

Kopia till

[fo.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:fo.remissvar@regeringskansliet.se)  
[christina.siwring@regeringskansliet.se](mailto:christina.siwring@regeringskansliet.se)  
[jessica.spangberg@regeringskansliet.se](mailto:jessica.spangberg@regeringskansliet.se)

Försvarsdepartementet

## Remissvar avseende avtal om försvarssamarbete med Amerikas förenta stater (Ds 2024:2)

### Sammanfattning

Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak förslagen men har följande synpunkter och ser behov av tydliggörande i andra avseenden.

För att säkerställa ett bra genomförande av DCA-avtalet är det i den fortsatta beredningen rörande nedanstående frågor angeläget att involvera de myndigheter som närmast berörs.

### Övergripande

Transportstyrelsen anser att det finns flera otydligheter kring hur DCA-avtalet är tänkt att rent praktiskt tillämpas på sjöfarts-, luftfarts- och vägtrafikområdet och utredningen ger inte tillfredsställande svar. Eftersom att det inte föreslås några ändringar i lagstiftningen på sjöfartsområdet, begränsade ändringar om tillämpningen på vägtrafikområdet och egentligen endast ändringar om tillträde till Sverige och om Försvarsmaktens föreskriftsrätt på luftfartsområdet så kan utredningen eller en framtida proposition inte anses utgöra förarbeten till de delar av det trafikslagsspecifika regelområdet som inte ändras genom föreliggande författningsförslag. De slutsatser som framförs i utredningen eller en kommande proposition torde därmed inte kunna ligga till grund för tolkningen av de delar av de trafikslagsspecifika regelverken som det saknas författningsförslag för i utredningen.

Det bästa sättet att tydliggöra hur avtalet ska tillämpas och vilken effekt det får på svensk sjöfarts-, luftfarts- och vägtrafiklagstiftning vore att i varje relevant författning införa tydliga bestämmelser om detta. Ett alternativ kan

dock vara att i en separat lag eller förordning tydligt ange vilka författningar som inte ska tillämpas på de aktörer och den verksamhet som omfattas av avtalet. Denna lösning skulle fortfarande medföra vissa tolkningsutmaningar men skulle åtminstone utgöra en legal grund för Transportstyrelsens rättstillämpning.

Sammanfattningsvis anser Transportstyrelsen att det inte är förenligt med legalitetsprincipen att endast med stöd av ett bilateralt avtal hävda att svensk lagstiftning inte ska tillämpas på svenskt territorium. En sådan ordning behöver tydligt lagstöd för att alla i Sverige ska känna sig säkra på vad som gäller de amerikanska styrkorna i landet. En sådan tydlighet bör även vara önskvärd för dessa styrkor. Det faktum att regeringen föreslår att specifika bestämmelser om avtalet ska införas i vissa lagar men inte i andra bidrar dessutom till den otydlighet som Transportstyrelsen upplever.

### Specifikt

Transportstyrelsen bedömer att det är motstridigt formulerat, artikel 9 punkten 3 i avtalet respektive övervägandena i kapitel 7, avseende om skyddet för uppgifter i vägtrafikregistret ska omfatta enbart *ägaruppgifter* eller om det även ska vara tillämpligt på fordonsrelaterade uppgifter. Transportstyrelsen förordar dock att skyddet endast omfattar ägaruppgifter eftersom det annars riskerar att bli utpekande i sig om fordonsuppgifter blir otillgängliga jämfört med uppgifter om övriga fordon.

För att säkerställa en enhetlighet vid uttag av fordonsrelaterade skatter och avgifter föreslås att fordon som omfattas av DCA-avtalet även undantas från den infrastrukturavgift som Transportstyrelsen tar ut enligt 3 § 2 st förordning (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg.

Transportstyrelsen ser behov av författningsändringar för att tydliggöra att de amerikanska fordon som ägs av personer som omfattas av DCA-avtalet och som registreras i vägtrafikregistret är förhindrade från rätten till fri omsättning inom EU utan en föregående ursprungskontroll och registreringsbesiktning.

Om fordonen som omfattas av DCA-avtalet även ska undantas från svenska utsläppskrav och krav gällande metaller i fordon bör det regleras undantag från lag (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen samt förordningen (2003:208) om förbud mot vissa metaller i bilar.

