

Frumvarp til laga

um breytingu á lögum um svæðisbundna flutningsjöfnun, nr. 160/2011, með síðari breytingum (niðurlagning flutningsjöfnunarsjóðs olíuvara).

Frá samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra.

1. gr.

Við 1. gr. laganna bætist nýr málslíður, svohljóðandi: Markmiðið er enn fremur að veita styrki til að tryggja framboð olíuvara með því að jafna flutningskostnað á olíuvörum sem eru til notkunar innanlands til svæða sem búa við skerta samkeppnisstöðu vegna landfræðilegra og lýðfræðilegra aðstæðna.

2. gr.

Við 2. gr. laganna bætist ný málsgrein, svohljóðandi:

IV. kafli laga þessara nær til jöfnunarstyrkja vegna flutningskostnaðar á bifreiðabensíni, gasolíu, öðrum olíum og blöndum til brennslu, þó ekki olíum ætluðum til útflutnings, svo sem til millilandasiglinga og erlendra skipa.

3. gr.

Fyrirsögn II. kafla laganna verður: **Flutningsjöfnunarstyrkir til framleiðenda.**

4. gr.

Á undan III. kafla laganna kemur nýr kafli, III. kafli, **Flutningsjöfnunarstyrkir vegna sölu olíuvara**, með einni grein, 7. gr., ásamt fyrirsögn, svohljóðandi, og breytast númer annarra kafla og greina samkvæmt því:

Styrkir til jöfnunar á flutningskostnaði olíuvara.

Byggðastofnun skal veita styrki vegna jöfnunar á flutningskostnaði olíuvara til söluaðila sem starfrækja sölustaði á svæðum sem búa við skerta samkeppnisstöðu vegna landfræðilegra og lýðfræðilegra aðstæðna.

Úthlutun styrkja skal ákvörðuð í samræmi við þá heildarfjárhæð sem fyrirhugað er að veita til jöfnunar á flutningskostnaði olíuvara í fjárlögum ár hvert, selt magn olíuvara á viðkomandi sölustað og byggðastuðul sem skal endurspegla samkeppnisstöðu svæðis í byggðalegu tilliti að mati Byggðastofnunar.

Að fenginni umsögn Byggðastofnunar skal ráðherra setja nánari reglur um ákvörðun, fyrirkomulag og útreikning styrkja samkvæmt ákvæði þessu. Í reglunum skal landsvæðum eða byggðalögum ákvarðaður sérstakur byggðastuðull sem útreikningur flutningsjöfnunarstyrks skal meðal annars byggja á, sbr. 2. mgr. Reglurnar skulu tryggja að við úthlutun styrkja sé gætt að sjónarmiðum um jafnræði, hlutlægni og gagnsæi.

5. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 7. gr. laganna:

a. 1. mgr. orðast svo:

Byggðastofnun annast framkvæmd styrkveitinga skv. II. og III. kafla. Umsókn um flutningsjöfnunarstyrk skv. II. kafla skal fylgja greinargerð um flutningsjöfnun þar sem fram koma allar upplýsingar og tekur endurgreiðsla vegna flutningskostnaðar mið af henni. Geta skal í reglugerð um þau gögn sem fylgja skulu umsókn um flutningsjöfnunarstyrk skv. 1. mgr. 8. gr.

b. Á eftir tilvísuninni „3. mgr. 6. gr.“ í 4. mgr. kemur: vegna styrkja skv. II. kafla.

c. 5. mgr. orðast svo:

Styrkveitingar skv. II. kafla eru í formi endurgreiðslu gegn framlögðum reikningum. Styrkveitingar skv. III. kafla eru í formi fjárgreiðslu.

d. Á eftir orðunum „jöfnun flutningskostnaðar“ í 6. mgr. kemur: og jöfnun flutningskostnaðar olíuvara.

6. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 8. gr. laganna:

a. Á eftir orðinu „flutningsjöfnunarstyrk“ í 1. mgr. kemur: skv. II. kafla og III. kafla.

b. Á eftir orðunum „fjárhæð flutningsjöfnunarstyrks“ í 2. mgr. kemur: skv. II. kafla.

7. gr.

Lög þessi öðlast gildi 1. janúar 2021.

