



Skýrsla starfshóps um fyrirkomulag flutningsjöfnunar

Tillögur starfshóps, sem skipaður var af viðskiptaráðherra í desember 2007 til að meta þau áhrif sem verða þegar flutningsjöfnunarsjóður olíuvara verður lagður niður, með hvaða hætti skuli mæta þeim og jafna flutningskostnað almennt.

Júlí 2008

Efnisyfirlit

| | |
|--|----|
| I. Inngangur..... | 3 |
| II. Vinna starfshópsins | 4 |
| A. Flutningsjöfnunarsjóður olíuvara. | 6 |
| B. Almenn jöfnun á flutningskostnaði | 7 |
| 1. Almennt..... | 7 |
| 2. Flutningsstyrkir til framleiðslufyrirtækja..... | 7 |
| 3. Sjóflutningar..... | 8 |
| 4. Reglur ÁTVR um móttökustöð áfengis..... | 9 |
| 5. Tollhafnir | 10 |

Fylgiskjal 1: Bókun minnihluta starfshópsins við skýrsluna.

Fylgiskjal 2: Drög að frumvarpi til laga um tímabundna flutningsjöfnunarstyrki.

I. Inngangur

Með erindisbréfi dagsettu 31. desember 2007 skipaði viðskiptaráðherra starfshóp um fyrirkomulag flutningsjöfnunar. Í starfshópinn voru skipuð; Kristján Þór Júlíusson alþingismaður, sem jafnframt var formaður, Einar Már Sigurðarson alþingismaður, Guðrún Þorleifsdóttir, lögfræðingur í iðnaðarráðuneyti, og Pétur U. Fenger, sérfræðingur í fjármálaráðuneyti. Áður en starfshópurinn hóf störf tók Ásgeir Magnússon, forstöðumaður Skrifstofu atvinnulífsins á Norðurlandi, sæti Einars Más Sigurðarsonar. Hjálmar Blöndal Guðjónsson, sérfræðingur í viðskiptaráðuneyti og Valgerður Rún Benediktsdóttir, lögfræðingur í viðskiptaráðuneyti voru starfsmenn starfshópsins.

Samkvæmt erindisbréfi viðskiptaráðherra var starfshópnum falið það hlutverk að huga að almennum aðgerðum varðandi flutningsjöfnuð. Segir m.a. í erindisbréfinu: *„Skal hann m.a. meta þau áhrif sem verða þegar flutningsjöfnunarsjóður olíuvara, sem heyrir undir viðskiptaráðherra, verður lagður niður, með hvaða hætti skuli mæta þeim og jafna flutningskostnað almennt. Er mikilvægt að kanna hvort þörf sé á aðgerðum til flutningsjöfnunar til svæða þar sem flutningskostnaður er verulega íþyngjandi.“*

Í erindisbréfinu var lagt fyrir starfshópinn að ljúka störfum eigi síðar en 1. júní 2008.

II. Vinna starfshópsins

Starfshópurinn kom alls saman á 8 fundum. Á fyrsta fundi sem var haldinn 7. febrúar var farið yfir erindisbréf starfshópsins og ákveðið með hvaða hætti hann tæki á sínu verkefni. Á fundinum var ákveðið að afla gagna um það flutningsjöfnunarkerfi sem nú er í gildi í Noregi, og að boða endurskoðanda flutningsjöfnunarsjóðs olíuvara til næsta fundar til að gera grein fyrir starfi og úthlutunarreglum sjóðsins.

Á fundi starfshópsins 19. febrúar var farið yfir það flutningsjöfnunarkerfi sem gildir í Noregi og jafnframt ákvörðun ESA í málinu. Á fundinn kom Ingvi Már Pálsson, lögfræðingur í fjármálaráðuneytinu, en hann er einn helsti sérfræðingur ráðuneytisins í málefnum er snerta ríkisstyrki. Ingvi gerði grein fyrir þeirri skoðun sinni að alltaf yrði að tilkynna hugmyndir um flutningsjöfnunarkerfi hér á landi til ESA, sem þyrfti að samþykkja slíkt. Á fundinn kom einnig Gunnlaugur Kristinsson, löggiltur endurskoðandi og endurskoðandi flutningsjöfnunarsjóðs olíuvara, og kynnti hann starfsemi sjóðsins og lagði fram ýmis skjöl um það hvernig staðið er að úthlutun úr sjóðnum. Á fundinum var ákveðið að senda stærstu olúfélögunum fjórum hér á landi spurningar um afstöðu þeirra til þess hvaða áhrif það hefði á verð, fjölda útsölustöðva og/eða birgðastöðva ef ákveðið yrði að leggja niður flutningsjöfnunarsjóð olíuvara. Óskað var eftir skriflegu svari. Olúfélögin svöruðu öll formlega.

