

Utrikesdepartementet
ud.remissvar@regeringskansliet.se

Ny lag om internationella sanktioner, genomförande av EU:s sanktionsdirektiv (SOU 2024:46)

Sammanfattning

Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak förslagen men föreslår att definitionen av ”angivna personer” i 2 §, omfattningen av det kriminaliserade området i 3 § och anmälningsskyldigheten i 12 § i förslag till ny lag om internationella sanktioner förtydligas. Transportstyrelsen anser även att det finns ett behov av att förtydliga vilka av de utpekade myndigheterna med särskilt ansvar för internationella sanktioner, som ansvarar för att tillse att olika sanktionsregler följs. Vidare anser myndigheten att det bör övervägas om det ska göras ett tillägg i 6 kap. 3 § vägtrafikdataförordningen (2019:382), med innebörd att Polismyndigheten ska underrätta Transportstyrelsen när ett sanktionsbrott har antecknats i belastningsregistret.

Transportstyrelsens synpunkter

Definitionen av begreppet ”angivna personer” i 2 §

Utifrån vad som anges i avsnitt 7.3.2 och i författningskommentaren på s. 193 kan det uppfattas som att det med ”angivna personer” avses de som explicit anges i en lista i de olika sanktionsbesluten/ förordningarna. I författningskommentaren på s. 194 förs dock även ett resonemang om att utpekandet av angivna personer i vissa fall kan vara generellt utformat. Därefter följer ett resonemang om bildandet av grupper, enheter och organ. I texten utelämnas dock ett resonemang om obestämda grupper av individer, t.ex. individer av en viss nationalitet, vilket även är fallet i förarbetena till lagen (1996:95) om vissa internationella sanktioner, se prop. 2009/10:97, Ändring i lagen (1996:95) om vissa internationella sanktioner, s. 21-22. Författningskommentaren i den nu aktuella utredningen avslutas med ett konstaterande att de kategorier som omfattas av lagtexten är avsedda att

sammantaget vara heltäckande. Det klargörs dock inte om det endast är de personer/ företag/ organisationer som är specifikt namngivna som omfattas av straffbestämmelsen eller om denna även gäller för de som träffas av sanktioner genom andra, mer generella skrivningar i de aktuella besluten eller regelverken, t.ex. alla av en viss nationalitet.

I rådets förordning (EU) nr 833/2014 av den 31 juli 2014 om restriktiva åtgärder mot bakgrund av Rysslands åtgärder som destabiliserar situationen i Ukraina omfattas exempelvis i vissa situationer inte bara specifikt namngivna personer av sanktionerna utan även alla ryska fysiska och juridiska personer, enheter och organ, se bl.a. artikel 3d om charter av luftfartyg. Utifrån förslaget är det dock inte helt tydligt om alla ryska medborgare och ryska företag/ organisationer omfattas av straffbestämmelsen i 3 § och om en person som hyr ut ett luftfartyg till en sådan icke namngiven rysk person kan dömas för brott. Transportstyrelsen anser därför att det bör förtydligas om även obestämda grupper omfattas av begreppet ”angivna personer”.

Omfattningen av det kriminaliserade området i 3 §

Transportstyrelsen bedömer att straffbestämmelsen i 3 § är utformad så att inte samtliga förbud enligt t.ex. förordning (EU) nr 833/2014 omfattas av det straffbara området. Enligt artikel 3d i nyss nämnda förordning är det t.ex. inte tillåtet för vissa uppräknade luftfartyg att landa på, starta från eller flyga över unionens territorium. Det innebär att om någon hyr ut ett luftfartyg till en rysk person som ska utföra transporter med luftfartyget inom Sverige, så utgör den uthyrningen en överträdelse av sanktionsbestämmelsen i artikel 3d (om alla ryssar omfattas av begreppet ”angivna personer”, se resonemanget ovan). Det agerandet är dock inte straffbart eftersom straffbestämmelsen i 3 § första stycket 3 endast omfattar de som gör det möjligt för angivna personer att resa in på eller transitera genom en medlemsstats territorium. Eftersom det inte är fråga om att tillgängliggöra egendomen i det avseende som avses i 3 § första stycket 1 torde inte heller den bestämmelsen kunna tillämpas. Förbudet att ge ryska fartyg tillträde till svenska hamnar och slussar i artikel 3ea-3ec i samma förordning omfattas inte heller av det straffbara området.

