

LAGRÅDET

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2024-11-14

Närvarande: Justitieråden Svante O. Johansson, Johan Danelius och Linda Haggren

Kompletterande bestämmelser till EU:s förordning om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport

Enligt en lagrådsremiss den 7 november 2024 har regeringen (Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet) beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport.

Förslaget har inför Lagrådet föredragits av ämnesrådet Per Håvik.

Förslaget föranleder följande yttrande.

4 §

Av den föreslagna paragrafen framgår att den myndighet som regeringen bestämmer i vissa situationer ska pröva om det ansvariga företaget ska påföras en straffavgift. För att straffavgift ska kunna beslutas av svensk myndighet ska företaget ha svensk anknytning, vilket enligt punkten 1 är fallet när det är registrerat i Sverige.

Av författningskommentaren framgår att det med detta avses att företaget är registrerat hos Bolagsverket eller Skatteverket.

Rederierna (som i EU-förordningen och i lagrådsremissen benämns företag) är enligt remissen de företag som ska övervaka och rapportera uppgifter om fartygen under en viss period. Det framgår inte annat än att med företag avses alla associationer såsom aktieföretag, handelsbolag, partrederi eller enskild firma. För att träffas av en straffavgift krävs emellertid att företaget har registrerats enligt svenska regler.

För att starta en enskild näringsverksamhet behöver registrering ske hos Skatteverket. Andra företagsformer ska registreras både hos Bolagsverket och Skatteverket.

Registrering hos Skatteverket kan emellertid vara av olika slag och innebörd. Företag kan exempelvis registreras som arbetsgivare eller för F-skatt eller mervärdesskatt. Även utländska företag, med endast begränsad verksamhet i Sverige, kan behöva registrera sig hos Skatteverket. Med hänsyn till att det då kan handla om företag med huvudsaklig koppling till ett annat land än Sverige, anser Lagrådet att det framstår som tveksamt om varje registrering hos Skatteverket ska leda till att den svenska myndigheten ska vara behörig att göra en sådan prövning som regleras i paragrafen. I vart fall behöver det klarläggas vad som närmare ska gälla i detta avseende.

För partrederier gäller särskilda regler. Ett partrederi föreligger om flera fysiska eller juridiska personer har kommit överens om att gemensamt bedriva sjöfart med eget fartyg med delat ansvar. Ett partrederi är inte ett särskilt rättssubjekt men kan som sådant uppträda i rättegång. Varje redare ansvarar för förpliktelser som uppkommer för partrederiet i förhållande till sin andel i fartyget om inte någon har tagit på sig större ansvarighet. För partrederi kan väljas en huvudredare. (Jfr 5 kap. 1 och 2 §§ sjölagen [1994:1009].)

Anmälan av ett partrederiavtal får enligt 5 kap. 1 § första stycket sjölagen göras till Transportstyrelsen, som ska anteckna anmälan i fartygsregistret eller kungöra den. Rederiet kan sedan behöva göra en anmälan till Skatteverket, som främst gäller om rederiet är mervärdesskattepliktigt.

Enligt Lagrådets mening bör det under det fortsatta arbetet klargöras om också anmälan till Transportstyrelsen är tillräcklig för att skapa tillräcklig svensk anknytning för ett partrederi och hur dessa associationer ska åläggas straffavgift.

Lagrådet föreslår vidare en redaktionell ändring av första stycket i paragrafen enligt följande.

När det för ett fartyg har registrerats ett överensstämmelseunderskott enligt artikel 23.1 i EU-förordningen eller minst ett regelvidrigt hamnanlöp enligt artikel 23.4 i EU-förordningen ska den myndighet som regeringen bestämmer pröva om *det ansvariga* företaget ska påföras en straffavgift, om företaget har svensk anknytning genom att det [...]

6 §

Enligt paragrafen får ett beslut att påföra straffavgift verkställas enligt utskökningsbalken även om beslutet inte har fått laga kraft. Av författningskommentaren framgår att de beslut som avses är sådana som fattats enligt den föreslagna lagen. Enligt Lagrådets mening bör detta tydliggöras redan i lagtexten.

10 §

Paragrafen reglerar regeringens rätt att meddela föreskrifter om sanktionsavgift. Enligt andra stycket ska avgiftens storlek framgå av föreskrifterna och vara minst 1 000 kr och högst 100 000 kr för varje fartyg.

Av andra stycket första meningen framgår att en sanktionsavgifts storlek ska bestämmas med hänsyn till överträdelsens allvar och betydelsen av den bestämmelse som överträdelsen avser.

Formuleringen ger intryck av att vara en anvisning för den myndighet som slutligen beslutar om sanktionsavgiften. För att klargöra att det är fråga om en anvisning för regeringen vid utfärdandet av föreskrifterna föreslår Lagrådet att andra stycket ges följande lydelse.

Sanktionsavgiftens storlek för en överträdelse ska framgå av föreskrifterna och vara minst 1 000 kronor och högst 100 000 kronor för varje fartyg som omfattas av överträdelsen. När avgiftens storlek för en viss överträdelse bestäms i föreskrifterna ska hänsyn tas till överträdelsens allvar och betydelsen av den bestämmelse som överträdelsen avser.

I första stycket bör det införas ett "och" mellan "förordningen" och "som inte kan leda till straffavgift".

12 §

Paragrafen reglerar tillsynsmyndighetens möjligheter att besluta om förelägganden. I remissen anges att det kan finnas behov av att förelägga redaren att exempelvis komma in med information för att tillsynsmyndigheten ska kunna bedöma om kraven i en viss artikel i förordningen följs. Av det föreslagna andra stycket i förevarande paragraf framgår att ett beslut om föreläggande får förenas med vite.

Det sagda aktualiserar frågan om rätten att inte bli lagförd eller straffad två gånger för samma gärning. Detta innebär bl.a. att vite som huvudregel inte får kombineras med någon annan sanktion.

Vidare aktualiseras frågan om redarens rätt att förhålla sig passiv vid en utredning om administrativa sanktioner. Den som är misstänkt för en överträdelse som kan föranleda straff- eller sanktionsavgift bör inte vid vite föreläggas att medverka i utredningen. Detta skulle nämligen strida mot den s.k. passivitetsrätten.

Av det förslag till förordning som finns i promemorian som ligger till grund för remissen framgår att i de fall överträdelsen omfattas av ett föreläggande som har förenats med vite, och en ansökan om utdömande av vite har gjorts, ska det inte betalas någon sanktionsavgift för överträdelsen. Hur det förhåller sig när ett föreläggande har förenats med vite i de fall där en straffavgift kan bli aktuell behandlas inte i remissen.

Mot denna bakgrund anser Lagrådet att förhållandet mellan straffavgift och vitesföreläggande bör övervägas i det fortsatta arbetet.