

Alþingi
Erindi nr. P 130/1450
komudagur 22.3.2004

Valgerður Sverrisdóttir
Iðnaðarráðherra
150 Arnarhvoli

Reykjavík, 19. febrúar 2004
Tilvísun : IVR03030127/24.190/PÖS

Í samræmi við bráðabirgðaákvæði VII við raforkulög nr. 65/2003 skipaði iðnaðarráðherra nefnd þann 23. júní 2003 sem ætlað var að gera tillögu um fyrirkomulag flutnings raforku, þ.m.t. um stærð flutningskerfisins og hvernig rekstri þess og kerfisstjórnun skuli háttað þannig að öryggi, skilvirkni og hagkvæmni kerfisins verði sem best tryggð. Þá var nefndinni og falið að móta tillögur um það með hvaða hætti jafna eigi kostnaði vegna flutnings og dreifingar raforku.

Í nefndina voru skipaðir eftirtaldir aðilar:

Bjarni Bjarnason, Einar Oddur Kristjánsson, Guðmundur Þóroddsson, Hannes G. Sigurðsson, Ingunn S. Þorsteinsdóttir, Jens Andrésson, Jón Bjarnason, Júlíus J. Jónsson, Kristján Haraldsson, Kristján Jónsson, Kristján Skarphéðinsson, sem jafnframt var formaður nefndarinnar, Magnús Reynir Guðmundsson, Nökkvi Bragason, Ólafur Örn Haraldsson, Óli Jón Gunnarsson, Steinunn Valdís Óskarsdóttir, Svanfríður Jónasdóttir, Valdimar K. Jónsson og Þorkell Helgason.

Auk hinna skipuðu fulltrúa sátu Franz Árnason og Þórður Guðmundsson fundi nefndarinnar sem áheyrnarfulltrúar.

Starfsmenn nefndarinnar voru Helgi Bjarnason, Pétur Örn Sverrisson og Elín Smáradóttir.

Nefndin hélt níu fundi frá júní 2003 fram til febrúar 2004. Fundargerðir og gögn sem lögð hafa verið fram á fundum nefndarinnar er að finna á sérstakri heimasíðu nefndarinnar. Þær tillögur sem gerð er grein fyrir í skilabréfi þessu eru á ábyrgð meirihluta nefndarinnar. Tillögurnar eru nánar útfærðar í meðfylgjandi drögum að frumvarpi til breytinga á raforkulögum nr. 65/2003 og frumvarpi til laga um stofnun hlutafélags sem annast skal rekstur flutnings- og kerfisþjónustu skv. III. kafla raforkulaga nr. 65/2003. Þeir sem ekki standa að álit meirihlutans hafa lagt fram sérálit. Þá hafa sumir sem standa að meirihlutaálit nefndarinnar lagt fram bókanir. Sérálit og bókanir fylgja með skilabréfinu.

Tillögur meirihluta nefndarinnar eru:

Flutningskerfið

Gerð er tillaga um að umfang flutningskerfisins miðist við tiltekna afhendingarstaði. Afhendingarstaðir eru m.a. miðaðir við að flutningskerfið nái til þeirra háspennulína sem nú eru á 66 kV spennu eða meira. Auk þess verði allar þær dreifiveitur sem nú starfa í landinu tengdar flutningskerfinu. Þó er ekki gert ráð fyrir að flutningskerfið nái inn fyrir mörk þéttbýlis. Þannig er lagt til að línur sem liggja að veitukerfi Vestmannaeyja (sem er í eigu Hitaveitu Suðurnesja hf), Rafveitu Reyðarfjarðar og Orkuveitu Húsavíkur tilheyri flutningskerfinu. Samkvæmt þessari tillögu verður raforka frá flutningskerfinu afhent til dreifiveitna á 56 stöðum og koma þeir fram í viðauka við frumvarpsdrögin sem fylgja skilabréfi þessu. Í frumvarpinu er einnig kveðið skýrar á um en í nágildandi lögum við hvaða aðstæður virkjunum undir 7 MW er gert að tengjast flutningskerfinu.

Flutningsfyrirtæki

Gerð er tillaga um að við gildistöku laganna verði stofnað hlutafélag í eigu ríkisins. Það er annars vegar gert til að tryggja að fyrir hendi sé lögaðili þegar eignir sem leggjast til flutningskerfisins eru metnar og hins vegar til að annast rekstur flutningsvirkja þar til endanlegt mat liggur fyrir. Þegar matið liggur fyrir munu þeir sem leggja eignir til félagsins taka við rekstri þess.

Lagt er til að sett verði á fót samninganefnd skipuð fulltrúum eigenda þeirra fyrirtækja sem leggja skulu eignir til flutningsfyrirtækisins. Ef samkomulag næst í samninganefndinni er gert ráð fyrir að eigendur flutningsvirkjana yfirtaki rekstur hlutafélagsins og eignist hluti í samræmi við eignahluti sína á grundvelli matsins. Ef ekki næst samkomulag um verðmat flutningsvirkja geta eigendur þeirra vísað matinu til lögskipaðrar matsnefndar. Matsnefndin starfi með svipuðu sniði og matsnefnd eignarnámsbóta. Kostnaður við matið verði greiddur af flutningsfyrirtækinu. Fram til 1. janúar 2011 verði einungis heimilt að framselja hlutafé til annarra hlutafjäreigenda í fyrirtækinu.

Í frumvarpinu eru ákvæði sem eiga að tryggja að flutningsfyrirtækið veiti stjórnvöldum, viðskiptavinum og almenningi upplýsingar sem nauðsynlegar eru við mat á því hvort fyrirtækið fullnægi skyldum sínum við rekstur og kerfisstjórnun flutningskerfisins og tryggi jafnræði varðandi flutning raforku.

Flutningsgjaldskrá

Gerð er tillaga um að sama gjald verði greitt til flutningsfyrirtækisins fyrir úttekt á raforku frá öllum afhendingarpunktum. Allar virkjanir sem selja raforku á markaði greiði til flutningskerfisins í samræmi við selda orku – án tillits til stærðar. Framleiðsla virkjana til eigin þarfa, búrekstrar og heimilisnota verði þó undanskilin. Sérstök gjaldskrá verður fyrir stórnotendur þ.e. þá sem nota 14 MW afl og hafa a.m.k. 8000 stunda nýtingu á ári. Sama gjald verði fyrir alla innmötun virkjana á raforku og úttekt stórnotenda. Þá er gert ráð fyrir að umframkostnaður nýrra virkjana eða stórnotenda verði gerður upp sérstaklega. Sama eigi við ef tenging nýs notanda er hagkvæm fyrir flutningskerfið í heild.

Gjaldskrársvæði dreifiveitna

Gerð er tillaga um að í stað þess að ráðherra ákvarði gjaldskrársvæði dreifiveitna þá verði lögbundin sú meginregla að hver dreifiveita hafi eina gjaldskrá. Þó verði heimilt að sækja sérstaklega um gjaldskrá fyrir dreifbýli enda geti viðkomandi dreifiveita sýnt fram á hærri kostnað við dreifingu raforku í dreifbýli. Orkustofnun verði falið að leggja mat á þörf fyrir sérstaka gjaldskrá fyrir dreifbýli og setja mörk gjaldskrársvæða í því sambandi.

Arðsemi flutningsfyrirtækis og dreifiveitna

Lagt er til að við ákvörðun Orkustofnunar um tekjumörk flutningsfyrirtækisins og dreifiveitna vegna flutnings til almenningsveitna verði miðað við helming af arðsemi markaðsávöxtunar óverðtryggðra ríkisskuldabréfa til fimm ára eða sambærilegra verðbréfa. Arðsemisviðmiðunin hækki á fimm ára tímabili í þá ávöxtun sem kveðið er á um í gildandi lögum. Með þessu er stefnt að því að leyfa fyrirtækjunum að njóta hluta þeirrar hagræðingar sem þau eiga að ná innan þess tekjuramma sem þeim er settur án þess að það leiði til hækkunar á gjaldi til flutnings og dreifingar raforku.

