

Hallituksen esitys Eduskunnalle tieliikennettä koskevan yleissopimuksen muutosten, liikennemerkkejä ja -opasteita koskevan yleissopimuksen muutosten sekä tieliikennettä koskevaa yleissopimusta täydentävän eurooppalaisen sopimuksen muutosten hyväksymisestä ja laeiksi muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi Yhdistyneiden Kansakuntien Euroopan talouskomission alaisen liikenneturvallisuustyöryhmän 43. istunnossa hyväksytyt muutokset tieliikennettä koskevaan yleissopimukseen, siltä osin kuin sen määräykset kuuluvat Suomen toimivaltaan sekä liikennemerkkejä ja -opasteita koskevaan yleissopimukseen ja tieliikennettä koskevaa yleissopimusta täydentävään eurooppalaiseen sopimukseen hyväksytyt muutokset ja hyväksyisi lait muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta.

Ehdotetuilla muutoksilla täydennettäisiin ja tarkennettaisiin liikenteen sääntöjä ja ohjausta koskevia sopimusmääräyksiä. Muutokset koskisivat kevyen liikenteen asemaa, tietuneleitten turvallisuutta, ajoneuvojen rekisteri-

tunnuksia, ajokorttien yhtenäisyyttä ja eräitä muita yksittäisiä sopimuskohtia.

Muutettavaksi ehdotettu tieliikennettä koskeva yleissopimus on jaetun toimivallan sopimus, joka osittain kuuluu Euroopan yhteisön toimivaltaan ja osittain Euroopan unionin jäsenvaltioiden toimivaltaan.

Sopimusmuutokset tulevat voimaan, kun kuusi kuukautta on kulunut muutosehdotusten jakamisesta laskettavan 12 kuukauden ajanjakson päättymisestä. Yhdistyneiden Kansakuntien pääsihteeri on jakanut muutosehdotukset sopimuspuolille syyskuussa 2004.

Lait ovat tarkoitetut tulemaan voimaan tasavallan presidentin asetuksilla säädettävänä ajankohtina samaan aikaan kuin sopimusmuutokset tulevat voimaan.

SISÄLLYSLUETTELO

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ	1
SISÄLLYSLUETTELO	2
YLEISPERUSTELUT	3
1. Johdanto	3
2. Nykytila	3
3. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset	3
4. Esityksen vaikutukset	4
5. Asian valmistelu	4
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT	5
1. Sopimusmuutosten sisältö ja niiden suhde Suomen lainsäädäntöön	5
1.1. Tieliikennettä koskevan yleissopimuksen muutokset	5
1.2. Liikennemerkkejä ja -opasteita koskevan yleissopimuksen muutokset	9
1.3. Tieliikennettä koskevaa yleissopimusta täydentävän eurooppalaisen sopimuksen muutokset	12
2. Lakiehdotusten perustelut	13
2.1. Laki tieliikennettä koskevan yleissopimuksen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta	13
2.2. Laki liikennemerkkejä ja -opasteita koskevan yleissopimuksen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta	13
2.3. Laki tieliikennettä koskevaa yleissopimusta täydentävän eurooppalaisen sopimuksen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta	13
3. Voimaantulo	13
4. Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys	13
4.1. Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus	13
4.1.1 <i>Tieliikennettä koskevan yleissopimuksen muutokset</i>	14
4.1.2 <i>Liikennemerkkejä ja -opasteita koskevan yleissopimuksen muutokset</i>	14
4.1.3 <i>Tieliikennettä koskevaa yleissopimusta täydentävän eurooppalaisen sopimuksen muutokset</i>	14
4.2. Käsittelyjärjestys	14
LAKIEHDOTUKSET	16
tieliikennettä koskevan yleissopimuksen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta	16
liikennemerkkejä ja -opasteita koskevan yleissopimuksen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta	16
tieliikennettä koskevaa yleissopimusta täydentävän eurooppalaisen sopimuksen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ...	17
SOPIMUSTEKSTIT	18

YLEISPERUSTELUT

1. Johdanto

Tieliikenteen määrän jatkuvasti lisääntyessä ja kansainvälisen liikenteen merkityksen kasvaessa on tärkeää, että valtiot sopivat mahdollisimman laajasti yhteisistä säännöistä ja liikenteen ohjauksessa käytettävistä merkeistä. Sääntöjen yhtenäisyydellä parannetaan liikenteen toimivuutta ja ennen kaikkea liikenneturvallisuutta. Suomi on ollut jo pitkään liikenneturvallisuuden kärkimaita, ja monet sopimuksiin esitetyt muutokset onkin jo ehditty toteuttaa Suomessa.

Tieliikennettä koskevan yleissopimuksen on huhtikuuhun 2005 mennessä ratifioinut 62 valtiota, tätä täydentävän eurooppalaisen sopimuksen 29 valtiota ja liikennemerkkejä ja -opasteita koskevan yleissopimuksen 52 valtiota.

2. Nykytila

Wienissä on tehty 8 päivänä marraskuuta 1968 tieliikennettä koskeva yleissopimus (SopS 30/1986) sekä liikennemerkkejä ja -opasteita koskeva yleissopimus (SopS 31/1986). Tieliikennettä koskevaa yleissopimusta täydentää Genevessä tehty eurooppalainen sopimus (SopS 32/1986). Niinikään liikennemerkkejä ja -opasteita koskevaa yleissopimusta täydentää Genevessä tehty eurooppalainen sopimus (SopS 33/1986), johon on vielä liitetty tiemerkintöjä käsittelevä pöytäkirja (SopS 34/1986). Kaikki sopimukset ja pöytäkirja ovat tulleet Suomessa voimaan 1 päivänä huhtikuuta 1986.

Edellä mainittuja sopimuksia pyritään pitämään jatkuvasti ajan tasalla. YK:n Euroopan talouskomission alaisuudessa työskentelevä liikenneturvallisuustyöryhmä kokoontuu säännöllisesti kaksi kertaa vuodessa Genevessä käymään läpi ajankohtaisia muutostarpeita.

Euroopan yhteisöllä on toimivalta säädellä myös tieliikenteen sääntöjä ja liikenteen ohjauksen eri muotoja, mutta käytännössä monet tämän alan kansainväliset määräykset toteutetaan edelleen yleissopimusten kautta. Liikennesäännöt on määritelty yleissopimuksessa, mutta esimerkiksi ajokorttia koskevaa

lainsäädäntöä on ollut myös EU:ssa jo pitkään. Ensimmäiset liikennemerkkejä koskevat yhteisölainsäädännön säännökset ovat tuoreessa tunnelidirektiivissä (2004/54/EY).

3. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

Ehdotetut muutokset ovat yksittäisiä lisäyksiä ja muutoksia eri sopimuskohtiin. Pääosa niistä voidaan kuitenkin ryhmitellä tavoitteiden perusteella laajemmiksi kokonaisuuksiksi.

Suojattoman liikenteen ja erityisesti pyöräilijöiden turvallisuuden parantamiseksi on tieliikennettä koskevaan yleissopimukseen ehdotettu muutoksia. Polkupyöräilijöiden, moopoilijoiden ja jalankulkijoiden aseman nykyistä parempi huomioon ottaminen edellyttää liikennenympäristön ja liikennesääntöjen sekä liikenteen ohjauksen kehittämistä. Esitetyt muutokset koskevat pyörätien ja pyöräkaistan määrittelyä, eräitä väistämissääntöjä ja pysäköintiin liittyviä sääntöjä.

Useissa Euroopan tietunneleissa viime vuosina tapahtuneet vakavat onnettomuudet ovat osoittaneet, että olisi tarve antaa yleissopimuksessa nykyistä tarkemmat määräykset ajamisesta tunneleissa ja käyttäytymissäännöt onnettomuuden sattuessa.

Yleissopimukseen otettaisiin myös määräys, jonka mukaan ajoneuvossa kansainvälisessä liikenteessä edellytettävä ajoneuvon kansallisuustunnus voisi jatkossa olla rekisterikilvessä. Sopimukseen otettaisiin yksityiskohtaiset määräykset tällaisen tunnusmerkin sisällöstä.

Lisäksi ajokorttia koskevilla yleissopimuksen muutoksilla lisättäisiin kansainvälisten ajokorttien turvallisuutta ja yhdenmukaistettaisiin kansallisia ajokortteja koskevia säännöksiä.

Rattijuopumusten ehkäisemiseksi esityksessä ehdotetaan tiukennettavaksi alkoholipitoisuuden raja-arvoja moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljetettaessa.

Liikennemerkkejä ja -opasteita koskevan yleissopimuksen muutoksilla parannettaisiin liikennemerkkien näkyvyyttä ja luettavuutta.

4. Esityksen vaikutukset

Ehdotetut muutokset lisäävät tieliikenteen sääntöjen ja liikenteen ohjauksen yhtenäisyyttä sopimusvaltioissa. Yhteisillä säännöillä parannetaan liikenteen sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta. Suomessa tieliikenteessä ovat pääosin voimassa vastaavat liikennesäännöt, joita sopimusmuutoksilla esitetään toteutettaviksi.

Ehdotetulla sopimuksen muutoksella varmistetaan, että ajoneuvossa, jossa on rekisterikilpenä niin sanottu EU-kilpi, ei enää tämän lisäksi tarvitsisi olla ellipsinmuotoista sopimusvaltion tunnusmerkkiä, silloinkaan kun ajoneuvoa käytetään Euroopan talousalueen ulkopuolisessa valtiossa.

5. Asian valmistelu

Sopimusmuutokset on valmisteltu ja hyväksytty Yhdistyneiden Kansakuntien Euroopan talouskomission alaisen liikennetur-

vallisuustyöryhmän kokouksissa Genevessä. Suomesta liikenne- ja viestintäministeriön virkamies on osallistunut työryhmän työhön.

Hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä virkatyönä. Liikennemerkkejä ja -opasteita koskevat kohdat on valmisteltu yhdessä Tiehallinnon kanssa. Englanninkielistä sopimustekstiä suomennettaessa on käytetty alkuperäisen sopimuksen termistöä ja sanontatapoja, vaikka ne joiltakin osin poikkeaisivat nykyisestä käytännöstä.

Hallituksen esitysluonnoksesta on pyydetty lausunto ulkoasiainministeriöltä. Lausunto on otettu huomioon esityksen viimeistelyssä.

Tieliikennettä koskevat sopimusmuutokset kuuluvat Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 21 kohdan perusteella Ahvenanmaan maakunnan lainsäädäntövaltaan, minkä vuoksi muutosten voimaansaattamissäädöksille pyydetään itsehallintolain 59 §:n 1 momentin mukaisesti maakuntapäivien suostumus.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1. Sopimusmuutosten sisältö ja niiden suhde Suomen lainsäädäntöön**1.1. Tieliikennettä koskevan yleissopimuksen muutokset**

Muutokset yleissopimuksen varsinaiseen tekstiin

1 artikla. (*Määritelmät*). Yleissopimuksen 1 artiklassa määritellään merkitykset sopimuksessa mainituille keskeisille käsitteille. Artiklaan ehdotetaan lisättäväksi uusina alakohtina pyöräkaistan (*g bis*) ja pyörätien (*g ter*) määritelmät. Näillä käsitteillä määritellään kaksi erilaista rakenteellista vaihtoehtoa pyöräliikenteelle tarkoitetuista väyläratkaisuisista. Samat määritelmät lisättäisiin liikennemerkejä ja -opasteita koskevaan yleissopimukseen.

Pyöräkaista on pyöräilijöille tarkoitettu ajoradan osa, joka erotetaan muusta ajoradasta pitkittäisillä ajoratamerkinnoilla. Suomessa tieliikennelain (267/1981) 2 §:n 12 kohdassa on vastaava määritelmä, ja sopimusmuutos on sopusoinnussa Suomen säännöksen kanssa.

Pyörätie on pyöräilijöille tarkoitettu ja liikennemerkillä osoitettu sekä rakenteellisesti erotettu yksittäinen tie tai tien osa. Suomessa vastaavanlainen määritelmä on tieliikennelain 2 §:n 13 kohdassa. Sopimusmuutos on sopusoinnussa tieliikennelain säännöksen kanssa.

8 artikla. (*Kuljettajat*). Yleissopimuksen 8 artiklassa määrätään eräitä yleisiä ajoneuvon kuljettamista koskevia vaatimuksia. Artiklaan ehdotetaan lisättäväksi uusi 6 kohta, jossa veloitetaan ajoneuvon kuljettaja ajaessaan minimoimaan kaikki muu toiminta. Lisäksi edellytetään, että sopimusvaltiot kansallisessa lainsäädännössään säätävät yleisesti kuljettajan puhelimen käytöstä, ja että joka tapauksessa ainakin moottoriajoneuvon ja mopon kuljettajaa on kiellettävä käyttämästä kädessä pidettävää puhelinta ajoneuvon ollessa liikkeessä.

Tieliikennelain 24 a §:n 1 momentissa on kielletty kaikkien viestintälaitteiden käyttö ajon aikana niin, että se voi haitata ajoneuvon hallintalaitteiden käyttöä tai muuten häiritä kuljettajan keskittymistä liikenteeseen. Lisäksi pykälän 2 momentissa on kielletty moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajaa ajon aikana käyttämästä matkapuhelinta siten, että pitää sitä kädessään. Nämä säännökset täyttävät sopimukseen ehdotetun lisäyksen vaatimukset.

11 artikla. (*Ohittaminen ja ajoneuvoissa liikennöiminen*). Artiklan 1 kohdan a alakohdassa on määrätty ohittamaan liikennesuunnan vastaiselta puolelta ja b alakohdassa kerrottu poikkeus koskee tiettyjä kääntymistilanteita. Suomi on aikanaan tehnyt varauman a alakohtaan, joka antaa oikeuden säätää Suomen laissa, että polkupyöräilijä ja mopoilija saavat aina ohittaa muun ajoneuvon kuin polkupyörän tai mopon oikealta.

Artiklan 1 kohtaan ehdotetaan lisättäväksi uusi c alakohta, jonka mukaan kansallisessa lainsäädännössä voidaan sallia, että pyöräilijät ja mopoilijat ohittavat paikallaan olevat ajoneuvot sekä hiljaisella vauhdilla liikkuvat ajoneuvot lukuun ottamatta pyöriä ja mopoja liikennesuunnan puolelta, jos tilaa on riittävästi. Suomen tieliikennelain 17 §:n 2 momentissa oleva ohittamis sääntö on edelleen laajempi kuin artiklaan tehty muutos, joten varauman säilyttäminen on tarpeen.

16 artikla. (*Suunnanmuutos*). Artiklan 1 kohdan b alakohdassa määrätään, miten kuljettajan on kääntyessään liikennesuunnan vastaiseen suuntaan otettava huomioon mahdolliset polkupyöriä ja mopoja koskevat poikkeavat määräykset. Sanottua b alakohtaa muutettaisiin niin, että polkupyöräilijää ja mopoilijaa koskevana poikkeavana suunnan muuttamisena mainittaisiin risteuksen ylittäminen kahdessa vaiheessa. Tämä olisi kuitenkin vain esimerkki poikkeamismahdollisuudesta, joka sopimusvaltioilla on.

