

# UDKAST

## Forslag

til

Lov om ændring af lov om reduktion af drivhusgasser fra transportsektoren m.v.<sup>1</sup>

(Bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler om administrative bødeforelæg)

## § 1

I lov om reduktion af drivhusgasser fra transportsektoren m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 2167 af 29. november 2021, som ændret ved § 1 i lov nr. 1676 af 30. december 2024 foretages følgende ændringer:

1. Efter § 8 indsættes:

»§ 8 a. Klima-, energi- og forsyningsministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte regler om, at i nærmere angivne sager om overtrædelse af FuelEU Maritime-forordningen, der ikke skønnes at ville medføre højere straf end bøde, i et bødeforlæg kan tilkendegive, at sagen kan afgøres uden retssag, hvis den, der har begået overtrædelsen, erklærer sig skyldig i overtrædelsen og erklærer sig rede til inden en nærmere angiven frist at betale en bøde som angivet i bødeforelægget.

*Stk. 2.* Reglerne i retsplejelovens § 834, stk. 1, nr. 2 og 3, og stk. 2 om krav til indholdet af et anklageskrift og om, at en sigtet ikke er forpligtet til at udtale sig, finder tilsvarende anvendelse på bødeforelæg.

*Stk. 3.* Vedtages bøden, bortfalder videre forfølgning. Vedtagelsen har samme gentagelsesvirkning som en dom.«

---

<sup>1</sup> Evt. EU-note (se vejledningens pkt. 7.4.5)

## 1. Indledning

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1805 af 13. september 2023 om anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF (herefter 'FuelEU Maritime-forordningen') fandt anvendelse fra 1. januar 2025 med det formål at reducere drivhusgasintensiteten i søtransport ved gradvist at øge brugen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer. Skibe skal årligt rapportere data og have et FuelEU-overensstemmelsesdokument, udstedt af en verifikator, hvis kravene herfor er opfyldt. Hvis ikke, skal den nationale myndighed pålægge en FuelEU-sanktion, som skal opkræves og betales inden to måneder. Danmark har implementeret hjemmel hertil i lov om reduktion af drivhusgasser fra transportsektoren mv. og i bekendtgørelse om reduktion af drivhusgasser fra transportsektoren m.v. og bæredygtighed (herefter 'drivhusgasfortrængningsbekendtgørelsen'). Sanktionen behandles efter gældende ret som en straffesag med politianmeldelse og domstolsafgørelse. Henset til forordningens frist for betaling inden for to måneder vurderes denne sanktionsform uhensigtsmæssig. Det har derfor været nødvendigt at identificere en alternativ sanktionsform, der samtidig er forenelig med dansk ret og grundlæggende retsprincipper.

## 2. Baggrund

FuelEU Maritime-forordningen fastsætter en grænse for drivhusgasintensiteten af den energi, der bruges om bord af et skib, der ankommer til, opholder sig i eller afgår fra havne under en medlemsstats jurisdiktion. Herudover fastsætter FuelEU Maritime-forordningen en forpligtelse til fra 2030 at anvende landstrøm eller nulemissionsteknologi i havne under en medlemsstats jurisdiktion. Endeligt vil der gælde en delmålsgrænse på 2 % anvendelse af RFNBO-brændstoffer (vedvarende brændstoffer der ikke er af biologisk oprindelse) for den årlige energi, der bruges om bord på et skib fra den 1. januar 2034, hvis det viser sig, at andelen af disse brændstoffer er mindre end 1 % senest i 2031. Formålet er at øge den konsistente anvendelse af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer samt alternative energikilder inden for søtransport i hele Unionen.

Efter det første rapporteringsår (2025) skal alle skibe under forordningens anvendelsesområde kunne fremvise et FuelEU-overensstemmelsesdokument. Der er som udgangspunkt en verifikator, der udsteder et FuelEU-overensstemmelsesdokument. Det følger dog af FuelEU Maritime-forordningens artikel 23, stk. 2 og 5, at medlemsstaternes kompetente myndigheder fra 2026 skal pålægge et selskab en FuelEU-sanktion, hvis et selskabs skib ikke overholder forordningens regler, dvs. hvis det konstateres efter

rapportering, at skibet har et overensstemmelsesunderskud. Dette er tilfældet, hvis et skib ikke opfylder kravene til den årlige gennemsnitlige drivhusgasintensitet i den energi, der bruges på skibet. I en sådan situation vil det være den kompetente myndighed, der udsteder overensstemmelsesdokumentet.

Verifikator skal hvert år inden den 1. maj registrere et skibs overensstemmelsesbalance i FuelEU-databasen. Hvis der ikke er et overensstemmelsesunderskud, udsteder verifikator overensstemmelsesdokumentet hvert år inden den 30. juni.

