera billigare.

År 2004 gjordes en stor investering 20 miljoner kr i nytt råsörteringsverk och man räknar med att öka produktionen till ca 80 000 m³ färdigvara inom några år. Man ser optimistiskt på framtiden men givetvis är kilometerskatten ett mycket stort hot mot företaget. Företaget har inga eller mycket små möjligheter att gå över till järnväg. Främsta anledningen är att slutkunden inte har järnvägsspår vid sin industri (gäller både södra Sverige och Danmark). Omlastningen är både tidsödande och kostsam. Svegsågen utgör i många fall lagerplats för slutkunden och då en beställning kommer vill kunden ha leverans omgående.

ANTALET SYSSELSATTA

Svegsågen förbrukar 120 000 m³fub, vilket innebär att det i skogsnäringen sysselsätts 27 årsarbeten för att försörja sågverket.

För Svegsågens råvaruförbrukning åtgår det 2,3 bilar. Varje bil är bemannad med 2,34 årsarbeten. Det genereras 5,3 årsarbeten.

För biprodukttransporterna åtgår 1,8 bilar och 4,3 årsarbeten.

För uttransporterna används 1,9 bilar bemannade med 2,41 årsarbeten, vilket innebär 4,6 årsarbeten.

Lägger man samman detta med sågverkets 26 anställda och service, inköps och mätplatspersonal innebär det att sågverket, dess försörjning och uttransport sysselsätter 75 personer.

Antaget att den årliga lönen och ersättningen för ett årsarbete är 286 636 kr betyder det med 32,7 % att i kedjan från stubbe till kund betalas 7 milj. kr i lagstadgad arbetsgivaravgift.

För att kompensera kostnadsökning genom s.k. grön skatteväxling krävs att den lagstadgade arbetsgivaravgiften sänks enligt tabell 25 nedan.

Tabell 25.

Sänkning av arbetsgivaravgiften för att kompensera kostnadsökningen vid olika skattesatser.

Nivå på kilometerskatt och dieselskatt	Sänkning av arbetsgivaravgiften per anställd, kr	Ny arbetsgivaravgift
3,67 kr/km 2,22 kr/liter	63 500	10,5 %
2 kr/km 2,22 kr/liter	38 800	19,2 %
1 kr/km 2,22 kr/liter	23 800	24,4 %
1 kr/km och 2 kr/liter	29 400	22,4 %
1 kr/km 1 kr/liter	14 700	27,6 %
Finsk dieselbeskattning	5 933	34,8 %

Vilhelmina såg

Produktion: 100 000 m³sv varav 15 000 m³sv hyvlas.

Förbrukning: 215 000 m³fub.

Utbyte: 45,5 %. Det relativt höga utbytet förklaras till viss del av att brädor sågas med vankant.

Omsättning: 170 milj. kr.

Anställda: 55 fast anställda och ytterligare 8 entreprenörer.

Råvara: 100 % Gran. Råvaran är senvuxen och stark men med svartkvist, toppbrott och kådlåpor. Medelstock 155 liter.

Produkt: Vilhelminasågen tillhör SCA Forest Products affärsområde, Solid wood. Huvudsakligen används produkterna som konstruktionsvirke, en liten andel används till s.k. Appereance products (synligt trä) såsom, innerpanel, fönster- och dörrämnen.

Den relativt enkla produktmixen är ett resultat av råvarans beskaffenhet. Denna typ av produkter av bulkkaraktär är särskilt känsliga för konkurrens från länder med lägre råvarukostnad. Ett mer avancerat produktprogram ökar överlevnadsförmågan. Trots den hårda konkurrensen och en lägre kostnadsstruktur i många andra länder är sågverket konkurrenskraftigt.

Huvudmarknader och leveranssystem

Skandinavien 57 %

Sverige utgör huvuddelen av den volym som Skandinavien avser. Främst utgörs kunderna av hyvlerier och träbearbetande industri i Götaland och Svealand. Lokalt i norra Sverige är byggaktiviteten låg, vilket innebär låg efterfrågan på sågverkets produkter.

Till kunder i Sverige sker leveranserna huvudsakligen med lastbil, ca 80 % av volymen transporteras med lastbil och ca med 20 % järnväg

Till danska kunder sker det mesta av transportererna med järnväg.

