

Svar

**fjármála- og efnahagsráðherra við fyrirspurn frá Albertínu Friðbjörgu Elíasdóttur
um kostnaðarþáttöku ríkisins í dreifingu eldsneytis
og uppbryggingu hleðslustöðvanets.**

1. *Hver hefur árlegur kostnaður ríkissjóðs verið sl. 4 ár við að jafna eldsneytiskostnað á landinu?*

Jöfnun á flutningskostnaði á eldsneyti og olíuvörum hér á landi er framkvæmt lögum nr. 103/1994. Lögin kveða á um að lagt skuli flutningsjöfnunargjald á allar olíuvörur sem fluttar eru til landsins og ætlaðar eru til nota innan lands og rennur gjaldið í ríkissjóð en samsvarandi framlög eru veitt í flutningsjöfnunarsjóð olíuvara sem lýtur sérstakri stjórn en Byggðastofnun hefur umsjón með. Þar sem árleg fjárveiting miðast við áetlaðar tekjur ársins getur myndast einhver munur miðað við endanlega innheimtu gjaldsins en til lengri tíma litið má gera ráð fyrir að slík frávik jafnist út. Tekjur af flutningsjöfnunargjaldinu og framlög til sjóðsins sl. 4 ár á verðlagi hvers árs í milljónum króna eru eftirfarandi:

	Reikningur 2015	Reikningur 2016	Reikningur 2017	Reikningur 2018	Fjárlög 2019
Tekjur	380,0	380,0	380,0	380,0	380,0
Gjöld	-371,0	-361,8	-383,9	-407,3	-380,0
Afkoma	9,0	18,2	-3,9	-27,3	0

Þar sem lögin gera ráð fyrir að staðið sé undir framlögum til flutningsjöfnunarsjóðsins með sérstakri gjaldtöku á olíuvörur er ekki litið svo á að ríkissjóður beri beinan kostnað af þessu fyrirkomulagi. Velta vegna sjóðsins, tekjur og gjöld, telst hins vegar til opinberra umsvifa samkvæmt reikningsskilastöðlum og færist í ríkisreikning þar sem mælt er fyrir um gjaldtökuna og jöfnunar fyrirkomulagið í lögum.

2. *Falla smurolíur og aðrar rekstrarvörur bifreiða og atvinnutækja undir stuðning ríkissjóðs við flutningsjöfnun eldsneytiskostnaðar?*

Í 1 gr. laga nr. 103/1994, um jöfnun á flutningskostnaði olíuvara, segir:

„Jöfnun á flutningskostnaði nær til flutninga á bifreiðabensíni, gasolíu, öðrum olíum og blöndum til brennslu, flugvélabensíni og flugsteinolíu (þotueldsneyti) til innanlandsflugs, þó ekki á olíum ætluðum til útflutnings, svo sem til millilandasiglinga, millilandaflugs, erlendra skipa og erlendra flugvélua. Jöfnun flutningskostnaðar nær til flutnings á bensíni og öðrum olíuvörum sjóleiðis frá innflutningshöfnum til annarra hafna á landinu sem geta tekið við bensíni og olíuvörum með leiðslu úr tankskipi. Jafnframt nær jöfnun flutningskostnaðar til landflutninga á bensíni og dísilolíu með tankbifreið til allra útsölustaða í byggð, þ.e. utan hálandis, frá næstu innflutningshöfn eða næstu höfn sem getur tekið við bensíni og dísilolíu frá tankskipi úr olíuleiðslu.“

Samkvæmt lagaákvæðinu nær jófnunin eingöngu yfir eldsneyti til brennslu en ekki yfir olíu til smurnings eða aðrar rekstrarvörur bifreiða og atvinnutækja.

3. *Í hvaða formi öðru er eða hefur stuðningurinn verið fólginn, t.d. með greiðslufresti aðflutningsgjalda?*

Í lögum nr. 103/1994 er kveðið á um hvernig greitt er úr sjóðnum, en ákveðið flutningsjöfnunargjald er lagt á allar olíuvörur sem fluttar eru til landsins og eru ætlaðar til nota innan lands. Byggðastofnun, að fenginn tillögu stjórnar flutningsjöfnunarsjóðs olíuvara, ákveður gjald á olíuvörum fyrir minnst þrjá mánuði í senn. Innflyttjendur, sem annast innanlandssölu á olíu í öllum landshlutum, skulu reikna og greiða flutningsjöfnunargjaldið af sölu í hverjum mánuði eigi síðar en á síðasta virkum degi að þremur mánuðum liðnum frá lokum sölu-mánaðar.

Að öðru leyti má segja að stuðningur sé einnig fólginn í ívilnun flutningskostnaðar eldsneytis þar sem talið hefur verið að þungaskattur á landflutninga sé ekki í samræmi við slit á vegakerfinu sem þeir valda. Ráðuneytinu er þó ekki kunnugt um að gerðir hafi verið útreikningar á því hversu mikill sá stuðningur gæti talist vera.

4. *Tekur ríkissjóður þátt í að jafna orkukostnað á rafhleðslustöðvum fyrir rafbíla um landið og þá með hvaða hætti?*

Ríkið jafnar ekki orkukostnað við rafhleðslustöðvar. Hins vegar er dreifikostnaður raforku til almennra nota jafnaður með jöfnunargjaldi sem lagt er á raforkunotendur á landsvísu.