Við gildistöku laga þessara falla úr gildi lög um jöfnun á flutningskostnaði olíuvara, nr. 103/1994.

Greinargerð.

1. Inngangur.

Flutningsjöfnunarsjóður olíuvara starfar á grundvelli laga um jöfnun á flutningskostnaði olíuvara, nr. 103/1994, og er hlutverk hans að jafna flutningskostnað á olíuvörum sem ætlaðar eru til nota innanlands. Nær jöfnunin til flutnings á bensíni, gasolíu, öðrum olíum og blöndum til brennslu, flugvélabensíns og flugsteinolíu til innanlandsflugs. Jöfnunin nær hins vegar ekki til flutnings á olíum ætluðum til útflutnings, svo sem til millilandasiglinga, millilandaflugs, erlendra skipa og flugvéla.

Jöfnunin tekur til flutnings á framangreindum olíuvörum sjóleiðis frá innflutningshöfn til annarra hafna í landinu og til landflutninga með tankbifreiðum til allra útsölastaða í byggð, frá næstu innflutningshöfn eða höfn sem getur tekið við þessum olíuvörum. Myndaður er sérstakur reikningur fyrir mismunandi flokka olíuvara sem gerður er sérstaklega upp með hliðsjón af tekjum og gjöldum flokksins.

Byggðastofnun ákveður, að fenginni tillögu frá stjórn sjóðsins, gjald á hvern flokk olíuvara fyrir minnst þrjá mánuði í senn og miðast fjárhæð þess við það að tekjur af gjaldinu nægi til að greiða flutningskostnað af þeim olíuvörum sem flytja þarf.

Innflytjendur olíuvara greiða flutningsjöfnunargjaldið með tvískiptum hætti. Þeir innflytjendur sem annast innanlandssölu á olíu í öllum landshlutum greiða flutningsjöfnunargjaldið af sölu í hverjum mánuði, eigi síðar en á síðasta virka degi að þremur mánuðum liðnum frá lokum sölumánaðar. Aðrir innflytjendur greiða flutningsjöfnunargjaldið við innheimtu að flutningsgjalda miðað við innflutt móttekið magn.

Eins og áður hefur komið fram var sjóðnum komið á fót með lögum frá 1994 og hafa engar efnislegar breytingar verið gerðar á lögnum síðan þá. Rétt er þó að nefna að með lögum nr. 47/2018 var gerð sú breyting að tekjurnar renna ekki í sérstakan „flutningsjöfnunarsjóð“ heldur renna nú beint í ríkissjóð. Jafnframt bættist við ákvæði um að á grundvelli heimildar í fjárlögum skuli ráðherra ákvarða fjárveitingu í flutningsjöfnunarsjóð olíuvara sem nemur að lágmarki áætlun fjárlaga um innheimtu tekna af gjaldi, sbr. 1. málsl. 1. mgr. 2. gr. laganna.

Innheimtumenn ríkissjóðs annast innheimtu gjaldsins sem skilað er í ríkissjóð. Árleg heimild til ráðstöfunar er síðan ákvörðuð í fjárlögum hverju sinni og er fjárhæðin á árinu 2020 alls 375 millj. kr. Í neðangreindri töflu má sjá tekjur og gjöld sjóðsins vegna áranna 2016, 2017 og 2018.

Tekjur	2018	2017	2016
Bifreiðabensín	100.840.778	106.778.090	87.875.172
Gasolíur	293.782.419	272.516.498	264.100.906
Aðrar olíur og blöndur til brennslu	11.194.562	3.105.371	8.718.357
Flugsteinaolía	1.227.021	1.399.117	1.005.031
Flugbensín	251.433	123.738	133.398
Samtals	407.296.213	383.922.814	361.832.864
Gjöld	2018	2017	2016
Bifreiðabensín	92.762.525	96.836.831	96.053.776
Gasolíur	294.066.159	274.780.476	267.842.815
Aðrar olíur og blöndur til brennslu	9.299.980	8.397.759	5.335.193
Flugsteinaolía	1.133.204	1.276.401	1.049.954
Flugbensín	105.343	136.290	164.201
Rekstrarkostnaður	5.661.915	5.200.256	5.572.141
Samtals	403.029.126	386.628.013	376.018.080