Tyskland 10 %

På den tyska marknaden återfinns kunderna främst i inlandet. Att tyngdpunkten ligger i centrala Tyskland är en följd av sågverkets läge. Utmed kusten har båt kostnadsfördel. Till kunderna sker transporten till största delen med järnväg, antingen direkt till industri eller omlastning till lastbil.

Holland 11 %

Till Holland sker transportererna med järnväg direkt till kund, eller skeppas ut från hamnarna i Rundvik eller Tunadal.

Frankrike 13 %

Spanien 2,5 %

Italien 1 %

Grekland 2 %

Nordafrika 0,6 %

Japan 0,3 %.

All export till Sydeuropa, Nordafrika och Japan transporteras med lastbil till hamn i Rundvik och Tunadal.

Effekterna

INTRANSPORT

Främst kommer virkesvolymerna norr och väster ifrån eftersom virkesvolymerna från området runt Dorotea och Åsele transporteras till Rundvik. Ingen intrantransport sker med järnväg eftersom järnväg saknas västerut. Kostnaderna för att utnyttja järnväg norrifrån är allt för hög, främst beroende på för höga omlastningskostnader.

SCA Skog Virke Nord svarar för virkesförsörjningen till sågverket. En stor del av volymen kommer från SCA Skog.

All intrantransport av rundvirke sker med lastbil, medeltransportavståndet är 70 km.

För att transportera in till Vilhelminasågens årliga behov av 215 000 m³fub åtgår 4 387 lastbilstransporter. Medeltransporten för intrantransporten är 70 km, vilket innebär att 614 285 km körs för att försörja Vilhelmina Sågverk.

Tabell 26.

Kostnadsökning för intrantransporter vid olika skattesatser vid Vilhelmina sågverk, kr/år.

Nivå på kilometerskatt och dieselskatt	Kostnadsökning per km	Årlig kostnadsökning
3,67 kr/km		
2,22 kr/liter	4,77	2 930 000
2 kr/km		
2,22 kr/liter	3,0989	1 903 000
1 kr/km		
2,22 kr/liter	2,0989	1 289 000
2 kr/km		
1 kr/liter	2,495	1 533 000
1 kr/km		
1 kr/liter	1,495	918 000
Finsk dieselbeskattning	-0,3952	-243 000

UTTRANSPORT

Vid uttransport inom Sverige är lastkapaciteten 60 m³ och vid destination utanför Sverige 50 m³.

Av den totala volymen 100 000 m³ säljs ca 54 000 m³ till kunder på den svenska marknaden. Av dessa transporteras ca 43 000 m³ med lastbil, vilket innebär att 720 fullastade lastbilar med släp åtgår.

Av de 11 000 m³ som exporteras till Holland transporteras 4 000 m³ med järnväg och 7 000 skeppas ut med båt, vilket innebär att Hollandexporten genererar 116 transporter.

Utöver det som skeppas till Holland går ytterligare 30 000 m³ med båt, vilket innebär 500 fullastade ekipage.

Då genomsnittligt transportavstånd för sågens samtliga lastbilstransporter är 530 km genererar uttransporten totalt 708 080 km.

Tabell 27.
kostnadsökning för uttransporter vid olika skattesatser
vid Vilhelmina sågverk, kr/år.

Nivå på kilometer- skatt och dieselskatt	Kostnadsökning
3,67 kr/km 2,22 kr/liter	3 377 542
2 kr/km 2,22 kr/liter	2 194 269
1 kr/km 2,22 kr/liter	1 486 189
2 kr/km 1 kr/liter	1 766 659
1 kr/km 1 kr/liter	1 058 579
Finsk dieselbeskattning	-279 833

EFFEKT AV SÄNKT FORDONSSKATT OCH SÄNKT DIESELSKATT FÖR SKOGSMASKINER

Antaget att en virkesbil årligen utnyttjas 200 000 km krävs det 3,07 bilar för att köra in förbrukad volym. Detta innebär att fordonskatt och vägavgifter kan sänkas med 128 612 kr.

Antaget att en färdigvarubil årligen kör 226 600 km krävs det 3,1 bilar för att klara uttransporterna från Vilhelmina, vilket innebär sänkta kostnader med 130 847 kr.

Totalt sänks kostnaden med 259 459 kr vid slopad fordonskatt.

Av den avverkade volymen 215 000 m³fub härstammar ca 20 % från gallring och ca 80 % från slutavverkning. Den genomförda sänkningen av dieselskatten för skogsmaskiner innebär att kostnaderna vid gallring kan sänkas med 4,08 kr/m³fub och vid slutavverkning med 2,69 kr/m³fub. Detta innebär att kostnaden för Vilhelminasågens volym sänks med totalt 638 000 kr.