Enligt avtalet artikel 9 punkt 5 ska besiktning ske enligt ”*periodiska besiktningar i enlighet med gemensamt beslutade förfaranden.*” Ur Transportstyrelsens perspektiv är det en oklar formulering om hur besiktning ska gå till. Transportstyrelsen ser ett behov av dialog med berörda amerikanska myndigheter för att göra överenskommelse om ”*gemensamt beslutade förfaranden*”. Transportstyrelsen ser ett behov av att tillsammans med amerikanska myndigheter hitta tillämpliga rutiner för att säkerställa trafiksäkerhet för berörda fordon.

## Transportstyrelsens synpunkter

### Övergripande

#### **Om 7.2.4 Folkbokföring**

Enligt promemorian ska en person som omfattas av lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall få tilldelat ett samordningsnummer med identitetsnivå styrkt eller sannolik. Samordningsnummer vars identitet antingen är styrkt eller sannolik visas i Statens personadressregister (SPAR) och aviseras därigenom ut i samhället.

Enligt promemorian ska ägaruppgifter om amerikanska fordon som registrerats i det svenska vägtrafikregistret inte offentliggöras utan föregående samråd med berörda amerikanska försvarsmyndigheter (uppgifterna ska sekretessbeläggas).

Personer med samordningsnummer kan inte få skyddade personuppgifter, eftersom de inte är folkbokförda. Om personer med samordningsnummer, utifrån dess utformning på numret, beläggs med sekretess i vägtrafikregistret finns en risk att de blir särskilt utpekade istället. Framförallt om personerna som omfattas av DCA-avtalet inte är skyddade i andra register som nyttjas i samhället. Transportstyrelsen föreslår därför att Skatteverket istället ska ges möjlighet att tilldela ett så kallat immunitetsnummer, 3 och 18 b §§ folkbokföringslagen (1941:481).

Vidare föreslår Transportstyrelsen att Skatteverket i samband med tilldelning av en identitetsbeteckning ges möjlighet att belägga personuppgifterna med sekretess. Personuppgifterna kommer då kunna hanteras på ett bättre och säkrare sätt ute i övriga samhället.

Transportstyrelsen kan då också lättare hantera utlämnande av information till externa parter i olika avseenden. Vägtrafikregistret är ett register som i

hög utsträckning är offentligt och som används av stora delar av samhället, till exempel försäkringsbolag, andra myndigheter, besiktningsföretag, bilhandlare, biluthyrare, banker, kreditupplysningsinstitut m.m.

Förslaget bedöms i stor utsträckning bidra till en mer enhetlig och sammanhållen hantering gällande den sekretess som ska finnas för dessa uppgifter. Uppgifter från folkbokföringsregistret aviseras Transportstyrelsen och läses in i vägtrafikregistret. En sådan hantering säkerställer således att ägaruppgifterna är skyddade redan när de läses in i vägtrafikregistret.

Alternativet till att Skatteverket belägger personuppgifter med sekretess är att Transportstyrelsen sekretessbelägger ägaruppgifterna i vägtrafikregistret med syfte att efterleva artikel 9 punkten 3 i DCA-avtalet. Som nämnts ovan ser Transportstyrelsen eventuella negativa konsekvenser av en sådan ordning mot bakgrund av uppgifternas spridning i samhället. Det kommer således inte finnas något enhetligt skydd för personuppgifterna i olika register.

Transportstyrelsen bedömer vidare att det inte är tydligt om skyddet för ägaruppgifter ska vara likvärdigt för fysiska och juridiska personer.

### Specifikt Sjö- och luftfart

Transportstyrelsen ser vissa problem med tillämpningen av avtalet på sjöfarts- och luftfartsområdet. Amerikanska örlogsfartyg och militära luftfartyg innebär sannolikt inte några bekymmer då de redan huvudsakligen är undantagna från tillämpningsområdet både för de svenska och internationella regelverken, inklusive EU-rätten. Samma sak gäller i stor utsträckning utländska statsfartyg och annan luftfart för statsändamål.

Det som riskerar bli otydligt vid tillämpning av avtalet är vad som gäller för de fartyg och luftfartyg som används av leverantörer till de amerikanska styrkorna. Det kan röra sig om fartyg och luftfartyg som är helt civila, det vill säga de ägs och brukas av privata företag eller personer med civila tillstånd, och som transporterar icke militärt gods till den amerikanska militären i Sverige. Det är tveksamt om dessa fartyg och luftfartyg kan anses utgöra statsfartyg och statsluftfartyg enligt allmänt vedertagna definitioner. Transportstyrelsen har svårt att se att EU, vid till exempel en tillsyn i Sverige, skulle acceptera att dessa helt civila fartyg och luftfartyg inte omfattas av EU:s bestämmelser endast på den grunden att leveransen sker till de amerikanska styrkorna.