Tieliikennelain 13 §:ssä on erityissäännös kääntyvälle polkupyöräilijälle ja mopoilijalle.

Tämä säännös vastaa sopimukseen esitettyä esimerkkiä risteyksen ylittämisestä kahdessa vaiheessa.

Artiklan 2 kohtaa muutettaisiin niin, että muuttaessaan suuntaansa kuljettajan tulee ottaa huomioon yleissopimuksen 21 artiklan jalankulkijoita koskevat määräykset sallia tiellä liikkujien sivuuttaa ajoradalla tai saman tien muulla osalla, jolta hän on poistumassa. Muutoksella korostetaan, että huomioon on otettava paitsi ajorataa myös muita tien osia käyttävät tielläliikkujat.

Tieliikennelain 14 §:n 1 momentissa veloitetaan kääntyvä ajoneuvon kuljettaja väistämään risteävää tietä ylittävää polkupyöräilijää, mopoilijaa ja jalankulkijaa. Väistää tulee myös niitä, jotka ylittävät risteävän tien pyörätietä käyttäen. Lisäksi kuljettajan, joka muualla kuin risteyksessä aikoo poistua ajoradalta tai muuten ylittää sen, on väistettävä tien reunaa käyttävää kevyttä liikennettä. Tien osia ovat myös piennar ja tien reunassa oleva pyörätie, joten kansallinen lainsäädäntö on sopusoinnussa sopimukseen ehdotetun muutoksen kanssa.

23 artikla. (*Pysäyttäminen ja pysäköinti*). Artiklan 1 kohdan viimeinen lause ehdotetaan muutettavaksi niin, että taajamissa tai niiden ulkopuolella ajoneuvoja ei saa pysäyttää ja pysäköidä pyöriteillä, pyöräkaistoilla, linja-autokaistoilla, ratsastusteillä, jalankulkuteillä, jalkakäytävillä tai erityisesti jalankululiikenteeseen tarkoitetuilla pientareilla, jollei kansallisessa lainsäädännössä toisin määrätä.

Nykyiseen luetteloon verrattuna lisäystä olisivat pyöräkaista, linja-autokaista ja ratsastustie. Suomen lainsäädännössä varsinaiset pysäyttäminen ja pysäköintiä koskevat säännökset ovat tieliikennelain 26-28 §:ssä. Pyöräkaistan käyttämisestä on säännös tieliikenneasetuksen (182/1982) 36 a §:ssä, linja-autokaistan käyttämisestä tieliikenneasetuksen 19 §:ssä merkin 541 selitysosassa ja ratsastustien käyttämisestä tieliikenneasetuksen 18 §:ssä merkin 427 selitysosassa. Lisäksi tarvittaessa pysäyttäminen ja pysäköintiä koskevat kiellot osoitetaan liikennemerkeillä. Ehdotus sopimusmuutokseksi on sopusoinnussa Suomen säännösten kanssa.

Artiklan 6 kappaleeseen esitetään lisättäväksi että, artikla ei estäisi sopimuspuolia an-

tamasta yksittäisiä säännöksiä myös pyörien ja mopojen pysäyttämistä ja pysäköinnistä. Muutos ainoastaan tarkentaa aikaisempaa yleisempää sanamuotoa.

25 bis artikla. (*Erityisiä määräyksiä erityisliikennemerkein osoitettuja tunneleita varten*).

Artikla koskee kuljettajien käyttäytymistä tunneleissa. Tunneli-liikennemerkkiä tulee käyttää, jos tunnelin pituus on vähintään 1000 metriä. Artiklaan ehdotetaan nykyistä yksilöidymppää määräystä tunnelissa pysäyttämisestä ja pysäköinnistä. Tämän vuoksi artiklan 1 kohdasta poistettaisiin c alakohta ja lisättäisiin 3 kohdaksi uusi määräys, jonka mukaan kuljettajat saavat pysäyttää tai pysäköidä ajoneuvon ainoastaan hätä- tai vaaratilanteessa. Heidän täytyy tuolloin käyttää, jos mahdollista, tätä tarkoitusta varten varattuja paikkoja. Samalla nykyinen 3 kohta siirrettäisiin uudeksi 4 kohdaksi. Tunneleitten liikenteenohjausta käsitellään liikennemerkkejä ja -opasteita koskevaan yleissopimukseen esitettyjen muutosten yhteydessä.

Suomen tieliikennelainsäädännössä ei ole erityisiä säännöksiä tunneleissa ajamisesta. Euroopan parlamentti ja neuvosto ovat antaneet 29 päivänä huhtikuuta 2004 direktiivin Euroopan laajuisen tieverkon tunnelien turvallisuutta koskevista vähimmäisvaatimuksista. Direktiivi tuli voimaan 30 päivänä huhtikuuta 2004, ja se koskee yli 500 metrin mittaisia tietunneleita TEN-verkolla. Suomessa ei ole käytössä yhtään direktiivin mukaista tunnelia, mutta suunnitteilla ja rakenteillakin tällaisia on. Direktiivin kansallinen täytäntöönpano on toteutettava viimeistään 30 päivänä huhtikuuta 2006.

27 artikla. (*Pyöräilijöitä sekä mopojen ja moottoripyörien kuljettajia koskevat erityismääräykset*).

Artiklan 4 kohtaa ehdotetaan muutettavaksi niin, että sama mikä koskee pyörätien käyttämistä, koskisi myös pyöräkaistan käyttämistä. Lisäksi esitetään, että kansallisessa lainsäädännössä tulee eritellä ne ehdot, joilla muut tiellä liikkujat saavat käyttää pyöräkaistaa tai pyörätietä tai ylittää ne vaarantamatta missään vaiheessa pyöräilijöiden turvallisuutta.

Suomen lainsäädännössä on säännökset, joilla määrätään pyörätien ja pyöräkaistan

käyttämisestä. Tieliikennelain 40 §:n 2 ja 3 momentissa, tieliikenneasetuksen 18 §:n merkin 422 selitysosassa ja tieliikenneasetuksen 36 a §:ssä. Nämä säännökset vastaavat ehdotettuja sopimusmuutoksia.

37 artikla. (*Rekisteröintivaltion tunnusmerkki*). Voimassa olevan artiklan mukaan kansainvälisessä liikenteessä olevan moottoriajoneuvon takana tulee rekisterinumeron lisäksi olla rekisteröintivaltion tunnusmerkki. Artiklan 1 kohtaan ehdotetun muutoksen mukaan rekisteröintivaltion tunnusmerkki voi olla erillään tai osa rekisterikilpeä. Jos tunnusmerkki on rekisterikilvessä ja jos ajoneuvossa tulee olla rekisterikilpi myös edessä, tunnusmerkin tulisi olla myös edessä olevassa rekisterikilvessä.

Artiklan 2 ja 3 kohdan muutokset olisivat lähinnä teknisiä ja johtuvat siitä, että tunnusmerkki voisi olla myös osa rekisterikilpeä. Sopimuksen liitteessä 3 määrittäisiin nykyiseen tapaan yksityiskohtaisesti siitä, millainen sopimusvaltion tunnusmerkin tulisi olla.

Suomessa on otettu käyttöön moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen rekisteröintijäsenvaltion tunnusmerkin tunnustamisesta yhteisön sisäisessä liikenteessä annetussa neuvoston asetuksessa (EY) N:o 2411/ 98 kuvatun kaltainen rekisterikilpi, niin sanottu EU-kilpi. Yleissopimukseen ehdotetut yksityiskohtaiset määräykset vastaisivat EU-kilven tunnusmerkkiä. Myös nykyisenkaltaisen ellipsinmuotoinen tunnusmerkki olisi edelleen sopimuksenmukainen.

Suomessa ajoneuvoon kiinnitettävästä valtion tunnusmerkistä eli kansallisuustunnuksesta ja rekisterikilvistä säädetään ajoneuvojen rekisteröinnistä annetussa asetuksessa (1598/1995). Ehdotetut sopimusmuutokset eivät ole ristiriidassa kansallisen lainsäädäntöme kanssa.

41 artikla. (*Ajokortit*). Sekä kansallista että kansainvälistä ajokorttia koskevat sopimusmääräykset on ehdotettu uudistettavaksi. Sopimuksen liitteissä 6 ja 7 kuvataan yksityiskohtaiset ajokorttimääräykset.

Artiklan 1 kohtaa ehdotetaan muutettavaksi niin, että b alakohdan mukaan sopimuspuolet sitoutuvat varmistamaan, että ajokortit myönnetään vasta sen jälkeen, kun asianomainen viranomainen on varmistunut siitä,

että kuljettajalla on tarvittavat tiedot ja taidot. Myös kuljettajan kelpoisuuden tarkastavien henkilöiden pätevyys on kiinnitettävä huomiota. Teoriakokeiden ja käytännön kokeiden sisällöstä säädetään kansallisessa lainsäädännössä. Kohdan c alakohdan mukaan kansallisessa lainsäädännössä on määriteltävä ajokortin saamisen ehdot, ja erityisesti ajokorttien saamisen vähimmäisiät, terveydentilaa koskevat vaatimukset sekä teoriakokeen ja käytännön kokeen läpäisyvaatimukset.

Ajokortin myöntämistä koskevat vähimmäisvaatimukset kuuluvat yhteisölainsäädännön alaan. Suomen tieliikennelain 5 luvun kuljettajaa ja ajo-oikeutta koskevat säännökset sekä ajokorttiasetuksen (845/1990) säännökset täyttävät ehdotettujen sopimusmuutosten vaatimukset.

Artiklan 2 kohta sisältää säännökset sopimuspuolten antamien ajokorttien tunnustamisesta. Säännöksissä edellytetään käyttöön otettavaksi uuden mallin mukainen kansallinen ajokorttilomake. Myös kansainvälisen ajokortin mallilomake edellytetään uusittavaksi. Kansainvälisen ajokortin tunnustaminen edellyttää myös sitä vastaavan kansallisen ajokortin esittämistä. Kansallisten ajokorttien kelpoisuutta ja tunnustamista koskevat asiat kuuluvat osin Euroopan yhteisön lainsäädännön piiriin ja tulevat sen yhteydessä käsiteltäviksi. Kansallisen ajokortin lomake vastaa yhteisön ajokorttilainsäädännön mukaista lomaketta ja myös sopimuksen mallilomaketta. Vain kansainvälisen ajokortin vaihtamiseksi suomalaisen ajokorttiin ilman uutta kuljettajantutkintoa on tähän saakka ajokorttiasetuksen mukaan vaadittu myös vastaavan sopimusvaltion antaman kansallisen ajokortin esittämistä. Kansainvälisen ajokortin tunnustamista koskeva muutos edellyttää vastaavaa muutosta ajokorttiasetukseen.

Artiklan 2 kohdan b alakohdassa edellytetään muissa sopimusvaltioissa annettujen ajokorttien tunnustamista siihen saakka, kunnes kortinhaltijan vakituinen asuinpaikka siirtyy vastaanottavan valtion alueelle. Artiklan 3 kohdan säännös antaa kuitenkin mahdollisuuden poiketa tästä vaatimuksesta. Suomessa ulkomaisen ajokortin voimassaoloaika voi olla ajokorttiasetuksen 34 §:ssä

määritellyissä tapauksissa yksi vuosi maa-hantulopäivästä.

Artiklan 4 kohdassa luetellaan ehdot, joiden perusteella sopimusvaltiot voivat poiketa ajokortin hyväksymisestä. Kohdan c alakohdassa annetaan kansallinen poikkeamismahdollisuus siten, että voidaan edellyttää 21 vuoden ikää luokkiin C, D, CE ja DE kuuluvien ajoneuvojen kuljettamiseen. Sopimuskohdan on tulkittu koskevan kaikkia linja- ja kuorma-auton kuljettajia. Alaluokat on mainittu erikseen ainoastaan liitteessä lomake-merkinnöissä. Ehdotetut muutokset vastaavat Suomen lainsäädäntöä.

Artiklan 5 kohdassa määrätään kansainvälisen ajokortin myöntämisestä. Kansainvälisen ajokortin antaa sopimuspuoli, jonka alueella haltijalla on vakinainen asuinpaikka ja joka on myöntänyt kansallisen ajokortin tai tunnustanut toisen sopimuspuolen myöntämän ajokortin. Säännöstä voidaan tulkita niin, että on mahdollista antaa toisen EU-maan myöntämän ajokortin perusteella kansainvälinen ajokortti. Menettely edellyttäisi ehdotetun yhteisölainsäädännön turvajärjestelmän käyttöönottoa, jotta ajokortin voimassaolo voidaan tarkistaa.

Artiklan 6 kohdassa annetaan sopimuspuolille edelleen mahdollisuus olla hyväksymättä kansallisia ajokortteja artiklassa mainituilla edellytyksillä, jotka liittyvät kuljettajan vakinaiseen asuinpaikkaan tai sen vaihtumiseen.

Kansallista ajokorttia koskevat säännökset kuuluvat pääosin EU:n toimivaltaan. Kansainvälisestä ajokortista on säännökset ajokorttiasetuksen 6 luvussa. Suomen ajokorttilainsäädäntö on kansainvälisen ajokortin tunnustamisen kiristymistä koskevaa vaatimusta lukuun ottamatta sopusoinnussa sopimukseen ehdotettujen muutosten kanssa.

43 artikla. (*Siirtymäsäännökset*). Artiklassa ehdotetaan, että liitteen 6 mukaiset kansalliset ajokortit myönnetään 5 vuoden kuluessa määräysten voimaantulosta. Aikaisempien määräysten mukaan myönnetyt kortit tunnustetaan niiden voimassaoloajan. Myös kansainväliset ajokortit uusitaan liitteen 7 mukaisesti viimeistään 5 vuoden kuluessa niiden voimaantulosta. Ennen tämän määräajan umpeutumista myönnetyt kansalliset ajokortit ovat voimassa 41 artiklan 3 kohdan ehtojen mukaisesti.

Muutokset yleissopimuksen liitteisiin

Liite 1

Poikkeukset velvollisuudesta hyväksyä moottoriajoneuvot ja perävaunut kansainväliseen liikenteeseen

9 kohta. Kohtaan lisättäisiin määräys, jonka mukaan jäsenvaltiot eivät voisi kieltäytyä hyväksymästä ajoneuvoa, jonka tunnusmerkki on sijoitettu erillisen rekisterikilvestä yleissopimuksen määräysten mukaisesti siten, että se korvaisi rekisterikilvessä olevan tunnusmerkin, joka ei ole sopimuksen määräysten mukainen.

Liite 2

Moottoriajoneuvojen ja perävaunujen rekisterinumero ja -kilpi kansainvälisessä liikenteessä

Liitteen otsikkoa muutettaisiin siten, että siinä mainittaisiin sana rekisterikilpi.