Gildistaka

Samkvæmt gildandi lögum á sá kafli laganna sem fjallar um flutning raforku að koma til framkvæmda þann 1. júlí n.k. Í frumvarpinu er lagt til að hið nýja fyrirkomulag sem nefndin leggur til öðlist gildi þann 1. janúar 2005. Því bráðabirgðafyrirkomulagi sem gilt hefur frá 1. júlí 2003 verði því framhaldið til loka þessa árs. Tíminn verði nýttur til að meta flutningsvirki og vinna að stofnun flutningsfyrirtækisins.

Endurskoðun laganna

Samkvæmt 39. gr. gildandi raforkulaga er gert ráð fyrir að ráðherra leggi fram skýrslu á fjögurra ára fresti um raforkumálefni. Gert er ráð fyrir því að fyrsta raforkuskýrslan verði lögð fram á árinu 2005 en næsta þar á eftir á árinu 2009 en þá verða öll ákvæði laganna komin til framkvæmda og nokkur reynsla fengin af nýskipan raforkumála. Í framhaldi af því þykir eðlilegt að ráðherra taki löginn til endurskoðunar og að henni ljúki fyrir árslok 2010.

Jöfnun kostnaðar við flutning og dreifingu raforku

Ljóst er að það fyrirkomulag sem hér er lagt til varðandi umfang flutningskerfisins og gjaldskrá fyrir flutning raforku mun leiða til meiri jöfnunar kostnaðar en gert er ráð fyrir í gildandi lögum. Því til viðbótar leggur nefndin til að hver dreifiveita hafi sömu gjaldskrá fyrir alla notendur á sínu veitusvæði. Það mun þýða að íbúar á Hvammstanga og Hvolsvelli munu greiða sama verð fyrir flutning og dreifingu raforku enda dreifir RARIK raforku á báðum stöðum og gildir þá einu þótt flutningskerfið nái til Hvolsvallar en ekki Hvammstanga. Sama á við um Patreksfjörð og Ísafjörð á veitusvæði Orkubús Vestfjarða. Það á einnig við um Vestmannaeyjar og Reykjanesbæ á veitusvæði Hitaveitu Suðurnesja o.s.frv. Hins vegar er eins og að framan greinir gert ráð fyrir að hægt verði að setja sérstaka gjaldskrá fyrir dreifibýli að uppfylltum tilteknum skilyrðum. Nefndin hefur reynt að leggja mat á hvaða þýðingu sérstök dreifibýlisgjaldskrá hefði fyrir íbúa á veitusvæði Orkubús Vestfjarða og RARIK. Í þeirri athugun var miðað við að tæpur helmingur af viðskiptavinum RARIK og um tíundi hluti af orkusölu Orkubús Vestfjarða væru í dreifibýli. Ef miðað er við að íbúar á dreifibýlissvæðum þessara veitna ættu ekki að greiða hærra raforkuverð en íbúar í þéttbýli greiða hæst þá þyrfti um 230 millj. kr. til að niðurgreiða dreifingarkostnað til þeirra. Nefndin telur eðlilegt að þessum kostnaðarauka verði mætt. Það verði annað hvort gert með framlögum úr ríkissjóði eða jöfnunargjaldi á raforkudreifingu. Gjaldið þyrfti að nema 9-10 aurum á kWh.

Rafmagn til húshitunar

Meirihluti nefndarinnar vekur athygli á að Landsvirkjun hefur lýst því yfir að sérstakur afsláttur sem fyrirtækið hefur veitt vegna sölu á rafmagni til húshitunar verði felldur niður frá og með 1. janúar 2005. Þessi afsláttur Landsvirkjunar hefur undanfarin ár numið um 100 millj. kr. Auk þess hafa RARIK veitt um 20 millj. kr. afsátt og Orkubú Vestfjarða um 5 millj. kr. afslátt af rafmagni til húshitunar. Gera má ráð fyrir að þessi fyrirtæki felli einnig afsláttinn niður frá og með 1. janúar 2005. Þá er við að bæta að í gjaldskrá dreifiveitna hefur gjald fyrir rafmagn til húshitunar verið umtalsvert lægra en gjald til almennra nota. Því er ljóst að með sömu gjaldskrá fyrir dreifingu raforku óháð notkunarflokkum mun dreifingarkostnaður á húshitunarrafmagni hækka frá og með næstu áramótum. Dreifingarkostnaður við aðra raforkunotkun kann hins vegar að lækka frá því sem nú er.

Í samræmi við framangreint hefur meirihluti nefndarinnar sett fram eftirfarandi tillögur til breytinga á raforkulögum sem fylgja hjálagað sem drög að frumvarpi til laga um breytingar á raforkulögum.

D.u.s.

Kristján Skarphéðinsson
(Sign)

Einar Oddur Kristjánsson
(Sign)

Bjarni Bjarnason
(Sign)

Ólafur Örn Haraldsson
(Sign)

Valdimar K. Jónsson - með vísan til bókunar frá 11.02.04
(Sign)

Kristján Jónsson
(Sign)

Nökkvi Bragason
(Sign)

Hannes G. Sigurðsson - sjá bókun dags. 19.02.04
(Sign)

Kristján Haraldsson - sjá bókun dags. 11.02.04
(Sign)

Óli Jón Gunnarsson
(Sign)

Svanfríður Jónasdóttir - sjá bókun 11.02.04
(Sign)

Magnús Reynir Guðmundsson
(Sign)

Guðmundur Þóroddsson - sjá bókun dags. 24.02.04
(Sign)

Þorkell Helgason
(Sign)

Fylgiskjal með skilabréfi nefndarinnar:

Samantekt bókana og sérálita vegna skila nefndar er iðnaðarráðherra skipaði á grundvelli bráðabirgðaákvæðis nr. VII. (19 mannanefndar) við raforkulög til þess að gera tillögur um fyrirkomulag flutnings raforku.

1. Bókanir nefndarmanna sem standa að meirihlutaáliti nefndarinnar og rita undir skilabréf nefndarinnar. Það athugist þó að einn nefndarmanna situr hjá en stendur að tveimur bókunum.

A)

Fulltrúi Neytendasamtakanna ritar undir skilabréf meirihluta nefndarinnar og vísar jafnframt til eftirfarandi bókunar.

Bókun fulltrúa Neytendasamtakanna.

Neytendasamtökin eru hlynt jöfnun á raforkuverði í þeim 56 afhendingastöðum á landinu við mörk þéttbýlissvæða. Samtökin mæla með að aðhalds sé gætt í mati á flutningsvirkjum og honum sé haldið í lágmarki. Hámarksarðsemi verði ekki hærri en 3%.

Niðurgreiðum vegna dreifbýlissvæða verði mætt með framlagi úr ríkissjóði.

Valdimar K. Jónsson (sign)

B)

Fulltrúi Samorku Kristján Haraldsson orkubússtjóri í Orkubúi Vestfjarða ritar undir skilabréf meirihluta nefndarinnar og vísar jafnframt til eftirfarandi bókunar.

Bókun við samþykki mitt á meirihlutaáliti nefndar sem ætlað var að gera tillögu um fyrirkomulag flutnings raforku og skila frumvarpi til laga þar að lútandi.

Samþykki mitt byggist á að hér sé um að ræða málamiðlun milli andstæðra sjónarmiða og að um þessa málamiðlun náist víðtæk sátt.

Ég er enn þeirrar skoðunar að best og réttast væri að flutningskerfið nái niður á 30 kV og að sama gjaldskrá gildi í öllum afhendingarpunktum. Með þeim hætti er jöfnun kostnaðar við flutning raforku til allra landsmanna best tryggð.

Varðandi umfang kerfisins geri ég þann fyrirvara að við stærsta þéttbýlisstað á sunnanverðum Vestfjörðum, Patreksfjörð, komi afhendingarpunktur frá flutningskerfinu.

Kristján Haraldsson (sign)

C)

Fulltrúi Samtaka atvinnulífsins ritar undir skilabréf meirihluta nefndarinnar og bókar jafnframt neðangreint.

Bókun

fulltrúa Samtaka atvinnulífsins vegna tillagna svokallaðrar flutningsnefndar iðnaðarráðherra sem skipuð var í samræmi við bráðabirgðaákvæði VII við raforkulög nr. 65/2003.