Om leverantörernas fartyg och luftfartyg inte anses vara statsfartyg och statsluftfartyg så omfattas de av flera regelverk om tillsyn, bland annat genom så kallad hamnstatskontroll för fartygen. Det finns förvisso i till

exempel fartygssäkerhetslagen (2003:364) en bestämmelse om att lagen inte ska tillämpas om det skulle strida mot allmänt erkända folkrättsliga principer. Att hävda att innehållet i DCA-avtalet skulle utgöra sådana principer bedöms av Transportstyrelsen som något tveksamt. Även om det skulle gå att göra en sådan tolkning så kan det ifrågasättas om det uppfyller legalitetsprincipen och förutsebarhetsprincipen.

Ett annat problem med att undanta leverantörers fartyg och luftfartyg från tillämpningen av svensk lagstiftning utan tydliga författningsändringar är hur denna bedömning ska göras i praktiken. Det kommer bli svårt för Transportstyrelsen som tillsynsmyndighet att avgöra om ett anlöpande fartyg eller ett luftfartyg som precis har landat tillhör en leverantör till de amerikanska styrkorna och att denne faktiskt utgör en sådan leverantör vid det aktuella tillfället. Om endast ett påstående från leverantören ska vara tillräckligt ökar risken för missbruk. Förslagsvis införs därför antingen en möjlighet att få detta bekräftat av Försvarsmakten eller ett särskilt utfärdat intyg till de som omfattas som kan visas upp vid kontroll. Om det ska visas upp ett intyg så måste det dock finnas tydliga riktlinjer för vem som utfärdar dessa, hur ett sådant ska vara utformat och hur äktheten kan kontrolleras.

Transportstyrelsen är av uppfattningen att det är svårt att tolka innebörden av avtalet på flera områden relaterade till sjöfart och luftfart. Om en medlem i de amerikanska styrkorna, militär eller anhörig, tar med sig eller köper något som kräver särskilda tillstånd i Sverige, till exempel en vattenskoter eller en drönare för privat bruk, är det i nuläget oklart om de behöver ett svenskt förarbevis för vattenskoter eller ett "drönarkort" för framförandet i Sverige. Om det inte kan hävdas att detta privata användande utgör användning inom en statlig myndighets verksamhet så borde detta behövas. Det finns här inte några undantag för internationella överenskommelser eller folkrättsliga principer. Med endast avtalet och den remitterade utredningen som stöd blir det dock svårt att avgöra om ett krav på svenskt förarbevis anses stå i strid med DCA-avtalet.

#### **Om 7.2.1 Tillträde**

I avsnittet anges att befrielsen från bland annat överflygnings- undervägs- och terminalavgifter endast gäller på flygplatser som ägs och drivs av staten. Vilket i så fall skulle innebära att när flygtrafiktjänst levereras från icke statliga flygplatser ska överflygnings- undervägs- och terminalavgifter erläggas. I artikel 11 punkt 2 i avtalet anges dock att luftfartyg som omfattas av avtalet inte får beläggas med flygtrafikavgifter eller andra pålagor såsom överflygnings-, undervägs- eller terminalavgifter. Därefter anges att de inte

heller får beläggas med landnings- eller parkeringsavgifter på flygplatser som ägs och drivs av staten på svenskt territorium.

Transportstyrelsen läser avtalet som att de aktuella luftfartygen ska vara befriade från flygtrafikavgifter såsom överflygnings- undervägs och terminalavgifter i hela Sverige, oavsett om en överflygning eller landning sker på en statlig flygplats och oavsett om det är Luftfartsverket eller en annan tjänsteleverantör som levererar flygtrafiktjänst till luftfartyget. Sen ska luftfartygen dessutom, på flygplatser som ägs eller drivs av staten, vara befriade från landnings och parkeringsavgifter.

Transportstyrelsen anser att det genom texten i avsnitt 7.2.1 uppstår en otydlighet om omfattningen av avtalet och om vad som faktiskt gäller. För att tillse att införandet av DCA-avtalet i lagen om immunitet och privilegier i vissa fall får avsedd effekt och de amerikanska styrkorna faktiskt befrias från alla de avgifter som avses i DCA-avtalet behöver därför omfånget av avtalet förtydligas. Ett förtydligande behövs även för att de olika aktörer som berörs av effekterna av avgiftsbefrielse ska kunna hantera de amerikanska flygningarna korrekt.

