

Upprättad av
Christofer Kärrdahl
Transportregisteravdelningen
Ledningsstöd

Framställan om ändring i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister

Beslut om förändrad registreringsnummerstruktur för väg-
fordon



Innehåll

SAMMANFATTNING	3
FÖRFATTNINGSFÖRSLAG	4
1 BAKGRUND	5
2 EN NY STRUKTUR FÖR REGISTRERINGSNUMMER	6
3 KONSEKVENSER	8
3.1 Vad är problemet eller anledningen till regleringen?	8
3.2 Vad blir effekterna om någon lösning på problemet eller någon reglering inte kommer till stånd?	8
3.3 Vad ska uppnås?	8
3.4 Vilka möjliga lösningar finns?	8
3.4.1 Alternativ som inte innebär reglering	8
3.4.2 Regleringsalternativ	8
3.5 Samhällsekonomisk analys	9
3.5.1 Företag	9
3.5.2 Konsumenter	10
3.5.3 Statens finanser	10
3.5.4 Samhället i övrigt	10
3.5.5 Myndigheter och övrig offentlig förvaltning	11
3.6 Sammanställning av de samhällsekonomiska konsekvenserna	12
3.7 Fördelningsanalys	14
3.8 Analys av transportpolitisk måluppfyllelse	14
3.8.1 Hur påverkar/bidrar lösningen till funktionsmålet?	14
3.8.2 Hur påverkar/bidrar lösningen till hänsynsmålet?	14
3.9 Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?	14
3.10 Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?	14
4 FÖRFATTNINGSKOMMENTAR	15
BILAGA.....	16

Sammanfattning

Dagens registreringsnummer har en struktur som innebär att det finns ett maximalt antal tillgängliga kombinationer på ca 12,1 miljoner. När det antalet är förbrukat måste en ny struktur tillämpas som medger att Transportstyrelsen (TS) fortsatt kan tilldela registreringsnummer.

Enligt våra beräkningar kommer nuvarande struktur för registreringsnummer att vara förbrukat någon gång mellan 2019 och 2021. Prognosen är beroende på den samhällsekonomiska utvecklingen som påverkar nybilsregistrering och avregistrering.

Nuvarande registreringsnummerstruktur är reglerad i 7 kap. 1 § förordningen (2001:650) om vägtrafikregister (FVTR). TS föreslår att denna kompletteras med en ny struktur för registreringsnummer. Förslaget består i att grundstrukturen med sex tecken bibehålls och att sista siffran kan ersättas med en bokstav. Det vill säga att i framtiden kan det finnas en bokstav eller siffra som 6:e tecken i registreringsnumret. Med den föreslagna ändringen utökas antalet tillgängliga registreringsnummer från dagens 12 miljoner till nästan 39 miljoner.

Den nya strukturen kommer att bli ett komplement när antalet tillgängliga kombinationer i nuvarande struktur tar slut. Därmed kan nuvarande registreringsnummer fortsätta att användas. Utbyte av nuvarande registreringsskyltar är alltså inte aktuellt.

Ändringen innebär också att tillämpningen av slutsifferstyrning för skatteuppbörd och besiktningstillstånd berörs. Bedömningen är dock att det inte krävs några författningsändringar i vägtrafikskatteförordningen (2006:242) eller i fordonsförordningen (2009:211).

Ändringen i FVTR föreslås träda i kraft den 1 januari 2016. Det kommer att ge TS och berörda intressenter möjlighet att vidta nödvändiga åtgärder i god tid.

Författningsförslag

Härigenom föreskrivs att 7 kap. 1 § förordningen (2001:650) om vägtrafikregister ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 kap. **1 §¹**

I samband med registreringen av ett fordon ska Transportstyrelsen tilldela det ett registreringsnummer, som består av tre bokstäver och tre siffror.

