

# LAGRÅDET

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2023-01-26

**Närvarande:** F.d. justitierådet Martin Borgeke samt justitieråden Leif Gäverth och Eric M. Runesson

## **Mottagningsanordningar i hamn för avfall från fartyg**

Enligt en lagrådsremiss den 15 december 2022 har regeringen (Infrastrukturdepartementet) beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg,
2. lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364).

Förslagen har inför Lagrådet föredragits av ämnesrådet Per Håvik.

Förslagen föranleder följande yttrande.

### Förslagen i remissen

I lagrådsremissen lämnas förslag till lagändringar som krävs för ett genomförande i svensk rätt av ett EU-direktiv om mottagningsanordningar i hamn för avlämning av avfall från fartyg.

Det föreslås i remissen att riksdagen ska ge regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer nya bemyndiganden att meddela föreskrifter om bl.a. en skyldighet för "hamnar" att ha en godkänd plan för mottagning och hantering av avfall från fartyg och att informera om innehållet i planen, att lämna kvitto till "fartyg" på det avfall som har lämnats från fartyget och att lämna uppgifter till tillsynsmyndigheter om sin verksamhet.

Förslagen innebär också att kommunerna ska pröva frågor om att godkänna planer för mottagning och hantering av avfall från fartyg när det gäller fritidsbåtshamnar och att utöva tillsyn över sådana hamnar.

Det nuvarande förbudet för "hamnar" att ta särskilt betalt för mottagning av avfall ska enligt remissen tas bort och ersättas av en möjlighet för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om skyldighet för den som ansvarar för hamnverksamhet att påföra avgifter för mottagande av avfall.

För överträdelser av regelsystemet införs en ordning med sanktionsavgifter samtidigt som motsvarande straffbestämmelser upphävs.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 maj 2023.

## Allmänna frågor och synpunkter

### *Inledning*

Förslaget till lagstiftning föranleds alltså av ett EU-direktiv, närmare bestämt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/883 av den 17 april 2019 om mottagningsanordningar i hamn för avlämning av avfall från fartyg. Enligt artikel 24 i direktivet skulle medlemsstaterna senast den 28 juni 2021 ha satt i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att direktivet ska följas. Det betyder att lagstiftningen när den enligt förslaget införs den 1 maj 2023 kommer att vara nästan två år försenad.

Att lagstiftningen innebär genomförande av ett EU-direktiv betyder att den ska ansluta till direktivet. Utrymmet för lagstiftaren att välja olika egna lösningar för att nå syftet med direktivet är begränsat. Som Lagrådet ser det är det emellertid av vikt att det vid genomförande av EU-direktiv så långt möjligt görs en anpassning till svensk lagstiftningstradition och till det svenska rättssystemet i övrigt.

### *Uttryckssätt i lagen*

I förslagen till lagändringar representerar substantiven "hamnar" och "fartyg" olika rättssubjekt. Det talas i motivtexten om att "hamnar" har vissa skyldigheter, att det ska lämnas kvitto till "fartyg" för det avfall som "fartyget" har lämnat och att förbudet för "hamnar" att ta särskilt betalt ska tas bort. I lagtexten finns motsvarande exempel. I 3 kap. 7 § lagen om åtgärder mot förorening från fartyg (LÅFF) talas det om "fartyg som använder" vissa anordningar. Och i 7 kap. 6 a § samma lag anges det att regeringen får meddela föreskrifter om "förbud för fartyg" medan det i föreslagna 7 kap. 6 b § finns föreskrifter för det fallet att ett "fartyg inte följer" vissa föreskrifter. Då kan Transportstyrelsen eller den myndighet som regeringen bestämmer "förbjuda fartyget" att avgå från svensk hamn. Också på

annat håll i LÅFF finns uttryckssätt som för tankarna till att saker ska kunna förbjudas, tillåtas eller förpliktas att agera på olika sätt (se 7 kap. 5 a §).

Motsvarande språkbruk finns på vissa ställen i direktivet där det exempelvis i artikel 8.2 a) sägs att "fartyg" ska betala en indirekt avgift och i artikel 9 anges att medlemsstaterna får undanta ett "fartyg" som anlöper deras hamnar från vissa skyldigheter. För det mesta används emellertid i direktivet adekvata uttryckssätt i fråga om adressaten för olika förpliktelser eller förbud. Sådana finns det också ett flertal exempel på i LÅFF.