3 kohta. Kohdan ensimmäiseen virkkeeseen tehtäisiin lähinnä tekninen muutos. Eri-tyisen kilven sijasta puhuttaisiin kilvestä.

4 kohta. Muutos olisi lähinnä tekninen, ja se johtuu kilpeen sisältyvästä rekisteröintivaltion tunnusmerkkistä, johon voisi liittyä lippu tai muu symboli.

5 kohta. Liitteeseen lisättäisiin uusi 5 kohta, jonka mukaan rekisterikilvessä olevan tunnusmerkin taustan tulisi olla samaa materiaalia kuin muu osa kilpeä.

Liite 3

Moottoriajoneuvojen ja perävaunujen tunnusmerkit kansainvälisessä liikenteessä

Koko liite muutettaisiin. Sopimuksen 37 artiklan mukaan kansainvälisessä liikenteessä olevassa ajoneuvossa tulee olla rekisteröintivaltion tunnusmerkki. Voimassa olevien määräysten mukaan kansallisuustunnus on ellipsinmuotoinen valkealla pohjalla oleva tunnusmerkki, joka kiinnitetään ajoneuvon taakse. Ehdotetaan, että tunnusmerkki voisi olla myös ajoneuvon rekisterikilvessä. Tässä 3 liitteessä olisivat näitä kahta tunnusmerkkiä koskevat yksityiskohtaiset määräykset.

1 kohta. Kohta koskisi sekä erillistä rekisteröintivaltion tunnusmerkkiä ja rekisterikil-

vessä olevaa tunnusmerkkiä. Tunnusmerkin tulisi muodostua vähintään yhdestä ja enintään kolmesta isosta latinalaisesta kirjaimesta.

2 kohta. Kohdassa säädettäisiin asiallisesti nykyiseen tapaan ellipsinmuotoisesta tunnusmerkistä kuitenkin siten, että tunnusmerkin tausta voisi olla heijastavaa materiaalia.

Suomi on tehnyt 20 päivänä elokuuta 1993 yleissopimuksen 3 liitteen 4 kohtaan a alakohtaa koskevan varauksen. Suomi varasi oikeuden poiketa muissa ajoneuvoissa ja niiden perävaunuissa käytettävälle rekisteröintivaltion tunnusmerkille säädetyin ellipsin akselin vähimmäismuotoista.

Nyt esitetyssä muutoksessa Suomen varauksia koskeva määräys on asiallisesti samanlaisena 3 liitteen 2 kohdan (d) (i) alakohdassa. Tarkoituksena on, että jatkossakin Suomessa rekisteröityjen muiden moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen kuin moottoripyörien ja niiden perävaunujen tunnusmerkit voisivat kooltaan poiketa ehdotetun sopimuksen määräyksistä. Näin tällaisten ajoneuvojen tunnusmerkki voisi vallitsevan kansallisen käytännön mukaisesti olla pienempi kuin määräys edellyttää.

3 kohta. Kohdassa määrittäisiin rekisterikilvessä olevasta tunnusmerkistä. Tunnusmerkin ulkonäköä koskevat määräykset vastaisivat osittain moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen rekisteröintijäsenvaltion tunnusmerkin tunnustamisesta yhteisön sisäisessä liikenteessä annetussa neuvoston asetuksessa (EY) N:o 2411/98 säädettyjä vaatimuksia.

Ehdotetun 3 kohdan mukaan sopimusvaltion tunnusmerkin lisäksi kilvessä voi olla valtion lippu tai symboli tai sellaisen yhteisön symboli, johon valtio kuuluu. Useissa Euroopan yhteisön jäsenmaissa kuten Suomessa käytössä oleva tunnusmerkki, jossa on 12 tähteä täyttäisi ehdotetun muutoksen vaatimukset. Suomessa varsinainen tunnusmerkiosa on lyhenne FIN. Sopimusehdotuksen mukaan rekisterikilvessä oleva tunnusmerkki voisi olla myös rekisterikilven oikeassa reunassa.

Rekisteröintivaltion tunnusmerkki tulee sijoittaa siten, että se on helposti tunnistettavissa eikä sitä voida sekoittaa rekisterinumeroon.

Liite 5

Korjaukset koskevat vain venäjänkielistä versiota.

Liite 6

Kansallisen ajokortin tietosisältö noudattelee ajokorttidirektiivin vaatimuksia. Kohdan 8 ja 9 ajoneuvojen luokittelu perustuu nykyiseen säännöstöön. Mahdolliset direktiivimuutokset pysyivät näiden rajojen sisällä, vaikka joiltakin osin tiukkenisivat. Yleissopimuksen kuvasymbolit ovat joko täysin samanlaisia tai vastaavat ajokorttidirektiivin kuvasymboleja.

Liite 7

Mallilomakkeessa on täsmennetty luokkamerkintöjä ja lisätty kuvasymbolit.

1.2. Liikennemerkkejä ja -opasteita koskevan yleissopimuksen muutokset

Muutokset yleissopimuksen varsinaiseen tekstiin

1 artikla. (Määritelmät). Yleissopimuksen 1 artiklan määritelmiin ehdotetaan lisättäväksi uusina alakohtina ajokaistan määritelmän pyöräkaistan (e bis) ja pyörätien (e ter) määritelmät. Samat määritelmät lisättäisiin tieliikennettä koskevaan yleissopimukseen. Pyöräkaista on pyöräilijöille tarkoitettu ajoradan osa, joka erotetaan muusta ajoradasta pitkäisillä ajoratamerkinnoilla. Suomessa tieliikennelain 2 §:n 12 kohdassa on vastaava määritelmä. Pyörätie on pyöräilijöille tarkoitettu ja liikennemerkillä osoitettu sekä rakenteellisesti erotettu yksittäinen tie tai tien osa. Suomessa vastaavanlainen määritelmä on tieliikennelain 2 §:n 13 kohdassa. Ehdotetut sopimusmuutokset ovat sopusoinnussa tieliikennelain säännösten kanssa.

7 artikla. Ehdotettujen muutosten tarkoitus on tehostaa liikennemerkkien näkyvyyttä ja luettavuutta suosittamalla käytettäväksi heijastavia materiaaleja ja sallimalla fluoresoivien materiaalien käyttö kansallisessa lainsäädännössä määritetyissä liikennemerkeissä

Artiklan 1 kohdassa suositellaan kansallisessa lainsäädännössä määrittäväksi, että

yöllä liikennemerkit, erityisesti varoitusmerkit, sääntelymerkit ja tienviitat ovat valaistut tai varustetut heijastavalla materiaalilla edellyttäen, ettei täten häikäistä tienkäyttäjiä. Nykyisessä yleissopimuksessa suositus ei koske pysäyttämistä ja pysäköimistä säänteleviä merkkejä taajamien valaistuilla kaduilla eikä opastusmerkkejä. Liikenneministeriön liikenteen ohjauslaitteista antaman päätöksen (203/1982) 11 §:n mukaan Suomessa kaikissa liikennemerkeissä tulee olla heijastava pinta tai merkin on oltava valaistu pimeän tai hämärän aikana. Ehdotettu muutos ei edellytä Suomen lainsäädännön tarkistamista.

Artiklan 2 kohdassa mainitaan, että sopimusvaltiot voivat sallia, että liikennemerkeissä voidaan käyttää myös fluoresoivia materiaaleja. Sopimusvaltioiden olisi silloin määriteltävä, missä merkeissä näin voidaan tehdä. Nykyisessä yleissopimuksessa ei ole tällaista mainintaa. Suomen lainsäädännössä ei ole erikseen mainittu fluoresoivia liikennemerkkimateriaaleja, eikä myöskään Tiehallinnon liikennemerkkien rakennetta koskevissa määräyksissä. Sen sijaan Tiehallinnon liikennemerkkien käyttöä tietyömailla koskevissa ohjeissa on maininta, että tietyissä tietyömailla käytettävissä liikennemerkeissä ja muissa liikenteenohjauslaitteissa voidaan käyttää fluoresoivia materiaaleja. Tiehallinto on hyväksynyt fluoresoivan liikennemerkki-kalvon käytettäväksi myös vaihtuvissa liikennemerkeissä. Fluoresoivat materiaalit otetaan huomioon Tiehallinnon tarkistaessa liikennemerkkien rakennetta koskevia määräyksiä.

Artiklan 3 kohdassa mainitaan, että kansallisessa lainsäädössä pitäisi tehdä säännöt valaistujen, heijastavien ja fluoresoivien liikennemerkkien käytölle. Myös voimakkuudeltaan eritasoisten heijastavien liikennemerkkien käytön tilanteet tulisi määritellä. Nykyisessä yleissopimuksessa ei ole vastaavaa mainintaa. Suomessa Tiehallinnon liikennemerkkien rakennetta koskevissa määräyksissä (Liikennemerkkien rakenne ja pystytys, TIEH 2000004-04)) on määriteltä eri luokan heijastavat liikennemerkkimateriaalit eurooppalaisen liikennemerkkistandardin pohjalta. Fluoresoivia materiaaleja ei ole määriteltä. Määräyksessä on myös mainittu suositeltavat käyttötilanteet eriluokkaisille materi-

aaleille. Suositus koskee yleisiä teitä. Fluoresoivat materiaalit otetaan huomioon Tiehallinnon tarkistaessa liikennemerkkien rakennetta koskevia määräyksiä.

Artiklan 4 kohdassa mainitaan, että liikennemerkkien eriväristen osien erottuvuutta toisistaan voidaan korostaa tummilla tai vaaleilla kapeilla juovilla. Nykyisessä yleissopimuksessa ei ole vastaavaa mainintaa. Liikennemerkki pyritään suunnittelemaan siten, että sen eri elementtien värien kontrastiero on riittävä. Pysäköintiä ja pysäyttämistä säätelevissä merkissä vierekkäisten sinisen ja punaisen värin kontrastiero on kuitenkin pienempi kuin useimmissa muissa liikennemerkeissä. Suomessa on toistaiseksi katsottu, että pysäköintiä säätelevien merkkien havaittavuus on tarpeeksi hyvä ilman kontrastijuovia. Nämä merkit on kuvattu tieliikenneasetuksen 16 §:ssä. Ehdotettu muutos ei edellytä Suomen lainsäädännön tarkistamista.

Artiklan 5 kohta ei ole muuttunut nykyisestä yleissopimuksesta.

8 artikla. Artiklan 3 kohtaan ehdotetun muutoksen tarkoitus on laajentaa tekstin käyttömahdollisuutta liikennemerkkien yhteydessä. Nykyisessä sopimuksessa annetaan mahdollisuus lisätä tekstiä liikennemerkkien vain niiden ymmärtämisen helpottamiseksi. Muutosehdotuksessa tekstin lisäämisen mahdollisuus liikennemerkkiin laajennetaan koskemaan myös muita tilanteita, kuten tunnelin nimen lisääminen tunnelia osoittavaan liikennemerkkiin. Suomen lainsäädännössä ei ole ollut vastaavaa määritelmää.

13 artikla. Artiklan 2 kohdassa yhtenäistettäisiin sääntelymerkkien vaikutus taajama-alueella. Sopimuksessa jo annettu mahdollisuus sellaisen taajaman alkamisen osoittavan merkin käyttöön (E,7b), jossa ei ole mainittu taajaman nimeä. Suomessa on käytössä sopimuksen merkkiä E,7b vastaava merkki, jota koskeva säännös on tieliikenneasetuksen 19 §:ssä. Ehdotettu muutos ei edellytä Suomen lainsäädännön tarkistamista.

13 bis artikla. Ehdotuksessa määritellään tunnelin osoittavan sääntelymerkin E,11 käyttökohteet. Merkkiä tulee käyttää 1000 pitkissä tai pitemmissä tunneleissa sekä kansallisessa lainsäädännössä mainituissa tapauksissa. Merkillä osoitetaan tieliikennesopimuksen 25 bis artiklassa määritetyt tunnelia

koskevat liikennesäännöt. Suomen lainsäädännössä ei ole erikseen tunneleita koskevia sääntöjä eikä myöskään tunnelista ilmoittavia liikennemerkkejä. Euroopan unionin tunnerektiivi edellyttää, että merkkejä on käytettävä direktiivin määrittelemissä tunneleissa

26 bis artikla. Ehdotuksessa lisätään pyöräkaista niiden ajokaistojen joukkoon, jotka voidaan merkitä ajorataan tiemerkinnällä. Artiklan 26 bis mukaan tietyille ajoneuvoryhmille varatut ajokaistat tulee merkitä muista yhtenäisistä tai katkoviivoista poikkeavilla viivoilla, kuten leveämmillä tai tiheämmillä katkoviivoilla. Vastaava säännös on jo Suomen lainsäädännössä. Liikenneministeriön liikenteen ohjauslaitteista antaman päätöksen 30 a §:n mukaan Suomessa pyöräkaista merkitään 20 cm leveällä yhtenäisellä viivalla tai katkoviivalla, kun normaalisti viivan leveys on 10 cm. Ehdotettu muutos ei edellytä Suomen lainsäädännön tarkistamista.

29 artikla. Artiklan 2 kohtaan ehdotetun muutoksen tarkoitus on yhtenäistää sopimuksen eri luvuissa esitetyt sinisen tiemerkintävärin mahdolliset käyttökohteet. Sen mukaan sinistä väriä voidaan käyttää merkinnöissä, jotka osoittavat paikkoja, joilla pysäköinti on sallittu tietyin ehdoin tai joilla sitä on rajoitettu. Suomessa ei ole käytössä sinistä tiemerkintäväriä. Ehdotettu muutos ei edellytä Suomen lainsäädännön tarkistamista.

Artiklan 4 kohtaan ehdotetun muutoksen tarkoitus on tehostaa tiemerkintöjen näkyvyyttä. Sen mukaan liikkuville ajoneuvoille tarkoitettujen tiemerkintöjen tulee olla kuljettajan helposti havaittavissa, ja niiden tulee näkyä päivällä ja yöllä. On suositeltavaa, että tiemerkinnät varsinkin alueella, jossa valaistus on riittämätön, ovat heijastavia. Nykyisessä sopimuksessa suositellaan merkintöjen heijastuvuutta milloin liikenteen määrä niin vaatii ja jos valaistus on huono tai sitä ei ole. Suomen lainsäädännössä ei ole erikseen vaatimuksia tiemerkintöjen näkyvyydelle. Tiehallinnon tiemerkintöjen laatuvaatimusten (TIEH 2200014-04) mukaan valaistuilla tieosilla on mahdollista käyttää heijastamattomia tiemerkintöjä, mutta muualla tiemerkintöjen on oltava heijastavia.