2. Tilefni og nauðsyn lagasetningar.

Að beiðni samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins vann stjórn flutningsjöfnunarsjóðs olíuvara minnisblað um stöðu sjóðsins og ábendingar og tillögur um úrbætur á verklagi eftir atvikum. Minnisblaðið barst ráðuneytinu í nóvember 2018 og var það síðan uppfært og sent að nýju 24. maí 2019 og aftur 31. október sama ár, þá að undangengnu samráði við olíufélögin. Þar var starfsemi og hlutverki sjóðsins lýst og sú skoðun sett fram að brýnt væri að huga að umfangsmiklum breytingum á honum enda væri núverandi fyrirkomulag orðið úrelt. Velt var upp þeirri spurningu hvort kerfið væri sanngjarnt og þar með best til þess fallið að uppfylla markmið laganna um jöfnun á flutningskostnaði olíuvara. Hægt væri að einfalda kerfið töluvert og ná þannig niður kostnaði og minnka flækjustig. Flutningsmynstur hefði breyst verulega frá því að kerfinu var komið á fót, ferlið væri alltof flókið og kostnaðarsamt og engin sambærileg flutningsjöfnun væri á umhverfissvænni orkugjöfum til samgangna.

Meginniðurstaða stjórnar sjóðsins var að tilvist hans væri tímaskekkja og réttast væri að núgildandi lög um jöfnun á flutningskostnaði yrðu felld brott og sjóðurinn lagður niður. Engu að síður taldi stjórnin opinberan stuðning við framboð á orkugjöfum til samgangna á byggðalega viðkvæmum svæðum mikilvægan og ætti fyllilega rétt á sér. Slíkur stuðningur, eins og

annar byggðastuðningur, ætti hins vegar að eiga sér farveg innan byggðaaætlunar eða á annan sambærilegan hátt. Það myndi einfalda framkvæmd flutningsjöfnunar verulega auk þess að koma mætti styrkjum með markvissari hætti til þeirra staða sem hennar þörfuðust hvað mest. Eftir sem áður mætti fjármagna þennan stuðning með álagningu gjalds á innfluttar olíuvörur sem byggði á traustri lagaheimild.

Sambærilegar niðurstöður var að finna í áliti Samkeppniseftirlitsins til flutningsjöfnunar-sjóðs frá 4. apríl 2017, sbr. einnig frummatsskýrslu eftirlitsins frá 30. nóvember 2015. Í álitinu var ítrekuð sú skoðun að reglur flutningsjöfnunarsjóðs byggðu á nokkuð flóknum og torskildum reiknireglum. Bent var á að það hlyti að koma til álita að nota mun einfaldari og gagnsærri reglur um greiðslur úr sjóðnum, sem væri í samræmi við stefnu stjórnvalda um einfaldara regluverk fyrir atvinnulífið. Ýmsar aðrar leiðir væru færar til að ná byggðamarkmiðum fremur en með niðurgreiðslum á flutningskostnaði olíuvara í núverandi kerfi. Með vísan til alls framangreinds var það frummat Samkeppniseftirlitsins að færa mætti fyrir því sterk rök að nauðsynlegt væri að löggjafinn tæki með heildstæðum hætti til endurskoðunar umgjörð og/eða tilvist flutningsjöfnunarsjóðs.

Fyrir liggur að það er markmið stjórnvalda að skipta yfir í umhverfisvæna orkugjafa. Á sama tíma er ljóst að bæði atvinnuvegir og samgöngur, sérstaklega í byggðum fjarri þéttbýliskjörnum, eru enn háð olíuvörum sem orkugjafa og því sérstakt byggðamál að tryggja að þjónusta með olíuvörur haldi áfram í viðkvæmum byggðum, a.m.k. á meðan orkuskiptin fara fram. Er efni frumvarpsins því nauðsynlegt til að ná slíku markmiði.