I samband med registreringen av ett fordon ska Transportstyrelsen tilldela det ett registreringsnummer. Registreringsnumret ska bestå av tecken i ordningen

1. tre bokstäver och tre siffror, eller
2. tre bokstäver, två siffror och en bokstav.

Om ett besiktningsorgan i enlighet med 4 kap. 26 a § fordonsförordningen (2009:211) har fastställt tidpunkten för den senaste trafiksäkerhetsprovning då fordonet blev godkänt, ska registreringsnumrets slutsiffra väljas så att den första inställesemånaden enligt 6 kap. 4 § fordonsförordningen infaller tidigast tolv månader efter trafiksäkerhetsprovningen.

Transportstyrelsen ska utfärda ett registreringsbevis för varje registrerat fordon om det av särskilda skäl inte är obehövligt.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2016.

¹ Senaste lydelse enligt förordning (2011:1132).

1 Bakgrund

Dagens registreringsnummer har en struktur som innebär att det finns ett maximalt antal tillgängliga kombinationer på cirka 12,1 miljoner. När det antalet är förbrukat måste en ny struktur tillämpas som medger att Transportstyrelsen (TS) även fortsättningsvis kan tilldela registreringsnummer. Enligt våra beräkningar kommer nuvarande struktur för registreringsnummer att vara förbrukat någon gång mellan 2019 och 2021. Prognosen är beroende på den samhällsekonomiska utvecklingen som påverkar nybilsregistrering och avregistrering.

Nuvarande registreringsnummerstruktur är reglerad i 7 kap. 1 § förordningen (2001:650) om vägtrafikregister (FVTR). Denna reglering måste ändras genom att kompletteras med utformningen av en förändrad registreringsnummerstruktur. Som en följd av detta blir det också nödvändigt att ändra i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:112) om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret.

2 En ny struktur för registreringsnummer

Förslag: Registreringsnummerstruktur i 7 kap. 1 § FVTR kompletteras med en ny, alternativ struktur. Förslaget innebär att den nuvarande grundstrukturen med sex tecken – tre bokstäver och tre siffror – bibehålls men att sista siffran som alternativ kan ersättas med en bokstav.

Transportstyrelsen har i en separat utredning (FRAREG) analyserat och värderat olika alternativ till en ny struktur för framtida registreringsnummer. I utredningen definieras följande arbetshypoteser som ramvillkor.

- Nytt registreringsnummer ska vara baserat på 6 tecken.
- Inga förändringar ska ske av:
 - Personlig skylt
 - Beskickningsskyltar
 - Interimsskyltar
 - Tillfälliga skyltar
- Nuvarande registreringsnummer behålls för befintlig fordonspark.
- Registreringsnumret ska inte innehålla specialtecken eller ÅÄÖ. Bokstäverna I, V och Q ska fortsättningsvis också undantas på grund av förväxlingsrisk.
- Registreringsnumret ska inte innehålla egenskaper (fordonstyp, geografisk hemvist, eller liknande).
- Nytt registreringsnummer ska skapa tillräckligt många nummer för att räkna åtminstone kommande 30 år.

Därutöver definieras följande utvärderingskriterier för att bedöma lämpligheten av olika alternativ.

Utvärderingskriterier	Kommentar
Nationell identitet	Kan man bibehålla eller skapa en nationell identitet som möjliggör en enkel identifiering av att det är ett svenskt fordon?
Läsbarhet och memorering	Hur enkelt är det att läsa och memorera teckenkombinationen? Finns det teckenkombinationer som är lättare eller svårare att memorera?
Förväxlingsrisk bokstäver/siffror	Finns det risk för förväxling mellan siffror och bokstäver?
Genererar många registreringsnummer	Alternativet ska generera tillräckligt många kombinationer.