Vad gäller resonemanget om avgiftsfrihet för luftfart under rubriken ”Viss avgiftsfrihet ska gälla för luft- och sjöfart” vill Transportstyrelsen förtydliga nuvarande situation och tillägga följande. Avgiftsfriheten gällande undervägs- och terminalavgifter för militär luftfart följer inte av något regelverk utan en medlemsstat behöver aktivt, enligt förordning (EU) 2019/317, undanta en viss sorts flygning, till exempel militär, för att flygningen ska undantas avgifterna. I dag saknas ett formellt beslut om detta och även nödvändiga bestämmelser som reglerar den skyldighet som medlemsstaten har att ersätta tjänsteleverantörerna för de flygningar som de inte får ersättning för, de så kallade undantagna flygningarna. Vilket innebär att Sverige inte helt uppfyller sin skyldighet enligt förordning (EU) 2019/317 att ersätta alla tjänsteleverantörer för uteblivna ersättningar.

I dag hanteras dock vissa staters militära flygningar trots detta som undantagna flygningar och Trafikverket har en budget för att ersätta tjänsteleverantörerna för de uteblivna avgifter som dessa inte erhåller. De militära flygningarna inom ramen för DCA-avtalet kommer därmed inte att behöva erlägga några undervägs- eller terminalavgifter. Men i takt med att antalet militära flygningar ökar och summan av den uteblivna ersättningen till tjänsteleverantörerna inom undervägs- och terminalavgiftssystemet ökar blir även behovet av ett tydligt ställningstagande gällande vilka flygningar som ska vara undantagna avgifter och en modell för ett ersättningsförfarande större.

### **Om 7.2.2 Militär luftfart**

Under avsnittet redogörs för den svenska regleringen av militär luftfart och Försvarmaktens föreskriftsmandat samt vilka inskränkningar i detta som finns, s. 139 andra stycket. Av 14 kap. 2 § luftfartsförordningen framgår bland annat att Försvarmaktens föreskriftsrätt inte gäller flygledningstjänst i Sverige eller personal som certifierats inom detta område.

Försvarmaktens föreskriftsrätt gäller inte heller flygräddningstjänst i Sverige. Försvarmakten får alltså meddela föreskrifter och beslut för militär luftfart, förutom vad gäller flygledningstjänst för militär luftfart och flygräddningstjänst, då dessa mandat ligger hos Transportstyrelsen. I enlighet med det ska andra meningen i det stycket rätteligen lyda: ”Försvarmaktens föreskriftsrätt gäller inte flygledningstjänst i Sverige eller personal som certifierats inom detta område.”

I författningsförslaget till ändringen av 14 kap. 10 § luftfartslagen saknas orden ”som gäller flygstridsledning”. Av skälen till förslaget samt i författningskommentaren till bestämmelsen framgår att möjligheten att överlämna en förvaltningsuppgift till en behörig myndighet i Nato eller i en stat som är medlem i Nato, även om uppgiften innefattar myndighetsutövning, enligt bestämmelsen endast avser flygstridsledning. Vid Transportstyrelsens kontakt med Försvarsdepartementet har det även bekräftats att ”som gäller flygstridsledning” av misstag saknas i författningsförslaget. Förutsatt att författningsförslaget justeras så att det motsvarar de skäl som anges för förslaget och den text som framgår av författningskommentaren har Transportstyrelsen ingen ytterligare synpunkt på förslaget.

### **Specifikt Vägtrafik**

I kommentaren till artikel 11 i DCA-avtalet anges att relevanta säkerhets- och trafikbestämmelser ska respekteras, precis som andra tillämpliga förfaranden. Transportstyrelsen uppfattar detta som att trafikregler och bestämmelser för yrkesmässig trafik ska följas, särskilt som inga författningsförslag finns i detta avseende. Även det faktum att det i vissa fall finns särskilda regler inom vissa områden gör det svårt att tolka innebörden av avtalet och dess effekter. Det är i nuläget svårt att avgöra vad som gäller för de författningar som inte berörs i promemorian eller är undantagna enligt ett författningsförslag.

Författningsförslagen i promemorian bygger i huvudsak på transformationsmetoden. Exempelvis anges i författningsförslaget till 1 kap. 2 § 5 fordonslagen (2002:574) att lagen inte gäller *fordon och släpfordon som tillhör amerikanska styrkor, medlemmar av sådana styrkor, deras*

*anhöriga eller amerikanska leverantörer till styrkorna och som finns i landet inom ramen för avtalet den 5 december 2023 mellan Sverige och Amerikas förenta stater om försvarssamarbete.*

Det är dock oklart vad som gäller för föreskrifter som är meddelade med stöd av fordonslagen. Om förslaget ska innebära att de förordningar och myndighetsföreskrifter som meddelats med stöd av fordonslagen inte ska tillämpas på de fordon som omfattas av DCA-avtalet behöver detta förtydligas genom att det särskilt anges att inte heller föreskrifter meddelade med stöd av lagen gäller dessa fordon.