Samtök atvinnulífsins telja verðmat á flutningsvirkjum sem keypt eða leigð verða af flutningsfyrirtækinu vera atriði sem skipti sköpum um það hvort sæmileg sátt skapist um nýtt fyrirkomulag við flutning og dreifingu raforku. Í ákvæði frumvarpsins til bráðabirgða um mat á verðmæti flutningsfyrirtækis segir: „Eigendur þeirra flutningsvirkja sem mynda flutningskerfið skulu koma sér saman um mat á verðmæti þeirra. Stefnt skal að því að matsverðið sé sem næst endurstofnverði flutningsvirkjanna að teknu tilliti til framreiknaðra afskrifta sem bókfærðar hafa verið vegna viðkomandi eignar, auk annarra atriða sem máli skipta.“ SA leggja þann skilning í síðasta setningarhlutann „auk annarra atriða sem máli skipta“ að með honum sé verið að beina þeim fyrirmælum til samninganefndarinnar að hún víki frá reglunni um að matsverðið sé sem næst endurstofnverði flutningsvirkja í þeim tilvikum þegar um óarðbærar einingar er að ræða. Reglur um að fullt verð komi fyrir, eins og í tilvikum um eignarnám, eiga hér ekki við. Mat á verðmæti eigna í atvinnurekstri sem ætlaðar eru til tekjuöflunar byggist á arðsemi þeirra en ekki stofnkostnaði. Það er því ekki réttlætanlegt að gera arðsemiskröfur til þeirra. SA telja því að í sumum tilvikum eigi það við að eignir gangi inn í flutningsfyrirtækið án þess að fyrir þær komi endurgjald. Þá telja SA þá skyldu hvíla á fulltrúum ríkisins ísamninganefndinni að þeir komi á samningum þar sem augljóst er af ákvæðum um svokallaða matsnefnd að hún hefur ekki umboð til neins annars en að meta flutningsvirkin á endurstofnverði.

SA telja það þjóðhagslega óskilvirkt að gera minni arðsemiskröfu til fjármagns í þessum iðnaði en í öðrum atvinnurekstri. Opinber verðlagning sem miðar við 6% arðsemi að hámarki er of lágt þak miðað við arðsemiskröfur almennt. Ef þakið verður ákveðið svona lágt mun löggjafinn liggja undir þrýstingi um að hækka þetta þak á komandi árum.

Loks telja SA eðlilegt að opinber stuðningur við tiltekna raforkunotendur eigi að vera eins gegnsær og unnt er en eigi ekki að fela í raforkuverðinu.

Reykjavík 19. febrúar 2004

Hannes G. Sigurðsson (sign)
Samtök atvinnulífsins

D)

Bókun fulltrúa Sambands íslenskra sveitarfélaga:

Við undirrituð leggjum áherslu á að kostnaður vegna niðurgreiðslu á raforkudreifingu verði greiddur úr ríkissjóði.

11.2.'04

Steinunn Valdís Óskarsdóttir (sign)

Óli Jón Gunnarsson (sign)

E)

Jafnframt bókar Steinunn Valdís Óskarsdóttir eftirfarandi:

Reykjavík 18. febrúar 2004

Iðnaðar- og viðskiptaráðuneytið
Arnarhváli
150 Reykjavík

Undirrituð kýs að sitja hjá við afgreiðslu meirihluta nefndarinnar um tillögu að fyrirkomulagi um flutning raforku, með vísan í sameiginlega bókun fulltrúa Sambands íslenskra sveitarfélaga. Einnig lýsi ég efasemdum um allar tillögur, sem leiða til hækkunar raforkuverðs á höfuðborgarsvæðinu.

Steinunn Valdís Óskarsdóttir (sign)

Óli Jón Gunnarsson ritar undir skilabréf meirihluta nefndarinnar en Steinunn Valdís Óskarsdóttir situr hjá.

F) Fulltrúi Samfylkingarinnar ritar undir skilabréf meirihluta nefndarinnar en vísar jafnframt til eftirfarandi bókunar:

Ég undirrituð stend að meirihlutaáliti 19mannanefndar, þó með fyrirvara um þau atriði sem enn eru óútkljáð.

Reykjavík 11.02.2004
Svanfríður Jónasdóttir (sign)

G) Fulltrúi Orkuveitu Reykjavíkur ritar undir skilabréf meirihluta nefndarinnar en vísar jafnframt til eftirfarandi bókunar:

Iðnaðar- og viðskiptaráðuneytið,
Kristján Skarphéðinsson ráðuneytisstjóri,
Arnarhvoli
150 Reykjavík

Málefni: Bókun fulltrúa Orkuveitu Reykjavíkur í nefnd um fyrirkomulag flutnings raforku.

Undirritaður, fulltrúi Orkuveitu Reykjavíkur í nefnd skipaðri af iðnaðarráðherra um fyrirkomulag flutnings raforku, óskar eftir að ítreka eftirfarandi sjónarmið:

Mikilvægt er að fjárfestingar sem studdar hafa verið af sameiginlegum sjóðum landsmanna verði ekki metnar á fullu endurstofnverði inn í landsnet raforkuflutnings og einnig að línur sem litla raforku bera verði skoðaðar sérstaklega við mat á kerfinu. Þar með er dregið úr áhrifum þess að hafa jafn víðfemt og dýrt sameiginlegt flutningskerfi og gert er ráð fyrir í tillögum nefndarinnar. Þá er mikilvægt að sú jöfnun raforkuverðs sem talin er nauðsynleg í kerfinu verði eins og hægt er greidd beint af ríkissjóði en ekki sett inn í almennt raforkuverð.

Það er mikilvægt að við verðlagningu flutningsins verði litið til þess hversu ólíkir afhendingarstaðirnir eru með tilliti til stærðar og að þeir afhendingarstaðir sem eru kerfinu sérstaklega hagstæðir njóti þess.

Iðnaðarráðherra hefur fullvissað undirritaðan um að fullur skilningur sé á þessum sjónarmiðum og að vilji sé til að koma til móts við þau eftir fremsta megni. Með vísan til þess og þeirra sjónarmiða sem að ofan greinir gerir undirritaður ekki frekari athugasemdir við álit nefndarinnar.

Guðmundur Þóroddsson
forstjóri Orkuveitu Reykjavíkur

Sérálit nefndarmanna:

A)

Sérálit Jóns Bjarnasonar í nefnd um raforkuflutning

Nokkur áhersluatriði varðandi skil nefndar um raforkuflutning

Frá Jóni Bjarnasyni 10. febr. 2004.

1. Meirihluti nefndarinnar leggur til að umfang flutningskerfisins miðist við tiltekna afhendingarstaði og nái til þeirra háspennulína sem nú eru á 66kV spennu eða meira. Ég tel hins vegar að flutningskerfið eigi að miða við 30 kV spennu eins og rætt var um í nefndinni og kynnt sem kostur A. Með því yrði tryggð aukin innri jöfnun og ábyrgð kerfisins gagnvart neytendum um allt land.
2. Varðandi eignar- og rekstrarform hef ég óskað formlega eftir samanburði á kostum og göllum mismunandi eignar- og rekstrarforma flutningsfyrirtækisins miðað við skilgreind hlutverk þess og markmið í rekstri. Ég get ekki fallist á hlutafélagsformið sem meirihlutinn leggur til.
3. Ég tel að flutningskerfið eigi skilyrðislaust að vera í opinberri eigu og arðsemiskrafan fari aldrei yfir 3%.

Flutningskerfið verði í opinberri eigu.

Vinstrihreyfingin-grænt framboð telur að sameiginlegar auðlindir landsmanna eigi að vera á forræði almannavaldsins. Þannig verði best tryggð sjálfbær nýting hennar. Raforkukerfið á Íslandi er dæmi um afrakstur þess að almannafé hefur verið nýtt til uppbyggingar og nýtingar sameiginlegrar auðlindar landsmanna. Áhersla mín í raforkumálum hefur verið á hagsmuni innlendra notenda og almennings fremur en stóriðju, en eins og öllum er ljóst stefnir í að 80 % af heildarraforkuframleiðslu í landinu verði til stóriðju.

Vinstrihreyfingin-grænt framboð hefur frá upphafi varað við afleiðingum þess að tilskipun Evrópusambandsins um innri skipan raforkumála yrði tekin upp á Íslandi. Ýmsar ástæður valda því að Íslendingar hefðu átt að fara fram á undanþágu. Sú sem er öllum augljós er landfræðileg sérstaða Íslands miðað við aðrar Evrópuþjóðir.