Enligt Lagrådets uppfattning bör det krävas starka skäl för att använda språkliga uttryck som avviker från gängse uppfattning om vem eller vad som kan vara ett rättssubjekt med rättskapacitet och som därmed kan ha förpliktelser eller rättigheter. Några godtagbara skäl för att låta t.ex. ett fartyg framstå som ett rättssubjekt har inte framkommit. Lagrådet anser alltså att lagförslaget bör omarbetas i detta avseende. Dessutom bör andra paragrafer i LÅFF som lider av den här bristen ses över.

I sammanhanget vill Lagrådet peka på att begreppet "fartyg" har definierats i 1 kap. 2 § LÅFF som "fartyg, svävare, undervattensfartyg, fasta eller flytande plattformar samt andra flytande anordningar som används till sjöss". Denna definition, som det förstås i sig inte finns skäl att invända emot, gör det än tydligare att det inte går att behålla de i lagen valda uttryckssätten.

#### *Vad som utgör avfall*

En annan mera allmän iakttagelse är att LÅFF handlar om avfall från fartyg samtidigt som avfall från fartyg inte är definierat i lagen. I stället anges i ett tillägg till "definitionsparagrafen", dvs. 1 kap. 2 § LÅFF, att avfall från fartyg enligt lagen och enligt föreskrifter som har

meddelats i anslutning till lagen ska betraktas som avfall enligt 15 kap. 1 § miljöbalken.

I direktivet finns det däremot en definition av avfall från fartyg (se artikel 2.3). Enligt Lagrådets uppfattning bör vad som utgör avfall från fartyg definieras i LÅFF. Skulle detta ändå inte göras framstår det som naturligt att i stället i miljöbalken säga det som föreslås bli sagt i 1 kap. 2 § LÅFF. Sedan kunde en hänvisning i LÅFF göras till lagrummet i balken. Se mer om detta under 1 kap. 2 § LÅFF.

### *Är det möjligt att överträda en skyldighet?*

Så här inledningsvis vill Lagrådet även ta upp en annan språklig fråga. Flera bestämmelser i lagen handlar om skyldigheter av skilda slag som åligger eller kan åläggas olika rättssubjekt. Den som är skyldig att göra eller underlåta att göra något kan förstås åsidosätta sin skyldighet. I lagförslaget, se 6 kap. 11 a §, finns föreskrifter om sanktionsavgifter för sådana fall. Där sägs att sanktionsavgifter ska påföras för "överträdelser av skyldigheter".

Lagrådet ifrågasätter om det är språkligt korrekt att tala om att någon överträder en skyldighet. Som Lagrådet ser det är det i vart fall bättre att säga att det rör sig om ett åsidosättande av en skyldighet eller om en underlåtenhet att göra det som lagen föreskriver. Lagförslaget bör ses över från denna utgångspunkt.

### *Incitamentsfrågan*

Lagrådet kan inte underlåta att peka på att det i remissen (se s. 22) sägs att medlemsstaterna ska säkerställa att kostnaderna för drift av mottagningsanordningarna täcks genom en avgift samtidigt som det framhålls, att kostnadstäckningssystemet inte får utgöra ett incitament för att släppa ut avfallet till havs. Lagrådet har svårt att se att inte det förhållandet, att det är belagt med avgifter att göra sig av

med avfallet på det sätt som lagen anvisar, kan medföra en lockelse för en del rederier eller fartygsbefälhavare att dumpa avfallet på någon annan plats, t.ex. just genom att släppa ut det till havs.

En ordning med sanktionsavgifter införs enligt förslaget. Men för att ett system för omhändertagande av avfall på ett miljösäkert sätt inte ska kringgås torde krävas att efterlevnaden kontrolleras och att den som underlåter att följa föreskrifterna måste ta i beräkning, att det kan följa sanktioner.

### *Samordning av likartad lagstiftning*

Regeringen (Justitiedepartementet) har den 19 januari 2023 beslutat en lagrådsremiss som benämns Effektivare åtgärder mot spridning av terrorisminnehåll online. I den remissen finns ett förslag till en lag med kompletterande bestämmelser till EU:s förordning om åtgärder mot sådan spridning av terrorisminnehåll. Lagen ska enligt remissen innehålla regler bl.a. om sanktionsavgifter som ska kunna påföras den som åsidosätter vissa särskilt angivna skyldigheter enligt EU-förordningen.