För den militära trafiken är frågan om det inte finns behov av ytterligare bestämmelser än den som föreslås i militärtrafikförordningen (2009:212) så att amerikanska fordon till exempel kan delta i övningsverksamhet på samma sätt som fordon som tillhör eller brukas av Försvarmakten, Försvarets Materielverk, Försvarets Radioanstalt, Försvarets radioanstalt och Totalförsvarets forskningsinstitut. Det kan till exempel röra undantag från trafik- och terränglagstiftningen. Med föreliggande förslag gäller inte militärtrafikförordningens bestämmelser de amerikanska styrkorna.

Det framgår inte om svensk militärpersonal ska kunna föra amerikanska fordon med de behörigheter som de har utifrån aktuellt undantag i svenska författningar. Det framgår inte heller om den amerikanska personalen har behörighet att föra militära eller civila svenska fordon. Det kan finnas skäl att utreda om det eventuellt behövs kompletterande bestämmelser för utländsk personal i militärtrafik-förordningen eller på annat ställe för att säkra upp alla eventualiteter.

Enligt författningsförslaget till ny 5 kap. 6 a § militärtrafikförordningen får amerikanskt militärt fordon enligt avtalet förses med militär registreringsskylt. Det finns dock inget författningsförslag som handlar om att de amerikanska fordonen ska kunna registreras i det militära fordonsregistret. En tilldelning av en militär registreringsskylt till ett amerikanskt fordon bör motsvaras av en registrering i det militära fordonsregistret. Detta bör uttryckligen framgå. Enligt 5 kap. 6 § militärtrafikförordningen ska registrerade fordon vara försedda med militär registreringsskylt med ett visst utseende. Om det finns särskilda skäl får registreringsnumret istället markeras direkt på fordonet. Det saknas ett författningsförslag som innebär att även amerikanska fordon kan få måla registreringsnumret på fordonet om det finns särskilda skäl. Sannolikt kan motsvarande behov finnas för de amerikanska fordonen (t.ex. M1 Abrams stridsvagn) som för svenska militära fordon.



I artikel 11 punkten 1 i DCA-avtalet finns bestämmelser om tillträde och kontroll av fordon. Enligt artikeln får amerikanska fordon inte bordas utan amerikanskt samtycke. Artikeln innebär enligt utredningen inget förbud i sig mot kontroll men förutsätter att kontrollåtgärder såsom inspektioner planeras med och godkänns av de amerikanska styrkorna. I första hand torde Polisens vägkantskontroller beröras. Det kan med anledning av bestämmelsen finnas behov av en svensk bestämmelse riktad till Polisen om det samråd som förväntas ske. I sammanhanget bör noteras att bestämmelserna inte rör kontroll av förare, varför det inte borde föreligga något hinder för Polisen att till exempel kräva utandningsprov utan misstanke.

### **Om 7.2.7 Indirekt beskattning**

#### *Fordon i trafik*

Enligt artikel 17 punkten 1 i DCA-avtalet ska motorfordon som ägs av medlemmar i de amerikanska styrkorna eller anhöriga undantas från svenska vägskatter, registreringsavgifter eller liknande kostnader som hör samman med att äga ett motorfordon. Enligt artikeln omfattar undantaget inte sådana svenska vägtullar som allmänheten betalar för att få använda vägar, broar och tunnlar. Transportstyrelsen ansvarar för uttag av infrastrukturavgift och är reglerat i 3 § 2 st förordning (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg. Infrastrukturavgift tas i dagsläget ut för passager över Skurubron, Sundsvallsbron och Motalabron.

För att säkerställa en enhetlighet vid uttag av fordonsrelaterade skatter och avgifter föreslås att fordonen som omfattas av DCA-avtalet även undantas från uttag av infrastrukturavgifter.

Beslut om infrastrukturavgift aviseras fordonsägaren månadsvis. Av beslutet framgår uppgift om tidpunkt och passerad betalstation vilket innebär möjligheten till viss kartläggning av fordons rörelsemönster. Uttag av infrastrukturavgifter sker genom ett automatiserat förfarande där fordonets registreringsskylt avläses vid passerad betalstation och därefter fattas automatiska beslut. Vid underlåtelse av betalning påförs en förseningsavgift (300 kr) därefter en tilläggsavgift (500 kr), därefter skickas en påminnelse och sedan lämnas fordran vidare för restföring vid Kronofogdemyndigheten. Det är för Trafikverkets räkning som Transportstyrelsen ser till att en obetald fordran lämnas för indrivning enligt 19 § lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg.