Markmið flutningskerfisins er að annast ákveðna skilgreinda almannþjónustu og miðlun rafmagns á sem hagkvæmastan og öruggastan hátt jafnframt því að annast verðjöfnun á raforku til neytenda þannig að hún sé í boði á sama verði og sömu gæðum hvar sem er á landinu. Raforkukerfið á Íslandi hefur verið byggt upp á löngum tíma og á grundvelli einkaleyfis og samræmdrar yfirstjórnar. Með því hefur náðst góður árangur í að eiga við álagstoppa og tryggja stærðarhagkvæmni sem eru veigamiklir þættir í rekstri raforkukerfa. Ekki verður séð hvernig öryggi, skilvirkni og

hagkvæmni verði betur tryggð með því að innleiða s.k. markaðsvæðingu og samkeppni í það umhverfi. Hætta á offjárfestingu á einu svæði og skerðingu á þjónustu á öðru er meðal þeirra fjölmörgu agnúa sem fylgja því að innleiða markaðsvæðingu og samkeppni í almannajónustu eins og öflun og dreifing rafmagns er. Einnig er vert að benda á að mikilvæg forsenda þess að raforkuframleiðsla valdi sem minnstu raski á umhverfi er að henni sé vel stýrt og sem minnst sóun verði á raforku vegna þátta eins og offramleiðslu og óþarfa taps í dreifikerfinu. Reynsla undanfarinna missera af kerfisbilunum í Bandaríkjunum, Kanada og á meginlandi Evrópu hefur staðfest að markaðsvæðingin felur í sér margvíslegar hættur, m.a. hættu á offjárfestingu og lélegu viðhaldi, sem getur grafið undan öryggi raforkukerfisins. Þessi dæmi ættu að vera okkur viðvörðun um að forðast beri að markaðsvæða raforkukerfið. Dæmi eru um að ríki þurfi að leysa til sín aftur misheppnaða einkavædda almannajónustu eins og flutningskerfi rafmagns. Af hverju samkeppni á raforkumarkaði ætti að virka betur hér en í öðrum löndum þarfnast ítarlegs rökstuðnings en enginn slíkur rökstuðningur hefur komið fram.

Samkvæmt mínum skilningi verður fyrirtækið með einkaleyfi á flutningi raforku og hefur ekki heimild til að stunda aðra óskylda starfsemi. Því er ekki um samkeppnisrekstur að ræða. Ekki er því réttmætt að fyrirtækið skaffi eigendum sínum arð umfram það sem þarf til við eðlilegt viðhald og endurnýjun búnaðar og mannvirkja. Arðsemiskrafan ætti alls ekki að vera hærri en 3%. Engin rök mæla með hærri kröfu né er sýnilegur tilgangur með arðsemiskröfu á fjármagn almannajónustufyrirtækis. Lægri arðsemiskrafa dregur úr þörf fyrir hækkun raforkuverðs á einstökum dreifisvæðum en það er að sjálfsgöðu æskilegt upp á samstöðu um þessar breytingar að hvergi komi til umtalsverðra verðhækkana. Að því marki sem slíkt gerist er einnig rétt að huga að því að breytingar komi til framkvæmda í áföngum.

Fyrirtækið á ekki að geta gengið kaupum og sölum hvort sem er í heild sinni eða ákveðnir hlutar þess. Mikilvægt er að tryggja neytendum og orkuframleiðendum opinn aðgang að öllum upplýsingum um flutningsfyrirtækið sjálft og starfsemi þess. Eðlilegt er að almenn upplýsingalög gildi um flutningskerfið og starfsemi þess eins og um aðra almannajónustu. Einnig legg ég áherslu á að flutningsfyrirtækið sé óháð og ekki í beinum eignatengslum við einstaka orkuframleiðendur.

Að mínu viti er því ljóst að flutningsfyrirtækið verður skilyrðislaust að vera í opinberri eigu og öll framantalin atriði mæla gegn því að fyrirtækið sé hlutafélag.

Ég sé tvær leiðir að fyrirkomulagi um eignarhald á hinu nýja flutningsfyrirtæki:

1. Eigendur verði ríki og sveitarfélögin í landinu. Eignar- og rekstrarform gæti verið byggðasamlag, sameignarfyrirtæki eða sjálfseignarstofnun.
2. Fyrirtækið verði að fullu í ríkiseign og yrði þá ríkisstofnun eða sjálfseignarstofnun í eigu ríkisins.

Upplýsingaskylda samkvæmt upplýsingalögum gildi um fyrirtækið eða stofnunina eins og um aðra opinbera almannajónustu.

Mikilvægt er að fá faglegan samanburð á kostum og göllum mismunandi eignar- og rekstrarforma áður en nokkru er slegið föstu. Sá samanburður hefur ekki verið gerður og hér með eru ítrekaðar óskir þar um. Eins og málið birtist nú er algjörlega órökrétt og beinlínis rangt að þessi almannajónusta verði í hlutafélagiformi og get ég ekki fallist á það.

Mat á eignum sem renna inn í flutningsfyrirtækið:

Valkvætt verði hvort núverandi eigendur flutningsmannvirkja selja eða leigja núverandi flutningskerfi. Hið nýja fyrirtæki eigi allar nýframkvæmdir.

Kveða þarf skýrt á um að almenningur þurfi ekki að greiða aftur fyrir stofnkostnað sem ríkissjóður og almennir neytendur hafa nú þegar lagt fram í núverandi flutningsvirki né standa skil á sérstökum arðgreiðslum vegna þessa stofnkostnaðar.

Fulltrúar almennra neytenda s.s. launþegahreyfingar, neytendasamtökin og bændasamtökin eiga að fá beina aðild að mati eignanna og að eftirlitsþættinum.

Verðjöfnun

Tekið er undir þá tillögu meirihluta nefndarinnar, að sama verð sé greitt fyrir flutning og dreifingu rafmagns hvar sem er á landinu. Verðjöfnunin verði tekin innan raforkukerfisins en ekki með sérstökum ríkisframlögum til einstakra notenda eða veitna. Aukin gæði og afhendingaröryggi rafmagns hvar sem er á landinu verði meginstefna.

18. febrúar 2004

Jón Bjarnason (sign)

B)

18. febrúar 2004

Sérálit fulltrúa ASÍ og BSRB

Við undirrituð fulltrúar ASÍ og BSRB leggjum hér með fram sérálit vegna niðurstöðu svokallaðrar 19 manna nefndar um raforkuflutning og dreifingu.

Í upphafi skal tekið fram að full ástæða er til þess að gagnrýna stjórnvöld fyrir að hafa ekki tryggt Íslendingum undanþágu frá tilskipun 96/92 EB. Fullljóst er, að landfræðileg lega Íslands útilokar bæði heimili og fyrirtæki frá því að geta tekið þátt í raunverulegum innri markaði með raforku. Með raforkulögnum sem sett voru á síðasta ári og þessu frumvarpi er engu að síður verið að umbreyta öllu raforkukerfi landsmanna til þess eins að uppfylla þessa tilskipun, án þess að möguleiki sé á að gera

sér nægjanlega grein fyrir tæknilegum og efnahagslegum afleiðingum þess. Þannig hefur ekki verið hægt að svara einföldum spurningum eins og hvaða áhrif þessar breytingar hafa, bæði vegna uppskiptingar kerfisins, aukinnar jöfnunar á flutningskostnaði, breyttrar áhættudreifingar og aukinna arðsemiskrafna á raforkuverð til heimila og fyrirtækja. Upplýsingar um einstaka rekstrarþætti liggja ekki fyrir né heldur hvert matsverð núverandi fjárfestinga í raforkukerfinu er. Því er að sumu leyti verið að óska eftir óútfylltri ávísun hvað raforkuverðvarðar í framtíðinni. Forsendur fyrir því að nefndin hafi getað lokið störfum með viðunandi hætti hafa því ekki verið fyrir hendi þar sem ofangreindar upplýsingar hefur skort. Því er afar mikilvægt að virk endurskoðunarákvæði séu í lögnum þannig að hægt verði að grípa til ráðstafana ef í ljós kemur að kerfisbreytingarnar leiði til hækkads raforkuverðs. Stjórnvöld verða að gera sér grein fyrir því að erfitt getur reynst að ganga frá kjarasamningum með óbeina hótun um yfirvofandi tugprósenta hækkun á raforkuverði, sem þegar vegur þungt í framfærslukostnaði landsmanna.