Förslagen i lagrådsremissen den 19 januari 2023 stämmer i sak överens med de föreslagna bestämmelserna i LÅFF om sanktionsavgifter. På ett flertal punkter är de dock annorlunda utformade utan att detta, såvitt Lagrådet kan förstå, föranleds av några sakliga skillnader mellan de båda sanktionssystemen. Det är enligt Lagrådets uppfattning naturligt att lagbestämmelser som till sitt innehåll är identiska också blir lika när de uttrycks språkligt. Det ingår bland Lagrådets uppgifter att beakta sådant. Men Regeringskansliet är närmast att svara för att i sak likartad lagstiftning också ges en likartad utformning i den mån det inte finns skäl som talar för något annat.

Bestämmelser om sanktionsavgifter finns numera i ett ganska stort antal lagar. Det aktualiserar ett behov av en sammanhållande lagstiftning som behandlar de övergripande materiella och processuella förutsättningarna för sanktionsavgifter. Här kan jämföras exempelvis med lagen (1985:206) om viten. När en sådan lagstiftning inte finns uppkommer en risk för omotiverade skillnader i förutsättningarna för sanktionsavgifter.

Lagrådet förutsätter att förslaget till sanktionsavgifter i LÅFF och motsvarande regler i förslaget till effektivare åtgärder mot spridning av terrorisminnehåll online så långt som det är möjligt ensas.

Med detta sagt övergår Lagrådet till att lämna synpunkter på de enskilda författningsförslagen.

#### Förslaget till lag om ändring i lagen om åtgärder mot förorening från fartyg

##### 1 kap. 2 §

I paragrafen anges att avfall enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen ska betraktas som avfall enligt 15 kap. 1 § miljöbalken. Lagrådet har i det föregående berört frågan, om inte sådant avfall som avses med lagen bör definieras och har föreslagit att den definition som finns i direktivet tas in i lagen. Ett annat alternativ som Lagrådet har lyft fram är att definitionen av avfall läggs i miljöbalken och att det i så fall här ges en hänvisning till den definitionen.

Skulle emellertid en bestämmelse liknande den som finns i förslaget ändå tas med i den kommande propositionen bör den i vart fall omformuleras dels av språkskäl, dels för att göra den något mera begriplig. Lagrådet föreslår följande.

Sådant avfall från fartyg som avses i denna lag eller i föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen utgör avfall också enligt 15 kap. 1 § miljöbalken.

Lagrådet föreslår alltså bl.a. att orden "i anslutning till" ersätts av "med stöd av" (jfr t.ex. föreslagna 3 kap. 9 § första stycket 2). Om något annat åsyftas än att det är de föreskrifter som meddelas med stöd av lagen – t.ex. föreskrifter som meddelas av regeringen med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen (den s.k. restkompetensen) – bör det ges en närmare förklaring till detta i författningskommentaren. I så fall har Lagrådet inte någon invändning mot uttryckssättet "i anslutning till".

### 3 kap. 4 §

I den föreslagna lagtexten anges att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldighet att ta ut avgifter för mottagning av avfall från fartyg.

Som Lagrådet förstår det ska avgifterna grundas på vad som krävs för att kostnaderna för omhändertagandet av avfallet ska täckas (jfr artikel 8 i direktivet). Lagrådet ansluter sig till den av Havsmiljöinstitutet uttryckta uppfattningen att det i paragrafen bör preciseras vilka grundläggande principer som ska styra avgiftssättningen.

I förslaget anges inte mot vem eller vilka som föreskrifter om skyldighet att ta ut avgifter ska riktas. Detta bör läggas in i lagtexten.

Lagrådet föreslår att paragrafen ges följande lydelse.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldighet för den som ansvarar för att ta emot avfall från fartyg att ta ut avgifter för mottagandet.

Avgifternas storlek ska grundas på kostnaderna för mottagandet.



### 3 kap. 7 §

I bestämmelsen sägs bl.a. att den som svarar för mottagningsanordningar ska se till att dessa är placerade och utformade och drivs så att de fartyg som använder dem inte orsakas onödig försening. Formuleringen för tankarna till att den som ansvarar för mottagningsanordningar har ett strikt ansvar för onödiga förseningar. I direktivet, artikel 4.1 och 4.2, talas det emellertid om att mottagningsanordningarna ska vara avpassade för behoven hos de fartyg som normalt använder hamnen. Punkten 1 i paragrafen kunde då utformas så här:

1. är placerade och utformade samt drivs så att behoven hos de som normalt använder anordningarna tillgodoses och att användarna inte orsakas onödiga förseningar, och

Lagrådet är medvetet om att en sådan skrivning skulle innebära en sänkning av ambitionsnivån och har förståelse för att en lagstiftningsåtgärd av detta slag kan kräva ytterligare beredning.