3. Meginefni frumvarpsins.

Frumvarpið felur í sér tvenns konar breytingar. Annars vegar eru lög um jöfnun á flutningskostnaði olíuvara felld úr gildi. Með því móti er það stjórnskipulag sem byggt hefur verið upp í kringum sjóðinn afnumið og hætt verður að leggja sérstakt flutningsjöfnunargjald á allar olíuvörur sem fluttar eru til landsins og ætlaðar eru til nota innanlands. Aðgerðin einfaldar álögur á atvinnulífið og regluverk en álagt gjald hefur verið um 375 millj. kr. á ári. Þessari upphæð hefur svo verið endurúthlutað til innflytjenda í samræmi við sölur þeirra á olíuvörum utan höfuðborgarsvæðisins og Akureyrar. Einn aðili hefur skorið sig úr hvað þetta varðar vegna sérstöðu á staðsetningu afgreiðslustaða um landið, þ.e. framlög sjóðsins hafa verið hærri en gjaldið hjá viðkomandi aðila.

Hins vegar er lagt til að breyting verði gerð á lögum um svæðisbundna flutningsjöfnun, nr. 160/2011, og að veitt verði lagastoð fyrir því fyrirkomulagi að Byggðastofnun annist úthlutun styrkja vegna flutningskostnaðar olíuvara. Lagt er til að styrkir verði veittir til söluaðila sem starfrækja sölustaði á svæðum sem standa höllum fæti í byggðalegu tilliti og búa við skerta samkeppni af landfræðilegum og lýðfræðilegum ástæðum. Lagt er til að Byggðastofnun annist úthlutun styrkja og að þeir verði ákvarðaðir í samræmi við þá heildarfjárhæð sem fyrirhugað er að veita til jöfnunar á flutningskostnaði olíuvara í fjárlögum ár hvert, selt magn olíuvara á viðkomandi sölustað og staðsetningu sölustaðar í byggðalegu tilliti með sérstökum byggðastuðli fyrir hvert svæði eða byggðalag fyrir sig sem ákvarðaður skal í reglugerð. Með því að kveða á um að styrkir skuli veittir á grundvelli þessara þriggja forsenda er verið að tryggja að styrkir verði veittir á grundvelli reglna sem byggja á jafnræði, hlutlægi og gagnsæi.

Frumvarpið lætur ráðherra eftir að öðru leyti að setja reglur um útreikninga, framkvæmd og fyrirkomulag styrkveitinga vegna flutningskostnaðar olíuvara. Með því að veita ráðherra slíkt svigrúm verður að telja að meiri líkur á að markmiðum laganna verði náð heldur en ef lögfestar verða ítarlegar reglur sem erfitt verður að víkja frá ef í ljós kemur að þær ná ekki

tilgangi sínum. Gera má því ráð fyrir að útreikningur flutningsjöfnunar verði einfaldaður til muna með nýju regluverki ásamt því að áfram verði tryggt aðgengi að eldsneyti í strjálbýli.

4. Samræmi við stjórnarskrá og alþjóðlegar skuldbindingar.

Í 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins er að finna almennt bann við ríkisaðstoð en frá því banni eru þó ákveðnar undantekningar líkt og fram kemur í 2. og 3. mgr. 61. gr. og eru þær undanþágur útfærðar í leiðbeinandi reglum Eftirlitsstofnunar EFTA (ESA) um ríkisaðstoð.

Almennt er óheimilt að veita rekstrarstyrki sem hafa það að markmiði að lækka rekstrar-útgjöld fyrirtækja en ákveðnar undanþágur eru þó veittar ef aðstoðin hefur þann tilgang að styðja við byggðapróun. Þetta á til dæmis við um aðstoð á strjálbýlum svæðum eða svæðum sem standa höllum fæti, t.d. vegna fækkunar íbúa, fjarlægðar frá markaði, lítills íbúabéttleika eða skertrar samkeppnisstöðu. Í raun er það í höndum EFTA-ríkjanna sjálfra að sýna fram á og rökstyðja hvaða svæði þurfa á aðstoð að halda og að sú aðstoð samrýmist reglum um rekstrarstyrki. Þó ber að hafa í huga að slík aðstoð þarf að vera almenn í eðli sínu en ekki þannig að hún hygji ákveðnum fyrirtækjum umfram önnur í sambærilegri stöðu.