Skapar ej olämpliga regnr	Skapar alternativet möjligheter att bilda ord som uppfattas som olämpliga eller stötande?
----------------------------------	---

Följande alternativa kombinationer har analyserats:

- Alt 1. MLB84A
- Alt 2. MLB8A3
- Alt 3. MLBA43
- Alt 4. 8MLB43
- Alt 5. 843MLB
- Alt 6. M843LB
- Alt 7. M84MLB

Med utgångspunkt från utvärderingskriterierna är bedömningen att alternativ 1 ovan är det som ger bäst effekt avseende antal tillgängliga registreringsnummer och sannolikt uppfattas som enklast att göra en övergång till. Alternativet innebär således att den nuvarande strukturen bibehålls men att sista tecknet blir alfanumeriskt (ex. MLB 84A). Detta medger drygt 38 miljoner kombinationer vilket är en ökning med 26 miljoner jämfört med idag. Antalet bedöms täcka behovet för tillräckligt lång tid framöver.

TS bedömer också att det blir en enkel förändring jämfört med dagens struktur genom att endast sista tecknet förändras. Läsbarhet och möjlighet att memorera underlättas av likheten med dagens struktur. En viss likhet uppstår med de s.k. diplomatskyltarna i och med att de också har en bokstav i slutet men däremot bara två bokstäver i början. Dessutom har diplomatskyltarna blå botten.

Det föreslagna alternativet innebär att nuvarande styrning av skatteuppbörd och besiktningstillstånd påverkas eftersom den styrs av slutsiffran. I dagens struktur är det siffran i position 6. I 6 § vägtrafikskatteförordningen (2006:242) anges att: ”Skatteår, skatteperioder och betalningsmånader för fordonen bestäms efter slutsiffran i fordonets registreringsnummer”. Med slutsiffran bör förstås den sista siffran i registreringsnumret, oavsett om det är position 5 eller 6. Det finns därför inget behov av att ändra skrivningen i vägtrafikskatteförordningen eller i fordonsförordningen.

Den detaljerade analysen finns i FRAREG-rapporten som biläggs denna framställan.

3 Konsekvenser

3.1 Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Enligt våra beräkningar kommer nuvarande struktur för registreringsnummer att vara förbrukad någon gång mellan 2019 och 2021. Prognosen är beroende på den samhällsekonomiska utvecklingen som påverkar nybilsregistrering och avregistrering.

3.2 Vad blir effekterna om någon lösning på problemet eller någon reglering inte kommer till stånd?

Eftersom registreringsnumren tar slut innebär det att inga nya fordon kan registreras om ersättning saknas.

Sverige är förbundet enligt internationell förpliktelse² att registrera vägfordon vilket innebär att en uppdaterad reglering är nödvändig.

3.3 Vad ska uppnås?

Med en förändrad registreringsnummerstruktur säkerställer vi att det finns möjlighet att fortsättningsvis registrera fordon. Antalet möjliga kombinationer ska vara tillräckligt för att täcka behovet för en överskådlig tid (minst 30 år).

TS har utrett olika alternativ till utformning av förändrat registreringsnummer. Dessa redovisas ingående i den bilagda utredningen. Resultatet av utredningen är att TS förordar att det 6:e tecknet i registreringsnumret blir alfanumeriskt. Det vill säga att det kan innehålla en siffra eller bokstav. Därmed utökas antalet kombinationer till 38,9 miljoner från dagens 12,1 miljoner. Ett förändrat registreringsnummer kan i den kompletterade strukturen se ut på följande vis: MLB84A.

3.4 Vilka möjliga lösningar finns?

3.4.1 Alternativ som inte innebär reglering

Det finns inga alternativ som inte innebär reglering.

3.4.2 Regleringsalternativ

Den inledande frågeställningen som undersöktes var om Sverige ska ha 6 eller 7 tecken i registreringsnumret. Att utöka till 7 tecken och införa en siffra till föreföll som en enkel och uppenbar åtgärd. Det visade sig snabbt att det innebär stora förändringar och blir mer kostsamt eftersom vägtrafik-

² Convention on road traffic, Vienna 1968-11-08, E/CONF.56/16/rev.1/Amend.1. Utgiven i svensk översättning SÖ 1989:1

registret i sin nuvarande utformning inte är byggt för att klara registreringsnummer med fler än 6 tecken. Dessutom finns det inte plats för 7 tecken på den lilla registreringsskylten samt MC-skylden. Arbetet inriktades därför på att utreda utformningen av framtida registreringsnummer med 6 tecken. I det arbetet identifierades sju olika alternativa teckenkombinationer som också analyserades.