Att undanta fordonen som omfattas av DCA-avtalet från infrastrukturavgift bedöms medföra lindrig ekonomisk påverkan i fråga om intäktsbortfall för staten.

### **Om 7.2.13 Civilrättsliga anspråk**

#### *Trafikskador*

I förslag till förordning om ändring i trafikförsäkringsförordningen (1976:359) framgår att fordon som omfattas av DCA-avtalet får brukas i trafik i Sverige utan svensk trafikförsäkring. I promemorian förtydligas att undantaget inte omfattar amerikanska privatägda motorfordon.

Vid tecknande av trafikförsäkring hämtar försäkringsbolag fordons- och ägaruppgifter via direktåtkomst till vägtrafikregistret. Mot bakgrund av den sekretess som ägaruppgifter avseende fordon som omfattas av DCA-avtalet ska vara belagda med bedömer Transportstyrelsen att ägaruppgifter inte kan delas med försäkringsbolagen. Det finns således behov av att tydliggöra hur försäkringsbolagen ska kunna erhålla tillräckliga uppgifter för tecknande av trafikförsäkring med hänsyn till den sekretess som ska tillämpas för ägaruppgifter.

### **Om 7.2.16 Införsel och lagring av försvarsmateriel och förnödenheter**

Hänvisningen i fotnoterna 69 respektive 70, se sid. 245 bör hänvisa till de nu gällande föreskrifterna; MSBFS 2022:3 om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S 2023) och MSBFS 2022:4 om transport av farligt gods på järnväg (RID-S).

### **Om 7.2.18 Fordonsregistrering och löpande kontroll**

#### *Definitionen av amerikanskt fordon i artikel 9*

Transportstyrelsen är av uppfattningen att följande scenarier kan uppstå för fordon och fordonsägare som omfattas av DCA-avtalet:

- 1 Person som omfattas av DCA-avtalet tar med ett amerikanskregistrerat fordon till Sverige.
- 2 Person som omfattas av DCA-avtalet köper ett nytt eller begagnat svenskregistrerat fordon.
- 3 Person som omfattas av DCA-avtalet tar med ett tidigare registrerat EU-fordon till Sverige.

*Scenario 1 – Person som omfattas av DCA-avtalet tar med ett amerikansktregistrerat fordon till Sverige:* Dessa fordon ska inte genomgå registreringsbesiktning utan förs in i vägtrafikregistret med syfte att se ut som ett svenskt fordon. Vår bedömning är att fordonet inte formellt förts in i EU och därmed inte är fritt för vidareförsäljning utan att först genomgå förtullning, ursprungskontroll och registreringsbesiktning.

Det kan finnas behov av författningsändringar där det tydliggörs att de fordon som är registrerade på personer som omfattas av DCA-avtalet och som registreras i vägtrafikregistret är förhindrade från rätten till fri omsättning inom EU utan en föregående förtullning, ursprungskontroll och registreringsbesiktning.

*Scenario 2 - Person som omfattas av DCA-avtalet köper ett nytt eller begagnat svensktregistrerat fordon:* Vår bedömning är att i dessa fall krävs en funktionalitet (en särskild markering) i vägtrafikregistret för att kunna identifiera fordonen som sådana som omfattas av DCA-avtalet och därför till exempel inte ska beläggas med fordonsrelaterade skatter. Transportstyrelsen behöver även säkerställa att det finns funktionalitet som gör att markeringen tas bort om ägaren säljer eller exporterar fordonet. Vår bedömning är att vid export av fordon ska ordinarie rutiner för avregistrering tillämpas.

Fordonen i detta scenario kommer att markeras som skatte- och avgiftsbefriade så länge som de är registrerade på personer som omfattas av DCA-avtalet.

Transportstyrelsen har identifierat en potentiell problematik med att fordon i samband med förvärvet kan vara belagda med skulder och användningsförbud. Transportstyrelsen ser behov av att det tydliggörs att före ett ägarbyte till en person som omfattas av DCA-avtalet behöver fordonets skulder vara reglerade.