Einnig var ákveðið að senda fyrirtækjum í landflutningum bréf þar sem óskað var eftir því að þau gerðu grein fyrir hugsanlegum áhrifum þess að komið væri hér á fót á ný strandsiglingum með opinberum stuðningi. Alls var leitað til 16 fyrirtækja, en ekkert þeirra svaraði. Þó höfðu forsvarsmenn Eimskips – Flytjanda samband og óskuðu eftir fundi sem starfsmaður starfshópsins sat með framkvæmdastjóra félagsins.

Á fund starfshópsins 27. mars 2008 komu fulltrúar Samkeppniseftirlitsins, þeir Páll Gunnar Pálsson forstjóri og Þórólfur Heiðar Þorsteinsson lögfræðingur. Var sérstaklega óskað eftir því að þeir kynntu afstöðu sína vegna erindis sem Samkeppniseftirlitið sendi viðskiptaráðherra 9. janúar s.l. um flutningsjöfnunarsjóð olíuvara. Á sama fund komu einnig gestir frá Atvinnuþróunarfélagi Vestfjarða, þeir Óðinn Gestsson og Jón Örn Pálsson, en þeir höfðu óskað eftir því að gera grein fyrir stöðu flutningamála á Vestfjörðum

Fulltrúar úr starfshópnum unnu drög að lagafrumvarpi um tímabundna flutningsjöfnunarstyrki sem fylgir hér með sem fylgiskjal nr. 2.

III. Niðurstöður og tillögur

A. Flutningsjöfnunarsjóður olíuvara.

Samkvæmt lögum um jöfnun á flutningskostnaði olíuvara nr. 103/1994 nær jöfnun á flutningskostnaði til flutnings á bensíni og öðrum olíuvörum sjóðleiðis 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 útsölastaða í byggð, þ.e. utan hálendis, frá næstu innflutningshöfn eða næstu höfn sem getur tekið við bensíni og dísilolíu frá tankskipi úr olíuleiðslu.

Innflytjendur olíuvara greiða sérstakt flutningsjöfnunargjald til flutningsjöfnunarsjóðs olíuvara sem úthlutar úr sjóðnum samkvæmt nánara fyrirkomulagi.

Samkeppniseftirlitið sendi viðskiptaráðherra erindi þann. 9. janúar 2008 þar sem lagt er mat á fyrirkomulag og tilvist flutningsjöfnunarsjóðs olíuvara. Í erindinu kemur m.a. fram það álit Samkeppniseftirlitsins að „þær samkeppnishindranir sem felast í gjaldtöku og greiðslum úr flutningsjöfnunarsjóði olíuvara fari gegn markmiði samkeppnislaga.“

Starfshópurinn óskaði skriflega álits fjögurra fyrirtækja, sem teljast hvað stærst í dreifingu og sölu á eldsneyti hér á landi, á því hvaða áhrif það hefði á útsöluverð og fjölda útsölastaða eldsneytis að leggja sjóðinn niður. Svör bárust frá þeim öllum og í svari þriggja aðila kom fram að þau teldu að það hefði lítil áhrif að leggja sjóðinn niður. Eitt fyrirtækið, sem hefur hvað mesta starfsemi á landsbyggðinni, taldi að slík breyting gæti leitt til þess að olíuverð hækkaði í hinum dreifðari byggðum.

Það er álit starfshópsins að það fyrirkomulag sem viðhaft er við jöfnun á flutningskostnaði olíuvara skv. lögum nr. 103/1994 sé að mörgu leyti einfalt og skilvirkt. Starfshópurinn telur einnig að verði sjóðurinn lagður niður sé raunveruleg hættu á því að eldsneytisverð á afskekktari svæðum landsins verði hærra en á þéttbýlli svæðum þar sem arðbærara er að halda úti sölu á eldsneyti þá telur starfshópurinn að ekki liggi fyrir með óyggjandi hætti að starfsemi sjóðsins geti talist samkeppnishamlandi á afskekktari svæðum.