Í tilviki jöfnunar á flutningi olíuvara byggir flutningsjöfnunarsjóður olíuvara á eldra kerfi sem komið var á fót árið 1985, eða fyrir gildistöku EES-samningsins, og hefur því verið skilgreint sem yfirstandandi aðstoð. Það felur í sér að Eftirlitsstofnun EFTA hefur ekki tekið kerfið til skoðunar. Umtalsverðar breytingar sem gerðar yrðu á yfirstandandi kerfi gætu talist ný aðstoð sem þyrfti að tilkynna til stofnunarinnar. Tillögurnar sem ekki fela í sér verulegar breytingar á eðli (markmiði, leiðum og grundvelli) eða umfangi (t.d. mengi aðstoðarþega) teljast á hinn bóginn ekki ný tilkynningarskyld aðstoð. Sú leið sem hér er lögð til er talin fela í sér umbreytingu en ekki verulega breytingu og er því ekki tilkynningarskyld.

Frumvarpið kallar ekki á sérstaka skoðun á samræmi við stjórnarskrá.

5. Samráð.

Í aðdraganda uppfærslu minnisblaðs stjórnar flutningsjöfnunarsjóðs olíuvara, sbr. 2. kafla, fundaði stjórnin með stærstu dreifingaraðilum olíuvara. Fundirnir voru haldnir í húsakynnum Samtaka atvinnulífsins þriðjudaginn 26. mars 2019 og mættu forsvarsmenn stóru olíufélaganna Þriggja, Skeljungs, N1 og Olíuverzlunar Íslands, hver í sínu lagi. Forsvarsmenn Atlantsolíu þáðu ekki boðið. Heilt yfir taldi enginn að framboð mundi dragast saman ef flutningsjöfnun yrði lögð niður en einn forsvarsmaður taldi líklegt að verð mundi hækka á afskekktustu stöðunum. Flutningsjöfnun gæti þó verið mikilvæg fyrir stórnotendur, ekki síst útgerðirnar.

Í kjölfar þessa, eða með bréfi samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins dags. 2. júlí 2019, var olíufélögunum gefinn kostur á að setja fram athugasemdir sínar við framangreint minnisblað stjórnar flutningsjöfnunarsjóðs olíuvara. Aðeins barst svar frá N1 sem taldi ekki ástæðu til þess að fara í þær breytingar sem lagðar eru til. Fremur væru rök fyrir því að viðhalda gildandi kerfi, þó með þeirri breytingu að kostnaðargrunnur sem nú væri notaður við flutningsjöfnunarútreikninga yrði uppfærður reglulega og stuðst við eins ný gögn og mögulegt væri.

Drög að frumvarpi voru birt í samráðsgátt stjórnvalda (mál nr. S-73/2020) á tímabilinu 17.–20. mars 2020 þar sem leitað var eftir umsögnum almennings og hagsmunaaðila. Alls bárust níu umsagnir, þar á meðal frá Markaðsstofu Norðurlands, Fljótsdalshéraði, Samtökum sveitarfélaga á Norðurlandi vestra, Sambandi sveitarfélaga á Austurlandi, Akureyrarbæ, Grýtubakkahreppi og undirbúningshópi um millilandaflug um Akureyrarflugvöll. Í umsögnum framangreindra aðila komu fram athugasemdir um að í frumvarpinu væri ekki getið um jöfnun á flugvélaeldsneyti. Er því rétt að taka fram að með frumvarpinu er ekki verið að leggja

til verulega breytingu á jöfnun á flutningskostnaði á flugvélaeldsneyti frá núgildandi framkvæmd. Í 2. kafla er að finna töflu þar sem fram kemur að hlutfall af greiðslum úr flutningsjöfnunarsjóði olíuvara vegna flugvélabensíns og flugsteinolíu var samtals einungis 0,4% árið 2017 og 0,3% árið 2018 af heildarflutningsjöfnun. Þá hefur flutningskostnaður olíuvara til Akureyrar ekki verið jafnaður í núverandi kerfi og er því ekki um að ræða neina breytingu vegna sölu olíuvara á Akureyri. Í byggðaaætlun í lið B-10 er hins vegar lagt til að unnið verði að því verkefni að jafna aðstöðumun vegna þjónustu á millilandaflugvöllum landsins og mun sú vinna halda áfram, óháð þessu frumvarpi. Er því um ótengd mál að ræða.