### 3 kap. 8 §

Bestämmelsen innehåller ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela olika typer av föreskrifter om vad skilda rättssubjekt ska göra inom ramen för mottagandet i hamn av avfall från fartyg. Eftersom de rättssubjekt som de olika typerna av föreskrifter riktar sig emot varierar – det kan exempelvis vara ett rederi, en kommun eller en fartygsbefälhavare – anges i paragrafen inget om vem eller vilka som har den aktuella skyldigheten. Detta framgår i stället indirekt.

Lagrådet ifrågasätter om det inte, åtminstone för formens skull, borde anges att föreskrifterna ska riktas mot den eller de som är ansvariga. Då kunde inledningen av paragrafen lyda så här.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldighet för den eller de som är ansvariga i varje särskilt fall att

Angående punkt 5 vill Lagrådet framhålla att man knappast, som i den föreslagna lagtexten, brukar tala om att man "rapporterar uppgifter". Det vanliga är att säga att uppgifter lämnas, redovisas eller vidarebefordras. Lagtexten kan hellre ges den här lydelsen:

5. lämna kvitto på mottaget avfall samt spara kvittona eller uppgifter från kvittona ombord på fartyget och vidarebefordra uppgifter från kvittona, och

### 3 kap. 9 §

I paragrafens första stycket anges att det under vissa särskilt angiva förutsättningar, som tas upp i två punkter, är kommunen som ska pröva frågor om godkännande av avfallshanteringsplaner. Punkterna kan med fördel ges följande utformning.

1. verksamheten är avsedd i huvudsak för fritidsbåtar, och
2. kommunen enligt miljöbalken eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av den ska utöva tillsyn över verksamheten.

I andra stycket av paragrafen pekas en viss kommunal nämnd ut som ansvarig för prövningen, nämligen den kommunala nämnd som ansvarar för miljö- och hälsoskyddsområdet. Men kommunen ges samtidigt möjlighet att välja någon annan nämnd som ansvarig.

Att på detta sätt peka ut en viss kommunal nämnd som ansvarig kan enligt Lagrådets mening ifrågasättas med hänsyn till den kommunala självstyrelsen (jfr 14 kap. 2–3 §§ regeringsformen). I allmänmotiveringen (s. 37) har förslaget förklarats med att man har gjort så tidigare vid införandet av lagen om tillfälliga smittskyddsåtgärder vid serveringsställen (se prop. 2019/20:172 s. 23). Det bör dock noteras att den lagen skulle gälla endast under en begränsad tid av sex månader och att det av tvingande hälsoskäl var viktigt att den snabbt

kom på plats. Så är inte fallet här. Som Lagrådet ser det bör det föreslagna andra stycket utgå.

#### 6 kap. 5 a §

I paragrafens andra stycket finns en bestämmelse som motsvarar den som föreslås i 3 kap. 9 § andra stycket. Lagrådet hänvisar till vad som har uttalats beträffande det förslaget.

#### 6 kap. 11 a §

Denna och de följande bestämmelserna (6 kap. 11 b – 11 h §§) innehåller regler om sanktionsavgifter. Lagrådet vill påminna om vad som har sagts inledningsvis i detta yttrande under rubriken *Samordning av likartad lagstiftning*. Innehållet i 11 a § motsvaras av 6 § i förslaget till ny lag med kompletterande bestämmelser till EU:s förordning om åtgärder mot spridning av terrorisminnehåll online.

Den föreslagna bestämmelsen i 11 a § innehåller regler för i vilka fall sanktionsavgifter kan påföras. Det anges att tillståndsmyndigheten i ett antal närmare angivna fall ska påföra en sanktionsavgift vid överträdelser av skyldigheter enligt lagen eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Som Lagrådet har diskuterat i det föregående är det mindre lyckat att tala om "överträdelse av skyldigheter". Det rör sig här genomgående om underlåtenheter att följa de handlingsregler som gäller på området. Dessutom rör enligt remissen sex av totalt sju punkter föreskrifter som har meddelats med stöd av 3 kap. 8 § [första stycket]. I stället för att upprepa orden "enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 3 kap. 8 § första stycket" i alla dessa sex punkter är det bra om man kan säga detta bara en gång. Det är därmed lämpligt att inleda paragrafen på följande vis.