Starfshópurinn mælir því með því að sjóðurinn verði starfræktur áfram en að lögin um hann verði endurskoðuð m.a. með það í huga að afmarka á annan hátt þau landssvæði sem jöfnunin tekur til.

B. Almenn jöfnun á flutningskostnaði

1. Almennt

Kostnaður við flutning á vörum til og frá fyrirtækjum sem starfa utan helsta þéttbýlissvæðis landsins háir mörgum framleiðslufyrirtækjum á landsbyggðinni í samkeppni á innanlandsmarkaði og í útflutningi.

Árið 2004 gaf Byggðastofnun út skýrslu þar sem gerð er grein fyrir könnun á flutningskostnaði framleiðslufyrirtækja á Íslandi.¹ Í skýrslunni kemur fram að flutningskostnaður framleiðslufyrirtækja á landsbyggðinni sé mun hærrí en flutningskostnaður framleiðslufyrirtækja á höfuðborgarsvæðinu og geti munurinn verið allt að 60-100%.² Þá sé flutningskostnaður mun hærra hlutfall af rekstri framleiðslufyrirtækja á landsbyggðinni heldur en framleiðslufyrirtækja á höfuðborgarsvæðinu.³ Það kemur einnig fram í skýrslunni að í því rekstrarumhverfi sem fyrirtækin búa við í dag þar sem krafa um hagnað og hagkvæmni í rekstri er allsráðandi, segi það sig sjálfst að sé munur á flutningskostnaði talinn í nokkrum prósentustigum af veltu skipti sá munur jafnvel sköpum um hvort fyrirtæki er rekið með hagnaði eða tapi.⁴

Sé það vilji stjórnvalda að jafna stöðu þessara fyrirtækja hvað flutningskostnað varðar mælir starfshópurinn með því að vinna verði lögð í að kanna nánar þær leiðir sem raktar eru hér á eftir:

2. Flutningsstyrkir til framleiðslufyrirtækja

Starfshópurinn kynnti sér þær reglur sem gilda um flutningsstyrki til framleiðslufyrirtækja í Noregi. Sú ívilnun sem felst í reglunum flokkast sem ríkisstyrkur samkvæmt þeim reglum sem

¹ Könnun á flutningskostnaði framleiðslufyrirtækja á Íslandi. 2004. Byggðastofnun, Sauðárkrókur.

² Könnun á flutningskostnaði framleiðslufyrirtækja á Íslandi, bls. 4.

³ Könnun á flutningskostnaði framleiðslufyrirtækja á Íslandi, bls. 4-5.

⁴ Könnun á flutningskostnaði framleiðslufyrirtækja á Íslandi, bls. 7.

gilda á Evrópska efnahagssvæðinu. Núgildandi reglur eru frá árinu 2007 og tóku gildi á sama tíma og nýtt byggðakort fyrir Noreg. Þær gilda út árið 2013 eins og byggðakortið og voru samþykktar af Eftirlitsstofnun EFTA (ESA) með ákvörðun nr. 143/07/COL. Á grundvelli þessara reglna fá framleiðslufyrirtæki styrk vegna flutnings á vörum frá framleiðslustað ef flutt er a.m.k. 350 km leið. Greiðsla miðast við ódýrasta flutningsmáta og er styrkurinn greiddur út árlega. Landinu er skipt í tvö svæði og hækkar styrkurinn eftir því sem fjarlægð er meiri og verður hann hæstur 40% en lægstur 20%. Rétt er að taka fram að reglurnar gilda hvorki um fyrirtæki í landbúnaði né sjávarútvegi enda falla þau svið utan EES samningsins.

Telja verður líklegt að sambærilegt kerfi, aðlagð að íslenskum aðstæðum, fengist samþykkt af Eftirlitsstofnun EFTA fyrir Ísland, enda gilda sömu reglur um ríkisstyrki í báðum löndum á grundvelli EES samningsins.