Í umsögn N1 við frumvarpið komu fram ýmsar athugasemdir þar sem m.a. var reifað það sjónarmið að með breyttu kerfi kynni að koma til þess að verð hækkaði eða sala á olíuvörum til ákveðinna staða félli niður.

Töluverðar breytingar hafa verið gerðar á frumvarpinu frá þeim drögum sem birt voru í samráðsgátt stjórnvalda. Fallið hefur verið frá því að mæla fyrir um nákvæmt fyrirkomulag styrkja og í stað þess er það sett í hendur ráðherra að útfæra reiknireglur styrkveitinga samkvæmt frumvarpinu. Búast má við að reglur ráðherra taki gildi fljótlega eftir gildistöku laganna og verður hagsmunaaðilum veitt færi á að taka þátt í samráði vegna setningar slíkra reglna.

6. Mat á áhrifum.

Í framhaldi af minnisblaði stjórnar flutningsjöfnunarsjóðs olíuvara um að leggja sjóðinn niður og minnisblaði Byggðastofnunar dagsettu 4. nóvember 2019 þar sem fram komu tillögur um aðrar leiðir til að tryggja framboð olíuvara á viðkvæmum byggðalegum svæðum, var óskað eftir því við stjórn sjóðsins að unnið yrði sérstakt mat á byggðáhrifum. Tilgangurinn var ekki síst sá að hafa tiltækt mat á áhrifum þess að leggja sjóðinn niður og gögn þar að lútandi sem og að fyrir lægi mat til hvaða annarra stuðningsaðgerða þyrfti að grípa til að tryggja að aðgerðin leiddi ekki til neikvæðra áhrifa á búsetuskilyrði og byggðaðróun í landinu, sbr. meðal annars markmið gildandi byggðaaætlunar.

Ráðgjafarfyrirtækið Capacent var fengið til verksins og skilaði það álit sínu 3. janúar 2020. Bent var á að dreifingarkostnaður eldsneytis um landið væri ekki mjög stór kostnaðarliður í umfangi olíufélaganna. Ef flutningsjöfnun yrði lögð af mundi það að öllum líkindum ekki hafa umtalsverð áhrif á eldsneytisverð á stórum hluta landsbyggðarinnar. Áhrifin yrðu hins vegar mismikil á olíufélögin og kæmu harðar niður á því félagi sem annast mesta dreifingu um landið. Það gæti haft þau áhrif að viðkomandi félag þyrfti að hækka verð hjá sér umfram önnur félög en líklegra væri að staðir legðust af sem hefðu minnst umfang og hæstan flutningskostnað.

Það væri hins vegar mikilvægt að allir landsmenn hefðu aðgengi að eldsneyti og því væri ekki æskilegt að dreifing þess til fámennra, afskekktara staða leggist af. Niðurstaðan í álit Capacent var því sú að ekki væru taldar miklar líkur á því að eldsneytisverð breyttist umtalsvert þótt flutningsjöfnun yrði lögð af og þar af leiðandi væri ekki búist við miklum áhrifum á byggðaðróun í landinu ef það yrði gert. Þar væru að verki aðrir mun sterkari kraftar. Vegna þess að sölustaðir olíufélaganna væru misjafnt dreifðir um landið gætu afleiðingarnar orðið að sölustöðum mundi fækka og aðgengi að eldsneyti þar með versna. Til að koma í veg fyrir það gætu stjórnvöld gripið til sams konar aðgerða og gagnvart dagvöruverslun í mesta strjálbýlinu og beint stuðningi sem ekki væri háður seldu magni eldsneytis til aðila sem væru tilbúnir að veita þjónustu þar sem hana væri ekki að finna að öðrum kosti. Þennan stuðning mætti fjármagna óbeint með gjaldi á jarðfnaeldsneyti.

Frumvarp þetta byggir að einhverju leyti á framangreindu álitu Capacent og er því lagt til að þrátt fyrir að flutningsjöfnunarsjóður olíuvara verði lagður niður, verði sérstakir styrkir veittir til söluaðila olíuvara vegna starfrækslu sölustaða sem staðsettir eru á svæðum sem búa við skerta samkeppnislega stöðu.