Den som underlåter att följa föreskrifter som har meddelats med stöd av 3 kap. 8 § första stycket ska påföras sanktionsavgift av tillsynsmyndigheten om underlåtenheten avser att ...

En lösning av detta slag förutsätter att föreslagna punkt 2 läggs i ett andra stycke. Detta kan lyda:

Motsvarande gäller den som underlåter att se till att det i enlighet med 3 kap. 1–3 och 7 §§ eller i enlighet med föreskrifter som har meddelats med stöd av de paragraferna finns anordningar för mottagande av avfall från fartyg.

I den nu senast behandlade föreskriften anges det i remissförslaget ”i anslutning till” i stället för ”med stöd av”. Jämför här vad Lagrådet har anfört under 1 kap. 2 §.

Det har i samband med föredragningen inför Lagrådet ifrågasatts om inte hänvisningen i punkt 3 till 3 kap. 8 § första stycket bör kompletteras med en hänvisning även till 3 kap. 6 §, eftersom det i 3 kap. 8 § första stycket finns undantag från anmälningsskyldigheten. Lagrådet anser emellertid att det räcker med hänvisningen till föreskrifter som har meddelats med stöd av 3 kap. 8 § första stycket.

Som framgår av förslaget till formulering av inledningen till paragrafen vill Lagrådet förordna att det inte skrivs ”en sanktionsavgift” utan i stället ”sanktionsavgift” i obestämd form. Det har att göra med den problematik som kan uppstå när ett och samma rättssubjekt har brutit mot mer än en föreskrift. Hur sådana situationer ska hanteras berörs inte i remissen. Men Lagrådet vill inte utesluta att det då kan bli fråga om att påföra mer än en avgift. Frågan bör utvecklas under det fortsatta beredningsarbetet.

I remissen diskuteras kortfattat (på s. 74) förutsättningarna för påförande av en ny avgift. Även vad som ska gälla i sådana situationer bör utvecklas i den kommande propositionen.

På motsvarande sätt som avseende 3 kap. 8 § första stycket 5 p. förordar Lagrådet att det i (föreslagna) punkt 6 skrivs "vidarebefordra uppgifter" i stället för "rapportera uppgifter".

6:11 b

I paragrafen anges att regeringen får meddela föreskrifter om sanktionsavgiftens storlek och (om) vem som ska påföras sanktionsavgiften.

Enligt förslaget ska alltså regeringen fritt få bestämma vilka avgifter som ska påföras den som bryter mot vad som gäller i fråga om omhändertagande av avfall från fartyg. Enligt Lagrådets uppfattning finns det skäl som talar för att lagstiftaren inte helt och hållet överlämnar denna fråga åt regeringen att avgöra. Som Lagrådet ser det bör det i lagen anges både inom vilka gränser som avgiften ska bestämmas och vad som ska påverka avgiftens storlek. Det finns åtskilliga exempel på att lagstiftaren i andra fall har angett inom vilka gränser som sanktionsavgifter får bestämmas. Se t.ex. 30 kap. 1 § miljöbalken i fråga om miljöstraffavgift, 8 kap. 5 § arbetsmiljölagen (1977:1160), 11 kap. 52 § plan- och bygglagen (2010:900) i fråga om byggsanktionsavgift, 30 a § livsmedelslagen (2006:804), 5 kap. 6 § lagen (2021:600) med kompletterande bestämmelser till EU:s förordningar om medicintekniska produkter, 44 § växtskyddslagen samt 5 kap. 6 § lagen (2016:1306) med kompletterande bestämmelser till EU:s marknadsmissbruksförordning. Även i förslaget till ny lag med kompletterande bestämmelser till EU:s förordning om åtgärder mot spridning av terrorisminnehåll online finns en bestämmelse av detta slag (se 7 §).

Att det i LÅFF kan bli ett stort spann mellan den lägsta och den högsta avgiften borde kunna lösas lagtekniskt, vilket har gjorts i några av de nu nämnda lagarna.

Som Lagrådet nyss har varit inne på bör det också i lagen kunna anges vilka parametrar som ska inverka på sanktionsavgiftens storlek. Det finns många exempel på sådana bestämmelser, inte minst inom den närbesläktade straffrätten. Se här också 8 § i förslaget till ny lag med kompletterande bestämmelser till EU:s förordning om åtgärder mot spridning av terrorisminnehåll online.