I arbetet bedömdes alternativen utifrån att registreringsnumren ska vara utformade på ett sätt som innebär att:

- Nationell identitet kan bibehållas
- God läsbarhet och enkelhet att memorera kan uppnås
- Minimerad förväxlingsrisk mellan bokstäver och siffror kan uppnås
- Alternativet genererar tillräckligt många kombinationer
- Möjligheten att det skapas olämpliga eller stötande ordkombinationer minimeras
- Låg samhällsekonomisk påverkan

Utifrån ovanstående kriterier har alternativen värderats och det som förordas är det som innebär att det sista (6:e) tecknet definieras som alfanumeriskt. Det innebär att det kan vara siffra eller bokstav. Därmed finns totalt 32 olika tecken tillgängligt i det fältet. I beräkningarna har det också tagits hänsyn till behovet av att minska förväxlingen mellan siffran 0 och bokstaven O. Bokstaven O kommer inte att vara möjlig att sätta i det fältet. Alternativet som förordas ser då ut enligt följande mall: MLB84A .

3.5 Samhällsekonomisk analys

3.5.1 Företag

Hur många företag berörs, i vilka branscher är företagen verksamma samt hur stora är företagen?

Det är ett stort antal företag och intressenter som berörs av förändringen. I princip alla intressenter i samhället som kommer i kontakt med registreringsnummer berörs av förändringen. Antalsmässigt rör det sig om tusentals primära intressenter och ytterligare sekundära intressenter.

De primära intressenterna är de som hanterar registreringsnummer i sin dagliga verksamhet och måste anpassa sitt IT-stöd eller liknande till den förändrade strukturen. Exempel på primära intressenter är myndigheter, besiktningensbranschen, försäkringsbolag, bilhandlare och informationsförmedlare.

Vi har i utredningsarbetet genomfört informationsmöte och inhämtat synpunkter från berörda branschföreträdare samt myndigheter. Dessutom har vi bett dem att göra en bedömning av omfattningen av förändringsbehovet i sina respektive IT-system.

Svaren vi har fått in innebär att intressenterna kan hantera förändringen och att det varierar hur omfattande det blir för respektive organisation. Genomgående är att de önskar god framförhållning för att genomföra förändringen. I och med att vi redan har kommunicerat behovet med berörda finns idag en beredskap för att göra nödvändiga förändringar. Däremot har vi ännu inte kunnat kommunicera när det ska träda i kraft. Branscherna är dock medvetna om vilket alternativ som TS förordat i utredningen och som ligger till grund för denna konsekvensutredning och denna regeringsframställan.

Vilken blir tidsåtgången för de berörda företagen och vad innebär detta för företagens administrativa kostnader?

TS har ställt frågan till berörda primärintressenter om påverkan för deras del. Svaren varierar från att peka på liten påverkan till att vara mer omfattande. Gränssättande blir de aktörer som kräver god framförhållning och utvecklingstid. De längsta tidsförhållanden som angetts är ett års framförhållning och ett års utvecklingstid vilket innebär att TS måste förhålla sig till perspektivet två års planeringshorisont.

Vilka är de ekonomiska konsekvenserna för de berörda företagen och vilka följdändringar av verksamheten kan företagen behöva vidta?

De ekonomiska konsekvenserna blir i första hand kostnaden för utveckling och test av IT-system. När anpassningen är gjord till förändrad registreringsnummerstruktur bör det inte uppstå några extra kostnader med anledning av förändringen.

I vilken utsträckning påverkas konkurrensförhållandena för de berörda företagen?

