

Trafikutskottets betänkande 2024/25:TU8

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

Sammanfattning

Utskottet ställer sig bakom regeringens förslag till ny lag om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport. Den föreslagna lagen innehåller kompletterande bestämmelser till EU-förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport. EU-förordningen trädde i kraft den 1 januari 2025 och innebär bl.a. att ett gränsvärde införs för den årliga växthusgasintensiteten i de drivmedel som fartygen använder.

Den föreslagna lagen anger i vilka fall rederier ska kunna bli föremål för en svensk myndighets beslut om att påföra straffavgift enligt EU-förordningen. Lagen innebär även att regeringen får meddela föreskrifter om sanktionsavgifter för de typer av överträdelser av EU-förordningen som inte kan leda till straffavgift. I lagen anges också vilka befogenheter tillsynsmyndigheten har vid tillsyn.

Den föreslagna lagen föreslås träda i kraft den 1 mars 2025.

Utskottet anser vidare att riksdagen bör avslå två yrkanden i en följdmotion.

I betänkandet finns två reservationer (V, MP).

Behandlade förslag

Proposition 2024/25:76 Kompletterande bestämmelser till EU:s förordning om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport.

Två yrkanden i en följdmotion.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut3

Redogörelse för ärendet4

 Ärendet och dess beredning.....4

 Propositionens huvudsakliga innehåll4

Utskottets överväganden.....5

 Kompletterande bestämmelser till EU:s förordning om användning
 av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport5

Reservationer10

 1. Regeringens lagförslag, punkt 1 (V, MP)10

 2. Tillsynsmyndighetens förutsättningar, punkt 2 (V, MP)10

Bilaga 1

Förteckning över behandlade förslag.....12

 Propositionen12

 Följdmotionen12

Bilaga 2

Regeringens lagförslag13

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Regeringens lagförslag

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2024/25:76 och avslår motion 2024/25:3297 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 1.

Reservation 1 (V, MP)

2. Tillsynsmyndighetens förutsättningar

Riksdagen avslår motion

2024/25:3297 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 2.

Reservation 2 (V, MP)

Stockholm den 11 februari 2025

På trafikutskottets vägnar

Ulrika Heie

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ulrika Heie (C), Thomas Morell (SD), Gunilla Svantorp (S), Maria Stockhaus (M), Mattias Ottosson (S), Jimmy Ståhl (SD), Sten Bergheden (M), Kadir Kasirga (S), Helena Gellerman (L), Ann-Sofie Lifvenhage (M), Malin Östh (V), Magnus Jacobsson (KD), Oskar Svärd (M), Linus Lakso (MP), Johanna Rantsi (M), Zara Leghissa (S) och Fredrik Stenberg (S).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens proposition 2024/25:76 Kompletterande bestämmelser till EU:s förordning om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport samt två yrkanden i en följd-motion som väckts med anledning av propositionen.

I propositionen finns en redogörelse för ärendets beredning fram till regeringens beslut om propositionen.

Regeringens förslag till riksdagsbeslut och förslagen i motionen finns i bilaga 1. Regeringens lagförslag finns i bilaga 2.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslår regeringen en ny lag om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport. Lagen innehåller kompletterande bestämmelser till EU:s förordning om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport.

I den föreslagna lagen anges i vilka fall rederier ska kunna bli föremål för en svensk myndighets beslut om att påföra straffavgift enligt EU-förordningen. Lagförslaget innebär också att regeringen får meddela föreskrifter om sanktionsavgifter för överträdelser av EU-förordningen som inte kan leda till straffavgift. I lagen anges också vilka befogenheter tillsynsmyndigheten har vid tillsyn.

Regeringen föreslår att lagen ska träda i kraft den 1 mars 2025.

Utskottets överväganden

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

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag till ny lag om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport och avslår två yrkanden i en följdmotion.

Jämför reservation 1 (V, MP) och 2 (V, MP).

Bakgrund

EU-förordningen om förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport

Under sommaren 2023 antog Europaparlamentet och rådet förordning (EU) 2023/1805 om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport och om ändring av direktiv 2009/16/EG. EU-förordningen, som även går under namnet FuelEU Maritime, är en del av unionens s.k. 55-procentspaket (Fit for 55) och syftar till att minska sjöfartens klimatpåverkan genom att öka användningen av förnybara och koldioxidsnåla bränslen.

Genom EU-förordningen införs ett gränsvärde för den årliga genomsnittliga växthusgasintensiteten i de drivmedel som fartyg använder. Mängden växthusgasutsläpp ska således minska gradvis med tiden, från 2 procent 2025 till 80 procent fram till 2050. Fartyg blir även skyldiga att använda landströmsförsörjning eller utsläppsfri teknik i hamn.

