

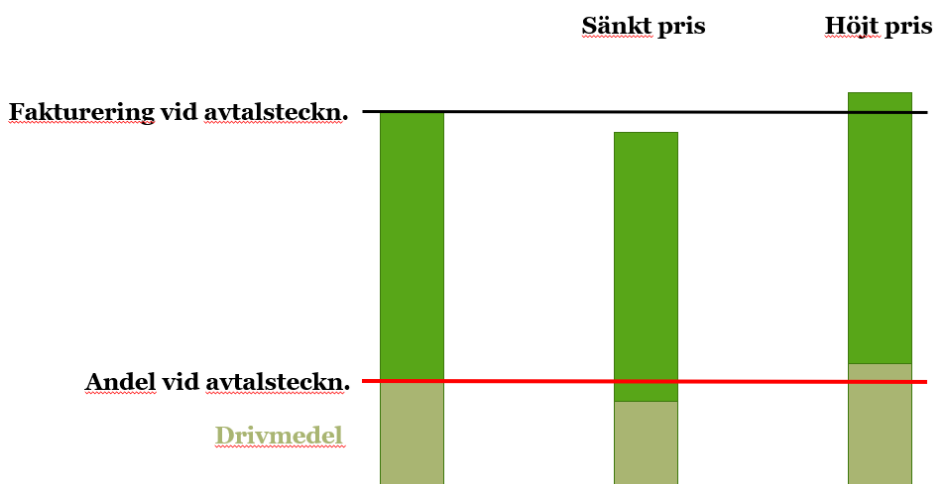
Branschstandard för drivmedelsklausul vid drivningsarbete

Arbetsgruppen som arbetat fram branschstandarden för drivmedelsklausul vid drivningsarbete kunde tämligen snabbt enas om en målformulering:

”Målet är en branschgemensam drivmedelsklausul för drivningsentreprenad som enkelt, förståeligt och korrekt håller entreprenadersättningen neutral gentemot drivmedelskostnadens variation över tid. I drivmedelskostnaden inkluderas skatter, skattereduktioner och övrigt som kan göra att drivmedelskostnaden ökar eller minskar över tid.”

Arbetsgruppen har efter upprepade och ingående diskussioner landat i att det väsentliga är att klausulen sett över tid ger ett korrekt utfall. Oavsett hur en klausul utformas så kommer den under vissa drivningsförhållanden inte ge ett resultat som fullt ut stämmer överens med den faktiska kostnadsförändringen. Så är det även om man granskar utfallet av ett entreprenadavtal i sin helhet. Vissa trakter ger för entreprenören ett bättre ekonomiskt utfall, och andra ett sämre. Detta trots att ansträngningen och skickligheten hos de som utför arbetet är densamma. Om den faktiska drivmedelskostnaden på vissa trakter är något högre än vad klausulens beräkning ger, och på andra något lägre, är utifrån det perspektivet inte helt avgörande. Syftet med en drivmedelsklausul är att parterna ska slippa omförhandla sina avtal alltför ofta med hänsyn till drivmedelsprisernas variation. Det väsentliga för att uppnå det syftet är att klausulen över tid på ett korrekt sätt kompenserar för aktuella prisvariationer.

Branschstandarden innebär att entreprenadersättningen i samband med fakturering justeras i förhållande till hur drivmedelspriset förändrats under den senaste månaden. Justeringen görs av den andel av totalkostnaden för att driva maskinen som utgörs av drivmedelskostnader.



Följande tre värden används som underlag för beräkning av nivån på justering av entreprenadersättningen:

1. Drivmedelskostnadens andel av den totala maskinkostnaden vid tidpunkten för avtalstecknandet.
2. Drivmedelsindex vid tidpunkten för avtalstecknandet.
3. Aktuellt drivmedelsindex varje månad under avtalstiden.

Värdena hämtas från SCB (SE-index). De två första värdena är fasta, alltså orörliga under hela avtalsperioden. Varje månad avläses aktuellt drivmedelspris enligt SE-index och med hjälp av det beräknas förändringen jämfört med utgångspriset och multipliceras med den drivmedelsandel som gällde vid avtalets tecknande.