*Scenario 3 – Person som omfattas av DCA-avtalet tar med ett tidigare registrerat EU-fordon till Sverige:* Om ett tidigare registrerat EU-fordon tas med krävs en omregistrering i Sverige enlighet med Rådets direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999 om registreringsbevis för fordon. Av promemorian framgår att fordon som ägs av personer som omfattas av DCA-avtalet inte ska behöva genomgå registreringsbesiktning.

Enligt Transportstyrelsens bedömning uppstår en konflikt mellan EU-direktiv och DCA-avtalet som Transportstyrelsen ser behöver förtydligas. Av promemorian framgår att utgångspunkten är att bestämmelser i EU-rättsakter på olika områden ska respekteras.

Sverige har förbundit sig att följa EU-lagstiftningen, vilket i detta fall innebär att fordonet ska omregistreras och avregistreras i berörd medlemsstat. Eftersom fordonet finns inom unionen ska det genomgå den procedur som Transportstyrelsen föreskriver vilket innebär ett avsteg från DCA-avtalet i detta specialfall.

Transportstyrelsens bedömning är även att administrativa avgifter för eventuell omregistrering från annat EU-land ska tas ut. Enligt 17 punkten 1 i DCA-avtalet ska motorfordon som ägs av medlemmar av de amerikanska styrkorna eller anhöriga vara befriade från svenska vägskatter, registrerings- och licensavgifter och liknande pålagor. Detta omfattar således eventuella registreringsavgifter. Eventuell avgift för att genomföra kontrollbesiktning skulle även enligt Transportstyrelsens bedömning kunna tolkas som en *liknande pålaga*.

Fordonen i detta scenario kommer att markeras som skatte- och avgiftsbefriade så länge som de är registrerade på personer som omfattas av DCA-avtalet. För hantering av samtliga scenarier krävs systemutveckling hos Transportstyrelsen.

#### Registrering och löpande kontroll

Transportstyrelsen ser behov av förtydliganden avseende vad som avses med att privata fordon och släpvagnar som är registrerade i Sverige ska genomgå *periodiska besiktningar i enlighet med gemensamt beslutade förfaranden (artikel 9 punkten 5)*.

Eftersom det enligt Transportstyrelsens bedömning är oklart hur artikel 9 punkten 5 ska tolkas har Transportstyrelsen identifierat två olika scenarier:

- 1 Fordon ska inte vara besiktningspliktiga.
- 2 Fordonen ska vara besiktningspliktiga.

#### *Scenario 1 – Fordonen ska inte vara besiktningspliktiga:*

Besiktningsavgifter för fordon är en offentlig uppgift som exponeras i Transportstyrelsens publika e-tjänster. Avsaknad av uppgift om till exempel senaste besiktningsdatum medför en risk att fordon som är registrerade på personer som omfattas av DCA-avtalet blir särskilt utpekade.

*Scenario 2 – Fordonen ska vara besiktningspliktiga:* Transportstyrelsens bedömning är att detta scenario säkerställer fullgod trafiksäkerhet. Det löser även den problematik som identifierats för scenario 1.

Om fordonen ska vara besiktningspliktiga i Sverige behöver Transportstyrelsen ge tydliga instruktioner till besiktningsbolagen gällande hur fordonen ska kontrolleras. Detta eftersom fordonen inte är godkända enligt ett europeiskt typgodkännande, exempelvis avsaknad av hastighetsmätare i km/h.

Det kan även finnas behov av att tydliggöra att kontrollbesiktning inte är avgiftsbefriad eftersom det utförs av privata aktörer.

### **Sekretess för ägaruppgifter**

Transportstyrelsen har behov av förtydligande av huruvida sekretessen ska omfatta enbart *ägaruppgifter* eller om den även är tillämplig på uppgifter om fordon, till exempel fordonstekniska data. Transportstyrelsen bedömer att det är motstridigt formulerat, artikel 9 punkten 3 i avtalet respektive övervägandena i kapitel 7.

Av avtalet framgår att de amerikanska försvarsmyndigheterna ska förse de behöriga svenska myndigheterna med den information som krävs. Sådan information ska skyddas av de svenska myndigheterna och får inte lämnas ut utan föregående samråd med de amerikanska försvarsmyndigheterna. Enligt Transportstyrelsens bedömning bör informationen som Transportstyrelsen blir försedd med av amerikanska försvarsmyndigheter även omfatta fordonsuppgifter. I övervägandena i avsnitt 7.2.18 står uttryckligen att *ägaruppgifterna* ska skyddas. Det är således enligt Transportstyrelsens bedömning inte tydligt i vilken utsträckning uppgifter i vägtrafikregistret ska sekretessbeläggas samt vilka uppgifter som avses.