#### 6 kap. 11 d §

Enligt paragrafen ska tillsynsmyndigheten helt eller delvis avstå från att ta ut sanktionsavgiften om överträdelsen är ringa eller ursäktlig eller om det annars med hänsyn till omständigheterna framstår som oskäligt att ta ut avgiften.

I taxeringslagen (1990:324) fanns en liknande bestämmelse om befrielse från skattetillägg där de båda rekvisiten "ursäktligt" och "oskäligt" förekom. När skatteförfarandelagen (2011:1244) infördes tog man bort uttrycket "ursäktligt" eftersom man ansåg att detta rymdes i uttrycket "oskäligt". Bestämmelsen i 51 kap. 1 § första stycket skatteförfarandelagen har följande lydelse.

Skatteverket ska besluta om hel eller delvis befrielse från särskild avgift om det är oskäligt att ta ut avgiften med fullt belopp.

Ändringen motiverades enligt följande. "Nuvarande bestämmelser om befrielse skiljer på ursäktlighetsfall och andra oskälighetsfall. Eftersom ursäktlighet är en typ av oskälighet tillför den uppdelningen inte något i sak. Uppdelningen gör däremot bestämmelsen onödigt omfattande och bör därför inte upprätthållas. I fortsättningen ska det bara finnas en grund för befrielse, nämligen att det skulle vara oskäligt att ta ut avgiften med fullt belopp." (Se prop. 2010/11:165 del 2 s. 964.)

Lagrådet är medvetet om att det i senare lagstiftningsprodukter förekommer formuleringar av det slag som här föreslås, dvs. där man

talar om att överträdelsen är ursäktlig eller det annars med hänsyn till omständigheterna framstår som oskäligt att ta ut avgiften. Som exempel kan pekas på 12 kap. 2 § lagen (2022:482) om elektronisk kommunikation och 5 kap. 8 § lagen (2021:600) med kompletterande bestämmelser till EU:s förordningar om medicintekniska produkter. Någon enhetlighet på området går därmed inte att uppnå. I valet mellan de båda alternativa modellerna förordar Lagrådet den som finns i skatteförfarandelagen.

Som ytterligare skäl för detta vill Lagrådet anföra att "ursäktlighet" som skäl för att underlåta straffpåföljd typiskt sett utgör en subjektiv ansvarsfrihetsgrund. Eftersom det vid tillämpning av sanktionsavgifterna inte ska tas hänsyn till något subjektivt rekvisit blir det också av detta skäl mindre lämpligt att tala om "ursäktlighet".

#### 6 kap. 11 e §

I paragrafen anges att en sanktionsavgift inte får beslutas när viss tid har förflutit sedan överträdelsen ägde rum. Lagrådet förordar att bestämmelsens första stycke ges den här lydelsen:

Sanktionsavgift får beslutas endast om den, som är tänkt att påföras avgiften, inom två år från det att underlåtenheten ägde rum har getts tillfälle att yttra sig.

#### 10 kap. 6 §

Paragrafen föreslås bli föremål för i huvudsak redaktionella ändringar. Flertalet av dessa har Lagrådet i sig inte några invändningar emot. Som bestämmelsen nu är utformad är det också lätt att se ett behov av modernisering. Förslaget i remissen är emellertid inte så lyckat. Lagrådet invänder bl.a. emot att "utsläpp" beskrivs som "en gärning". Det finns också skäl att ifrågasätta ordalydelsen "vad som skäligen kan fordras för att förhindra" etc. Visserligen står det så i paragrafen för närvarande, men det hindrar

inte att formuleringen kan vara mindre lämplig ändå. Man frågar sig om ordet "fordras" tar sikte på vad som kan fordras *av någon* eller vad som fordras *för att* t.ex. ett skadligt utsläpp ska förhindras.

Ska en omskrivning av paragrafen göras, vilket i och för sig alltså kan vara befogat, får således ett omtag göras.

Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

Lagrådet föreslår att punkterna 2 och 3 ges följande lydelse.

2. Sanktionsavgift ska inte påföras för sådant som har skett före ikraftträdandet.

3. När det gäller åsidosättanden av någon som driver verksamhet på sådana platser som avses i 3 kap. 9 § första stycket ska sanktionsavgift inte påföras för sådant som har skett före den 1 januari 2024.

Övrigt lagförslag

Lagrådet lämnar förslaget utan erinran.