29 bis artikla. Uuden artiklan tarkoitus on tehostaa tilapäisten tiemerkintöjen erottumis-

ta pysyvistä tiemerkinnöistä. Sen mukaan esimerkiksi tietöissä käytettävien tilapäisten tiemerkintöjen värin tulee poiketa pysyvien merkintöjen väreistä ja tienkäyttäjien on noudatettava tilapäisiä merkintöjä jos samanaikaisesti on näkyvissä sekä kiinteät että tilapäiset merkinnät. Suomessa ei käytetä tilapäisiä merkintöjä yhdessä pysyvien merkintöjen kanssa. Jos tietöissä tai muualla tehdään tilapäisiä ajokaistajärjestelyjä, niin pysyvät merkinnät peitetään. Ehdotettu muutos ei edellytä Suomen lainsäädännön tarkistamista.

Muutokset yleissopimuksen liitteisiin

Liite 1, osa C, jakso II (Kuvaukset).

9 kohta. (*Pysäyttämisen ja pysäköinnin rajoitukset*). Ehdotuksessa poistetaan alakohdan (c) (vii) tarpeettomana. Muutos liittyy yleissopimuksen 29 artiklan 2 kohdan tarkistukseen. Kohdassa määriteltiin sinisen juovan käyttömahdollisuus osoittamaan pysäköintirajoituksia. Ehdotettu muutos ei edellytä Suomen lainsäädännön tarkistamista.

Liite 1, osa D, jakso II (Kuvaukset).

3 kohta. (*Pakollinen kiertosuunta*). Ehdotuksen mukaan kuljettajan on kierrettävä liikenneympyrässä nuolen suuntaan, ja jos liikenneympyrään tultaessa merkkiä D,3 on käytetty yhdessä väistämisvelvollisuutta osoittavien merkkien kanssa, liikenneympyrässä ajavilla on etuajo-oikeus. Nykyisen sopimuksen mukaan merkillä D,3 osoitetussa liikenneympyrässä noudatetaan liikenneympyrää koskevia liikennesääntöjä. Sääntöjä ei ole kuitenkaan määritelty tieliikennesopimuksessa eikä liikennemerkkisopimuksessa. Suomen tieliikenneasetuksen 14 §:ssä liikennemerkin 231 säännös ja 18 §:ssä liikennemerkin 416 säännös vastaavat ehdotettua muutosta.

Liite 1, osa E, jakso II (Kuvaukset).

9 ja 14 kohta. (*Tunneliin sisäänajoa tai sieltä poistumista osoittavat tunnelin erityismerkit sekä hätä- tai vaaratilanteissa käytettävää pysäytyspaikkaa osoittavat merkit*). Ehdotetun muutoksen tarkoituksena on 9 kohdassa täsmentää merkin E,11 "Tunneli"

tarkoitusta ja sen käyttötilanteita. Muutos liittyy yleissopimuksen 13 bis artiklaan. Liitteen 14 kohdassa määritellään uusi liikennemerkki, E,17a ja E,17b jolla osoitetaan vain hätätilanteissa käytettävä pysäytyspaikka. Suomessa ei ole käytössä vastaavia merkkejä. Euroopan unionin tunnedirektiivi edellyttää, että merkkejä E,11 ja E,17a tai E,17b on käytettävä direktiivin määrittelemissä tunneleissa. Suomi varaa oikeuden käyttää hätäpysäytyspaikkaa osoittavana liikennemerkkinä yleissopimuksen merkkiä E,17b merkin E,17a sijasta.

Liite 1, osa F, jakso I alakohta 2 ja jakso II kohta 2 (*Yleiset tunnuspiirteet ja tunnukset sekä kuvaukset*). Ehdotuksessa määritellään kaksi uutta tunnusta. Tunnus F,15 (sammutin) on aina punainen. Tunnus F,14 (hätäpuhelin) voi olla musta tai punainen. Suomessa on käytössä hätäpuhelimien osoittava tunnus tieliikenneasetuksen 20 §:ssä merkki 714, joka poikkeaa ehdotetusta tunnuksesta. Sammutinsymbolia ei ole Suomessa käytössä. Euroopan unionin tunnedirektiivi edellyttää, että merkkejä on käytettävä direktiivin määrittelemissä tunneleissa.

Liite 1, osa G, jakso V, kohta 11. (*Hätäuloskäytävä*). Ehdotetun muutoksen tarkoitus on harmonisoida hätäuloskäytävän osoittavat merkit. Suomessa ei ole vastaavia liikennemerkkejä käytössä. Euroopan unionin tunnedirektiivi edellyttää, että merkkejä on käytettävä direktiivin määrittelemissä tunneleissa.

1.3. Tieliikennettä koskevaa yleissopimusta täydentävän eurooppalaisen sopimuksen muutokset

Muutokset liitteeseen

7. Yleissopimuksen 8 artikla (*Kuljettajat*). Artiklan 6 kohdan viimeiseen lauseeseen ehdotetaan nykyistä alempia rajoja kuljettajan veren ja hengitysilman alkoholipitoisuuden arvoihin. Kansallisessa lainsäädännössä olisi säädettävä, ettei alkoholipitoisuuden määrä saa missään tapauksessa ylittää 0,50 grammaa/litra verestä mitattuna tai 0,25 milli-

grammaa/litra hengityksestä mitattuna. Nykyiset raja-arvot ovat verestä 0,80 grammaa/litra ja hengityksestä 0,40 milligrammaa/litra.

Suomessa rikoslain (39/1889) 23 luvun 3 §:n mukainen promilleraja 0,5 vastaa sopimukseen ehdotettua muutosta, Hengitysilmaasta mitattu raja-arvo on meillä 0,22 milligrammaa/litra, mikä vastaa tarkemmin verestä määritettyä alkoholipitoisuutta 0,5 promillea. Useiden sopimusvaltioiden kansallisessa lainsäädännössä on sopimuksessa mainittuja raja-arvoja alempia arvoja, erityisesti hengityksestä mitattavassa arvossa.

EU:ssa komissio on antanut 17 päivänä tammikuuta 2001 suosituksen (2001/C 48/02), jonka mukaan moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajan veren alkoholipitoisuuden lakisääteinen enimmäisarja tulisi olla EU:ssa 0,5 promillea.

12. Yleissopimuksen 13 artikla (*Ajoneuvojen nopeus ja keskinäinen etäisyys*). Tekninen muutos, jolla kappale 4 siirretään kappaleeksi 6.

18. Yleissopimuksen 23 artikla (*Pysäyttäminen ja pysäköiminen*). Lisäyksenä 3 kohdan a (i) alakohtaan ehdotetaan, että pysäköinti- ja pysäyttämiskielto olisi voimassa myös 5 metrin matkalla ennen risteävää pyörätietä. Voimassa oleva kielto koskee pysäköintiä ja pysäyttämistä 5 metriä ennen suojatietä.

Tieliikennelain 27 §:n 2 momentin 1 kohdan pysäyttämisen- ja pysäköintikielto vastaa täysin ehdotettua muutosta.

20. Yleissopimuksen 27 artikla (*Pyöräilijöitä sekä mopojen ja moottoripyörien kuljettajia koskevat erityismääräykset*). Kohtaan 4 lisättäisiin säännös, jonka mukaan mopoilijat voidaan velvoittaa käyttämään pyöräkaistaa ja pyörätietä ja jos perusteltua, kielletään heitä näissä tilanteissa käyttämästä muuta ajoradan osaa. Kansallisessa lainsäädännössä olisi yksilöitävä, milloin muut tienkäyttäjät voivat käyttää pyörätietä tai pyöräkaistaa.

Suomessa säännökset, joilla määrätään pyörätien ja pyöräkaistan käyttämisestä ovat tieliikennelain 40 §:n 2 ja 3 momentissa, tieliikenneasetuksen 18 §:n merkin 422 selitysosassa ja tieliikenneasetuksen 36 a §:ssä. Nämä säännökset vastaavat ehdotettuja muutoksia.

2. Lakiehdotusten perustelut

2.1. Laki tieliikennettä koskevan yleissopimuksen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

1 §. Lakiehdotuksen 1 §:n säännöksellä saatetaan voimaan sopimusmuutosten lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset. Lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä selotetaan jäljempänä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta koskevassa jaksossa.

2 §. Lain voimaantulosta säädetään tasavallan presidentin asetuksella perustuslain 95 §:n mukaisesti.

2.2. Laki liikennemerkkejä ja -opasteita koskevan yleissopimuksen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

1 §. Lakiehdotuksen 1 §:n säännöksellä saatetaan voimaan sopimusmuutosten lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset. Lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä selotetaan jäljempänä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta koskevassa jaksossa.

2 §. Lain voimaantulosta säädetään tasavallan presidentin asetuksella perustuslain 95 §:n mukaisesti.

2.3. Laki tieliikennettä koskevaa yleissopimusta täydentävän eurooppalaisen sopimuksen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

1 §. Lakiehdotuksen 1 §:n säännöksellä saatetaan voimaan sopimusmuutosten lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset. Lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä selotetaan jäljempänä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta koskevassa jaksossa.

2 §. Lain voimaantulosta säädetään tasavallan presidentin asetuksella perustuslain 95 §:n mukaisesti.

3. Voimaantulo

Kaikissa sopimuksissa on yhtenevät muutosten voimaantuloa koskevat määräykset. Sopimusvaltioiden on 12 kuukauden kuluessa muutosehdotusten jakamisesta ilmoitettava Yhdistyneiden Kansakuntien pääsihteerille, jos ne hylkäävät muutosehdotukset tai vaativat konferenssin kutsuttavaksi koolle käsittelemään muutosehdotuksia. YK:n pääsihteeri on jakanut muutosehdotukset sopimuspuolille 28 päivänä syyskuuta 2004 (tallettajan ilmoitukset C.N. 924, 1015 ja 1022.2004.TREATIES-1). Jos hylkäämistä tai vaatimusten määrä on pienempi kuin kolmasosa sopimuspuolten kokonaismäärästä, tulevat muutokset muiden kuin hylkäämisestä tai vaatimuksesta ilmoittaneiden osalta voimaan kuuden kuukauden kuluttua 12 kuukauden ajanjakson päättymisestä.

Lait ovat tarkoitetut tulemaan voimaan tasavallan presidentin asetuksilla säädettävänä ajankohtina samaan aikaan kuin sopimukset tulevat voimaan.

Tieliikennettä koskevat sopimusmuutokset kuuluvat Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 21 kohdan perusteella Ahvenanmaan maakunnan lainsäädäntövaltaan, minkä vuoksi muutosten voimaansaattamissäädöksille pyydetään itsehallintolain 59 §:n 1 momentin mukaisesti maakuntapäivien suostumus.

4. Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys

4.1. Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus

Perustuslain 94 §:n 1 momentin mukaan eduskunta hyväksyy muun muassa sellaiset valtiosopimukset ja muut kansainväliset velvoitteet, jotka sisältävät lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä. Perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan eduskunnan hyväksymistoimivalta kattaa kaikki aineelliselta luonteeltaan lain alaan kuuluvat kansainvälisen velvoitteen määräykset. Sopimuksen määräykset on luettava lainsäädännön alaan kuuluviksi, jos määräys koskee

jonkin perustuslaissa turvatus perusoikeuden käyttämistä tai rajoittamista, jos määräys muutoin koskee yksilön oikeuksien tai velvollisuuksien perusteita, jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on perustuslain mukaan säädettävä lailla taikka jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on voimassa lain säännöksiä tai siitä on Suomessa vallitsevan käsityksen mukaan säädettävä lailla. Kysymykseen ei vaikuta se, onko jokin määräys ristiriidassa vai sopusoinnussa Suomessa lailla annetun säännöksen kanssa (PeVL 11, 12 ja 45/2000 vp).

Tieliikennettä koskeva yleissopimus on jaetun toimivallan sopimus, joka osittain kuuluu Euroopan yhteisön toimivaltaan ja osittain Euroopan unionin jäsenvaltioiden toimivaltaan. Sopimuksen ajokorttia koskevista määräyksistä, kansainvälistä ajokorttia lukuun ottamatta, on säädetty myös yhteisön ajokortista annetussa neuvoston direktiivissä (91/439/ETY) ja tunneleissa ajamiseen liittyvistä liikennesäännöistä ja liikennemerkeistä tunnelidirektiivissä. Perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan eduskunnan hyväksymistoimivalta ei koske yhteisön toimivaltaan kuuluvia sopimuksen määräyksiä (PeVL 6/2001 vp).

4.1.1 Tieliikennettä koskevan yleissopimuksen muutokset

Yleissopimuksen 1 artiklan 1 kohtaan ehdotetaan lisättäväksi uusina alakohtina pyöräkaistan (g bis) ja pyörätien (g ter) määritelmät. Suomessa pyöräkaistasta ja pyörätiestä säädetään tieliikennelaissa. Ehdotettu muutos kuuluu lainsäädännön alaan.

Yleissopimuksen 8 artiklassa määrätään eräitä yleisiä ajoneuvon kuljettamista koskevia vaatimuksia. Ehdotettu uusi 6 kohta koskee kuljettajan keskittymistä ajamiseen ja erityisesti halutaan rajoittaa puhelimen käyttöä ajon aikana. Yleissopimuksen 11 artiklan ohittamissääntöihin lisättäisiin erityissäännös polkupyöräilijöille ja mopoilijoille. Yleissopimuksen 16 artiklassa määritettäisiin polkupyöräilijän ja mopoilijan poikkeava kääntymissääntö. Lisäksi kuljettaja veloitettaisiin kääntymistilanteessa ja ajoradalta poistuesaan ottamaan huomioon muut tielläliikkujat. Artiklan 23 muutoksilla laajennettaisiin py-

säköinti- ja pysäyttämiskieltoja. Yleissopimuksen 27 artiklassa määrättäisiin pyörätien ja pyöräkaistan käyttämisestä. Tieliikennelaissa on edellä mainittuihin muutoskohtiin liittyviä säännöksiä. Ehdotetut sopimusmuutokset kuuluvat lainsäädännön alaan.

4.1.2 Liikennemerkkejä ja -opasteita koskevan yleissopimuksen muutokset

Yleissopimuksen 1 artiklan 1 kohtaan ehdotetaan lisättäväksi uusina alakohtina pyöräkaistan (e bis) ja pyörätien (e ter) määritelmät. Suomessa pyöräkaistasta ja pyörätiestä säädetään tieliikennelaissa. Ehdotettu muutos kuuluu lainsäädännön alaan.

4.1.3 Tieliikennettä koskevaa yleissopimusta täydentävän eurooppalaisen sopimuksen muutokset

Täydennyksenä yleissopimuksen 8 artiklaan (Kuljettajat) ehdotetaan 6 kohdan viimeiseen lauseeseen nykyistä alempia rajoja moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajan veren ja hengitysilman alkoholipitoisuuden arvoihin. Suomessa rikoslaissa säädetään rattijuopumuksen alkoholipitoisuuden raja-arvot. Ehdotettu muutos kuuluu lainsäädännön alaan.

Täydennyksenä yleissopimuksen 23 artiklaan (Pysäyttäminen ja pysäköiminen) 18 kohdassa laajennettaisiin pysäköinti- ja pysäyttämiskieltoa. Tieliikennelaissa on säädetty pysäyttämistä ja pysäköimistä koskevat kiellot. Ehdotettu muutos kuuluu lainsäädännön alaan.