Exempel:

Drivmedelskostnadens andel vid avtalstecknandet = 25 %

Drivmedelspriset vid avtalstecknandet = 20,00 kr

Drivmedelspriset vid månadsavläsning = 21,00 kr

Det aktuella priset dividerat med det ursprungliga: $21,00/20,00 = 1,05$ innebär att drivmedelspriset ökat med 5 %.

Drivmedelsprisets ökning multiplicerat med drivmedelskostnadens andel: $0,05 \times 0,25 = 0,0125$ innebär att ersättningen ska korrigeras med 1,25 % för att entreprenadersättningen ska hållas neutral i förhållande till aktuell ökning av drivmedelskostnaden. Om avtalet grundar sig i en viss kalkyltimpennning eller om avtalet anger ett pris vid väg så multipliceras dessa med faktorn 1,0125 för att erhålla den nya korrigerade ersättningen.

Vid ett kubikmeterpris vid väg, dvs en sammanslagen prislista, krävs en viktad kostnadsfördelning mellan skördare och skotare. Den föreslås vara 60/40, alltså att 60 % av kostnaden utgörs av skördarens kostnader och 40 % av skotarens. Den justerade ersättningen ska omfatta allt betalt maskinarbete eftersom allt maskinarbete förbrukar drivmedel.

Branschstandarderna innebär en princip och ett underlag för att justera ersättningen i förhållande till drivmedelskostnadens variation. Självklart står det parterna fritt att när förhållandena så kräver, i enskilda fall förhandla fram alternativa tal som underlag för beräkning av ersättningen.

SE-index startades 2014 av en arbetsgrupp med representanter från SE samt ett antal beställarorganisationer. Ett index för drivmedelskostnadens andel finns idag i SE-index, men i det finns inte lönekostnaderna inkluderade. En komplettering med detta kommer därför att ske under hösten 2022. Även det befintliga indexet för aktuellt drivmedelspris ses över, för att på mest korrekta sätt representera den faktiska drivmedelskostnaden inklusive skatter, skattereduktion och aktuella drivmedelstillsatser. En arbetsgrupp med representanter från

Holmen, Sydved, SCA, Södra, Norra Skog, SE, Skogsentreprenad AB Bröderna Nilsson, Jämt-Zäta Skogstransporter AB, Forest Link, Great Graphics samt Skogforsk finns formerad för att tillsammans med SCB genomföra det arbetet under hösten 2022. Samma arbetsgrupp kommer sedan även stå för den långsiktiga förvaltningen av såväl SE-index som drivmedelsklausul.

Branschstandard för drivmedelsklausul är framtaget med hänsyn till framtida utveckling. Principen att utgå från drivmedelskostnadens andel av den totala kostnaden kan vid behov överföras till andra maskintyper (ex. markberedare) genom att nödvändiga index tas fram. Principen att utgå från en kostnadsandel är även möjlig att i framtiden använda för eventuellt ytterligare klausuler kopplade till andra kostnadsposter.

Branschstandarden är framtaget av följande arbetsgrupp:

Mats-Erik Larsson	SE
Philip Jämtgård	Jämt-Zäta Skogstransporter AB
Håkan Nilsson	Skogsentreprenad AB Bröderna Nilsson
Åke Kristoffersson	Kvista Skog AB
Jonas Skyttmo	Forestlink AB
Johan Klingberg	AB Karl Hedin
Peter Bergman	Sveaskog
Martin Carlsson	SCA
Mattias Sjödin	Sydved
Linus Wildmark	Södra Skogsägarna
Karl Noro samt Jonas Eriksson	Holmen Skog
Lars Eliasson	Skogforsk
Anders Mörk	Skogforsk

En referensgrupp som under arbetet tagit del av arbetsgruppens resultat, och från sidan kommit med synpunkter och inspel har bestått av följande representanter:

Ingemar Berling	Bergkvist Siljan
Axel Sjölin	Mellanskog
Tomas Kolmodin	Vallsta Skogsmaskiner AB
Carl-Axel Östensson	Moelven Skog
John Samuelsson	Billerud Korsnäs
Jonas Byström	Norra Skog
Erik Stråhle	Vida Skog
Reino Nilsson	Gettjärns Skogsprodukter AB