Afstaða ASÍ og BSRB til þessa máls byggist á þeirri grundvallarsýn að vatns- og gufuorka sem nýtist til raforkuframleiðslu sé auðlind sem allir landsmenn eigi rétt á að njóta sameiginlega og með sem jöfnustum hætti. Lög sem snerta nýtingu þessarar auðlindar verða því að taka mið af þessu grundvallarsjónarmiði. Orkan er ein af mikilvægustu forsendum lífskjara hér á landi og ljóst að framtíðaruppbygging í atvinnumálum byggist að miklu leyti á hagkvæmri orku. Í þessu samhengi er nauðsynlegt að gera sér grein fyrir því að raforkukerfi landsmanna er mikilvæg samfélagsleg fjárfesting. Ef við ætlum að taka upp ávöxtunarkröfu markaðsins á allar þessar fjárfestingar, líkt og raforkulögin gera ráð fyrir og þetta frumvarp áréttar varðandi flutnings- og dreifiveiturnar, mun tvennt gerast. Búsetuskilyrði heimila og samkeppnisskilyrði fyrirtækja munu versna alls staðar á landinu með hækkun á raforkuverði. Rekstraröryggi kerfisins verður stefnt í voða, en reynsla erlendis hefur sýnt að skammtímahagsmunir markaðarins um hagnað í árshlutauppgjöri fá sífellt meira vægi. Þetta kemur fram í minni vilja til viðhalds og endurfjárfestinga auk þess sem dregið er verulega úr mannahaldi þannig að mikilvægur mannauður hefur glatast. Áherslur ASÍ og BSRB grundvallast á að hin nýju raforkulög þjóni hagsmunum almennings, miði að því að öll heimili og fyrirtæki njóti raforkukerfisins í landinu með sem jöfnustum hætti og að með lagasetningu verði afhendingaröryggi og gæði rafmagns tryggð sem og lækkandi verð til almennings í landinu.

Ofangreind heildarsamtök launafólks munu því ekki styðja framkomið frumvarp nema að eftirfarandi atriði verði að finna í frumvarpinu.

1. Við höfnum því að sett verði markaðsleg arðsemiskrafa á samfélagslegar fjárfestingar eins og flutningsfyrirtækið og dreifiveitur eru. Það mun valda hækkun á raforkuverði alls staðar á landinu og jafnframt leiða til röskunar á skilyrðum til búsetu og atvinnusköpunar. Miða skal við að gjaldskrár ásamt öðrum tekjum standi undir rekstri kerfisins, þ.m.t. fjármagnskostnaði og fyrirhuguðum stofnkostnaði samkvæmt langtímaáætlun og má hér vísa til nýframkomins frumvarps um vatnsveitur sveitarfélaga. Arðsemiskrafa fyrirtækja í raforkuiðnaði verður að vera hófleg og taka mið af því að hér er um samfélagslegar fjárfestingar að ræða. Við teljum að eðlileg arðsemiskrafa liggja á bilinu 2-3% (arðsemi af eigin fé). Hlutfall hagnaðar fyrir

vaxtagreiðslur og skatta af bókfærðu virði fastafjármuna (sem í frumvarpinu og raforkulögunum er kallað arðsemiskrafa) taki mið af þessari arðsemiskröfu.

2. Flutningsfyrirtækið verði í eigu opinberra aðila, þ.e. ríkis og sveitarfélaga, enda er því ætlað að vera hluti af almennri grunngerð og þjóna almenningi og fyrirtækjum sem þjónustuaðili og er auk þess meðeinokunaraðstöðu. Því er mikilvægt að tryggja að slíkt félag verði ekki selt einkaaðilum í framtíðinni, né að rekstur þess og arðsemiskröfur verði sett undir markaðlegar forsendur um skammtímahagnað. Tryggja verður að bæði neytendur og orkuframleiðendur hafi opinn aðgang að öllum upplýsingum varðandi flutningsfyrirtækið sjálft og starfsemi þess.
3. Til þess að stuðla að sátt um bæði flutningsjöfnunina og rekstraröryggi flutningskerfisins föllumst við á tillögur um að flutningskerfið nái til 66 kV. Með þessu er jöfnun á flutningskostnaði sem best tryggð.
4. Jöfnun á dreifingarkostnaði raforku til heimilanna verði fjármögnuð með jöfnunargjaldi innan raforkukerfisins.
5. Í lögunum er gert ráð fyrir samstarfsnefnd um framkvæmd laganna. Í nefndinni á sæti m.a. fulltrúi Samtaka atvinnulífsins, en ekki er gert ráð fyrir fulltrúum stærstu samtaka launafólks, hvorki BSRB né ASÍ. Undirrituð telja að fulltrúar launafólks eigi fullt erindi í umrædda nefnd og óska því eftir fá sæti í henni.
6. Samráðsnefndin hafi það verkefni að fylgjast með verðmyndun og verðþróun á raforku á næstu misserum og komi með tillögur að úrbótum reynist forsendur þessa frumvarps rangar með þeim afleiðingum að verð hækki óeðlilega frá því sem nú er.
7. Áhersla er lögð á að þess verði gætt að niðurgreiðslur vegna húshitunar á köldum svæðum landsins verði auknar í samræmis við hækkun á raforkuverði til húshitunar ef t.d. Landsvirkjun, RARIK og Orkubú Vestfjarða ákveða að fella niður afslætti til húshitunar.

Ingunn S. Þorsteinsdóttir (sign)
fulltrúi ASÍ

Jens Andrésson (sign)
fulltrúi BSRB

C)

Iðnaðar- og viðskiptaráðuneytið,
Kristján Skarphéðinsson ráðuneytisstjóri,
Amarhvoli
150 Reykjavík

Reykjanesbæ, 25. febrúar 2004

Málefni: Bókun fulltrúa Samorku/Hitaveitu Suðurnesja hf (HS hf) í 19 manna nefnd um fyrirkomulag flutnings raforku.

Undirritaður, fulltrúi Samorku/HS hf í nefnd, skipaðri af iðnaðarráðherra, um fyrirkomulag flutnings raforku, vill hér með koma á framfæri eftirfarandi sjónarmiðum og fyrirvara varðandi niðurstöðu nefndarinnar.

Í viðræðum mínum við þig og forstjóra OR síðustu daga, þá tel ég mig hafa fengið þau skilaboð, að ákveðinn skilningur sé á þeim sjónarmiðum sem m.a. undirritaður hefur haldið fram og að vilji sé til að koma til móts við þau og er það fagnaðarefni. Þrátt fyrir það telur undirritaður líkurnar of miklar á því, að afleiðingar breytinga raforkulöggjafarinnar i heild leiði til umtalsverðrar hækkunar hjá viðskiptavinum fyrirtækisins, til þess að hann treysti sér til að setja nafn sitt undir tillögur nefndarinnar, og vill því að eftirfarandi áhersluatriði komi fram. Þess ber þó að geta, að tillögur nefndarinnar sem slíkrar eru ekki ástæða nema hluta þeirra hækkanna, sem undirritaður telur að verði á verðlagi raforku i landinu.

Nauðsynlegt er, að fjárfestingar sem studdar hafa verið af sameiginlegum sjóðum landsmanna, verði ekki metnar á fullu endurstofnverði inn í landsnet raforkuflutnings og einnig að línur sem litla raforku bera verði skoðaðar sérstaklega við mat á kerfinu. Þar með er dregið úr áhrifum þess að hafa jafn víðfemt og dýrt sameiginlegt flutningskerfi og gert er ráð fyrir í tillögum nefndarinnar.

Nauðsynlegt er, að verði ákveðið að taka upp í dreifikerfinu frekari jöfnun raforkuverðs, þá verði hún fjármögnuð með beinum greiðslum ríkissjóðs en alls ekki sett inn í almennt raforkuverð. Við þá ákvörðun verði einnig litið til þess hvort fjárfestingar i dreifikerfum hafi verið studdar af sameiginlegum sjóðum landsmanna.