De nya reglerna ska tillämpas på alla fartyg, oberoende av flagg, som har en bruttodräktighet över 5 000 och som används för att transportera passagerare eller gods för kommersiella ändamål. Fram t.o.m. 2029 får dock medlemsstaterna undanta andra passagerarfartyg än kryssningsfartyg som går i nationell trafik till och från en ö med färre än 200 000 fast bosatta.

Den som överskrider EU-förordningens gränsvärden kan behöva betala en straffavgift

Enligt EU-förordningen ska företagen (rederierna) övervaka och löpande rapportera uppgifter om fartygen och deras energianvändning ombord, både till sjöss och i hamn, under ett visst kalenderår. Uppgifterna ska kontrolleras och verifieras av en s.k. kontrollör, ett ackrediterat organ som företagen behöver anlita. Kontrollören ska bl.a. beräkna det berörda fartygets årliga

genomsnittliga växthusgasintensitet och därigenom dess s.k. överensstämmelsesaldo. Saldot visar om fartyget hållit sig inom ramen för det gällande gränsvärdet för växthusgasintensitet för energianvändning ombord.

Om överensstämmelsesaldot visar att fartyget har ett underskott eller om fartyg har gjort minst ett regelvidrigt hamnanlöp ska företaget betala en straffavgift. Straffavgiftens storlek beräknas schablonmässigt enligt EU-förordningen. Företag har dock möjlighet att begära att överensstämmelsesaldot justeras genom insättning eller lån mellan rapporteringsperioder eller s.k. pooling av saldot mellan andra fartyg.

Medlemsstaterna ska kontrollera att EU-förordningen följs och fastställa regler om sanktioner för överträdelse av EU-förordningen. Därtill ska alla beräkningar och åtgärder av kontrollören, t.ex. beräkningen av fartygens överensstämmelsesaldo, kunna prövas av nationell myndighet och domstol. EU-förordningen började i huvudsak att tillämpas den 1 januari 2025.

Propositionen

I propositionen föreslår regeringen att EU-förordningen ska kompletteras med en ny lag som innehåller bestämmelser om förfarandet för bl.a. påförande av en straffavgift, sanktioner för överträdelser samt prövning och överklaganden.

Vem som ska besluta om en straffavgift

Enligt EU-förordningen är det upp till varje medlemsstat att bestämma vem som ska beräkna och besluta om att en straffavgift ska påföras. Av rättssäkerhetsskäl föreslår regeringen att det ska vara en myndighet som ska pröva om en straffavgift ska påföras. Regeringen avser att utse ansvariga myndigheter senare genom en förordning.

Regeringen framhåller att det är nödvändigt att ange i vilka fall det ska vara upp till en svensk myndighet att pröva påförandet av straffavgifter eftersom EU-förordningen inte klargör vilken medlemsstat som har jurisdiktion i frågan. Enligt regeringens förslag ska en svensk myndighet fatta beslut om straffavgift om företaget är registrerat i Sverige. Samma sak ska gälla om företaget är registrerat i ett tredjeland men ansvarar för fartyg som bl.a. har anlöpt fler svenska hamnar än hamnar i någon annan medlemsstat.

När och hur en straffavgift ska drivas in

EU-förordningen gör gällande att en straffavgift ska vara betald senast den 30 juni under den aktuella kontrollperioden. Regeringen föreslår därmed att en straffavgift som inte har betalats senast den 30 juni ska lämnas för indrivning. Uppgifterna som ligger till grund för ett beslut om straffavgift får registreras fram till den 30 april, vilket innebär att ett ärende om straffavgift och själva indrivningen av densamma måste ske inom två månader.

För att säkerställa att straffavgiften betalas på utsatt tid föreslår regeringen att det inte bör krävas att den påförda straffavgiften har vunnit laga kraft innan

verkställighet får ske. Beslutet bör alltså gälla omedelbart och kunna verkställas enligt utsökningsbalken. Straffavgiften ska enligt förslaget vidare tillfalla staten och betalas till den myndighet som regeringen bestämmer.

Bestämmelser om sanktionsavgifter

Vid sidan av bestämmelserna om straffavgifter innehåller EU-förordningen även bestämmelser om att medlemsstaterna ska fastställa regler om sanktionsavgifter. Sådana ska påföras vid överträdelse som inte kan föranleda en straffavgift, t.ex. av administrativ art. Det kan bl.a. röra sig om överträdelser av de bestämmelser som leder fram till fastställandet av överensstämmelsesaldot.