Áhrif frumvarpsins á ríkissjóð eru þau að í stað sérstaka gjaldsins á olíuvörur kemur beint framlag úr ríkissjóði til svæðisbundinnar flutningsjöfnunar upp á 175 millj. kr. sem fjármagnað verður með hækkun vörugjalda á olíuvörur. Sú fjárhæð verður nýtt til að jafna kostnað á dreifingu og sölu olíuvara á landsbyggðinni, eftir nánar skilgreindum reglum sem frumvarpið gerir ráð fyrir, og verða áhrif á ríkissjóð engin.

Um einstakar greinar frumvarpsins.

Um 1. gr.

Lögð er til sú breyting á markmiðum laganna að þeim sé einnig ætlað að veita styrki til að jafna flutningskostnað olíuvara. Að öðru leyti þarfnast ákvæðið ekki skýringar.

Um 2. gr.

Tilgangur ákvæðisins er að víkka út gildissvið laganna í samræmi við 1. gr. frumvarpsins þar sem fram kemur að veita skuli jöfnunarstyrki vegna tiltekinna olíuafurða. Um verði að ræða sölu á bifreiðabensíni, gasolíu og öðrum olíum og blöndum til brennslu, þó ekki olíu sem ætluð er til útflutnings, svo sem til millilandasiglinga og erlendra skipa. Sú breyting er gerð frá núverandi framkvæmd að ekki verða veittir jöfnunarstyrkir vegna sölu á flugvélabensíni en jöfnunargreiðslur vegna flugvélabensíns og flugsteinolíu hefur talið um 0,3% af heildarflutningsjöfnun árlega.

Um 3. gr.

Í þessari grein er lagt til að fyrirsögn II. kafla laganna verði breytt í þeim tilgangi að aðgreina styrki sem veittir eru vegna flutningsjöfnunar til framleiðenda og styrki sem veittir eru vegna flutningsjöfnunar olíuvara, enda ljóst að um sitt hvort fyrirkomulagið verður að ræða.

Um 4. gr.

Lagt er til að bætt verði við lögum nýjum III. kafla um flutningsjöfnunarstyrki vegna sölu olíuvara, með nýrri 7. gr. Í greininni er kveðið á um í 1. mgr. að Byggðastofnun skuli veita styrki vegna jöfnunar á flutningskostnaði olíuvara til söluaðila olíuvara sem starfrækja söluaðila á svæðum sem búa við skerta samkeppnisstöðu vegna landfræðilegra aðstæðna.

Þá er mælt fyrir um þá meginreglu í 2. mgr. að úthlutun styrkja skuli ákvörðuð í samræmi við þá heildarfjárhæð sem fyrirhugað er að veita til jöfnunar á flutningskostnaði olíuvara í fjárlögum ár hvert, að miða skuli við selt magn olíuvara og að líta skuli til staðsetningar söluaðila í byggðalegu tilliti. Sú meginbreyting sem hér er gerð á útreikningi flutningsjöfnunarstyrkja samkvæmt núverandi fyrirkomulagi er að hætt verður að miða stuðninginn út frá flóknunum útreikningi á flutningskostnaði olíuvara. Í stað þess skal ráðherra setja reglur þar sem svæðum eða byggðalögum er ákvarðaður sérstakur byggðastuðull sem á að endurspegla samkeppnislega stöðu þeirra í byggðalegu tilliti að mati Byggðastofnunar. Er þetta lykilatriði í einföldun flutningsjöfnunarkerfisins og búast má við að umsýsla vegna úthlutunar flutningsjöfnunarstyrkja verði mun skilvirkari og einfaldari fyrir vikið.

Rétt er árétt að við ákvörðun byggðastuðla er heimilt að ákvarða að svæði eða byggðalagi, þar sem framboð olíuvara er tryggt, verði veittur byggðastuðullinn 0, þannig að ekki komi til úthlutunar styrkja vegna söluaðila á slíkum svæðum. Þá ber að líta til þess að mat Byggða-

stofnunar á byggðastuðli tiltekinna svæða og byggðalaga er mjög rúmt og ber Byggðastofnun fyrst og fremst að gæta þess að byggðastuðlar feli í sér málefnalega niðurstöðu á samkeppnislegri stöðu svæða og byggðalaga í byggðalegi tilliti. Er stofnuninni því frjálst að líta til þeirra sjónarmiða sem stofnunin telur að nái með sem bestum hætti að jafna flutningskostnað olíuvara og tryggi þannig framboð olíuvara á viðkvæmum svæðum, t.d. sjónarmiða um fjölda íbúa eða ferðamanna á svæðinu eða fjarlægð svæðis frá hringvegi, stórum þéttbýlisstöðum, birgðastöðvum eða innflutningshöfnum olíu.