Täydennyksenä yleissopimuksen 27 artiklan (Pyöräilijöitä sekä mopojen ja moottoripyörien kuljettajia koskevat erityismääräykset) 20 kohtaan lisättäisiin säännös pyörätien ja pyöräkaistan käyttämisestä. Suomen säännökset, joilla määrätään pyörätien ja pyöräkaistan käyttämisestä, ovat osittain tieliikennelaissa. Ehdotettu muutos kuuluu lainsäädännön alaan.

4.2. Käsittelyjärjestys

Sopimusmuutokset eivät sisällä määräyksiä, jotka koskisivat perustuslakia sen 94 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla. Näin ollen

sopimusmuutokset voidaan hallituksen käsityksen mukaan hyväksyä äänten enemmistöllä, ja ehdotukset niiden voimaansaattamiseksi voidaan hyväksyä tavallisen lain säätämisjärjestyksessä.

Edellä olevan perusteella ja perustuslain 94 §:n mukaisesti esitetään, että

Eduskunta hyväksyisi Yhdistyneiden Kansakuntien Euroopan talouskomission alaisen liikenneturvallisuuksiryhmän 43. istunnossa hyväksytyt muutokset tieliikennettä koskevaan

yleissopimukseen, siltä osin kuin sen määräykset kuuluvat Suomen toimivaltaan sekä liikennemerkkejä ja -opasteita koskevaan yleissopimukseen ja tieliikennettä koskevaa yleissopimusta täydentävään eurooppalaiseen sopimukseen hyväksytyt muutokset.

Koska sopimusmuutokset sisältävät määräyksiä, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan, annetaan samalla Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.**Laki****tieliikennettä koskevan yleissopimuksen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §	kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.
Yhdistyneiden Kansakuntien Euroopan talouskomission alaisen liikenneturvallisuustyöryhmän 43. istunnossaan tieliikennettä koskevaan yleissopimukseen (SopS 30/1986) tekemien muutosten lainsäädännön alaan	2 § Tämän lain voimaantulosta säädetään tasavallan presidentin asetuksella.

2.**Laki****liikennemerkkejä ja -opasteita koskevan yleissopimuksen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §	na voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.
Yhdistyneiden Kansakuntien Euroopan talouskomission alaisen liikenneturvallisuustyöryhmän 43. istunnossaan liikennemerkkejä ja -opasteita koskevaan yleissopimukseen (SopS 31/1986) tekemien muutosten lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat laki-	2 § Tämän lain voimaantulosta säädetään tasavallan presidentin asetuksella.

3.

Laki**tieliikennettä koskevaa yleissopimusta täydentävän eurooppalaisen sopimuksen muutosten
lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §
Yhdistyneiden Kansakuntien Euroopan talouskomission alaisen liikenneturvallisuustyöryhmän 43. istunnossaan Wienissä 8 päivänä marraskuuta 1968 allekirjoitettavaksi avattua tieliikennettä koskevaa yleissopimusta täydentävään eurooppalaiseen sopimukseen (SopS 32/1986) tekemien muutosten

lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

2 §
Tämän lain voimaantulosta säädetään tasavallan presidentin asetuksella.

Helsingissä 29 päivänä huhtikuuta 2005

Tasavallan Presidentti

TARJA HALONEN

Liikenne- ja viestintäministeri *Leena Luhtanen*

Liite
(Suomennos)

Ehdotetut muutokset vuonna 1968 tehtyyn tieliikennettä koskevaan yleissopimukseen

A. Muutokset yleissopimuksen varsinaiseen tekstiin

1 ARTIKLA

(Määritelmät)

Lisätään uusi alakohta (g bis):

”(g bis) ”pyöräkaista” tarkoittaa pyörille osoitettua ajoradan osaa. Pyöräkaista erotetaan muusta ajoradasta pitkittäisillä ajoratamerkinnöillä.”

Lisätään uusi alakohta (g ter):

”(g ter) ”pyörätie” tarkoittaa pyörille merkittyä ja liikennemerkillä osoitettua yksittäistä tietä tai tien osaa. Pyörätie erotetaan muista teistä tai muista saman tien osista rakenteellisin keinoin.”

8 ARTIKLA

(Kuljettajat)

Lisätään uusi 6 kohta:

”6. Ajoneuvon kuljettajan tulee aina minimoida kaikki muu toiminta paitsi ajaminen. Kansallisessa lainsäädännössä tulee säätää ajoneuvon kuljettajien puhelimenkäytöstä. Lainsäädännössä tulee joka tapauksessa kieltää moottoriajoneuvon tai mopon kuljettajaa käyttämästä kädessä pidettävää puhelinta ajoneuvon ollessa liikkeessä.”

Proposed amendments to the 1968 Convention on Road Traffic

A. Amendments to the main text of the Convention

ARTICLE 1

(Definitions)

Insert a new subparagraph (g bis) to read:

”(g bis) “Cycle lane” means a part of a carriageway designated for cycles. A cycle lane is distinguished from the rest of the carriageway by longitudinal road markings.”

Insert a new subparagraph (g ter) to read:

”(g ter) “Cycle track” means an independent road or part of a road designated for cycles, signposted as such. A cycle track is separated from other roads or other parts of the same road by structural means.”

ARTICLE 8

(Drivers)

Add a new paragraph 6 to read:

”6. A driver of a vehicle shall at all times minimize any activity other than driving. Domestic legislation should lay down rules on the use of phones by drivers of vehicles. In any case, legislation shall prohibit the use by a driver of a motor vehicle or moped of a hand-held phone while the vehicle is in motion.”

11 ARTIKLA

(Ohittaminen ja ajoneuvojonoissa liikennöiminen)

1 kohta

Lisätään uusi alakohta 1 (c):

”(c) Kansallisessa lainsäädännössä voidaan sallia, että pyöräilijät ja mopoilijat ohittavat paikallaan olevat ajoneuvot sekä hiljaisella vauhdilla liikkuvat ajoneuvot lukuun ottamatta pyöriä ja mopoja liikennesuunnan puolelta edellyttäen, että tilaa on riittävästi.”

16 ARTIKLA

(Suunnanmuutos)

1 kohta

Muutetaan (b) alakohta seuraavasti:

”halutessaan kääntyä päinvastaiseen suuntaa siirtyä niin lähelle kuin mahdollista kaksisuuntaisen ajoradan keskiviivaa tai yksisuuntaisen ajoradan liikennesuunnan vastaista reunaa ja halutessaan kääntyä toiselle kaksisuuntaiselle tielle tehdä käännöksensä siten, että tulee tämän toisen tien liikennesuunnan mukaiselle puolelle, ottaen kuitenkin huomioon sopimuspuolten tai niiden osien mahdollisesti säätämät polkupyöriä ja mopoja koskevat poikkeavat määräykset, joiden nojalla ne voivat muuttaa suuntaa, esimerkiksi ylittämällä risteyksen kahdessa eri vaiheessa.”

2 kohta

Muutetaan seuraavasti:

”2. Muuttaessaan suuntaansa kuljettajan tulee ottaen huomioon tämän yleissopimuksen 21 artiklan jalankulkijoita koskevat määräykset sallia tiellä liikkujien sivuuttaa ajoradalla tai saman tien muulla osalla, jolta hän on poistumassa.”

23 ARTIKLA

(Pysäyttäminen ja pysäköinti)

1 kohta

Muutetaan viimeinen lause seuraavasti:

”Taajamissa tai niiden ulkopuolella niitä ei myöskään saa pitää pyöräteillä, pyörä-

ARTICLE 11

(Overtaking and movement of traffic in lines)

Paragraph 1

Insert a new subparagraph 1 (c) to read:

“(c) Domestic legislation may authorize cyclists and moped riders to pass stationary vehicles or vehicles moving at a low speed other than cycles or mopeds on the side which corresponds to the direction of traffic provided that sufficient space is available.”

ARTICLE 16

(Change of direction)

Paragraph 1

Amend subparagraph (b) to read:

“(b) If he wishes to turn off on the other side, and subject to such other provisions as Contracting Parties or subdivisions thereof may enact for cycles and mopeds enabling them to change direction, for instance by crossing the intersection in two separate stages, move as closely as possible to the centreline of the carriageway if it is a two-way carriageway or to the edge opposite to the side appropriate to the direction of traffic if it is a one-way carriageway and, if he wishes to enter another two-way road, make his turn so as to enter the carriageway of such other road on the side appropriate to the direction of traffic.”

Paragraph 2

Amend to read:

“2. While changing direction, the driver shall, without prejudice to the provisions of Article 21 of this Convention regarding pedestrians, allow road users to pass on the carriageway, or on other parts of the same road he is preparing to leave.”

ARTICLE 23

(Standing and parking)

Paragraph 1

Amend the last sentence to read:

“Both in and outside built-up areas they shall not be stationed on cycle tracks, cycle

kaistoilla, linja-autokaistoilla, ratsastusteilillä, jalankulkuteillä, jalkakäytävillä tai erityisesti jalankulkuliikenteeseen tarkoitetuilla pientareilla, jollei kansallisessa lainsäädännössä toisin määrätä.”

6 kohta

Muutetaan seuraavasti:

”Tätä artiklaa ei tule tulkita siten, että se estäisi sopimuspuolia tai niiden osia antamasta muita pysäköintiä ja pysäyttämistä koskevia säännöksiä tai antamasta yksittäisiä säännöksiä pyörien ja mopojen pysäyttämisestä ja pysäköinnistä.”

25 bis ARTIKLA

(Erityisiä määräyksiä erityisliikennemerkein osoitettuja tunneleita varten)

1 kohta

Poistetaan alakohta (c)

3 kohta

Korvataan nykyinen 3 kohta, josta tulee 4 kohta, seuraavalla tekstillä:

”3. Kuljettajat saavat pysäyttää tai pysäköidä ajoneuvon ainoastaan hätä- tai vaaratilanteessa. Heidän täytyy tuolloin käyttää, jos mahdollista, tätä tarkoitusta varten varattuja paikkoja.”

27 ARTIKLA

(Pyöräilijöitä sekä mopojen ja moottoripyörien kuljettajia koskevat erityismääräykset)

4 kohta

Muutetaan seuraavasti:

”4. Sopimuspuolet tai niiden osat voivat kieltää pyöräilijöitä käyttämästä muita ajoradan osia siellä, missä on pyörätie tai pyöräkaista. Samoissa olosuhteissa ne voivat sallia mopon kuljettajien käyttää pyöräkaistaa tai pyörätietä ja heitä voidaan kieltää käyttämästä muuta ajorataa, jos se katsotaan tarpeelliseksi. Kansallisessa lainsäädännössä tulee eritellä ne ehdot, joilla muut tiellä liikkuvat saavat käyttää pyöräkaistaa tai pyörätietä tai ylittää ne vaarantamatta missään vaiheessa pyöräilijöiden turvallisuutta.”

lanes, bus lanes, tracks for horseback riders, footpaths, pavements or on verges specially provided for pedestrian traffic, save where applicable domestic legislation so permits.”

Paragraph 6

Amend to read:

“6. Nothing in this Article shall be construed as preventing Contracting Parties or subdivisions thereof from introducing other provisions on parking and standing or from making individual provisions for the standing and parking of cycles and mopeds.”

ARTICLE 25 bis

(Special regulations for tunnels indicated by special road signs)

Paragraph 1

Delete subparagraph (c)

Paragraph 3

Insert the following text in replacement of existing paragraph 3, which becomes paragraph 4:

“3. Drivers are permitted to stop or park a vehicle only in case of emergency or danger. In doing so, they must, where possible, use the places specially indicated.”

ARTICLE 27

(Special rules applicable to cyclists, moped drivers and motor cyclists)

Paragraph 4

Amend to read:

“4. Where cycle lanes or cycle tracks exist, Contracting Parties or subdivisions thereof may forbid cyclists to use the rest of the carriageway. In the same circumstances, they may authorize moped drivers to use the cycle lane or cycle track and, if they consider it advisable, prohibit them from using the rest of the carriageway. Domestic legislation shall specify under what conditions other road users may use the cycle lane or cycle track or cross them, maintaining cyclists' safety at all times.”

37 ARTIKLA

*(Rekisteröintivaltion tunnusmerkki)**1 kohta**Muutetaan ja lisätään seuraavasti:*

”1. (a) Kansainvälisessä liikenteessä olevassa moottoriajoneuvossa tulee olla takana rekisterinumeron lisäksi rekisteröintivaltion tunnusmerkki.

(b) Merkki voi olla rekisterikilvestä erillään tai osa rekisterikilpeä.

(c) Jos tunnusmerkki on osa rekisterikilpeä, sen tulee olla myös ajoneuvon eturekisterikilvessä, jos sellainen on pakollinen.”

*2 kohta**Muutetaan ensimmäinen lause seuraavasti:*

”2. Moottoriajoneuvoon kytketyssä perävaunussa, jossa tämän yleissopimuksen 36 artiklan mukaan tulee takana olla rekisterinnumero, on oltava takana myös sen valtion tunnusmerkki, erillään tai rekisterikilven osana, jossa rekisterinnumero on annettu.”

*3 kohta**Muutetaan seuraavasti:*

”3. Tässä artiklassa mainitun tunnusmerkin ja sen sijoituksen tai sen liittämisen rekisterikilven osaksi tulee olla tämän yleissopimuksen 2 ja 3 liitteen mukainen.”

41 ARTIKLA

*(Ajokortit)**1 kohta**Muutetaan (b) ja (c) alakohdat seuraavasti:*

”(b) Sopimuspuolet sitoutuvat varmistamaan, että ajokortit myönnetään vasta sen jälkeen, kun asianomainen viranomainen on varmistunut siitä, että kuljettaja omaa tarvit-

ARTICLE 37

*(Distinguishing sign of the State of registration)**Paragraph 1**Amend and supplement to read:*

“1. (a) Every motor vehicle in international traffic shall display at the rear, in addition to its registration number, the distinguishing sign of the State in which it is registered.

(b) This sign may either be placed separately from the registration plate or may be incorporated into the registration plate.

(c) When the distinguishing sign is incorporated into the registration plate, it must also appear on the front registration plate of the vehicle if such is obligatory.”

*Paragraph 2**Amend the first sentence to read:*

“2. Every trailer coupled to a motor vehicle and required under Article 36 of this Convention to display a registration number at the rear shall also display at the rear, either separately from its registration plate or incorporated into it, the distinguishing sign of the State where the registration number was assigned.”

*Paragraph 3**Amend to read:*

“3. The composition of the distinguishing sign, and the manner of displaying it or its incorporation into the registration plate, shall conform to the conditions laid down in Annexes 2 and 3 to this Convention.”

ARTICLE 41

*(Driving permits)**Paragraph 1**Amend subparagraphs (b) and (c) to read:*

“(b) Contracting Parties undertake to ensure that driving permits are issued only after verification by the competent authorities that the driver possesses the required

tavan tiedon ja taidon. Henkilöiden, jotka on valtuutettu tarkastamaan onko kuljettajalla vaadittava tieto ja taito, tulee olla päteviä. Teoriakokeiden ja käytännön kokeiden sisällöstä säädetään kansallisessa lainsäädännössä.