Nauðsynlegt er, að við verðlagningu flutningsins verði litið til þess hversu ólíkir afhendingarstaðirnir eru með tilliti til stærðar og að þeir afhendingarstaðir sem eru kerfinu sérstaklega hagstæðir njóti þess. Raforka, sem afhent er án þess að hafa verið spennt upp í "flutningsspennu", njóti bestu kjara, það er lægsta flutningsverðs, og tekið verði tillit til raunverulegra afnota af flutningskerfinu.

Nauðsynlegt er, að ákvæði til bráðabirgða um verðstöðvun verði túlkað rúmt og krafa um samræmingu gjaldskrár á mismunandi gjaldskrársvæðum á “verðstöðvunartíma” er óviðunandi með öllu.

Nauðsynlegt er að nú þegar hefjist viðræður Ríkissjóðs og HS hf um riftun þess ákvæðis í samningi aðila frá 1984 sem kveður á um greiðslu HS hf fyrir ákveðinn hluta markaðar á orkuveitusvæði fyrirtækisins.

Til frekari skýringa á sjónarmiðum minum fylgir síðan hér með í minnisblaði þau helstu atriði sem undirritaður hefur kynnt fyrir stjórn HS hf o.fl. aðilum síðustu dagana.

Júlíus Jónsson (sign)
forstjóri Hitaveitu Suðurnesja hf

JJJ 20. febrúar 2004

MINNISBLAÐ

Í samræmi við bráðabirgðaákvæði VII við raforkulög nr. 65/2003 skipaði iðnaðarráðherra nefnd þann 23. júní 2003 sem ætlað var að gera tillögu um fyrirkomulag flutnings raforku, þ.m.t. um stærð flutningskerfisins og hvernig rekstri þess og kerfisstjórnunar skuli háttáð þannig að öryggi, skilvirkni og hagkvæmni kerfisins verði sem best tryggð. Þá var nefndinni og falið að móta tillögur um það með hvaða hætti jafna eigi kostnaði vegna flutnings og dreifingar raforku.

Nefndin er nú að ljúka störfum sínum og mun meirihluti nefndarinnar þá væntanlega skila álitinu, en undir það álit getur undirritaður alls ekki skrifað og mun hér á eftir gera grein fyrir helstu ástæðum þess, með nokkrum skýringum. Fyrst er rétt að gera grein fyrir tveimur megin athugasemdum / áhersluatriðum undirritaðs:

- 1. Félagslegar fjárfestingar, sem greiddur hefur verið af skattgreiðendum, og/eða viðskiptavinum annarra orkufyrirtækja, verði alls ekki “endurvaktar”, svo sem byggðalína o.fl.**
- 2. Arðsemi viðskiptalegra fjárfestinga verði ekki keyrð niður til að bæta upp tap á ýmsum félagslegum eignum, með ákvörðun um lága meðalarðsemi.**

Að öðru leyti vildi ég fyrst gera athugasemd sem er almenns eðlis og fjallar um starf nefndarinnar. Eins og fram kom í skipunarbréfinu var meginverkefnið að koma með tillögur **“þannig að öryggi, skilvirkni og hagkvæmni kerfisins verði sem best tryggð.”** Þá var nefndinni og falið að móta tillögur um það með hvaða hætti jafna eigi kostnaði vegna flutnings og dreifingar raforku. Athugasemd mín snýst um það, að nánast öll umræðan í nefndinni snérist um verðjöfnun og aftur verðjöfnun, en skilvirkni og hagkvæmni kerfisins virtust aukaatriði með öllu. Tillögur meirihluta nefndarinnar bera þessu augljóst vitni og leiða að mínu mati til kerfis, sem verður að mestu án kostnaðarvitundar og mjög óskilvirkt og óhagkvæmt. Í tillögunum eru þó mörg mikilvæg atriði alls óútfærð og ekki loku fyrir það skotið, að skynsamleg útfærsla þeirra gætu lagað kerfið umtalsvert, en miðað við umræður á fundum nefndarinnar er líkur á því þó mjög litlar að mínu mati.

Umfang flutningskerfis

Aðal vandamálið í flutningi raforku á Íslandi er að kostnaðurinn er einfaldlega allt of mikill miðað fluttu magni. Það þarf síðan mikið hugmyndaflug til að tengja framlagðar hugmyndir við “skilvirkni og hagkvæmni”, enda hugmyndafræðin að baki henni eingöngu meint miðlunartillaga um verðjöfnun. Séu settar inn tölur sem sýna orku- og aflafhendingu í sumum hinna 56 afhendingarstaða verður þetta “flutningskerfi” vægast sagt broslagt. Í X. grein til bráðabirgða í drögum að frumvarpi (mat á verðmæti flutningsvirkja) er rætt um matsnefnd til að meta verðmæti flutningsvirkja. Í greininni eru hinsvegar engar leiðbeiningar um á hvaða forsendum meta skuli eignirnar, en þar liggja ákveðnir möguleikar til lagfæringa á kerfinu, eins og dregið var á hér á undan. Til þess að svo megi verða þarf að tryggja, að við mat eigna verði sérstaklega horft til tveggja þátta, þ.e. tekjumyndunar í einstökum kerfishlutum (“cash flow”) og svo til fjármögnunar þeirra. Þá er í meginatriðum átt við það hvort eignir hafa verið fjármagnaðar af viðskiptavinum viðkomandi fyrirtækis eða hvort þær voru fjármagnaðar með framlögum skattgreiðenda (niðurfelling lána o.fl.), viðskiptavinum

annarra orkufyrirtækja (verðjöfnunargjald) eða jafnvel með sölu á “markaði” (varnarliðið). Samkvæmt upplýsingum iðnaðaráðneytisins á fundi nefndarinnar 26. júní s.l. hefur ríkissjóður (skattgreiðendur) yfirtekið 11,4 milljarða á verðlagi des. 2002, verðjöfnunargjald nam 17,6 milljörðum á sama verðlagi og ríkissjóður (skattgreiðendur) kostuðu hluta byggðalínu. Auk þess hefur Rarik fengið vegna “sölu markaðar” tæplega 1,9 milljarða að núvirði, án nokkurs tilkostnaðar, og tæpar 500 m.kr. að núvirði fyrir gjörónýtar “eignir” á Suðurnesjum 1985.

Eitt aðal vandamálið nú er því sú krafa ríkissjóðs, að þær eignir sem greiddar hafa verið með skattfé af ýmsu tagi, þar sem þær voru að stórum hluta félags eðlis en ekki viðskiptalegs, verði nú endurvaktar og fari að skila ríkissjóði arði, sem þá eðli máls samkvæmt kemur frá viðskiptavinum annarra fyrirtækja, sem reyndar “vill svo til” að eru ekki eða þá að litlu leiti í eigu ríkissjóðs.

Tillaga undirritaðs er því hin sama og verið hefur frá upphafi, flutningskerfið verði í meginatriðum kerfi Landsvirkjunar nú, með lítilsháttar breytingum og leitast við að láta raunkostnað sem mest koma fram í kerfinu, auk þess sem gjaldskrá taki í meginatriðum mið af raunverulegri notkun þess.

Í öllum tilfellum er sú skýlausa krafa gerð, að eignir verði metnar sem mest á grundvelli “fjárflæðis” og að fullt tillit tekið til eðlis fjármögnunar þeirra.

Gjaldskrá fyrir almenn úttekt

Undirritaður hefur alltaf gert ráð fyrir sömu gjaldskrá í því kerfi sem hann hefur mælt með. Í því kerfi sem nú er lagt til er hinsvegar óhjákvæmilegt að taka tillit til raunkostnaðar á hverjum stað og hugmyndir um (5%) vegna mismunandi spennu eru veikburða tilraun til þess, sem þó þarf að skoða betur. Þá er enn óútfært, en nauðsynlegt að skýra frekar, hvernig meðhöndla skuli orku sem t.d. er afhent á 33 kV eða lægra spennustigi og er þar af leiðandi aldrei spennt niður, því orkan er þannig afhent beint frá virkjun. Má þar t.d. nefna 55 GWh sem afhentar eru frá orkuverinu í Svartsengi. Þessar GWh koma aldrei inn á flutningskerfið, jafnvel þó 132 kV línur HS verði hluti flutningsfyrirtækisins, því dreififyrirtækið tekur við orkunni beint frá orkuveri.