5. *Hver hefur árlegur kostnaður ríkissjóðs við uppbyggingu hleðslustöðva fyrir rafbíla verið, annars vegar í dreifbýli og hins vegar í péttbýli? Hvað má gera ráð fyrir að ógreiddar skuldbindingar ríkissjóðs vegna hans nemi háum fjárhæðum?*

Ríkið hefur tvívegis veitt styrki til uppbyggingar á innviðum fyrir rafbíla, þ.e. til uppsetningar á hleðslustöðvum. Annars vegar var í árslok 2016 úthlutað samtals 201 millj. kr. í þessu skyni sem dreifðist á þrjú ár. Af þeirri fjárhæð eru um 40 millj. kr. ógreiddar vegna fjögurra verkefna sem öll eru á lokametrunum og gert er ráð fyrir að verði að fullu upp gerð fyrir komandi áramót. Af þessum 201 millj. kr. hafa um 136 millj. kr. verið veittar til hleðslustöðva í péttbýli og um 66 millj. kr. í dreifbýli.

Hins vegar ákváðu stjórnvöld á árinu 2019 að veita tvenns konar styrki til uppsetningar á hleðslustöðvum fyrir rafbíla og er verkefnið hluti af aðgerðaáætlun stjórnvalda í loftlagsmálum og uppbyggingu innviða vegna orkuskipta í samgöngum. Styrkveitingin er tvíþætt:

- a. Áætlaðar voru 50 millj. kr. til uppsetningar á hleðslustöðvum við hótel og gistiheimili, sem uppfylltu a- og b-liði 4. gr. reglugerðar nr. 1277/2016 um gististaði. Nú hefur 30,3 millj. kr. verið veitt til verksins.
- b. Áætlaðar voru 200 millj. kr. til uppsetningar á öflugri hraðhleðslustöðvum víða um land. Nú hefur 226,8 millj. kr. verið veitt til uppsetningar 43 nýrra hraðhleðslustöðva.

Séu styrkveitingarnar teknar saman hefur ríkið varið 458 millj. kr. til uppsetningar á hleðslustöðvum fyrir rafbíla. Verið er að vinna kort yfir þær hleðslustöðvar sem settar eru upp með styrkjum frá ríkinu.

6. *Hefur ríkissjóður tekið þátt í kostnaði við uppbyggingu bensínstöðva um landið og birgðastöðva fyrir eldsneyti eða tók ríkissjóður á árum áður þátt í slíkum kostnaði þegar heildsólu- og smásölukerfi jarðefnaeldsneytis var byggt upp? Ef svo er, er óskað eftir stuttri lýsingu á því i hverju stuðningurinn var fölginn og mati á því hvert verðmæti stuðningsins var uppfært til níverandi verðlags.*

Á síðustu áratugum hefur ríkissjóður ekki haft aðkomu að uppbyggingu bensínstöðva og birgðastöðva. Ráðuneytið hefur ekki upplýsingar um aðkomu ríkisins að eldsneytismarkaði á fyrrí hluta 20. aldarinnar.

7. *Hefur ríkissjóður tekið þátt í sambærilegum niðurgreiðslum vegna annarra orkugjafa fyrir bifreiðar, t.d. metans og vetnis?*

Á undanförnum árum hafa verið ýmsar ívilnanir fyrir vistvæn ökutæki, m.a. metan og vetni. Þær ívilnanir eru í formi lægri virðisaukaskatts fyrir rafmagns-, vetnis- og tengiltvinnabifreiðar og í formi lægra bifreiða- og vörugjalds fyrir metan- og metanólbifreiðar. Þá nýtur endurnýjanlegt eldsneyti, þ.m.t. metan og vetni, afsláttar frá eldsneytisgjöldum og kolefniskatti.

8. *Undir hvaða skuldbindingar gangast móttakendur umræddra styrkja, t.d. vegna hugsanlegs söluhagnaðar af ívilnunum og sölu lóða eða staðsetningar undir hleðslustöðvar?*

Orkusjóður hefur auglýst og veitt styrki til hraðhleðslustöðva. Styrkurinn er að hámarki 50% af fjárfestingarkostnaði við uppsetningu hraðhleðslustöðvar og gerð er krafa um þriggja ára rekstrartíma. Ekki eru skuldbindingar eða skilmálar varðandi sölu lóða þar sem hraðhleðslustöðvarnar eru staðsettar.

9. *Hvaða kröfur gerir ríkissjóður til hagkvæmni við flutning á niðurgreiddu eldsneyti? Er á einhvern hátt fylgst með því að flutningurinn sé rekinn á hagkvæman hátt og ef svo er, hvernig er eftirlitinu háttar?*

Ekki er greitt fyrir raunkostnað við flutning hverju sinni heldur er gengið út frá hagkvæmasta flutningsmáta að mati stjórnar flutningsjöfnunarsjóðs olíuvara. Við útreikning á sjóflutningum styðst sjóðurinn við úttekt sem gerð var á rekstri olíuskippsins Kyndils á árunum 2001–2002, en þá sá Olíudreifing um rekstur skipsins. Það ár var nýting skipsins mjög góð (um 94%) og þótti endurspeglar vel raunkostnað við flutningana. Beinir sjóflutningstaxtar hafa verið framreknaðir út frá þessum kostnaði með tilliti til vísitölubreytinga og annarra verðlagsbreytinga.

Við útreikning á bifreiðaflutningum er raunkostnaður bifreiða skoðaður og myndar hann grunn að endurgreiðslutaxta flutningsjöfnunarsjóðs. Miðað er við hagstæðustu gerð ökutækja og er afgreiðslu- og dælingarkostnaður frátalinn. Endurgreiðslutaxtinn er skilgreindur sem „krónur per lítra per kílómetra“ og miðast endurgreiðslan við vegalengd til þess skilgreinda útsölustaðar sem næstur er afhendingarstað. Þessir útreikningar byggja á mjög gömlum grunni og eru úreltir að mati stjórnar flutningsjöfnunarsjóðs olíuvara sem lagt hefur til, af þessari ástæðu og fleirum, að löginn um sjóðinn verði afnumin og hann lagður niður.