(c) Kansallisessa lainsäädännössä on määriteltävä ajokortin saamisen ehdot. Siinä täytyy erityisesti määritellä ajokorttien saamisen vähimmäisiät, terveydentilaa koskevat vaatimukset sekä teoriakokeen ja käytännön kokeen läpäisyvaatimukset.”

2–7 kohta

Nykyinen teksti korvataan seuraavasti:

”2. (a) Sopimuspuolten tulee tunnustaa:

(i) kansalliset ajokortit, jotka ovat tämän yleissopimuksen 6 liitteen määräysten mukaiset;

(ii) kansainväliset ajokortit, jotka ovat tämän yleissopimuksen 7 liitteen määräysten mukaiset, edellyttäen että niiden kanssa esitetään vastaava kansallinen ajokortti,

korttien luokkiin kuuluvan ajoneuvon kuljettamiseen niiden alueilla edellyttäen, että kortit ovat voimassa ja että ne on antanut toinen sopimuspuoli tai sen osa tai sopimuspuolen tai sen osan siihen valtuuttama organisaatio;

(b) Sopimuspuolen myöntämät ajokortit tulee tunnustaa toisen sopimuspuolen alueella siihen asti, kun alueesta tulee kortinhaltijan vakituinen asuinpaikka;

(c) tämän kohdan määräykset eivät koske kuljettajaoppilaan lupia.

3. Kansallisessa lainsäädännössä voidaan rajoittaa kansallisen ajokortin voimassaoloaikaa. Kansainvälinen ajokortti saa olla voimassa enintään kolme vuotta myöntämisestä tai kansallisen ajokortin viimeiseen voimassaolopäivään saakka, kumpi tahansa on aikaisemmin.

4. Kohtien 1 ja 2 määräyksistä huolimatta:

knowledge and skills; the persons authorized to check if drivers have the necessary knowledge and skills must have appropriate qualifications; the contents and procedure of both theoretical and practical exams are regulated by national legislation;

(c) Domestic legislation must lay down requirements for obtaining a driving permit. In particular, it shall specify the minimum ages for holding a permit, the medical conditions to be fulfilled and the conditions for passing the theoretical and practical exams.”

Paragraphs 2 to 7

Replace the existing text of these paragraphs by the following:

“2. (a) Contracting Parties shall recognize:

(i) Any domestic permit conforming to the provisions of Annex 6 to this Convention;

(ii) Any international permit conforming to the provisions of Annex 7 to this Convention, on condition that it is presented with the corresponding domestic driving permit,

as valid for driving in their territories a vehicle coming within the categories covered by the permits, provided that the permits are still valid and that they were issued by another Contracting Party or subdivision thereof or by an association duly empowered thereto by such other Contracting Party or one of its subdivisions;

(b) Driving permits issued by a Contracting Party shall be recognized in the territory of another Contracting Party until this territory becomes the place of normal residence of their holder;

(c) The provisions of this paragraph shall not apply to learner-driver permits.

3. Domestic legislation may limit the period of validity of a domestic driving permit. The period of validity of an international permit shall be either no more than three years after the date of issue or until the date of expiry of the domestic driving permit, whichever is earlier.

4. Notwithstanding the provisions of paragraphs 1 and 2:

(a) kun ajokortissa on erikoismaininta siitä, että se on voimassa vain, jos kuljettajalla invalideettinsa vuoksi on määrätty laitteet tai jos hänen ajoneuvonsa samasta syystä on määrättyllä tavalla varustettu, on ajokortti hyväksyttävä vain siinä tapauksessa, että nämä ehdot on täytetty;

(b) sopimuspuolet voivat kieltäytyä hyväksymästä alueellaan ajokorttia, jonka haltija ei ole täyttänyt 18 vuotta;

(c) sopimuspuolet voivat kieltäytyä hyväksymästä alueellaan tämän yleissopimuksen 6 ja 7 liitteessä mainittuihin luokkiin C, D, CE ja DE kuuluvien moottoriajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien kuljettamiseen oikeuttavaksi ajokorttia, jonka haltija ei ole täyttänyt 21 vuotta.

5. Kansainvälinen ajokortti annetaan ainoastaan henkilölle, jolla on kansallinen ajokortti ja joka täyttää tässä yleissopimuksessa kansallisen ajokortin saamiselle asetetut vähimmäisvaatimukset. Kansainvälisen ajokortin antaa ainoastaan sopimuspuoli, jonka alueella haltijalla on vakinainen asuinpaikka ja joka on myöntänyt kansallisen ajokortin tai tunnustanut toisen sopimuspuolen myöntämän ajokortin; kansainvälinen ajokortti ei ole voimassa tuolla alueella.

6. Tämän artiklan määräykset eivät vaadi sopimuspuolia:

(a) hyväksymään kansallisia ajokortteja, jotka jonkin toisen osapuolen alueella on annettu henkilöille, joiden vakinainen asuinpaikka oli niiden omalla alueella ajokorttia annettaessa tai joiden vakinainen asuinpaikka on vaihtunut niiden alueelle sen antamisen jälkeen;

(b) hyväksymään sellaisille kuljettajille annettuja kansallisia ajokortteja, joiden vakinainen asuinpaikka ajokorttia annettaessa ei ollut antajan alueella tai joiden asuinpaikka on muuttunut toiseen maahan ajokortin antamisen jälkeen.”

(a) Where the validity of the driving permit is made subject by special endorsement to the condition that the holder shall wear certain devices or that the vehicle shall be equipped in a certain way to take account of the driver's disability, the permit shall not be recognized as valid unless those conditions are observed;

(b) Contracting Parties may refuse to recognize the validity in their territories of driving permits held by persons under 18 years of age;

(c) Contracting Parties may refuse to recognize the validity in their territories, for the driving of motor vehicles or combinations of vehicles in categories C, D, CE and DE referred to in Annexes 6 and 7 to this Convention, of driving permits held by persons under 21 years of age.

5. An international permit shall be issued only to the holder of a domestic permit for the issue of which the minimum conditions laid down in this Convention have been fulfilled. An international driving permit shall only be issued by the Contracting Party in whose territory the holder has his normal residence and which issued the domestic driving permit or which recognized the driving permit issued by another Contracting Party; it shall not be valid for use in that territory.

6. The provisions of this Article shall not require Contracting Parties:

(a) To recognize the validity of domestic permits issued in the territory of another Contracting Party to persons who had their normal residence in their territories at the time of such issue or whose normal residence has been transferred to their territories since such issue;

(b) To recognize the validity of domestic permits issued to drivers whose normal residence at the time of such issue was not in the territory in which the permit was issued or who since such issue have transferred their residence to another territory.”

43 ARTIKLA

*(Siirtymäsäännökset)**Korvataan nykyinen teksti seuraavasti:*

”1. Sopimuspuolet myöntävät kansalliset ajokortit 6 liitteen uusien määräysten mukaisesti viimeistään 5 vuoden kuluessa niiden voimaantulosta. Tämän yleissopimuksen 41 artiklan, 43 artiklan ja 6 liitteen aiempien määräysten mukaisesti ennen tämän määrääjän umpeutumista myönnetty kansalliset ajokortit tunnustetaan niiden voimassaoloajan.

2. Sopimuspuolet myöntävät kansainväliset ajokortit 7 liitteen uusien määräysten mukaisesti viimeistään 5 vuoden kuluessa niiden voimaantulosta. Tämän yleissopimuksen 41 artiklan, 43 artiklan ja 7 liitteen aiempien määräysten mukaisesti ennen tämän määrääjän umpeutumista myönnetty kansalliset ajokortit ovat voimassa 41 artiklan 3 kappaleen ehtojen mukaisesti.”

ARTICLE 43

*(Transitional provisions)**Replace the existing text by:*

“1. Contracting Parties shall issue domestic driving permits in accordance with the new provisions of Annex 6 at the latest 5 years after their entry into force. Domestic driving permits issued in accordance with the earlier provisions of Article 41, Article 43 and Annex 6 to this Convention prior to the expiry of this period shall be recognized as long as they are valid.

2. Contracting Parties shall issue international driving permits in accordance with the new provisions of Annex 7 at the latest 5 years after their entry into force. International driving permits issued in accordance with the earlier provisions of Article 41, Article 43 and Annex 7 to this Convention prior to the expiry of this period shall be valid according to the conditions defined in Article 41, paragraph 3.”

B. Muutokset yleissopimuksen liitteisiin*1 liite*

(POIKKEUKSET VELVOLLISUUDESTA
HYVÄKSYÄ MOOTTORIAJONEUVOT
JA PERÄVAUNUT KANSAINVÄLI-
SEEN LIIKENTEESEEN)

*9 kohta**Muutetaan seuraavasti:*

”9. Sopimuspuolet voivat kieltäytyä hyväksymästä alueelleen kansainväliseen liikenteeseen moottoriajoneuvoa tai moottoriajoneuvoon kytkettyä perävaunua, jonka tunnusmerkki on muu kuin jokin tämän yleissopimuksen 37 artiklassa tälle ajoneuvolle määrätty. Sopimuspuolet eivät voi kieltäytyä hyväksymästä ajoneuvoa, jonka tunnusmerkki on sijoitettu erilleen rekisterikilvestä tämän yleissopimuksen määräysten mukaisesti siten, että se korvaa rekisterikilvessä olevan tunnusmerkin, joka ei ole tämän yleissopimuksen määräysten mukainen.”

B. Amendments to the Annexes to the Convention*Annex 1*

(EXCEPTIONS TO THE OBLIGATION
TO ADMIT MOTOR VEHICLES AND
TRAILERS IN INTERNATIONAL
TRAFFIC)

*Paragraph 9**Amend to read:*

“9. Contracting Parties may refuse to admit to their territories in international traffic any motor vehicle, or any trailer coupled to a motor vehicle, which displays a distinguishing sign other than one of those prescribed in Article 37 of this Convention. Contracting Parties may not refuse admission to a vehicle which has a distinguishing sign placed separately from the registration plate in conformity with the provisions of this Convention substituting a distinguishing sign which is incorporated into the registration plate and which is not in conformity with the provisions of this Convention.”

Liite 2
(MOOTTORIAJONEUVOJEN JA PERÄ-
VAUNUJEN REKISTERINUMERO
KANSAINVÄLISESSÄ LIIKENTEESSÄ)

Muutetaan otsikko seuraavasti:

”MOOTTORIAJONEUVOJEN JA PERÄ-
VAUNUJEN REKISTERINUMERO JA -
KILPI KANSAINVÄLISESSÄ LIIKEN-
TEESSÄ”

3 kohta

*Muutetaan ensimmäinen virke seuraavas-
ti:*

”3. Kun rekisterinumero on kilvessä, tulee tämän kilven olla suora ja se on sijoitettava pystysuoraan tai miltei pystysuoraan asentoon sekä kohtisuoraan ajoneuvon pituusakselin määräämään pystytasoon nähden.”

4 kohta

Korvataan seuraavasti:

”4. Tämän yleissopimuksen 5 liitteen 61 (g) kohdan määräysten rajoittamatta, rekisterikilven, jossa on rekisterinumero ja mahdollisesti ajoneuvon rekisteröintivaltion tunnusmerkki sekä 3 liitteessä määriteltujen ehtojen mukaisesti lippu tai symboli, tausta voi olla heijastavaa materiaalia.”

Lisätään uusi 5 kohta seuraavasti:

”5. Rekisterikilven sen osan tausta, jossa tunnusmerkki on, tulee olla samaa materiaalia kuin sen osan tausta, jossa rekisterinumero on.”

Liite 3
(MOOTTORIAJONEUVOJEN JA PERÄ-
VAUNUJEN TUNNUSMERKIT
KANSAINVÄLISESSÄ LIIKENTEESSÄ)

Korvataan 3 liite seuraavasti:

”1. Tämän yleissopimuksen 37 artiklassa mainitun tunnusmerkin tulee muodostua vähintään yhdestä ja enintään kolmesta isosta latinalaisesta kirjaimesta.

Annex 2
(REGISTRATION NUMBER OF MOTOR
VEHICLES AND TRAILERS IN INTER-
NATIONAL TRAFFIC)

Amend the title to read:

“REGISTRATION NUMBER AND
PLATE OF MOTOR VEHICLES AND
TRAILERS IN INTERNATIONAL
TRAFFIC”

Paragraph 3

Amend the first sentence to read:

“3. When the registration number is displayed on a plate, this plate shall be flat and fixed in a vertical or nearly vertical position and at right angles to the vehicle’s median longitudinal plane.”

Paragraph 4

Replace by the following:

“4. Without prejudice to the provisions of Annex 5, paragraph 61 (g) of this Convention, the background of the registration plate on which the registration number and, where applicable, the distinguishing sign of the State in which the vehicle is registered, possibly completed by the flag or emblem according to the conditions defined in Annex 3, is displayed, may be of a retro-reflective material.”

Insert a new paragraph 5 as follows:

“5. The background of the part of the registration plate on which the distinguishing sign is incorporated shall be of the same material as that used for the background of the part on which the registration number is marked.”

Annex 3
(DISTINGUISHING SIGN OF MOTOR
VEHICLES AND TRAILERS IN
INTERNATIONAL TRAFFIC)

Replace Annex 3 by the following:

“1. The distinguishing sign referred to in Article 37 of this Convention shall consist of one to three letters in capital Latin characters.

2. Kun tunnusmerkki on erillään rekisterikilvestä, sen täytyy täyttää seuraavat ehdot:

(a) Kirjainten korkeuden tulee olla vähintään 0,08 metriä ja niiden juovien leveyden vähintään 0,01 metriä. Kirjainten tulee olla mustalla valkoisella ellipsinmuotoisella pohjalla, jonka pääakseli on vaakasuorassa. Valkoinen tausta voi olla heijastavaa materiaalia.

(b) Jos tunnusmerkkiin kuuluu vain yksi kirjain, voi ellipsin pääakseli olla pystysuorassa.

(c) Tunnusmerkkiä ei saa sijoittaa siten, että se voitaisiin sekoittaa rekisterinumeron tai että rekisterinumeron luettavuus huononisi.

(d) Moottoripyörissä ja niiden peräväunuissa tulee ellipsin akselien mittojen olla ainakin 0,175 metriä ja 0,115 metriä. Muissa moottoriajoneuvoissa ja niiden peräväunuissa tulee ellipsin akselin mittojen olla ainakin

(i) 0,24 metriä ja 0,145 metriä, jos tunnusmerkissä on kolme kirjainta.

(ii) 0,175 metriä ja 0,115 metriä, jos tunnusmerkissä on vähemmän kuin kolme kirjainta.

3. Kun tunnusmerkki on osa rekisterikilpeä, seuraavia ehtojen tulee täyttyä:

(a) Kirjainten korkeuden tulee olla vähintään 0,02 metriä, jos kyseessä on 0,11 metriä korkea rekisterikilpi.