Tabell 28.

Kostnadsökning för in- och uttransporter vid olika skattesatser kompenserat för slopad fordonskatt och sänkt dieselskatt för skogsmaskiner vid olika skattesatser vid Vilhelmina sågverk, kr/år.

Nivå på kilometerskatt och dieselskatt	Rundvirke	Uttransport	Slopad fordonskatt och vägavgift	Sänkt skatt för skogsmaskiner	Totalt
3,67 kr/km 2,22 kr/liter	2 930 000	3 378 000	259 000	638 000	5 4 11 000
2 kr/km 2,22 kr/liter	1 903 000	2 194 000	259 000	638 000	3 200 000
1 kr/km 2,22 kr/liter	1 289 000	1 486 000	259 000	638 000	1 878 000
2 kr/km 1 kr/liter	1 533 000	1 767 000	259 000	638 000	2 411 000
1 kr/km 1 kr/liter	918 000	1 059 000	259 000	638 000	1 080 000
Finsk dieselskattning	-243 000	-280 000			-523 000

BIPRODUKTER

Vilhelmina sågverk säljer 194 000 m³s cellulosaflis till massa- och pappersindustrier längs norrlandskusten. Transporten sker med lastbil och medeltransportavståndet är 230 km.

54 500 m³s råspån och torrflis säljs till Lycksele energi. Transporten sker med lastbil och avståndet är 120 km.

En flisbil lastar 120 m³s, vilket innebär att det åtgår 2 070 transporter av biprodukterna. Den sammanlagda transportsträckan är 426 333 km enkel väg.

För biprodukter åtgår totalt 21 312 km.

Antaget att en bil årligen kör 226 660 km åtgår 1,9 bilar för att täcka behovet, vilket innebär 79 417 kr i sänkt fordonskatt.

Tabell 29.

Kostnadsökning för biprodukter vid olika skattesatser vid Vilhelmina sågverk, kr/år.

Nivå på kilometer-skatt och dieselskatt	Flis	Råspån och torrflis	Sänkt fordonskatt	Total
3,67 kr/km 2,22 kr/liter	1 773 645	259 965	79 417	1 954 193
2 kr/km 2,22 kr/liter	1 152 274	168 890	79 417	1 241 747
1 kr/km 2,22 kr/liter	780 441	114 390	79 417	815 414
2 kr/km 1 kr/liter	927 724	135 978	79 417	984 285
1 kr/km 1 kr/liter	555 891	81 478	79 417	557 951
Finsk dieselskattning	-294 000	-43 000		-337 000

Tabell 30.
Total kostnadsökning vid olika skattesatser för
Vilhelmina sågverk, kr/år. (Tabell 28 och 29).

Nivå på kilometerskatt och dieselskatt	Totalkostnad
3,67 kr/km 2,22 kr/liter	7 365 000
2 kr/km 2,22 kr/liter	4 442 000
1 kr/km 2,22 kr/liter	2 693 000
2 kr/km 1 kr/liter	3 395 000
1 kr/km 1 kr/liter	1 638 000
Finsk dieselbeskattning	-860 000

ANTALET SYSSELSATTA

Vilhelminasågen förbrukar 215 000 m³fub, vilket innebär att det i skogsnäringen sysselsätts 78 årsarbeten för att försörja sågverket.

Som beskrivits ovan åtgår det 3,1 rundvirkesbilar för intransport till Vilhelminasågen. Varje bil är bemannad med 2,34 årsarbeten, vilket innebär att rundvirkestransporterna genererar 7,2 årsarbeten.

För färdigvarutransporterna åtgår 2,82 bilar. Varje bil innebär 2,41 årsarbeten. Detta innebär att färdigvarutransporten sysselsätter 6,7 årsarbeten.

Biprodukterna sysselsätter 1,9 bilar där varje bil innebär 2,41 årsarbeten, vilket innebär 4,6 årsarbeten.

Sågverket har 52 direkt anställda årsverken lägger man samman detta med entreprenörer virkesmätare mfl sysselsätter sågverket ca 63 personer. Sammantaget innebär det att sågverket, dess försörjning och uttransport sysselsätter 130 personer.