Starfshópurinn leggur til að komið verði tímabundið á sambærilegu kerfi á Íslandi sem gildi út árið 2013. Að þeim tíma loknum verði árangurinn fyrir íslensk framleiðslufyrirtæki metinn. Mikilvægt er að kerfið sé einfalt, að ívilnunin renni beint til framleiðslufyrirtækja og að framkvæmd sé í höndum stjórnvalda sem hafa nú þegar yfir að ráða nauðsynlegri þekkingu og upplýsingum til að sinna framkvæmdinni þannig að komist verði hjá miklum viðbótarkostnaði af hálfu ríkisins. Starfshópurinn telur með hliðsjón af þessu að best sé að fela skattfyrivöldum framkvæmd kerfisins. Í fylgiskjali er að finna drög að frumvarpi um tímabundna flutningsjöfnunarstyrki. Í því er gert ráð fyrir að skattfyrivöldum verði falin framkvæmd á ívilnun sem rennur beint til framleiðslufyrirtækja í tilgreindum atvinnugreinum, á afmörkuðum svæðum. Hópurinn hefur ekki gert tillögu að því hvaða fyrirtæki eigi að falla þarna undir og ekki heldur við hvaða svæði og styrkhlutfall eigi að miða.

3. Sjóflutningar

Allt frá því að strandsiglingar voru aflagðar hringinn í kring um landið, hefur verið fjallað um neikvæð áhrif þess á vegakerfið. Bent hefur verið á að hægt væri að spara verulegar fjárhæðir af viðhaldsfé vegagerðarinnar með því að taka upp strandsiglingar á nýjan leik. Í óformlegu svari við bréfi sem starfshópurinn sendi til flutningafyrirtækja landsins kom fram það álit að útilokað væri að koma upp strandsiglingum að nýju á markaðslegum forsendum. Starfshópurinn hefur ekki gert sjálfstæða úttekt á þessum þætti, en í ljósi umræðunnar á Alþingi og í samfélaginu væri hugsanlega ástæða til að reikna þetta sérstaklega út.

Í svari samgönguráðherra við fyrirspurning þingmannsins Ármanns Kr. Ólafssonar á 135. löggjafarþingi 2007-2008 (þskj. 949- 575. mál, fylgiskjal 18) kom fram að ein ferð flutningabifreiðar veldur að jafnaði svipuðum skemmdum á vegakerfinu og 9.000 ferðir fólksbíla. Í svarinu er ekki lagt mat á viðhaldspörf þessa á ársgrundvelli og þar af leiðandi ekki hægt að bera þessar niðurstöður saman við hagkvæmni þess að fara út í ríkisstyrktar strandsiglingar.

Áður en lengra er haldið með þetta mál leggur starfshópurinn til að lagt verði mat á annars vegar stórflutningapörf um landið og áhrif þess á vegakerfið í sliti á þjóðvegnum og hins vegar hugsanlegan kostnað við rekstur strandflutningaskips og hver yrði væntanlega hlutur ríkisins eftir útboð. Niðurstöður hagkvæmniathugunar munu væntanlega ráðast af því hversu mikið af núverandi landflutningum reiknað yrði með að flyttust yfir í strandsiglingar. Hér er verðlagningin væntanlega stærsti áhrifavaldurinn og þar með niðurgreiðslan frá ríkinu.

4. Reglur um móttökustöð áfengis

Í reglum⁵ er ÁTVR setur, með heimild í reglugerð um Áfengis og tóbaksverslun ríkisins,⁶ er að finna dæmi um regluverk sem er íþyngjandi fyrir fyrirtæki á landsbyggðinni. Þar er kveðið á um að hverja pöntun skuli afhenda sérstaklega í vöruhúsi að Stuðlahálsi í Reykjavík⁷ og því hefur ÁTVR einungis eina móttökustöð í landinu fyrir áfengi en því mætti breyta. Þessi eina móttökustöð skekkir mjög samkeppnisstöðu innlendra framleiðenda á áfengi þar sem ÁTVR sér um svo til alla dreifingu þessarar vöru fyrir þann framleiðanda sem staðsettur er á höfuðborgarsvæðinu. Væru móttökustöðvarnar fleiri t.d. ein á Akureyri sem þá sæi um dreifingu á Norður- og Austurlandi, kæmi slíkt í veg fyrir að vörum yrði ekið fram og til baka um landið. Í dag starfar fjöldi manns á landsbyggðinni við þessa framleiðslu og þau störf gætu verið í hættu vegna þessa mismunar á aðstöðu innlendra framleiðenda. Fyrir þessari breytingu má því færa allt í senn sanngirnis-, þjóðhagsleg- og byggðarök. Rétt er þó að taka fram að starfshópurinn hefur fengið upplýsingar um að veittar hafi verið óformlegar undanþágur frá þeirri meginreglu að vörur skuli afhenda í vöruhúsi ÁTVR að Stuðlahálsi.