(b) (i) Rekisteröintivaltion tunnusmerkki, johon on mahdollisesti lisätty valtion lippu tai symboli tai valtion alueellisen taloudellisen yhdentymisen järjestön symboli, tulee olla takarekisterikilvessä äärimmäisenä vasemmalla tai oikealla, mutta mieluummin vasemmalla tai ylimpänä vasemmalla kilvissä, joiden numerot ovat kahdella rivillä.

(ii) Kun tunnusmerkin lisäksi rekisterikilvessä on ei-numeerinen symboli ja/tai lippu ja/tai alueellinen tai paikallinen symboli, rekisteröintivaltion tunnusmerkki täytyy sijoittaa kilvessä äärimmäiseksi vasemmalle.

2. When the distinguishing sign is displayed separately from the registration plate, it must conform to the following conditions:

(a) The letters shall have a height of at least 0.08 m and their strokes a width of at least 0.01 m. The letters shall be in black on a white background having the shape of an ellipse with the major axis horizontal. The white background may be of a retro-reflective material.

(b) When the distinguishing sign consists of only one letter, the major axis of the ellipse may be vertical.

(c) The distinguishing sign shall not be affixed in such a way that it could be confused with the registration number or impair its legibility.

(d) On motorcycles and their trailers, the dimensions of the axes of the ellipse shall be at least 0.175 m and 0.115 m. On other motor vehicles and their trailers, the dimensions of the axes of the ellipse shall be at least:

(i) 0.24 m and 0.145 m if the distinguishing sign comprises three letters.

(ii) 0.175 m and 0.115 m if the distinguishing sign comprises less than three letters.

3. When the distinguishing sign is incorporated into the registration plate(s), the following conditions shall apply:

(a) The letters shall have a height of at least 0.02 m, taking as a reference a registration plate of 0.11 m.

(b) (i) The distinguishing sign of the State of registration, which may be supplemented where applicable by the flag or emblem of the State or the emblem of the regional economic integration organization to which the country belongs, shall be displayed on the far left or right of the rear registration plate, but preferably on the left or the far upper left on plates where the number takes up two lines.

(ii) When, in addition to the distinguishing sign, a non-numerical symbol and/or a flag and/or a regional or local emblem is displayed on the registration plate, the distinguishing sign of the State of registration shall obligatorily be placed on the far left of the plate.

(c) Rekisteröintivaltion tunnusmerkkiä mahdollisesti täydentävä lippu tai tunnuskuva täytyy sijoittaa mieluummin merkin yläpuolella sekä siten, että tunnusmerkin luettavuus ei huonone.

(d) Rekisteröintivaltion tunnusmerkki tulee sijoittaa siten, että se on helposti tunnistettavissa eikä sitä voida sekoittaa rekisterinumeroon eikä se haittaa sen luettavuutta. Tämän vuoksi tunnusmerkin tulee olla ainakin eri värinen kuin rekisterinumero tai siinä tulee olla eri taustaväri kuin rekisterinumeroilla tai sen tulee olla selvästi erotettu rekisterinumeroista, mielellään viivalla.

(e) Moottoripyörien ja niiden perävaunujen rekisterikilpien ja/tai kaksirivisten rekisterikilpien tunnusmerkkien kirjainten kokoa sekä mahdollisesti rekisteröintivaltion kansallisen lipun tai symbolin tai valtion alueellisen taloudellisen yhdentymisen järjestön symbolin kokoa voidaan tarkoituksenmukaisesti muuttaa.

(f) Tämän pykälän määräykset koskevat samojen periaatteiden mukaisesti ajoneuvon eturekisterikilpeä silloin kun eturekisterikilpi on pakollinen.

4. 2 liitteen 3 kohdan asiaankuuluvat määräykset koskevat myös tunnusmerkkiä.”

(c) The flag or emblem supplementing where applicable the distinguishing sign of the State of registration shall be positioned so that it cannot impair the legibility of the distinguishing sign and shall preferably be placed above it.

(d) The distinguishing sign of the State of registration shall be positioned so as to be easily identifiable and so that it cannot be confused with the registration number or impair its legibility. The distinguishing sign shall therefore be at least of a different colour from the registration number, or have a different background colour to that reserved for the registration number, or be clearly separated, preferably by a line, from the registration number.

(e) For the registration plates of motorcycles and their trailers and/or for registration plates taking up two lines, the size of the letters of the distinguishing sign as well as, where applicable, the size of the national flag or emblem of the State of registration or the symbol of the regional economic integration organization which the country belongs to may be appropriately modified.

(f) The provisions of this paragraph shall apply according to the same principles to the front registration plate of the vehicle when this plate is obligatory.”

4. The relevant provisions of Annex 2, paragraph 3, shall apply to the distinguishing sign.”

Liite 5
(MOOTTORIAJONEUVOJEN JA PERÄ-
VAUNUJEN TEKNILLISET
VAATIMUKSET)

II luku, 19 ja 25 kohdat:
Korjaukset koskevat ainoastaan venäjänkielistä versiota.

IV luku, 61 (g) kohta:
Korjaukset koskevat ainoastaan venäjänkielistä versiota.

Annex 5
(TECHNICAL CONDITIONS CONCERN-
ING MOTOR VEHICLES AND
TRAILERS)

Chapter II, paragraphs 19 and 25:
Corrigendum concerning the Russian version only.

Chapter IV, paragraph 61 (g):
Corrigendum concerning the Russian version only.

Liite 6
(KANSALLINEN AJOKORTTI)

Korvataan 6 liite seuraavalla tekstillä:

1. Kansallisen ajokortin on oltava asiakirja.

2. Kortti voi olla muovia tai paperia. Muovisen kortin tulee mielellään olla kokoa 54 x 86 mm. Kortin tulisi olla vaaleanpunainen. Ajokortin teksti sekä siihen tehtäviä merkintöjä varten varatut tilat tulee määritellä kansallisessa lainsäädännössä 6 ja 7 kohtien määräysten mukaisesti.

3. Kortin etupuolella on otsikko ”Ajokortti” kortin myöntävän maan kansallisella kielellä (kansallisilla kielillä) sekä myöntäneen maan nimi ja/tai tunnusmerkki.

4. Ajokortissa täytyy mainita alla olevien numeroiden alla mainitut tiedot:

1. Sukunimi
2. Etunimet
3. Syntymäaika ja -paikka ¹
- 4 (a) Antoaika
- 4 (b) Viimeinen voimassaolopäivä
- 4 (c) Ajokortin myöntäneen viranomaisen nimi tai leima
5. Ajokortin numero
6. Haltijan valokuva
7. Haltijan allekirjoitus
9. Ajoneuvoluokat (alaluokat), joihin ajokortti oikeuttaa
12. Jokaisen ajoneuvoluokan (alaluokan) lisätietoja tai rajoituksia koodatussa muodossa.
5. Jos kansallisessa lainsäädännössä vaaditaan lisätietoja, ne tulee merkitä ajokorttiin alla mainittujen numeroiden alle:
- 4 (d) Tunnistenumero rekisteröintiä varten, muu kuin 4 kappaleen numeron 5 alla mainittu
8. Vakituinen asuinpaikka
10. Jokaisen ajoneuvoluokan (alaluokan) antoaika

¹ Syntymäpaikka voidaan korvata kansallisessa lainsäädännössä määritellyillä muilla tiedoilla.

Annex 6
(DOMESTIC DRIVING PERMIT)

Replace Annex 6 by the following text:

1. A domestic driving permit shall take the form of a document.

2. The permit may be made of plastic or paper. The preferred format for the plastic permit shall be 54 x 86 mm in size. The preferred colour of the permit shall be pink; the print and spaces for the entries to be made shall be defined by domestic legislation subject to the provisions of paragraphs 6 and 7.

3. On the front side of the permit is the title “Driving Permit” in the domestic language (domestic languages) of the country issuing the permit, as well as the name and/or the distinguishing sign of the country which issued the permit.

4. It is compulsory to indicate in the permit the data listed under the numbers given below:

1. Family name;
2. Given name, other names;
3. Date and place of birth ¹;
- 4 (a) Date of issue;
- 4 (b) Expiry date;
- 4 (c) Name or stamp of the authority which issued the permit;
5. Number of the permit;
6. Photograph of the holder;
7. Signature of the holder;
9. Categories (subcategories) of vehicles for which the permit is valid;
12. Additional information or limitations for each category (subcategory) of vehicles in coded form.
5. If additional information is required by domestic legislation, it shall be entered on the driving permit under the numbers given below:
- 4 (d) Identification number for the purposes of registration, other than the number under 5 of paragraph 4;
8. Place of normal residence;
10. Date of issue for each category (sub-category) of vehicles;

¹ The place of birth may be replaced by other particulars defined by domestic legislation.

11. Jokaisen ajoneuvoluokan (alaluokan) viimeinen voimassaolopäivä

13. Tietoja rekisteröintiä varten vakituisen asuinpaikan muuttuessa

14. Tietoja rekisteröintiä varten tai muita liikenneturvallisuuteen liittyviä tietoja.

6. Kaikissa ajokorttiin tehdyissä merkinnöissä tulee käyttää ainoastaan latinalaisia kirjaimia. Jos käytetään muita kirjaimia, merkinnät tulee myös translitteroida latinalaisin aakkosin.

7. Numeroiden 1-7 alla oleva tieto kohdissa 4 ja 5 tulisi mielellään olla kortin samalla puolella. Numeroiden 8-14 4 ja 5 kohtien alla olevaa muuta tietoa varten varattu tila tulisi määrittää kansallisessa lainsäädännössä. Kansallisessa lainsäädännössä voidaan myös määritellä tila ajokorttiin sähköisesti tallennettua tietoa varten.

8. Ajoneuvoluokat, joiden kuljettamiseen ajokortti voi oikeuttaa, ovat seuraavat:

A. Moottoripyörät

B. Muut kuin A kohdassa mainitut moottoriajoneuvot, joiden suurin sallittu kokonaismassa on enintään 3500 kg, ja joissa on kuljettajan paikan lisäksi enintään kahdeksan istumapaikkaa; tai B ajoneuvoluokan moottoriajoneuvot, joihin on kytketty perävaunu, jonka suurin sallittu massa on enintään 750 kg; tai B ajoneuvoluokan moottoriajoneuvot, joihin on kytketty perävaunu, jonka suurin sallittu massa on yli 750 kg mutta ei ylitä moottoriajoneuvon kuormitamatonta massaa ja näin kytkettyjen ajoneuvojen suurin sallittu massa yhteensä on enintään 3500 kg;

C. Muut kuin D kohdassa mainitut moottoriajoneuvot, joiden suurin sallittu kokonaismassa ylittää 3500 kg; tai C kohdassa mainitut moottoriajoneuvot, joihin on kytketty perävaunu, jonka suurin sallittu massa on enintään 750 kg;

D. Matkustajien kuljetukseen käytettävät moottoriajoneuvot, joissa on enemmän kuin kahdeksan istumapaikkaa kuljettajan paikan lisäksi; tai D kohdassa mainitut moottoriajoneuvot, joihin on kytketty perävaunu, jonka suurin sallittu massa on enintään 750 kg;

11. Expiry date for each category (sub-category) of vehicles;

13. Information for purposes of registration in the case of a change in country of normal residence;

14. Information for purposes of registration or other information related to road traffic safety.

6. All the entries on the permit shall be made only in Latin characters. If other characters are used, the entries shall also be transliterated into the Latin alphabet.

7. The information under numbers 1-7 in paragraphs 4 and 5 should preferably be on the same side of the permit. The spaces for other data under numbers 8-14 in paragraphs 4 and 5 should be set by domestic legislation. Domestic legislation may also allocate a space on the permit for the inclusion of electronically stored information.

8. The categories of vehicles for which the driving permit may be valid are the following:

A. Motorcycles;

B. Motor vehicles, other than those in category A, having a permissible maximum mass not exceeding 3,500 kg and not more than eight seats in addition to the driver's seat; or motor vehicles of category B coupled to a trailer the permissible maximum mass of which does not exceed 750 kg; or motor vehicles of category B coupled to a trailer the permissible maximum mass of which exceeds 750 kg but does not exceed the unladen mass of the motor vehicle, where the combined permissible maximum mass of the vehicles so coupled does not exceed 3,500 kg;

C. Motor vehicles, other than those in category D, having a permissible maximum mass exceeding 3,500 kg; or motor vehicles of category C coupled to a trailer the permissible maximum mass of which does not exceed 750 kg;

D. Motor vehicles used for the carriage of passengers and having more than eight seats in addition to the driver's seat; or motor vehicles of category D coupled to a trailer the permissible maximum mass of which does not exceed 750 kg;

BE. B kohdassa mainitut moottoriajoneuvot, joihin on kytketty perävaunu, jonka suurin sallittu massa on yli 750 kg ja ylittää moottoriajoneuvon kuormittamattoman massan; tai B kohdassa mainitut moottoriajoneuvot, joihin on kytketty perävaunu, jonka suurin sallittu massa on yli 750 kg ja näin kytkettyjen ajoneuvojen suurin sallittu massa yhteensä ylittää 3500 kg;

CE. C kohdassa mainitut moottoriajoneuvot, joihin on kytketty perävaunu, jonka suurin sallittu massa on yli 750 kg

DE. D kohdassa mainitut moottoriajoneuvot, joihin on kytketty perävaunu, jonka suurin sallittu massa on yli 750 kg;

9. Ajoneuvoluokkien A, B, C, CE, D ja DE alle voidaan kansallisessa lainsäädännössä määritellä seuraavia alaluokkia, joiden kuljettamiseen ajokortti oikeuttaa:

A1. Moottoripyörät, joiden kuutiotilavuus ei ylitä 125 cm³ ja teho ei ylitä 11 kW (kevyet moottoripyörät);

B1. Moottoroidut kolmipyörät ja nelipyörät;

C1. Moottoriajoneuvot lukuun ottamatta kohdassa D mainittuja ajoneuvoja, joiden suurin sallittu massa on yli 3500 kg mutta ei yli 7500 kg; tai C1 alaluokan moottoriajoneuvot, joihin on kytketty perävaunu, jonka suurin sallittu massa ei ylitä 750 kg;

D1. Matkustajien kuljetukseen käytettävät moottoriajoneuvot, joissa on enemmän kuin kahdeksan istumapaikkaa kuljettajan paikan lisäksi mutta vähemmän kuin 16 istumapaikkaa kuljettajan paikan lisäksi; tai D1 alakohdassa mainitut moottoriajoneuvot, joihin on kytketty perävaunu, jonka suurin sallittu massa on enintään 750 kg;

C1E. C1 alaluokassa mainitut moottoriajoneuvot, joihin on kytketty perävaunu, jonka suurin sallittu massa on yli 750 kg mutta ei ylitä moottoriajoneuvon kuormittamatonta massaa ja näin kytkettyjen ajoneuvojen suurin sallittu massa yhteensä ei ylitä 12000 kg;

D1E. D1 alaluokassa mainitut moottoriajoneuvot, joihin on kytketty perävaunu, jota ei käytetä matkustajien kuljetukseen ja jonka suurin sallittu massa on yli 750 kg mutta ei ylitä moottoriajoneuvon kuormittamatonta massaa, ja näin kytkettyjen ajo-

BE. Motor vehicles of category B coupled to a trailer the permissible maximum mass of which exceeds 750 kg and exceeds the unladen mass of the motor vehicle; or motor vehicles of category B coupled to a trailer the permissible maximum mass of which exceeds 750 kg, where the combined permissible maximum mass of the vehicles so coupled exceeds 3,500 kg;

CE. Motor vehicles of category C coupled to a trailer whose permissible maximum mass exceeds 750 kg;

DE. Motor vehicles of category D coupled to a trailer whose permissible maximum mass exceeds 750 kg.