Gjaldskrá fyrir innmötun raforku frá virkjunum

Það að taka ekki tillit til staðsetninga virkjana sýnir hversu lítið er lagt upp úr hagkvæmni og skilvirkni í þessu kerfi. Breytileg jaðartöp eru lítilsháttar sárabót en þó virðist ljóst, að virkjunum er ætlað að greiða fyrir töp í kerfinu, jafnvel þó sannað sé að framleiðsla þeirra myndu minnka heildartöpin í kerfinu.

Gjaldskrá fyrir stórnotendur

Í meginatriðum ekki aðrar athugasemdir en þær, að möguleiki verður að vera fyrir hendi til að meta og reikna út áhrif einstakra notenda sem t.d. geta verið tengdir á t.d. 33 kV og afnot af flutningskerfi lítil eða engin. Í skilgreiningu á stórnotendum er ekkert talað um spennustig heldur að þessi aðili verði að tengjast beint við flutningskerfið. Það getur þá væntanlega verið vandamál fyrir HS að selja viðskiptavinu þessa orku t.d. í Helguvík þar sem hann tengist ekki beint við flutningskerfið, heldur í gegnum dreifikerfi fyrirtækisins.

Arðsemi og tekjurammar

Í þeim tillögum sem lagðar hafa verið fram er mikil áhersla lögð á að keyra niður arðsemiskröfur, m.a vegna þess að stofninn er orðinn allt of hár vegna þeirra félagslegu fjárfestinga sem ætlunin er að “endurvekja”. Undirritaður telur mjög óeðlilegt að til fjárfestinga í þessum atvinnurekstri (framleiðsla, flutningur, dreifing og sala raforku), sem ákveðnar eru á viðskiptalegum forsendum, verði gerðar mun minni kröfur um arðsemi fjármagns sem í honum er bundið, en í nokkrum öðrum atvinnurekstri. Forsendur skilvirkni á þessum markaði og hagkvæmum rekstrarákvörðunum er að raunverulegur fjármagnskostnaður, þ.m.t. arðsemiskrafa til eigin fjár, speglast í ákvörðunum um fjárfestingar og gjaldskrár. Því er enn brýnna að halda félagslega hlutanum utan við kerfið. Í tillögunum er gert ráð fyrir 6% “arðsemi” sem byrji þó með 2 eða 3%. Í raun er þarna ekki um arðsemi að ræða þar sem reiknað verður á EBITDA og raunveruleg arðsemi því jafnvel neikvæð. Sem dæmi þá eru meðalvextir HS á þau lán sem eru verð- eða gengistryggð um síðustu áramót 3,53% og 4,55% að meðaltali á öll lán fyrirtækisins. Það verður því augljóslega ekki fýsilegur kostur að fjárfesta í raforkukerfum almennt.

Tengi- og gjaldskylda virkjana

Í meginatriðum ekki aðrar athugasemdir en þær, að krafa um tengiskylda virkjana yfir 7 MW gæti orðið kostnaðarsöm, verði hún ætíð túlkuð strangt samkvæmt orðanna hljóðan.

Jöfnunaraðgerðir

Miðað við þá miklu jöfnun, sem meginflutningskerfinu er ætlað að bera, og þá miklu tilfærslu fjármuna sem af því myndi leiða, hefði mátt ætla að nóg væri komið, en svo virðist ekki vera. Undirritaður lýsir sig algjörlega mótfallinn öllum jöfnunaraðgerðum sem framkvæmdar eru gegnum kerfið og með tilfærslu fjármuna innann þess. Telji ríkissjóður að jöfnunar sé þörf, þá verði það gert með beinum framlögum, sem rugli þá sem minnst verðskyni og kostnaðarvitund innan raforkuiðnaðarins. Það má þó minna á, að t.d. jöfnun húshitunarkostnaðar með beinum framlögum er heldur alls ekki gallalaus, því fyrir því er auðvelt að færa rök, að húshitunarkostnaður þjóðfélagsins í heild sé hærri en hann þyrfti að vera, vegna jöfnunaraðgerðanna.

Varðandi þá hugmynd sem fram er lögð er rétt að benda á þá hættu sem því er samfara, að niðurgreiðslurnar munu þá alfarið ráðast af skiptingu kostnaðar innann sama fyrirtækisins. Þar mun reyna mjög á eftirlitsaðilann og eðlilegt að aðrir hagsmunaaðilar a.m.k. ættu rétt á að yfirfara slíka útreikninga. Þá þarf skilgreining á því hvað er dreifbýli og hvað er þéttbýli svo og hvert umfang “dreifbýlis” þarf að vera til að dreifbýlisgjaldskrá verði heimiluð að skoðast betur.

“Verðstöðvun”

Í ákvæði til bráðabirgða er gert ráð fyrir framlengingu á nokkurskonar verðstöðvunar-ákvæði. Þar er gert ráð fyrir að Orkustofnun þurfi að staðfesta hækkanir á grundvelli byggingarvísitölu eða sannanlegra og óviðráðanlegra kostnaðarhækkana. Þetta ákvæði hefur þá gilt í 18 mánuði og er allt of þröngt. Í ljósi þess m.a. að Orkustofnun hefur nú fengið ítarlega greiningu bókhalds fyrirtækjanna er það krafa mín að svigrúm verði aukið þannig að Orkustofnun geti metið beiðni um gjaldskrárbreytingar m.a. út frá rekstri viðkomandi fyrirtækis og með samanburði við gjaldskrá annarra fyrirtækja. Þá er fullkomlega óeðlilegt að krefjast hugsanlega lækkunar á ákveðnum dreifisvæðum vegna kröfu um að gjaldskrársvæði verði hin sömu til áramóta.

Afhendingarstaðir

Samkvæmt tillögunum er gert ráð fyrir að 132 kV línur HS frá Svartsengi að Fitjum og síðan Hamranesi verði hluti flutningskerfisins en hinsvegar ekki örstutt 132 kV lína frá Hamranesi að Öldugötu í Hafnarfirði og búnaður þar. Í “dreifikerfi” HS á þá að vera þessi örlitli 132 kV hluti sem hlýtur að vera rekstrarlega óhagkvæmt og algjört stílbrot. HS hlýtur að krefjast þess að allt 132 kV kerfi verði meðhöndlað með sama hætti og Öldugata í Hafnarfirði þá einnig skilgreind sem afhendingarstaður.

Ýmsar tölulegar staðreyndir

Skv. upplýsingum Landsvirkjunar má reikna með að 28% af núverandi gjaldskrá fyrirtækisins sé vegna flutnings og 72% vegna framleiðslu. Hitaveita Suðurnesja hf keypti á síðasta ári raforku af Landsvirkjun fyrir tæplega 800 m.kr. og því má áætla, að kostnaður fyrirtækisins vegna flutnings raforku hafi verið eftirfarandi á síðasta ári, en raforkunotkun á orkuveitusvæðum fyrirtækisins var um 410 GWh 2003 og salan um 380 GWh. Af þessari sölu og notkun voru vel innan við 50% sem komu gegnum flutningskerfi Landsvirkjunar eða yfirleitt komu nálægt því.

Til Landsvirkjunar	770 m.kr. x 28% eða	215 m.kr.
Til Rarik v/ Vestmannaeyja		30 m.kr.
Kostnaður í eigin kerfi, rekstur og afskriftir ca		<u>60 m.kr.</u>
	Samtals	305 m.kr.
Til Landsvirkjunar vegna núverandi stóriðju		45 m.kr.

Miðað við 6% vexti, 50 ára afskriftartíma og að rekstur sé 1% stofnkostnaðar, hafa greiðslur HS staðið undir fjárfestingum að upphæð um 5.500 m.kr. í núverandi flutningskerfi, fyrir sáralítill afnot, enda megin hluti flutningsins í eigin kerfi á eigin kostnað. Það er í meira lagi undarlegt og annarlegt að skilgreina slíkar greiðslur sem sérstök “forréttindi”, eins og iðnaðarráðherra hefur kosið að gera.