⁵ Reglur um innkaup og sölu á áfengi og skilmála í viðskiptum við byrgja nr. 481/2008.

⁶ Reglugerð nr. 883/2005 um Áfengis og tóbaksverslun ríkisins.

⁷ Liður 7.5 í reglum um innkaup og sölu á áfengi og skilmálum í viðskiptum við byrgja nr. 481/2008.

5. Tollhafnir

Í 52. gr. tollalaga nr. 88/2005 segir að fari sé skylt að hafa fyrstu og síðustu viðkomu hér á landi í tollhöfn. Í 53. gr. tollalaga er hins vegar að finna undantekningu frá meginreglu 52. gr. en þar segir að þegar sérstaklega stendur á geti tollstjóri veitt leyfi til þess að far hafi fyrstu eða síðustu viðkomu hér á landi utan tollhafnar en þeir sem fá slík leyfi eru skyldugir til að hlíta þeim skilyrðum er tollstjóri setur fyrir undanþágunni, m.a. varðandi fermingu og affermingu fars, og greiða allan kostnað sem af henni leiðir.

Þær reglur er gilda um tollhafnir⁸ geta í ákveðnum tilfellum mismunað fyrirtækjum á landsbyggðinni en sem dæmi má nefna að þrátt fyrir að fiskur skuli fullunninn á Þórshöfn þarf fyrst að landa honum í tollhöfn t.d. á Húsavík. Honum er þá landað á Húsavík, þá keyrður á Þórshöfn, fullunnin þar og svo keyrður á markað.

Starfshópurinn leggur til að kannað verði hvernig undanþáguákvæði 53. gr. hefur verið beitt í framkvæmd og hvort ástæða sé til að gera breytingar á því m.a. hvað varðar skyldu til greiðslu kostnaðar.

⁸ Tollalög nr. 88/2005 og reglugerð nr. 1100/2006 um vörslu og tollmeðferð vöru.

Fylgiskjal 1

Bókun með skýrslu starfshóps um fyrirkomulag flutningsjöfnunar

Starfshópur, sem viðskiptaráðherra skipaði með bréfi dags. 31. desember 2007 er ætlað að meta þau áhrif sem verða þegar Flutningsjöfnunarsjóður olíuvara verður lagður niður, með hvaða hætti skuli mæta þeim og jafna flutningskostnað almennt. Starfshópnum var falið að kanna hvort þörf væri á aðgerðum til flutningsjöfnunar til svæða þar sem flutningskostnaður er verulega íþyngjandi.

Um árabíl hefur verið til staðar jöfnun á kostnaði innan ákveðinna vöruflokka, svo sem sementi og olíuvörum. Almennt hefur verið talið að sértækar lausnir skili síður árangri en almennar reglur. Þess vegna var flutningsjöfnun á sementi lögð niður fyrir nokkrum árum og verður ekki betur séð en að reynslan af þeirri aðgerð hafi verið góð. Því hefur verið lagt til að flutningsjöfnun á olíuvörum verði sömuleiðis aflögð og myndi þá leggjast af öll flutningsjöfnun um landið.

Í starfi hópsins hefur ekkert það komið fram sem gæti gefið tilefni til að ætla að með því að fella niður flutningsjöfnunarsjóð olíuvara muni verðlagning eða þjónusta með þessar vörur raskast frá því sem nú er. Það er jafnframt afstaða Samkeppniseftirlitsins að eðlileg samkeppni á þessum markaði, sem öðrum sé farsælasta leiðin til að skapa eðlilegan grundvöll fyrir verðlagningu og þjónustu. Hlutverk hins opinbera sé að skapa skilyrði fyrir eðlilegri samkeppni með almennum aðgerðum, en ekki sértækum. Samkeppniseftirlitið getur þar af leiðandi ekki séð að hægt verði að halda uppi einhvers konar flutningsjöfnun án þess að það sé í andstöðu við samkeppnislög.

Það er niðurstaða fulltrúa fjármálaráðuneytisins í starfshópnum að ekki sé ástæða eða tilefni til að hætta við fyrri áform um að leggja niður flutningsjöfnunarsjóð olíuvara eða að ástæða sé til að grípa til sértækra aðgerða vegna þess.