Hvis der derimod er et overensstemmelsesunderskud, pålægger den kompetente myndighed skibsselskabet en FuelEU-sanktion. FuelEU-sanktionen udregnes i det enkelte tilfælde på baggrund af en relativt enkel formel fastsat i FuelEU Maritime-forordningen, hvor der ikke er indlagt skønselementer. FuelEU-sanktionen skal ifølge forordningen betales inden den 30. juni i det pågældende år.

### **3. Lovforslagets hovedpunkter**

#### **3.1. Administrative bødeforelæg**

##### **3.1.1. Gældende ret**

FuelEU Maritime-forordningen pålægger medlemsstaterne at fastsætte regler om sanktioner for overtrædelser af forpligtelser i FuelEU Maritime-forordningen. FuelEU Maritime-forordningens artikel 23 fastlægger, at nærmere angivne overtrædelser skal straffes med en FuelEU-sanktion. FuelEU-sanktionen er en bøde-sanktion som beregnes ud fra formler angivet i forordningens bilag IV, del b, a), samt artikel 23, stk. 2 og 5, på baggrund af verificerede data. Verifikation af disse data skal finde sted hvert år senest den 1. maj.

Medlemsstaterne pålægges at sikre betaling af FuelEU-sanktionen hvert år inden den 30. juni. På baggrund af betaling af et beløb svarende til den pålagte FuelEU-sanktion udsteder den kompetente myndighed senest den 30. juni et overensstemmelsesdokument, som er bevis på fuld efterlevelse af forordningens regler.

Hvis det under en inspektion konstateres, at et skib i to eller flere på hinanden følgende rapporteringsperioder, ikke er i besiddelse af et gyldigt overensstemmelsesdokument, er medlemsstaten forpligtet til at tilbageholde skibe der sejler under eget flag. Medlemsstaten har endvidere mulighed for at bortvise skibe under andre flagstater.

Det fremgår at § 36, stk. 4, nr. 1-3 og nr. 14 i drivhusgasfortrængningsbekendtgørelsen, at overtrædelser af FuelEU Maritime-forordningens bestemmelser for så vidt angår overtrædelser, som skal straffes med FuelEU-sanktion, straffes med bøde.

### 3.1.2. Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets overvejelser

Efter de nuværende regler, vil et skib, som ikke overholder forordningens regler, blive politianmeldt med henblik på, at blive idømt en FuelEU-sanktion ved domstolene. En proces som typisk vil tage 18-36 måneder. I den mellemliggende periode har skibet ikke en ubetalt FuelEU-sanktion og kan dermed godt få udstedt et FuelEU-overensstemmelsesdokument. Skibet vil kunne opretholde denne status, indtil FuelEU-sanktionen er pålagt af en domstol. Det vurderes, at den nuværende løsning ikke er i overensstemmelse med FuelEU Maritime-forordningens artikel 23.

Med henblik på at sikre en effektiv og rettidig håndhævelse af forordningens forpligtelserne, vurderes det nødvendigt at have muligheden for at kunne udstede administrative bødeforlæg.

En bemyndigelse til at kunne fastsætte regler om administrative bødeforlæg findes hensigtsmæssig, da konstateringstidspunktet er umiddelbart i form af, at et eventuelt overensstemmelsesunderskud kan konstateres for hvert skib hvert år den 1. maj. Der er ingen skønselementer involveret i beregningen af bødens størrelse. Sanktionsniveauet udregnes fast hver gang ud fra forordningens bilag IV, del B, a). I tilfælde af havanløb fra 2030 ved brug af fossile brændstoffer ombord under havneanløbet udregnes FuelEU-sanktionen efter formelen i artikel 23, stk. 5. Overtrædelserne er ensartede henset til både konstateringstidspunktet og den objektive konstatering af hvorvidt der foreligger et overensstemmelsesunderskud.

Da FuelEU Maritime-forordningen pålægger, at medlemsstaterne skal sikre, at betaling af en FuelEU-sanktion skal ske inden for 2 måneder efter konstatering, findes det også nødvendigt at kunne pålægge en sanktion tids nok til, at denne forpligtelse kan overholdes.

Det findes endvidere nødvendigt, at der skal fastsættes regler om mulighed for sikkerhedsstillelse i de tilfælde, hvor et administrativt bødeforelæg ikke vedtages. Dette er henset til, at førend endelig dom foreligger, risikerer skibene, at den forordningsbestemte sanktion om tilbageholdelse af skibe effektiviseres, hvilket ikke er formålet med sanktionen. Derudover kan tilbageholdelse af skibe have betydelige økonomiske konsekvenser for skibsselskabet.