Alternativet är konkurrensneutralt eftersom det berör samtliga aktörer.

3.5.2 Konsumenter

TS bedömning är att det inte påverkar konsumenterna negativt eftersom befintliga fordonsägare inte behöver byta registreringsnummer eller skyltar.

3.5.3 Statens finanser

Inga förändringar.

3.5.4 Samhället i övrigt

Den främsta förändringen är troligen att medborgarna och näringsidkare måste vänja sig vid att det kommer att finnas en ny alternativ struktur på registreringsnummer. Det kommer troligen att ha ett visst nyhetsvärde samt att vissa kan känna det eftertraktat att få en ny nummerstruktur på sin bil jämfört med det nuvarande.

3.5.5 Myndigheter och övrig offentlig förvaltning

Samråd har skett med Skatteverket, Polisen och Trafikverket för att säkerställa att dessa kommer att kunna hantera förändringen och att den bedöms som genomförbar.

Skatteverket berörs främst av den så kallade slutsifferstyrningen av skattedebitering. Skattedebiteringen sker baserat på slutsiffran i registreringsnumret. Tolkningen är att det är den sista siffran i registreringsnumret som ska styra skattedebitering vilket innebär att i den nya strukturen kommer det 5:e tecknet att vara slutsiffra.

Slutsiffran styr för närvarande också besiktningsperioden enligt 6 kap. 4 § fordonsförordningen (2009:211). Här pågår dock ett arbete utifrån EU-direktiv för att förändra det regelverket vilket kan innebära att slutsifferstyrningen utgår.

Polisen har inte uttalat några synpunkter på teckenkombinationen.

Trafikverket har tillfrågats främst för påverkan kring fartkameror och kameror för infrastrukturavgifter. De har inte heller några invändningar mot förslaget.

3.6 Sammanställning av de samhällsekonomiska konsekvenserna

Berörd aktör	Värderade effekter/prissatta konsekvenser	Icke värderade effekter/icke prissatta konsekvenser		Total bedömning/kommentar
		Nettoeffekt i tkr	Fördelar	
Företag	Utvecklingsinsatser. Kostnaden varierar kraftigt. Från ingen kostnad till en utvecklingsinsats på några tusen timmar.			<p>Vissa mindre interna verksamhetsförändringar kan vara nödvändiga. Vår bedömning är dock att de är försumbara i sammanhanget</p> <p>De företag som använder registreringsnummer i sina IT-system kommer att behöva anpassa dessa för att kunna hantera förändrad struktur.</p> <p>I första hand berörs de som idag har direkt informationsutbyte med TS. Kostnaden varierar kraftigt. Från ingen kostnad till en utvecklingsinsats på några tusen timmar.</p> <p>TS har inte fått fullständiga uppgifter från intressenterna vilket innebär att en komplett sammanställning inte är möjlig.</p> <p>De största intressenterna är generalagenter, försäkringsbolag, besiktningsorgan, informationsförmedlare.</p> <p>Förändringen är kommunicerad med intressenterna så de har beredskap och kan planera åtgärden.</p>
Konsumenter				<p>Konsumenter berörs endast utifrån att de måste lära sig att det förekommer en ny struktur. Regleringen innebär ingen kostnadspåverkan för den enskilde.</p>
Statens finanser	Utvecklingsinsatser. Bedömd utvecklingsinsats 7600 – 13600 timmar.			<p>Vissa mindre interna verksamhetsförändringar kan vara</p> <p>TS måste göra en utvecklingsinsats för att anpassa befintliga system.</p> <p>Förändringen innebär</p>