Enligt propositionen ska regeringen få meddela föreskrifter om sanktionsavgifter för överträdelser av EU-förordningen. Sanktionsavgiftens storlek ska framgå av föreskrifterna och vara minst 1 000 kronor och högst 100 000 kronor. När regeringen meddelar föreskrifter om avgiftens storlek ska den ta hänsyn till överträdelsens allvar och betydelsen av den bestämmelse som överträdelsen avser.

En behörig myndighet ska utöva tillsyn

I EU-förordningen finns bestämmelser om att medlemsstaterna ska utse en eller flera behöriga myndigheter som ska ansvara för tillämpningen och kontrollen av efterlevnaden av förordningen. Av EU-förordningen framgår även att den behöriga myndigheten ska ha befogenhet att begära in nödvändiga uppgifter och handlingar från företagen samt vid behov få tillträde till lokaler eller fartyg.

Regeringen har genom förordningen (2024:1000) om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport utsett Transportstyrelsen till tillsynsmyndighet och behörig myndighet. I propositionen föreslår regeringen att tillsynsmyndigheten ska få besluta om de förelägganden som behövs för tillsynen och för att de som omfattas av tillsynen ska fullgöra sina skyldigheter enligt EU-förordningen. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska även få meddela föreskrifter om skyldighet att betala avgift för myndighetens kostnader för tillsyn.

Närmare bestämmelser om prövning och överklagande

EU-förordningen ger företag rätt att ansöka om prövning av de beräkningar och åtgärder som har meddelats av kontrollören, dvs. det ackrediterade organ som företag ska anlita för att bl.a. beräkna fartygets överensstämmelsesaldo. Prövningen kan t.ex. avse det underlag som kontrollören tagit fram och som ligger till grund för ett påförande av en straffavgift.

Regeringen föreslår att en ansökan om prövning av en kontrollörs beräkningar eller åtgärder ska prövas av den myndighet som regeringen bestämmer. Vidare ska de beslut som ansvariga myndigheter fattar enligt EU-förordningen eller lagen få överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Det kan

t.ex. vara beslut om att påföra straffavgift, beslut i frågor om en kontrollörs beräkningar och åtgärder samt beslut om förelägganden. Prövningstillstånd ska krävas vid överklagande till kammarrätten.

Ikraftträdande

EU-förordningen har trätt i kraft och tillämpas från och med den 1 januari 2025. Regeringen menar att den föreslagna lagen bör träda i kraft så snart det är möjligt, vilket regeringen bedömer är den 1 mars 2025.

Förslagets konsekvenser

Regeringen framhåller att i princip alla effekter för miljön, sjöfartsnäringen och myndigheterna uppstår till följd av innehållet i själva EU-förordningen snarare än av förslagen i propositionen. Kompletteringarna som regeringen föreslår i propositionen syftar till att säkerställa att EU-förordningen följs, t.ex. genom att tydliggöra hanteringen av beslut om straffavgift. På så sätt medverkar förslagen till att uppnå EU-förordningens syfte att ge positiva klimat- och miljöeffekter.

Regeringens samlade bedömning är att förslagen i propositionen inte har någon påverkan på statens budget eller jämställdheten och enbart har en marginell klimatpåverkan. Någon större effekt för redarna eller sjöfartsbranschen i övrigt uppstår inte heller av förslagen.

Motionen

I kommittémotion 2024/25:3297 anför Malin Östh m.fl. (V) att nivåerna på sanktionsavgifter i den föreslagna lagens bör vara högre för att de dels ska ha en avskräckande effekt, dels ska stimulera sjöfarten att välja legala och hållbara bränslen. Motionärerna föreslår därför i yrkande 1 att nivån på sanktionsavgifterna justeras till att vara minst 5 000 kronor och högst 150 000 kronor.

Motionärerna framhåller vidare att en väl fungerande tillsyn är en viktig aspekt för att efterlevnaden av lagen ska vara god. Samtidigt befarar de att det utökade uppdraget för den ansvariga tillsynsmyndigheten inte kan tas inom rådande ekonomiska ramar utan att det påverkar myndighetens övriga verksamhet negativt. Motionärerna föreslår således i yrkande 2 ett tillkännagivande om att regeringen bör se till att Transportstyrelsen ges tillräckliga förutsättningar för att klara såväl det nya uppdraget som myndighetens övriga uppgifter.