### 3.1.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås at indsætte en hjemmel til, at klima-, energi- og forsyningsministeren vil kunne fastsætte regler om, at i nærmere angivne sager om overtrædelse af FuelEU Maritime-forordningen, der ikke skønnes at ville medføre højere straf end bøde, i et bødeforlæg vil kunne tilkendegive, at sagen vil kunne afgøres uden retssag, hvis den, der har begået overtrædelsen, erklærer sig skyldig i overtrædelsen og erklærer sig rede til inden en nærmere angiven frist at betale en bøde som angivet i bødeforelægget.

Den foreslåede ordning vil medføre, at klima-, energi- og forsyningsministeren vil kunne fastsætte nærmere regler om udstedelse af administrative bødeforelæg. Det forventes, at bemyndigelsen udmøntes i bekendtgørelse, og at anvendelsen af sådanne administrative bestemmelser sker under forudsætning af, at betingelserne for administrative bødeforelæg er opfyldt. Endvidere vil udmøntningen betyde, at de nugældende regler i drivhusgasfortrængningsbekendtgørelsens § 36, stk. 4, nr. 1-3 og nr. 14 vil blive ophævet. Ved udmøntning af bemyndigelsen vil der endvidere fastsættes mulighed for sikkerhedsstillelse i form af et beløb svarende til FuelEU-sanktionen frem til, at endelig dom foreligger, i de tilfælde hvor bødeforelægget ikke vedtages.

Det foreslås, at reglerne i retsplejelovens § 834, stk. 1, nr. 2 og 3, og stk. 2 om krav til indholdet af et anklageskrift og om, at en sigtet ikke er forpligtet til at udtale sig, finder tilsvarende anvendelse på bødeforelæg

Den foreslåede ordning vil medføre, at en sigtet ikke vil have pligt til at udtale sig, samt dele af retsplejelovens krav til indholdet af et anklageskrift, vil skulle opfyldes, jf. retsplejelovens § 834, stk. 1, nr. 2 og 3, og stk. 2.

Det foreslås, at vedtages bøden, bortfalder videre forfølgning og at vedtagelsen har samme gentagelsesvirkning som en dom.

Den foreslåede ordning medfører, at hvis skibsselskabet erkender sig skyldig og accepterer bødeforelægget, vil den videre retlige forfølgning bortfalde. Ønsker skibsselskabet derimod ikke, at sagen afgøres administrativt eller ikke erkender sig skyldig, det vil sige, ikke ønsker at vedtage bødeforelægget vil sagen blive oversendt til politiet. Ved gentagen overtrædelse af samme type overtrædelse, vil straffen kunne skærpes.

For nærmere om administrative bødeforelæg henvises til lovforslagets § 1, nr. 1 og bemærkningerne hertil.

#### **4. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige**

Da udregning bødestørrelsen er forordningsbestemt, vil de økonomiske konsekvenser ikke være anderledes end under de gældende regler. Indtægter vil endvidere afhænge af antallet af overtrædelser. Det vil være en positiv økonomisk konsekvens som følge af, at de sager, hvor der umiddelbart betales, ikke skal behandles af politiet og indbringes for domstolene.

#### **5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.**

Forslaget vil udelukkende medføre administrative konsekvenser. Da sanktionen kan konstateres og afvikles inden for kort tid efter konstatering, vil processen være betydeligt forkortet, hvilket letter den administrative byrde forbundet med længere sager, herunder en evt. retssag.

#### **6. Administrative konsekvenser for borgerne**

Forslaget medfører ingen administrative konsekvenser for borgerne.

#### **7. Klimamæssige konsekvenser**

Forslaget vurderes ikke at have klimamæssige konsekvenser.

#### **8. Miljø- og naturmæssige konsekvenser**

Forslaget medfører ingen miljø- og naturmæssige konsekvenser.

#### **9. Forholdet til EU-retten**

Forordninger er umiddelbart gældende i medlemsstaterne, og forordningers bestemmelser må som udgangspunkt ikke implementeres i Danmark, jf. EUF-Traktatens artikel 288. Flere bestemmelser i FuelEU Maritime-forordningen kræver imidlertid, at der foretages visse gennemførelsesforanstaltninger.

Lovforslaget sikrer, at Danmark som medlemsstat effektivt og rettidigt kan overholde de forpligtelser som FuelEU Maritime-forordningen pålægger medlemsstaterne.

## *Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

### *Til § 1*

Til nr. 1

Det følger af FuelEU Maritime-forordningens artikel 23, stk. 6 at medlemsstaterne skal indføre de nødvendige retlige og administrative rammer på nationalt plan for at sikre opfyldelsen af forpligtelserne vedrørende pålæggelse, betaling og opkrævning af FuelEU-sanktionerne.