Berörd aktör	Värderade effekter/prissatta konsekvenser	Icke värderade effekter/icke prissatta konsekvenser		Total bedömning/kommentar
	Kommunikationsinsats ca 1 Mkr. Totalt 4,4 – 7,1 Mkr. Kostnaden hanteras inom myndighetens kostnadsram.		nödvändiga. Vår bedömning är dock att de är försumbara i sammanhanget	ingen egentlig påverkan för statens finanser då den hanteras inom befintlig budgetram.
Samhället i övrigt				
Myndigheter och andra offentliga organ	Utvecklingsinsatser. Kostnaden varierar från ingen kostnad till en utvecklingsinsats på upp till tusen timmar.		Vissa mindre interna verksamhetsförändringar kan vara nödvändiga. Vår bedömning är dock att de är försumbara i sammanhanget	De myndigheter som använder registreringsnummer i sina IT-system kommer att behöva anpassa dessa för att kunna hantera förändrad struktur. I första hand berörs Skatteverket, Polisen och Trafikverket. Förändringen är kommunicerad med intressenterna så de har beredskap för åtgärden.
Totalt	Utvecklingsinsatser som kraftigt varierar för intressenterna. Variationen ligger mellan ingen påverkan till stora insatser. Den totala kostnaden för samhället är därför svår att uppskatta. Störst enskild påverkan uppstår hos TS. Kostnaden uppskattas till 4,4 – 7,1 Mkr.		Interna verksamhetsanpassningar är inte bedömda. Sannolikt är de i sammanhanget försumbara.	Alla aktörer i samhället som hanterar registreringsnummer berörs av regleringen. De som har IT-system som måste anpassas berörs mest och av dessa dominerar TS. Ett stort antal gränssytor mot externa aktörer måste anpassas, testas och verifieras. Förändringen kommer att vara central för de berörda primär-intressenterna. God framförhållning är därför viktig för att alla berörda ska kunna göra nödvändiga förändringar.

3.7 Fördelningsanalys

Vi kan inte se någon fördelningspåverkan eftersom förändringen är oberoende av andra faktorer.

3.8 Analys av transportpolitisk måluppfyllelse

3.8.1 Hur påverkar/bidrar lösningen till funktionsmålet?

TS har i utredningsarbetet analyserat olika faktorer för att säkerställa att den grundläggande funktionen av registreringsnummer säkerställs. Bland annat har läsbarheten och möjlighet att memorera nummerkombinationer bedömts.

Vår bedömning är att det förordade alternativet inte påverkar funktionen negativt.

3.8.2 Hur påverkar/bidrar lösningen till hänsynsmålet?

Hänsynsmålet påverkas inte.

3.9 Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Utformningen av registreringsnumren är en nationell angelägenhet så länge som de följer FN-konventionen från 1968³.

Det blir ingen påverkan på EU-rättslig reglering eller andra internationella regler. Sverige bör dock meddela förändringen till EU-kommissionen och övriga medlemsstater via lämpliga samarbetsforum. Dessutom bör övriga nordiska länder meddelas.

3.10 Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Ikraftträdande av förordningsändringen bör ske snarast för att medge god tid till IT-utveckling för att hantera den nya strukturen. Det reella ikraftträdandet sker den dag som den förändrade nummerstrukturen måste tas i bruk. Därför föreslår vi ikraftträdande den 1 januari 2016.

TS har tagit hänsyn till att denna förändring är en väldigt publik. Vi vet att utseende på registreringsskyltar och nummerkombinationer har ett stort allmänintresse. TS har därför tagit hänsyn till detta och kommer att avsätta resurser för kommunikationsåtgärder i samband med införandet.

³ Convention on road traffic, Vienna 1968-11-08 , E/CONF.56/16/rev.1/Amend.1. Utgiven i svensk översättning SÖ1989:1

4 Författningskommentar

Författningsändringarna är isolerade till 7 kap. 1 § FVTR enligt vad som framgår under punkt Författningsförslag ovan.

Ändringen består i en komplettering med ytterligare en registreringsnummerstruktur.

När denna ändring är antagen kan TS göra en uppdatering av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:112) om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret.

Bilaga

TSG 2014-62 Utredning av utformningen av framtida registreringsnummer (FRAREG).