Utskottets ställningstagande

Regeringens lagförslag

Utskottet har tagit del av och välkomnar regeringens lagförslag som innehåller kompletterande bestämmelser till EU-förordningen om användning av

förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport. Utskottet noterar att förslaget bl.a. innehåller bestämmelser om när och hur straff- och sanktionsavgifter ska påföras för överträdelse av EU-förordningen samt olika regleringar om tillsyn och överklagande. Utskottet ser positivt på att regeringen nu ser till att Sverige inför de lagar som krävs för att följa EU-förordningen och leva upp till dess mål om att minska utsläppen från sjöfarten.

Utskottet konstaterar att det med anledning av propositionen har väckts en följdmotion med ett yrkande om nivån på sanktionsavgifter i lagförslaget. Utskottet anser att regeringens föreslagna nivå på sanktionsavgifter om 1 000 till 100 000 kronor är ändamålsenligt utformad och delar regeringens bedömning att de överträdelse som kan föranleda en sanktionsavgift inte är så pass allvarliga att storleken på avgifterna behöver vara mer avskräckande. I sammanhanget påminner utskottet också om att sanktionsavgifter kan komma i fråga för överträdelse av i huvudsak administrativ art och inte sådana som har en direkt negativ miljöpåverkan. Dessa omfattas istället av bestämmelserna om straffavgift.

Utskottet anser därmed att riksdagen bör ställa sig bakom regeringens lagförslag och avslå yrkande 1 i motion 2024/25:3297 (V).

Tillsynsmyndighetens förutsättningar

När det gäller frågan om tillsynsmyndighetens förutsättningar att klara av sitt uppdrag konstaterar utskottet att regeringen i propositionen föreslår att tillsynsmyndighetens kostnader för tillsyn bör täckas genom avgifter som motsvarar dessa kostnader. Avgiften bör därmed över tid motsvara kostnaderna för myndighetens tillkommande arbete. Utskottet delar vidare regeringens bedömning att eventuella tillkommande kostnader kan tillgodoses inom gällande ram. Utskottet förutsätter samtidigt att regeringen löpande följer upp hur tillsynsmyndighetens arbete bedrivs och vidtar åtgärder om så behövs.

Utskottet ser således inget skäl att vidta någon åtgärd med anledning av yrkande 2 i motion 2024/25:3297 (V). Utskottet anser därmed att riksdagen bör avslå yrkandet.

Reservationer

1. Regeringens lagförslag, punkt 1 (V, MP)

av Malin Östh (V) och Linus Lakso (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport med den ändringen att

- uttrycket ”1 000 kronor” i 10 § ska bytas ut mot ”5 000 kronor”
- uttrycket ”100 000 kronor” i 10 § ska bytas ut mot ”150 000 kronor”.

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:3297 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 1 och
bifaller delvis proposition 2024/25:76.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis framhålla att den EU-förordning som ligger till grund för regeringens proposition i många delar är ett steg i rätt riktning för att påskynda en hållbar omställning av sjöfarten. Dessvärre går dock inte EU-förordningen tillräckligt långt, varför vi menar att Sverige måste vara pådrivande för att skärpa EU:s reglering på området och gå före för att främja sjöfartens omställning.

När det gäller regeringens förslag i den aktuella propositionen anser vi att regeringen lagt sig på en för låg nivå när det gäller sanktionsavgifter. Nivån på avgiften behöver höjas så att den är så pass hög att den har en avskräckande effekt och dessutom stimulerar sjöfarten att välja hållbara bränslen. Detta har även remissinstanser såsom Göteborgs hamn och 2030-sekretariatet angett. Sanktionsavgifternas nivå i den föreslagna nya lagen bör därmed justeras uppåt till att vara minst 5 000 kronor och högst 150 000 kronor.

2. Tillsynsmyndighetens förutsättningar, punkt 2 (V, MP)

av Malin Östh (V) och Linus Lakso (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:3297 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 2.

Ställningstagande

I propositionen anger regeringen att den har utsett Transportstyrelsen till tillsynsmyndighet. Vi konstaterar dock att Transportstyrelsen i sitt remissvar har angett att myndigheten har en mycket ansträngd ekonomi, vilket kommer att ha en negativ påverkan på det nya uppdraget och andra obligatoriska uppgifter om det inte tillförs tillräckliga medel till myndigheten. Vi anser därför att det är angeläget att myndighetens resursbehov tillgodoses för att undvika eventuella negativa konsekvenser. Regeringen bör följaktligen se till att Transportstyrelsen ges tillräckliga förutsättningar för att klara såväl det nya uppdraget som myndighetens övriga uppgifter.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2024/25:76 Kompletterande bestämmelser till EU:s förordning om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport:

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport.