Að öðru leyti er ekki fjallað frekar um fyrirkomulag styrkveitinga í ákvæðinu heldur er gert ráð fyrir að ráðherra setji reglur sem kveða á um úthlutun styrkja, sbr. 3. mgr. Ráðherra ber því að útfæra reglur sem mæla fyrir um framkvæmd á úthlutun styrkja vegna flutningskostnaðar olíuvara á þann hátt að markmiðum laganna verði náð. Auk þess ber ráðherra að líta til þeirra meginsjónarmiða sem koma fram í 2. mgr., m.a. að úthlutun styrkja skuli vera miðuð við þá heildarfjárhæð sem fyrirhugað er að veita til jöfnunar flutningskostnaðar olíuvara í fjárlögum ár hvert. Getur ráðherra þannig ekki útfært reglur á þann hátt að úthlutun styrkja fari fram úr þeirri fjárheimild sem mælt er fyrir um í fjárlögum vegna verkefnisins.

Í 3. mgr. er einnig áréttað að reglur ráðherra skuli tryggja jafnræði, gagnsæi og hlutlægni við úthlutun flutningsjöfnunarstyrkja. Í því felst m.a. að reglur ráðherra þurfa að vera nákvæmar og að samræmis sé gætt við úthlutun styrkja. Þá felur það í sér að auðvelt sé að komast að, skilja og hafa yfirsýn yfir allt það sem snýr að úthlutun styrkja. Tengjast þau sjónarmið sem hér eru rakin grunnreglum stjórnsýsluréttarins um lögbundna og málefnalega stjórnsýslu, leiðbeiningarskyldu stjórnvalda, upplýsingarétti almennings og jafnræðisreglunni.

Um 5. og 6. gr.

Gert er ráð fyrir að III. kafla laganna um framkvæmd styrkveitinga, sem verður IV. kafla verði frumvarpið að lögum, gildi einnig um styrkveitingar vegna jöfnunar á flutningskostnaði olíuvara, þar á meðal um umsóknarferlið og endurgreiðslur. Með hliðsjón af því eru lagðar til breytingar á 7. og 8. gr. laganna. 1. mgr. 7. gr. er breytt þannig að í ákvæðinu sé kveðið á um að Byggðastofnun skuli annast framkvæmd styrkveitinga. Er hér bæði átt við að Byggðastofnun þurfi að ákvarða hvort aðilar eigi rétt á flutningsjöfnunarstyrk og síðan að annast útreikning styrksins. Það felur í sér að Byggðastofnun þarf fyrst meðal annars að leggja mat á hvort söluaðili eigi rétt á styrk miðað við þær reglur sem ráðherra setur áður en kemur að útreikningi flutningsjöfnunarstyrksins. Áréttað skal að ákvarðanir Byggðastofnunar eru kærnanlegar til samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins skv. 26. gr. stjórnsýslulaga, nr. 37/1993.

Þá skal þess getið að gert er ráð fyrir að III. kafla laganna, sem verður IV. kafla verði frumvarpið að lögum, gildi um framkvæmd flutningsjöfnunarstyrks olíuvara eftir því sem við á, þar á meðal reglur um umsóknarfrest, ábyrgð styrkþega á réttum upplýsingum, valdheimildir Byggðastofnunar til að kalla eftir gögnum og umsýslukostnað Byggðastofnunar.

Um 7. gr.

Í samræmi við markmið og tilgang frumvarpsins er lagt til að lög um jöfnun á flutningskostnaði olíuvara, nr. 103/1994, falli brott sem leiðir m.a. til þess að flutningsjöfnunarsjóður olíuvara verði lagður niður og flutningsjöfnunargjald á olíuvörur falli niður. Að öðru leyti þarfnast greinin ekki skýringar.