Þær hugmyndir sem viðraðar hafa verið í starfshópnum um almenna flutningsjöfnun til framleiðslufyrirtækja á landsbyggðinni eru lítt skoðaðar, nema sambærilegt fyrirkomulag því sem er í Noregi. Það eru samskonar hugmyndir og komu fram í skýrslu Byggðastofnunar frá árinu 2004 og er afstaða fjármálaráðuneytisins til þeirrar leiðar óbreytt, þ.e. að erfitt geti reynst að réttlæta slíkar lausnir og að fara þurfi mjög varlega í allar hugmyndir sem miða að því að grípa inn í eðlilega verðmyndun á markaði.

Í skýrslu starfshópsins gerir meirihlutinn tillögu um að endurskoða sérstaklega reglur og reglugerðir er lúta að móttökustöðvum á áfengi og reglur um tollhafnir. Að mati fulltúa fjármálaráðuneytisins eru þessar tillögur ekki hluti af almennri flutningsjöfnun í landinu eða falla undir svæði með verulega íþyngjandi flutningskostnað og er þar af leiðandi ekki hluti af verkefni starfshópsins, eins og það er skilgreint í skipunarbréfinu. Undirritaður tekur þar af leiðandi ekki undir tillögur meirihluta starfshópsins.

Pétur U. Fengler

Fylgiskjal 2

DRÖG

Frumvarp til laga um tímabundna flutningsjöfnunarstyrki

(Lagt fyrir á Alþingi á xxx löggjafarþingi)

Gildissvið

1. gr.

Heimilt er að endurgreiða hlutfall flutningskostnaðar fyrirtækja að uppfylltum skilyrðum laga þessara frá gildistöku laganna til 31. desember 2013.

Skilyrði endurgreiðslu

2. gr.

Skilyrði endurgreiðslu er að fyrirtæki stundi atvinnustarfsemi sem fellur undir atvinnugreinanúmer sem upp eru talin í viðauka við lög þessi.

Réttur til endurgreiðslu takmarkast við fyrirtæki sem framleiða vörur á svæðum sem skilgreind eru í 3. grein og flutning þeirra á eigin framleiðslu í samræmi við afmörkun í sömu grein.

Skilgreining svæða, fjarlægðarmörk og hlutfall endurgreiðslu

3. gr.

Hér komi aðlöguð útgáfa af norska módelinu. Þ.e. skilgr. á svæðum, endurgreiðsluprósentu og fjarlægðarviðmið.

Afgreiðsla á umsóknum

4. gr.

Sækja skal um endurgreiðslu til skattstjóra í því umdæmi sem fyrirtæki á lögheimili. Umsókn skal skilað á sérstökum eyðublöðum sem ríkisskattstjóri ákveður.

Skattstjóri skal rannsaka endurgreiðslubeiðni og getur hann í því sambandi krafið umsækjanda og þá sem hafa flutt vörur fyrir umsækjanda um nánari skýringar á viðskiptunum. Einnig getur skattstjóri krafið umsækjanda um frumrit af öllum sölureikningum þar sem fram kemur sá flutningskostnaður sem umsóknin tekur til.

Fjármálaráðherra getur ákveðið að fela einum skattstjóra að afgreiða endurgreiðslubeiðnir samkvæmt lögum þessum.

Endurgreiðslutímabil

5. gr.

Endurgreiðslutímabil samkvæmt lögum þessum eru tveir mánuðir. Janúar og febrúar, mars og apríl, maí og júní, júlí og ágúst, september og október, nóvember og desember.

Umsókn skal hafa borist 15. dag næsta mánaðar eftir að viðkomandi tímabili lýkur. Berist hún síðar skal hún afgreidd miðað við næsta endurgreiðslutímabil.

Hafi umsókn um endurgreiðslu verið skila á tilskilum tíma skal endurgreiðsla fara fram innan fimmtán daga frá lokum skilafrests.

Viðurlög

6. gr.

Komi í ljós að endurgreiðsla samkvæmt lögum þessum hefur verið of há skal greiða ríkissjóði dráttarvexti af þeirri fjárhæð sem reiknast frá og með degi er ofgreiðsla átti sér stað. (ATH þarf e.v.t. að útfæra nánar)

Röng skýrslugjöf eða framlagning rangra eða villandi gagna. svo og röng upplýsingagjöf látin í té í því skyni að fá endurgreiðslu á flutningskostnaði samkvæmt lögum þessum varðar við xxxx

Gildistaka

7. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.