Antaget att den årliga lönen och ersättningen för ett årsarbete är 286 636 kr, med 32,7 % i arbetsgivaravgift innebär det att i kedjan från stubbe till kund betalas 12 157 000 kr i lagstadgad arbetsgivaravgift.

För att kompensera kostnadsökning genom s.k. grön skatteväxling krävs därför att den lagstadgade arbetsgivaravgiften sänks enligt tabell 31 nedan.

Tabell 31.
Sänkning av arbetsgivaravgiften för att kompensera kostnadsökningen vid olika skattesatser för Vilhelmina sågverk.

Nivå på kilometerskatt och dieselskatt	Sänkning av arbetsgivaravgiften per anställd	Ny arbetsgivaravgift, %
3,67 kr/km 2,22 kr/liter	56 653	12,9
2 kr/km 2,22 kr/liter	34 169	20,8
1 kr/km 2,22 kr/liter	20 715	25,5
2 kr/km 1 kr/liter	26 115	23,6
1 kr/km 1 kr/liter	12 600	28,3

Södra Skogsenergi AB

Omsättning: 290 miljoner.

Produktion: 2,6 miljoner m³.

Anställda: 18 st.

Produktionsfakta:

Södra Skogsenergi AB ägs av Södra Skogsägarna och startade sin verksamhet 1980 i Ronneby och har sin verksamhet i södra Sverige.

Södra Skogsenergis verksamhet omfattar inköp, transport, lagring, bearbetning och försäljning av:

- Bränsleprodukter från skogsindustrin, exempelvis bark, sågspån och kutterspån.
- Produkter från skogen, som skogsflis och bränsleved.
- Förädlad bränsle, i form av pellets och briketter.
- Torv, i huvudsak från egen produktion.

Södra Skogsenergi är verksam inom hela Södras verksamhetsområde. Skogsbränslet köps in och levereras av Södra Skogs organisation.

Transporter

All transport sker med lastbilar av olika typer. I beräkningarna har vi antagit att för skogsenergi och torv används bil med släp med en lastkapacitet om 100 m³s. Och för biprodukter har vi antagit att ekipage med 160 m³ lastkapacitet används.

Under 2004 hanterade Södra skogsenergi 1 327 000 m³ Skogsbränsle, vilket innebär 13 270 transporter. Med medeltransportavståndet 90 km genererade detta 2 388 600 körda kilometer. Under året hanterades dessutom 1 056 000 m³ biprodukter, vilket innebär 6 600 transporter. Transporterna av biprodukter genererade lastbilstransporter om totalt 1 320 000 km. De 227 000 m³ torv som hanterades skapade 2 270 transporter och 317 800 km.

Det totala transportarbetet under år 2004 var 2 693 800 km.

Antaget att en bil årligen kör 226 660 km innebär det att 11,88 bilar åtgår, vilket innebär att fordonskatten kommer att sänkas med 497 662.

Effekterna

TRANSPORTER AV SKOGSENERGI, BIPRODUKTER OCH TORV

Tabell 32.
Kostnadsökning för Södra Skogsenergi vid olika skattesatser, kr/år.

Nivå på kilometer-skatt och dieselskatt	Kostnadsökning per km	Årlig kostnadsökning	Sänkning av fordonsskatten	Netto kostnadsökning
3,67 kr/km 2,22 kr/liter	4,77 kr/km	12 849 000	498 000	12 352 000
2 kr/km 2,22 kr/liter	3,0989 kr/km	8 348 000	498 000	7 850 000
1 kr/km 2,22 kr/liter	2,0989 kr/km	5 654 000	498 000	5 156 000
1 kr/km 2 kr/liter	2,495 kr/km	6 721 000	498 000	6 223 000
1 kr/km 1 kr/liter	1,495 kr/km	4 027 000	498 000	3 530 000
Finsk dieselskattning	-0,3952 kr/km	-1 065 000		-1 065 000

BOLAGETS LÖNSAMHET

Under den senaste femårsperioden har Södra Skogsenergi i genomsnitt genererat en vinst på 2,3 miljoner.

2004: 4,8 miljoner
2003: 7,3 miljoner
2002: 3 miljoner
2001: -2,8 miljoner
2000: -0,7 miljoner.

Det resultat som företaget generat under de senaste fem åren ligger långt under de kostnadsökningar som förslagen i "Skatt på väg" ger upphov till. Inte ens 1 kr i kilometerskatt och en ökning med dieselskatten med 1 kr/liter ryms inom genomsnittet den senaste femårsperioden.