Ifølge den gældende § 8, stk. 2, i lov om reduktion af drivhusgasser fra transportsektoren m.v. bemyndiges klima-, energi- og forsyningsministeren til at fastsætte regler om straf af bøde for overtrædelse af FuelEU Maritime-forordningens bestemmelser. Udmøntningen af bemyndigelsen er sket ved drivhusfortrængningsbekendtgørelsen. En overtrædelse af artikel 4, stk. 2, artikel 5, stk. 3, artikel 6 og artikel 20, stk. 4 straffes efter § 36, stk. 4, nr. 1-3 og nr. 14 i drivhusfortrængningsbekendtgørelsen med bøde, der udgør FuelEU-sanktionen, efter FuelEU Maritime-forordningens artikel 23.

Det foreslås at indsætte en ny § 8 a, hvor det i *stk. 1* bestemmes, at klima-, energi- og forsyningsministeren efter forhandling med justitsministeren kan fastsætte regler om, at i nærmere angivne sager om overtrædelse af FuelEU Maritime-forordningen, der ikke skønnes at ville medføre højere straf end bøde, i et bødeforlæg kan tilkendegive, at sagen kan afgøres uden retssag, hvis den, der har begået overtrædelsen, erklærer sig skyldig i overtrædelsen og erklærer sig rede til inden en nærmere angiven frist at betale en bøde som angivet i bødeforelægget.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at klima-, energi- og forsyningsministeren bemyndiges til efter forhandling med justitsministeren at kunne fastsætte nærmere regler om administrative bødeforelæg. Bemyndigelsen forventes at blive udmøntet ved bekendtgørelse. Endvidere forventes det at kompetencen til at udstede administrative bødeforelæg delegeres til Energi-styrelsen. Det er en betingelse for at anvende administrative bødeforelæg, at den påståede overtrædelse er ukompliceret, klar og tilstrækkeligt dokumenteret, at den pågældende overtrædelse ikke vil kunne ventes at medføre højere straf end bøde, samt at den, bøden pålægges, er indforstået med at sagen afgøres administrativt.

En betingelse for, at sagen kan afsluttes ved udstedelse af et administrativt bødeforelæg er, at den der har begået overtrædelsen erklærer sig skyldig og

vedtager sagens udenretlige afgørelse. Såfremt den pågældende fysiske eller juridiske person ikke ønsker at acceptere et administrativt bødeforelæg, enten fordi vedkommende ikke ønsker at erkende sig skyldig eller ikke kan erklære sig indforstået med, at sagen afgøres af klima-, energi- og forsyningsministeren, overgår sagen til politiet med henblik på en sædvanlig strafferetlig forfølgelse.

I sådanne tilfælde vil der kunne stilles sikkerhed i form af et beløb svarende til FuelEU-sanktionen, indtil der foreligger en endelig afgørelse. Sikkerhedsstillelsen sidestilles i denne periode med betaling af FuelEU-sanktionen, og skibet vil dermed kunne få udstedt et gyldigt overensstemmelsesdokument. Det vil endvidere næppe kunne udelukkes, at der vil kunne opstå konkrete tilfælde, hvor overtrædelse af de pågældende bestemmelser alligevel ikke kan anses for ukomplicerede og uden bevismæssige tvivlsspørgsmål, eller hvor der kan rejses tvivl om det rette sanktionsniveau. Det forudsættes, at klima-, energi- og forsyningsministeren i så fald vil overgive sagen til politiet og anklagemyndigheden til videre foranstaltning frem for at udstede et bødeforelæg. Ved udmøntning vil der i bekendtgørelsesform indføres bestemmelser som blandt andet vil indeholde en udtømmende liste over de specifikke forordningsbestemte overtrædelser, såsom overtrædelse af forpligtelsen i artikel 4, stk. 2 om grænse for drivhusgasintensitet af energi, der bruges om bord af et skib, som efter forordningen pålægges FuelEU-sanktionen.

Det foreslås i *stk. 2*, at reglerne i retsplejelovens § 834, stk. 1, nr. 2 og 3, og stk. 2 om krav til indholdet af et anklageskrift og om, at en sigtet ikke er forpligtet til at udtale sig, finder tilsvarende anvendelse på bødeforelæg.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at en sigtet ikke vil have pligt til at udtale sig, samt dele af retsplejelovens krav til indholdet af et anklageskrift, vil skulle opfyldes, jf. retsplejelovens § 834, stk. 1, nr. 2 og 3, og stk. 2.

Det foreslås i *stk. 3*, at vedtages bøden, bortfalder videre forfølgning. Vedtagelsen har samme gentagelsesvirkning som en dom.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at såfremt et skibsselskab erkender sig skyldig og acceptere bødeforlægget, vil videre retslig forfølgning bortfalde. Såfremt skibsselskabet ikke er indforstået med at lade sagen afgøre administrativt, det vil sige, ikke ønsker at vedtage bødeforelægget, skal sagen oversendes til politiet med henblik på videre foranstaltning. Såfremt



## UDKAST

der foreligger gentagelse, ved at skibsselskabet har vedtaget et bødeforelæg for samme type overtrædelse vil dette kunne føre til skærpet straf.

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.