Miðað við þær tillögur, sem kynntar hafa verið, er gert ráð fyrir að flutningskostnaður verði 1,37 kr/kWh eða þá allt að 550 m.kr. árlegur flutningskostnaður hjá HS. Síðan kemur HS væntalega til með að greiða flutningskerfinu um 250 m.kr. fyrir “flutning” og “töþ” vegna fyrirhugaðarar virkjunar á Reykjanesi. Flutningskostnaður verður þá í heildina orðinn um 850 m.kr. (550 + 45 + 250) og auðvelt að rökstyðja, að meiri hluti þess er sérstakur byggðaskattur á viðskiptavini fyrirtækisins. Miðað við forsendur hér að ofan standa slíkar greiðslur undir fjárfestingum í flutningskerfinu að upphæð um 13,5 milljörðum króna.

Tekjur HS af rafmagnssölu voru, án ótryggðrar orku, fiskeldis og varnarliðsins, en hún er þá rúmar 250 GWh, að meðaltali um 5,50 kr/kWh og innkaupsverð frá Landsvirkjun 3,85 kr/kWh. Þessi hækkun á flutningskostnaði um 250 m.kr. jafngildir um 0,6 – 0,7 kr/kWh eða um 12% núverandi meðalverðs og jafnvel meira, því vandséð er að unnt verði að velta þessum kostnaði inn í gjaldskrá til varnarliðsins (VL), sem er undanþegið öllum sköttum á Íslandi, svo og til stórlega þegar niðurgreiddrar sölu til fiskeldis. Umsamin gjaldskrá VL með þeim hætti, að hún er ákveðið álag á gjaldskrá Landsvirkjunar. Það verður væntanlega erfitt að útskýra þá miklu hækkun sem kemur til með að verða þegar sú gjaldskrá er orðinn tvískipt, sérstaklega í ljósi núverandi aðstæðna. Nú þegar hefur samdráttur á vatnskaupum þeirra síðustu mánuði rýrt tekjur fyrirtækisins um 50 m.kr. á ársgrundvelli og ljóst að sú þróun heldur áfram, einungis er spurning um hraða hennar.

Sú greining, sem gerð hefur verið á bókhaldi HS fyrir árið 2002 og send hefur verið Orkustofnun, vegna krafna um bókhaldslegan aðskilnað, sýnir augljóslega, að án niðurgreiðslna á raforkukaupum frá eigin framleiðslu er hreint tap á rafmagnsdeild fyrirtækisins. Tölur fyrir 2002 sýna, að sé öll raforkan reiknuð u.þ.b. á heildsöluverði Landsvirkjunar er beint tap á rafmagnsdeild, fyrir vexti og arðgreiðslur, um 30 m.kr. Sé reiknað með 6% vöxtum/arði er tapið um 275 m.kr. og um 150 m.kr. sé reiknað með 3% vöxtum/arðsemi. Þar sem nú verður enginn trygging fyrir því, að rekstur dreifikerfis og sala verði á sömu hendi, verður dreifikerfið augljóslega að standa undir sér eitt og sér og því nauðsynlegt að hækka verðið um 10 – 15%. Afkoma rafmagnsdeildar var síðan lakari árið 2003 en 2002, þó endanlegar tölur liggji ekki enn fyrir, og síðan er eftir að gera ráð fyrir mjög auknum kostnaði í þessu nýja umhverfi á öllum (4) stigum virðisbæturinnar, svo sem vegna mælinga, uppgjör, daglegra orkukaupa og eftirlits.

Það er augljóst, að þetta nýja raforkulagaumhverfi leiðir til mikilla verðhækkana hjá megin þorra landsmanna og fyrirtækja í landinu. Hjá Orkuveitu Reykjavíkur (157.000 íbúar og 54% landsmanna), Hitaveita Suðurnesja hf (46.000 íbúar og 16% landsmanna) og Norðurorku (16.000 íbúar og 5,5% landsmanna) kemur raforkuverð til með að hækka umtalsvert og nauðsynlegt að Alþingi og almenningi verði gerð ítarleg grein fyrir því.

Samantekt

- ✓ Samkvæmt tölum sérfræðinga ráðuneytisins sem lagðir voru fyrir 19 manna nefndina hækkar flutningskostnaður raforku HS um allt að 250 m.kr. Það leiðir til a.m.k. 0,6 – 0,7 kr. hækkunar og jafnvel meira, fari svo að hækkun á flutningskostnaði ákveðinna viðskiptavina fyrirtækisins fari ekki inn í gjaldskrá til þeirra.
- ✓ Við aðskilnað framleiðslu og dreifingar raforku verður ekki lengur um millifærslu fjármuna frá framleiðslunni til dreifingarinnar. Samkvæmt þeim tölum sem þegar hafa verið kynntar Orkustofnun þarf tekjuginnur raforkudreifingarinnar þá að hækka um á bilinu 150 – 300 m.kr.
- ✓ Stóraukinn tilkostnaður verður við orkukaup (árleg, vikuleg og dagleg), við mælingar og uppgjör, við eftirlit o.fl. sem hlýtur að fara inn í orkuverðið. Hvað það verður mikið er ekki ljóst en líklega einhver prósent þegar upp er staðið.
- ✓ Enn er ófrágengin frekari verðjöfnunarhugmyndir og fjármögnun þeirra, en sú ógnun vofir yfir, samkvæmt drögum að bréfi meirihluta 19 manna nefndarinnar, að þar bætist við 9 – 10 aurar til viðbótar
- ✓ Í heildina má því því miður færa full rök fyrir því, að þessar breytingar í heild á raforkulögum, bæði nú og í mars 2003, geti leitt til allt að 30% hækkunar raforkuverðs á megin hluta orkuveitusvæðis HS, þó endanlegar tölur geti ekki að sjálfsgöðu ekki legið fyrir á þessu stigi. Í Vestmannaeyjum yrði hækkunin mjög umtalsverð en þó minni, sem svarar til þess, að algengustu taxtar þar eru nú 9% hærri en á öðrum hlutum orkuveitusvæðisins: Ástæða þess er sú, að þar hefur verið tvöfaldur flutningskostnaður um langt árabíl, bæði til Landsvirkjunar og Rarik.

Aðrir samningar

Með samningi frá 1985 keypti HS eignir Rarik á svæðinu, svo og “raforkumarkaðinn” á Keflavíkurflugvelli (sem Landsvirkjun sagðist reyndar síðan hafa átt). Fyrir gjörónýtar eignir hefur HS greitt tæpar 500 m.kr. að núvirði og fyrir markaðinn hafa verið greiddar um 1.860 m.kr. að núvirði og nafnverð skuldbindingarinnar er nú tæpar 500 m.kr. (með innreiknuðum vöxtum/núvirðisreikningi 1.150 m.kr.) Á árinu 2003 voru greiddar 80 m.kr. vegna þessara kaupa á markaði.

Í ljósi breyttra aðstæðna og þess, að helsta forsenda þess að um þessar greiðslur var samið var sú, að ríkissjóður taldi eðlilegra að þessar tekjur rynnu til uppbyggingar “í hinum dreifðu byggðum landsins” frekar en að HS sæti eitt að þeim, þá hlýtur HS að krefjast þess að þessi samningur verði endurskoðaður og allar greiðslur vegna hans felldar niður nú þegar. Þetta mál verður tekið upp á næsta stjórnarfundum HS og má í kjölfarið vænta formlegs erindis um málið.

Lokaorð

Undirritaður hvarmar þau vinnubrögð sem viðhöfð hafa verið við breytingar á lagaumhverfi raforkufyrirtækja þar sem hugtök eins og skilvirkni og hagkvæmni hafa verið sniðgengin með öllu. Með þeim lagaramma sem samþykktur var í mars 2003, og þeim tillögum sem nú liggja fyrir, er verið að búa til mun óskilvirkara og óhagkvæmara kerfi, en jafnvel fylgdu hinni úreltu löggjöf sem áður gildi. Þetta umhverfi leiðir til mikilla hækkana hjá öllum þorra landsmanna og að mínu mati er síðan jafnvel spurning um það, hvort til raunverulegrar lækkunar kemur hjá þeim sem hæst greiða í dag þegar til lengri tíma er litið, vegna afar mikils kostnaðarauka og óhagræðis í kerfinu í heild.