ANTALET SYSSELSATTA

Enligt beräkningar vet vi att det åtgår 11,88 lastbilar för att klar Södra Skogsenergis transportbehov varje lastbil innebär 2,41 årsarbeten, vilket innebär att transportarbetet genererar 29 årsarbeten.

En bedömning är att för skotningen åtgår 33 årsarbeten och för flisningen åtgår 40 årsarbeten.

Service och underhåll av utrustning, maskinpark och lastbilarna antas vara 6 årsarbeten.

Tillsammans med Södra Skogsenergis 18 anställda sysselsätter verksamheten 93 årsarbeten.

Antaget att den årliga lönen och ersättningen för ett årsarbete är 286 636, med 32,7 % i arbetsgivaravgift innebär det att kedjan från stubbe till kund betalas 8 716 887 kr i lagstadgad arbetsgivaravgift.

För att kompensera kostnadsökning genom s.k. grön skatteväxling krävs därför att den lagstadgade arbetsgivaravgiften sänks enligt tabell 33 nedan.

Tabell 33.

Sänkning av arbetsgivaravgiften för att kompensera för kostnadsökningen vid olika skattesatser för Södra skogsenergi.

Nivå på kilometer-skatt och dieselskatt	Sänkning av arbetsgivaravgiften per anställd, kr	Ny arbetsgivaravgift, %
3,67 kr/km 2,22 kr/liter	132 815	13,6 neg. ¹⁾
2 kr/km 2,22 kr/liter	84 410	3,3
1 kr/km 2,22 kr/liter	55 445	13,4
1 kr/km 2 kr/liter	66 918	9,4
1 kr/km 1 kr/liter	37 952	19,5

1) Den högsta nivån på föreslagna vägs katt överstiger arbetsgivaravgiften med 13,6 %. Den gröna skatteväxlingen räcker inte till för att täcka kostnadsökningen.

JÄRNVÄGSTRANSPORTER

Södra skogsenergi använder sig uteslutande av lastbilstransporter.

Naturbränsle AB

Omsättning: 450 miljoner.

Produktion: 4 miljoner m³.

Anställda: 14 st.

Naturbränsle ägs till hälften av skogsägarföreningen Mellanskog och till andra hälften av ett antal privata sågverk i Mellansverige.

Naturbränsle tar hand om sågverkens biprodukter som framför allt levereras till energikunder. Flöden från sågverket kompletteras med skogsflis.

Naturbränsles verksamhetsområde omfattar landskapen Härjedalen, Hälsingland, Dalarna, Gästrikland, Uppland, Södermanland, Västmanland, Närke, Bohuslän och Dalsland.

Naturbränsles 4 miljoner m³ fördelas på följande sortiment.

- Skogsflis 1 miljon m³.
- Biprodukter från sågverk 2,7 miljoner m³.
- Import rötved och flis 300 000 m³.

Transporter

All transport sker i dag med lastbil.

Huvuddelen av råvaran är inhemsk och levereras från ägarföretagens industrier och avverkningar. 300 000 m³ importereras och utgörs av flis och rötved.

Sjuttiofem procent av den inhemska volymen går direkt från industri eller skog till värmeverk. Övriga 25 % mellanlagras på terminal. Terminallagring görs främst under sommaren då förbrukningen är lägre och kunderna inte har plats vid värmeverken.

Medeltransportavståndet för skogsflisen är 75 km och för biprodukterna, d.v.s. sågspån, bark och flis 100 km. Vid terminallagring förlängs transportavståndet med 30 km.

För de 300 000 m³ som importereras är medeltransportavståndet från hamn till värmeverk 200 km.

Effekterna

TRANSPORT

Naturbränsle hanterar årligen 4 miljoner m³ av dessa utgörs 1 miljon av skogsflis. Av dessa körs 750 000 m³ direkt till kund och har 75 km medeltransportavstånd och 250 000 m³ via terminal och transporteras i medeltal 105 km. Vid transport av energisortiment från skogen används mestadels containerfordon. Varje fordon lastar 120 m³, vilket innebär att 6 250 transporter från skog körs direkt till industri och 2 083 transporter körs till terminal. Skogsflisen genererar alltså 468 750 km plus 218 750 km, totalt 687 500 km.