Om avsikten är att undanta denna typ av sanktionsöverträdelse från straffansvar behöver inga åtgärder vidtas. Om avsikten har varit att de angivna situationerna ska omfattas av straffbestämmelsen, eller bedömningen görs att det straffbara området ska utvidgas, bör det övervägas om straffbestämmelsen ska justeras.

Eftersom det normalt sett finns krav på alla medlemsstater att fastställa regler för överträdelser av sanktioner i EU-förordningar, se exempelvis

artikel 8 i förordning 833/2014, behöver det förtydligas vilka andra sanktioner som finns och som kan tillämpas för de överträdelser som inte täcks av de förslagna straffbestämmelserna. I annat fall lever Sverige troligen inte upp till kraven i artikeln enbart genom de föreslagna straffbestämmelserna.

Anmälningsskyldigheten i 12 §

Transportstyrelsen anser att anmälningsplikten skulle kunna underlätta för handläggare som genom regleringen får veta vad som förväntas av dem när det framkommer information om misstänkt sanktionsbrott, att informationen får lämnas vidare och till vem den ska lämnas. Om regleringen är otydlig riskerar den dock istället att försvåra arbetet och öka arbetsbelastningen.

Enligt förslaget ska den myndighet som handlägger frågor med koppling till internationella sanktioner göra en anmälan om det finns anledning att anta att brott enligt lagen har begåtts. Transportstyrelsen anser att det bör förtydligas när anmälningsplikten inträder, och om det bara är vid ärendehandläggning med koppling till internationella sanktioner som anmälningsskyldigheten uppstår. Till exempel framgår det inte om myndigheten vid en vanlig tillsyn, som inte utförs inom ramen för handläggning av en fråga som har koppling till internationella sanktioner eller med anledning av några misstankar om sanktionsöverträdelse, upptäcker eller uppmärksammas på något som är eller kan vara en överträdelse har en skyldighet att anmäla detta. Ett annat exempel är att myndigheten kan få information från andra aktörer att någonting i ett ärende som har handlagts färdigt kan innebära ett misstänkt sanktionsbrott.

Myndigheternas ansvar

På s. 121 i betänkandet nämns de myndigheter som idag har särskilt ansvar för internationella sanktioner. På s. 120 nämns också att det finns andra myndigheter som i större eller mindre utsträckning berörs av internationella sanktioner. Transportstyrelsen anser att det i dagsläget är oklart vilka av de utpekade myndigheterna med särskilt ansvar för internationella sanktioner som ansvarar för att tillse att olika sanktionsregler följs. Det är också oklart vad de andra myndigheterna som omnämns som ”berörda i större eller mindre utsträckning” ansvarar för när det gäller att se till att förbud m.m. som finns i olika regler om internationella sanktioner följs. Det är även otydligt om det finns en utpekad myndighet för alla områden som omfattas av sanktioner och om någon är särskilt ansvarig för överträdelser av sanktioner inom transportområdet.

Det saknas även lättillgänglig, enkel och tydlig information om de sanktioner som finns, var dessa hittas och vem man ska vända sig till i olika frågor. Transportstyrelsen håller därför med om att det behöver finnas en

särskild webbplats där all relevant information om sanktioner samlas och där ansvarsförhållandena framgår på ett tydligt sätt.

Tillägg i 6 kap. 3 § vägtrafikdataförordningen

Om ett transportföretag som är etablerat i Sverige begår en överträdelse av sanktionsbestämmelser bör Transportstyrelsen ifrågasätta företagets yrkestrafiktillstånd och dess personer i ledande ställning. För att Transportstyrelsen ska få underrättelser om begångna överträdelser enligt den nya lagen om internationella sanktioner behöver det göras ett tillägg i 6 kap. 3 § vägtrafikdataförordningen (2019:382).

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektören Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog enhetschefen Eva-Lotta Sandström och juristen Elin Tollin, den senare föredragande.