Fordonsrelaterade uppgifter i vägtrafikregistret är i stor utsträckning offentliga i Sverige. Hur sekretessens omfattning ska tolkas får således stor praktisk påverkan avseende hanteringen av de fordon som är registrerade på personer som omfattas av DCA-avtalet. Transportstyrelsen har idag rutiner och systemstöd för skyddade personuppgifter. Däremot finns inga andra fall där fordonsuppgifter är belagda med fullständig sekretess och således finns inte några rutiner eller systemlösningar för det.

### *Gallring av ägaruppgifter*

Transportstyrelsen saknar information om de amerikanska fordonen och dess ägaruppgifter ska omfattas av något särskilt gallringsförfarande eller

om uppgifterna kan ingå i ordinarie gallringsrutin i vägtrafikregistret. Transportstyrelsen behöver säkerställa efterlevnad av dataskyddsförordningens bestämmelser om lagringsminimering.

### *Utsläppskrav för fordon*

Av promemorian framgår att fordonen som omfattas av DCA-avtalet är undantagna från fordonslagen (2002:574) och förordning (2019:383) om fordons registrering och användning. Ovanstående lagstiftning reglerar inte utsläppskrav för fordon. Utifrån förslagen i promemorian innebär detta att fordonen måste uppfylla svenska utsläppskrav. Om intentionen är att fordonen som omfattas av DCA-avtalet ska vara undantagna från svenska utsläppskrav krävs även undantag från lag (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

Fordon i Sverige får inte innehålla bly, kvicksilver, kadmium eller sexvärt krom, vilket regleras i förordningen (2003:208) om förbud mot vissa metaller i bilar. Om fordonen ska undantas från dessa metaller krävs även att undantag görs från denna förordning.

## **9. Konsekvenser**

### ***Kostnader***

Transportstyrelsen har gjort en översiktlig analys av vilka behov av anpassningar som krävs för efterlevnad av DCA-avtalet och bedömer att nödvändiga anpassningar kommer medföra ökade kostnader som inte ryms inom befintliga ekonomiska ramar. För att kunna göra en uppskattning av den totala kostnaden krävs ytterligare förtydliganden gällande den praktiska hanteringen och implementeringen av DCA-avtalet.

Nödvändiga förändringar får även påverkan på myndighetens pågående arbete med utveckling av ett nytt vägtrafikregister. Det finns en risk att viss teknisk utveckling för att säkerställa efterlevnad av DCA-avtalet behöver göras två gånger, en gång i nuvarande systemlösningar och en gång inom utvecklingsarbetet med det nya vägtrafikregistret.

Transportstyrelsen ser även, med ett ökat antal övningstillfällen och med mer komplexa övningar då ibland stridsledning och luftbevakning (STRIL) kan utföras av annan aktör än Försvarsmakten, att mer resurser kommer krävas för hantering av och beslut i luftrummet, samt för flygtrafikledning. Även om kostnaderna inte ökar då Transportstyrelsen använder befintlig personal, så skapas det, med en högre volym ärenden som måste anses ha en hög prioritet, undanträngningseffekter mot andra ärenden som tillgängliga

resurser behöver utföra. Verksamheten är i nuläget inte resurssatt för en ökad volym ärenden/uppgifter.

### ***Miljökonsekvenser***

På sidan 276 skriver man att trafiken kommer öka på:

*De anläggningar, flygfälts- och skjutfältsområden som tas upp i förteckningen är sådana anläggningar och områden där svensk militär verksamhet redan genomförs och är särskilt reglerad i miljöbalken. /.../*

*Härtill ökar behovet av att kunna genomföra fler samövningar eller operationer med andra länder på eller från svenskt territorium. Mot denna bakgrund pågår ett översynsarbete i Regeringskansliet i fråga om vissa bestämmelser om försvarets tillstånds- och anmälningsplikt enligt miljöbalken. I översynsarbetet beaktas såväl de behov som Försvarmakten har för egen del som de behov som kan uppkomma med anledning av utländsk verksamhet på svenskt territorium.*

Under avsnitt 9 om konsekvenser nämns trots detta ingenting om konsekvenser för miljön. Givet miljöaspekternas vikt, speciellt inom flygbranschen, bör miljökonsekvenser lyftas fram tydligare under egen rubrik.

---

Beslut i detta ärende har fattats av Generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog Säkerhetschef Peter Gustavsson, jurist Johan Nilsson, utredare Camilla Odén och strateg Christofer Kärrdahl, utredare Karin Jonasson, den senare föredragande.