2 700 000 m³ transporteras från sågverk till värmeverk av dessa går 2 025 000 m³ direkt till värmeverk och 675 000 m³ via terminal. Vid direkttransport är transportavståndet i medeltal 100 km och då det går via terminal 130 km. Då flisfordonen lastar 160 m³ åtgår det 12 656 direkt transporter och 4 218 via terminal. Det innebär att 1 265 600 km direkttransport och 548 340 km via terminal, totalt tillryggaläggs 1 813 940 km.

Dessutom tillkommer 300 000 m³ import som transporteras 200 km, vilket betyder 1 875 transporter à 200 km alltså 375 000 km.

SÄNKT FORDONSSKATT

Antaget att en flisbil årligen utnyttjas 226 660 km krävs det 12,7 ekipage för att klara Naturbränsles omsättning, vilket innebär att fordonsskatten kommer att minska med 531 404 kr.

Tabell 34.
Kostnadsökning för Naturbränsle vid olika skattesatser, kr/år.

Nivå på kilometerskatt och dieselskatt	Kostnadsökning per km	Årlig kostnadsökning	Sänkt fordonsskatt	Total kostnadsökning
3,67 kr/km 2,22 kr/liter	4,77	13 721 000	531 404	13 189 000
2 kr/km 2,22 kr/liter	3,0989	8 914 000	531 404	8 382 000
1 kr/km 2,22 kr/liter	2,0989	6 037 000	531 404	5 506 000
2 kr/km 1 kr/liter	2,495	7 177 000	531 404	6 645 000
1 kr/km 1 kr/liter	1,495	4 300 000	531 404	3 769 000
Finsk dieselskattning	-0,3952	-717 000		-717 000

BOLAGETS LÖNSAMHET

Bolagets resultat har under den senaste femårsperioden stadigt legat runt 100 000 kr, vilket innebär att kostnadsökningarna måste belasta kunder eller leverantörer. Vid en kostnadsökning kommer kunderna att jämföra alternativa bränslen. Ett stort hot är den stora gasutbyggnaden. För att ökade kostnader skall

kunna föras över till kunderna krävs att kostnaderna för konkurrerande bränslen ökar i samma takt.

Någon fastställd investeringsplan för den närmaste femårsperioden finns inte men behovet är ca 1 miljon per år. Investeringarna är främst terminalinvesteringar såsom asfalterade ytor och fler och nya vågar.

ANTALET SYSSELSATTA

Som beskrivits ovan sysselsätter Naturbränsle 12,7 bilar. 2,41 årsarbeten, vilket innebär 31 årsarbeten.

För upparbetning flisning och skotning av skogsflisen åtgår ca 55 personer.

Lägger man samman detta med Naturbränsles 14 anställda innebär det att från såg till värmeverk sysselsätts 100 personer.

Antaget att den årliga lönen och ersättningen för ett årsarbete är 286 636 kr och med 32,7 % i arbetsgivaravgift innebär det att från såg till värmeverk betalas 9 372 997 kr i lagstadgad arbetsgivaravgift.

För att kompensera kostnadsökning genom s.k. grön skatteväxling krävs därför att den lagstadgade arbetsgivaravgiften sänks enligt tabell 35 nedan.

Tabell 35.

Sänkning av arbetsgivaravgiften vid olika skattesatser för att kompensera för kostnadsökningar.

Nivå på kilometerskatt och dieselskatt	Sänkning av arbetsgivaravgiften per anställd, kr	Ny arbetsgivaravgift, %
3,67 kr/km 2,22 kr/liter	131 892	13 % neg ¹⁾
2 kr/km 2,22 kr/liter	83 823	3,5 %
1 kr/km 2,22 kr/liter	55 059	13,5 %
2 kr/km 1 kr/liter	66 453	9,5 %
1 kr/km 1 kr/ liter	37 688	19,6 %

1) Den högsta nivån på föreslagna vägs katt överstiger arbetsgivaravgiften med 13 %. Den gröna skatteväxlingen räcker inte till för att täcka kostnadsökningen.

JÄRNVÄGSTRANSPORTER

Naturbränsle använder sig uteslutande av lastbilstransporter. Tidigare använde man järnvägstransporter till värmeverket i Västerås. Efter en taxehöjning har man övergått till lastbilstransporter. Vid ökade kostnader för lastbilstransporter ser Naturbränsle inga möjligheter att flytta större volymer till järnväg. För att järnväg skall vara intressant behöver volymerna vara mycket stora 800 000–900 000 m³ per år. Värmeverk av denna storlek finns det inte många av i Sverige. Dessutom krävs industrispår.