Följdmotionen

2024/25:3297 av Malin Östh m.fl. (V):

1. Riksdagen beslutar att nivån på sanktionsavgifterna som regleras i 10 § i förslaget till lag om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport justeras till att vara minst 5 000 kronor och högst 150 000 kronor.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se till att Transportstyrelsen får tillräckliga förutsättningar att klara såväl det nya uppdraget som övriga uppgifter som ligger på myndigheten och tillkännager detta för regeringen.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

Förslag till lag om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport

Härigenom föreskrivs följande.

Lagen kompletterar en EU-förordning

1 § I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1805 av den 13 september 2023 om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport och om ändring av direktiv 2009/16/EG finns bestämmelser om fartygs energianvändning, om straffavgift som ska betalas när bestämmelserna inte följs och om skyldighet att ha dokument som visar att ett fartyg uppfyller kraven eller att straffavgiften har betalats.

Denna lag kompletterar EU-förordningen.

Ordförklaringar

2 § I denna lag avses med

EU-förordningen: Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1805, i den ursprungliga lydelsen,

företaget: det företag som ansvarar för ett fartyg på det sätt som följer av definitionen av företag i artikel 3.13 i EU-förordningen,

straffavgift: en avgift som avses i artikel 23 i EU-förordningen, och

utsläppshandelsdirektivet: Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2023/959.

3 § Med *kontrollör*, *kontrollperiod*, *regelvidrigt hamnanlöp*, *rapporteringsperiod* och *överensstämmelseunderskott* avses i denna lag detsamma som i EU-förordningen.

Prövning av frågor om straffavgift

4 § 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 företaget ska påföras en straffavgift, om företaget har svensk anknytning genom att det

1. är registrerat i Sverige,

2. är registrerat i ett land utanför Europeiska unionen och ansvarar för ett eller flera fartyg som under de fyra närmast föregående rapporteringsperioderna har gjort en eller flera resor som omfattas av artikel 3ga i utsläppshandelsdirektivet där dessa fartygs sammanlagda hamnanlöp uppskattas vara fler i Sverige än i något annat EU-land, eller

3. är registrerat i ett land utanför Europeiska unionen, inte omfattas av 2 men ansvarar för ett eller flera fartyg som i Sverige har påbörjat eller avslutat sin första resa som omfattas av artikel 3ga i utsläppshandelsdirektivet.

När företaget har en sådan anknytning till Sverige som avses i första stycket 3 ska prövning dock inte ske om överensstämmelseunderskottet har medfört skyldighet att betala straffavgift i ett annat land inom Europeiska unionen.

Prövning av frågor om kontrollörers beräkningar och åtgärder

5 § En ansökan om prövning av en kontrollörs beräkningar eller åtgärder enligt artikel 26.1 i EU-förordningen prövas av den myndighet som regeringen bestämmer.

Betalning av straffavgift

6 § Ett beslut enligt denna lag att påföra straffavgift får verkställas enligt utskönningsbalken även om beslutet inte har fått laga kraft.

7 § Straffavgiften ska betalas till den myndighet som regeringen bestämmer.

8 § Om straffavgiften inte har betalats senast den 30 juni under kontrollperioden, ska den obetalda avgiften lämnas för indrivning enligt lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.

9 § Straffavgiften tillfaller staten.

Sanktionsavgifter

10 § Regeringen får meddela föreskrifter om sanktionsavgifter för överträdelser av EU-förordningen eller av rättsakter som har antagits med stöd av förordningen, i de fall då överträdelserna inte kan leda till straffavgift.

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 överträdelserna. När avgiftens storlek för en viss överträdelse bestäms i föreskrifterna ska hänsyn tas till överträdelsens allvar och betydelsen av den bestämmelse som överträdelserna avser.

Tillsyn

11 § Den myndighet som regeringen bestämmer utövar tillsyn över att EU-förordningen och rättsakter som har antagits med stöd av förordningen följs.

12 § En myndighet som utövar tillsyn får besluta de förelägganden som behövs för tillsynen och för att de som omfattas av tillsynen ska fullgöra sina skyldigheter enligt EU-förordningen och de rättsakter som har antagits med stöd av förordningen.

Avgifter för myndigheters kostnader

13 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för myndigheters kostnader för tillsyn enligt

1. denna lag eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen, och
2. EU-förordningen eller rättsakter som har antagits med stöd av EU-förordningen.

Överklagande

14 § Följande beslut får överklagas till allmän förvaltningsdomstol:

1. beslut att påföra straffavgift enligt 4 §,
 2. beslut i frågor om en kontrollörs beräkningar och åtgärder enligt 5 §,
- och
3. beslut om förelägganden enligt 12 §.
- Övriga beslut får inte överklagas.
Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2025.