R. Grips Åkeri AB i Sveg

Företaget omsätter 24 miljoner kr och har i dag 16 fordon i drift. Bland annat tre stycken rundvirkesfordon som går tvåskift. Företaget har 22 personer anställda.

Företaget kör åt Stora Enso AB, Holmen Skog, Sveaskog, kommunen, byggföretag m.fl.

Företaget har en vinstmarginal på ca 1,2 miljoner kronor, ca 5 % av omsättningen före investeringar. Ledningen anser att denna vinstmarginal behövs för att kunna investera i nyare utrustning som bilar släp kranar och lastmaskiner. År 2004 hade bilarna totalt kört 107 681 mil och den totala bränsleförbrukningen var för samtliga bilar 536 000 liter.

Tabell 36.
Kostnadsökning för R Grips Åkeri vid olika skattesatser, kr/år.

Nivå på kilometerskatt och dieselskatt	Kostnadsökning per km	Kostnadsökning för företaget, kr
3,67 kr/km 2,22 kr/liter	4,77	5 100 000
2 kr/km 2,22 kr/liter	3,0989	3 300 000
1 kr/km 2,22 kr/liter	2,0989	2 300 000
1 kr/km 2,22 kr/liter	2,495	2 700 000
1 kr/km 1 kr/liter	1,495	1 600 000
Finsk dieselbeskattning	-0,3952	-426 000

Samtliga skattehöjningsalternativ i denna studie överstiger företagets vinstmarginal. Kostnaderna måste föras vidare till skogsnäringen och kommer ytterst att belasta rotnettot med minskade fångstområden och arbetsunderlag som konsekvens.

Slutsatser

Vår fördjupade studie av olika alternativ för kilometerskatt och höjd dieselskatt styrker vår tidigare mer övergripande konsekvensanalys från januari 2005.

Kilometerskatt som i princip innebär en beskattning av avstånd genererar orimliga merkostnader för skogens värdekedjor från stubbe till slutkund. Detta gäller för alla de nivåer på kilometerskatt som utvärderats.

Konsekvenserna för de företag som ingår i studien är så allvarliga att den berörda verksamheten hotas av nedläggning. Mest akut är nedläggningshotet för de bioenergiföretag som byggts upp som en del av Sveriges omställning till uthålliga energisystem.

Det finns inga möjligheter att genom skatteväxling via sänkta arbetsgivaravgifter kompensera för de ökade vägtrafikskatterna.

"Skatt på avstånd" är sammanfattningsvis ingen lämplig modell för areella näringar baserade på produktion av stora volymer med relativt lågt värde per volymenhet. Modellen är generell också olämplig för ett vidsträckt glesbefolkat land som Sverige.

Referenser

"Skatt på väg SOU 2004:63". Slutbetänkande från Vägtrafikskatteutredningen.

Skogsstyrelsen. Skogsstatistisk årsbok 2004.

Wilhelmsson, L. & Moberg, L. 2004. Viktsutredning – råvolymvikter, (Arbetsrapport 569) Skogforsk.

Löfroth, C. Ekstrand, M. Rådström, L 2005. Konsekvenser för skogsnäringen av Skatt på väg (SOU2004:63), (Arbetsrapport 587) Skogforsk

Svensk träbränsleförning. Preliminär sammanställning av statistik över kommersiella leveranser av träbränsle 2003 från 64 svenska producenter.

Personliga referenser

NWP Sikås – Platschef Jonas Mårtensson	Tel: 0644–202 00
Rolfs Såg & Hyvleri – VD Anders Olofsson	Tel: 0923–133 00
Setra Group AB – Chef Nord Furu, Barbro Grebacken	Tel: 0911–936 00
Setra Group AB – Platschef Seskarö Sågverk, Karl-Johan Taavo	Tel: 0922–208 10
SCA Timber – Platschef Vilhelmina Sågverk, Lars Andersson	Tel: 0940–154 00
Sveg Såg AB – VD Stefan Graaf	Tel: 0251–521 55
R.Grips Åkeri AB – Transportchef Ersä Swanström	Tel: 0680–132 90
Södra Skogsenergi AB – VD Mats Håkansson	Tel: 0470–893 88
Naturbränsle AB – Björn Westerberg	Tel: 0171–851 23