9. Under categories A, B, C, CE, D and DE, domestic legislation may introduce the following subcategories of vehicles for which the driving permit may be valid:

A1. Motorcycles with a cubic capacity not exceeding 125 cm³ and a power not exceeding 11 kW (light motorcycles);

B1. Motor tricycles and quadricycles;

C1. Motor vehicles, with the exception of those in category D, the permissible maximum mass of which exceeds 3,500 kg but does not exceed 7,500 kg; or motor vehicles of subcategory C1 coupled to a trailer, the permissible maximum mass of which does not exceed 750 kg;

D1. Motor vehicles used for the carriage of passengers and having more than 8 seats in addition to the driver's seat but not more than 16 seats in addition to the driver's seat; or motor vehicles of subcategory D1 coupled to a trailer, the permissible maximum mass of which does not exceed 750 kg;

C1E. Motor vehicles of subcategory C1 coupled to a trailer the permissible maximum mass of which exceeds 750 kg but does not exceed the unladen mass of the motor vehicle, where the combined permissible maximum mass of the vehicles so coupled does not exceed 12,000 kg;

D1E. Motor vehicles of subcategory D1 coupled to a trailer, not used for the carriage of persons, the permissible maximum mass of which exceeds 750 kg but does not exceed the unladen mass of the motor vehicle, where the combined permissible maxi-

neuvojen suurin sallittu massa yhteensä ei ylitä 12000 kg.

10. Kansallisessa lainsäädännössä voidaan määritellä muita kuin listassa mainittuja luokkia ja alaluokkia. Noiden luokkien ja alaluokkien merkkien ei tulisi muistuttaa yleissopimuksessa käytettyjä ajoneuvojen luokkia ja alaluokkia tarkoittavia symboleja; myös tekstin tulisi olla erilaista.

11. Ajoneuvojen luokat (alaluokat), joissa kortti on voimassa, esitetään alla olevassa taulukossa olevilla kuvasympoleilla.

num mass of the vehicles so coupled does not exceed 12,000 kg.

10. Domestic legislation may introduce categories and subcategories of vehicle other than those listed above. The designations of such categories and subcategories should not resemble the symbols used in the Convention to designate categories and subcategories of vehicles; another type of print should also be used.

11. The categories (subcategories) of vehicles for which the permit is valid shall be represented by the pictograms in the table below.

Luokan tunnus / kuvasympoli	Alaluokan tunnus/ kuvasympoli
A 	A1 
B 	B1 
C 	C1 
D 	D1 
BE 	
CE 	C1E 
DE 	D1E 

Category code / Pictogram	Sub-category code/ Pictogram
A 	A1 
B 	B1 
C 	C1 
D 	D1 
BE 	
CE 	C1E 
DE 	D1E 

Liite 7
(KANSAINVÄLINEN AJOKORTTI)

Muutetaan mallisivun nro 1 alaviite 2 (etusivun ulkopuoli) seuraavasti:

2/ Korkeintaan kolme vuotta antopäivästä lukien tai kansallisen ajokortin voimassaolon loppumispäivä riippuen siitä, kumpi on aikaisempi.

Annex 7
(INTERNATIONAL DRIVING PERMIT)

Amend footnote 2 of model page No. 1 (Outside of front page) as follows:

2/ Either no more than three years after the date of issue or the date of expiry of the domestic driving permit, whichever is earlier.

Muutetaan mallisivu 2 (etukannen sisäpuoli) seuraavasti:

Amend model page No. 2 (inside of front cover) as follows:

Tämä ajokortti ei ole voimassa.....
alueella.1/

Se on voimassa kaikkien muiden sopimuspuolten alueella sillä ehdolla, että sitä esitettäessä esitetään myös vastaava kansallinen ajokortti. Ajoneuvoluokat, joiden kuljettamiseen ajokortti oikeuttaa on lueteltu kirjasen lopussa.

2/

Tämän ajokortin voimassaolo lakkaa sen sopimuspuolen maassa, johon kortin omistaja asettuu vakinaisesti asumaan.

1/ Tähän kirjoitetaan sen sopimuspuolen nimi, jossa kortin omistajalla on vakinainen asuinpaikka.

2/ Varattu sopimuspuolina olevien valtioiden luettelolle (vapaaehtoinen).

This permit is not valid for the territory of

 1/

It is valid for the territories of all the other Contracting Parties on condition that it is presented with the corresponding domestic driving permit. The categories of vehicles for which the permit is valid are stated at the end of the booklet.

2/

This permit shall cease to be valid in the territory of another Contracting Party if its holder establishes his normal residence there.

1/ Enter here the name of the Contracting Party in which the holder is normally resident.

2/ Space reserved for a list of the States which are Contracting Parties (optional).

Mallisivun 3 vasemman- ja oikeanpuoleinen sivu korvataan seuraavasti:

MALLISIVU 3
Vasemmanpuoleinen sivu

KULJETTAJAN HENKILÖTIEDOT	
Sukunimi:.....	1.
Etunimi, muut nimet:.....	2.
Syntymäpaikka 1/:.....	3.
Syntymäaika:.....	4.
Vakinainen asuinpaikka2/:	5.
AJONEUVOLUOKAT JA AJONEUVOLUOKKIEN ALALUOKAT, JOIDEN KULJETTAMISEEN KORTTI OIKEUTTAA SEKÄ VASTAAVAT TUNNUKSET	
Luokan tunnus/kuvasymboli	Alaluokan tunnus/kuvasymboli
A 	A1 
B 	B1 
C 	C1 
D 	D1 
BE 	
CE 	C1E 
DE 	D1E 
AJOKORTIN KÄYTTÖÄ RAJOITTAVAT EHDOT 3/	

1/ Syntymäpaikka voidaan korvata muilla kansallisessa lainsäädännössä määritellyillä tiedoilla.

2/ Täytetään kansallisen lainsäädännön niin vaatiessa.

3/ Esimerkiksi: ”Käytettävä silmälaseja”, ”Oikeuttaa ainoastaan ajoneuvon n:o ...kuljettamiseen”, ”Ajoneuvossa tulee olla sellaiset erikoislaitteet, että yksijalkainen henkilö pystyy sitä kuljettamaan”.

Replace the left and right hand pages of model No.3 by the following:

MODEL 3
Left hand page

PARTICULARS CONCERNING THE DRIVER	
Family name:1.	
Given name, other names:2.	
Place of birth <u>1</u> /:3.	
Date of birth:.....4.	
Place of normal residence <u>2</u> /:5.	
CATEGORIES AND SUBCATEGORIES OF VEHICLES, WITH THE CORRESPONDING CODES, FOR WHICH THE PERMIT IS VALID	
Category code/Pictogram	Subcategory code/Pictogram
A 	A1 
B 	B1 
C 	C1 
D 	D1 
BE 	
CE 	C1E 
DE 	D1E 
RESTRICTIVE CONDITIONS OF USE <u>3</u> /	

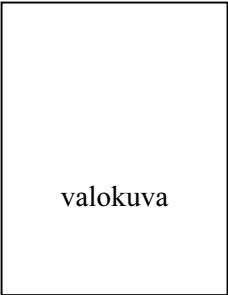
1/ The place of birth may be replaced by other particulars defined by domestic legislation.

2/ To be completed when required by domestic legislation.

3/ For example, "Must wear corrective lenses", "Valid only for driving vehicle No. ...", "Vehicle must be equipped to be driven by a one-legged person".

MALLISIVU 3
Oikeanpuoleinen sivu

1. 2. 3. 4. 5.	
LEIMA 4/	LEIMA 4/
A	A1
B	B1
C	C1
D	D1
BE	
CE	C1E
DE	D1E



valokuva



4/

Omistajan allekirjoitus

PERUUTUKSET:

Ajokortin omistajan oikeus toimia kuljettajana
on peruutettu.....n alueella 5/
Paikka.....

.....saakka
Pvm.....
.....6/

Ajokortin omistajan oikeus toimia kuljettajana
on peruutettu.....n alueella 5/
Paikka.....

.....saakka
Pvm
.....6/



6/

4/ Ajokortin myöntävän viranomaisen tai organisaation sinetti tai leima. Sinetti tai leima liitetään luokkaa tai alaluokkaa osoittavan merkin kohdalle vain jos haltija on oikeutettu kuljettamaan kyseisten luokkien ajoneuvoja.

5/ Maan nimi.

6/ Ajokortin kelpoisuuden alueellaan kumonneen viranomaisen allekirjoitus ja sinetti tai leima. Jos tällä sivulla olevat peruutuksia varten varatut tilat on jo käytetty, on muut peruutukset sijoitettava lehden toiselle puolelle.”

MODEL 3
Right hand page

1. 2. 3. 4. 5.		
STAMP 4/	STAMP 4/	
A	A1	photograph 4/
B	B1	
C	C1	
D	D1	
BE		
CE	C1E	
DE	D1E	Signature of the holder
DISQUALIFICATIONS:		
The holder is deprived of the right to drive in the territory of5/ until 6/ At on6/		
The holder is deprived of the right to drive in the territory of5/ until 6/ At on6/		

4/ Seal or stamp of the authority or association issuing the permit. This seal or stamp shall be affixed against the designation of the categories or subcategories only if the holder is licensed to drive the appropriate vehicles.

5/ Name of State.

6/ Signature and seal or stamp of the authority which has invalidated the permit in its territory. If the spaces provided for disqualifications on this page have already been used, any further disqualifications should be entered overleaf.”

(Suomennos)

**Ehdotetut muutokset vuoden 1968
liikennemerkkejä ja -opasteita
koskevaan yleissopimukseen**

A. Muutokset yleissopimuksen varsinaiseen tekstiin

1 ARTIKLA

(Määritelmät)

Lisätään uusi alakohta (e) bis seuraavasti:

”(e) bis. ”pyöräkaista” tarkoittaa pyörille osoitettua ajoradan osaa. Pyöräkaista erotetaan muusta ajoradasta pitkittäisillä ajoramerkinnöillä.”

Lisätään uusi alakohta (e) ter seuraavasti:

”(e) ter. ”pyörätie” tarkoittaa pyörille merkittyä ja liikennemerkillä osoitettua yksittäistä tietä tai tien osaa. Pyörätie erotetaan muista teistä tai muista saman tien osista rakenteellisin keinoin.”

7 ARTIKLA

Korvataan nykyinen 7 artikla seuraavasti:

”1. Kansallisessa lainsäädännössä suositellaan määrättäväksi, että liikennemerkkien näkyvyyden ja luettavuuden parantamiseksi yöllä erityisesti varoitusmerkit, sääntelymerkit ja tienviitat ovat valaistut tai heijastavat, edellyttäen, ettei täten häikäistä tienkäyttäjiä.

2. Sopimuspuolet voivat myös sallia fluoresoivien materiaalien käytön, jolloin niiden on määriteltävä missä merkeissä niitä voidaan käyttää.

3. Kansalliseen lainsäädäntöön tulisi laatia säännöt valaistujen, heijastavien ja fluoresoivien liikennemerkkien käytölle. Siinä tulisi myös määritellä tilanteet, joissa kutakin heijastavaa materiaalia tulee käyttää.

4. Merkeissä olevat eriväriset tummat tai vaaleat graafiset osat voidaan erotella toi-

**Proposed amendments to the 1968
Vienna Convention
on Road Signs and Signals**

A. Amendments to the main text of the Convention

ARTICLE 1

(Definitions)

Insert a new subparagraph (e) bis to read:

”(e) bis. ”Cycle lane” means a part of a carriageway designated for cycles. A cycle lane is distinguished from the rest of the carriageway by longitudinal road markings.”

Insert a new subparagraph (e) ter to read:

”(e) ter. ”Cycle track” means an independent road or part of a road designated for cycles, signposted as such. A cycle track is separated from other roads or other parts of the same road by structural means.”

ARTICLE 7

Replace the existing Article 7 by the following:

”1. It is recommended that domestic legislation provide that, in order to make them more visible and legible at night, road signs, in particular danger warning signs, regulatory signs and direction signs shall be lighted or retroreflective, provided that this does not result in road users being dazzled.

2. Contracting Parties may also allow the use of fluorescent materials; in this case they shall define which signs may make use of these materials.

3. Domestic legislation should draw up rules for the use of lighted, retroreflective and fluorescent signs. It should also specify the situations in which each class of retroreflective materials shall be used.

4. Dark or light graphic elements of different colours in the signs may be differen-

sistaan vastakkaisilla vaaleilla tai tummilla kapeilla raidoilla.

5. Tämän yleissopimuksen määräykset eivät estä käyttämästä vain määrättyinä aikoina tai määrättyinä päivinä voimassa olevien tiedotusten, määräysten tai sääntöjen osoittamiseen sellaisia merkkejä, jotka ovat nähtävissä vain silloin, kun niiden tarkoittama tiedotus on voimassa.”

8 ARTIKLA

3 kohta

Muutetaan seuraavasti:

”3. Tämän yleissopimuksen määräykset eivät kiellä lisäämästä liikennemerkkeihin ensisijaisesti ymmärtämisen helpottamiseksi tekstiä suorakulmaiseen kilpeen niiden alle tai suorakulmaiseen liikennemerkin sisältävään tauluun; tällainen teksti voidaan myös sijoittaa itse merkkiin, ellei se tee merkin ymmärtämistä vaikeammaksi kuljettajille, jotka eivät voi ymmärtää kyseistä tekstiä.”

13 ARTIKLA

(Tämän yleissopimuksen 1 liitteen C ja D osissa kuvattuja merkkejä koskevat yleiset määräykset)

2 kohta

Muutetaan seuraavasti:

”2. Sääntelymerkit, jotka on sijoitettu taa-jaman alkamista osoittavan kilven kohdalle tai vähän sen jälkeen, merkitsevät, että niiden osoittama sääntö on voimassa koko taa-jaman alueella, ellei toisenlaista määräystä ole muilla liikennemerkeillä osoitettu joillekin taa-jaman tieosuuksille.”

13 bis ARTIKLA

(Erityissääntelymerkit)

Lisätään uusi 2 bis kohta seuraavasti:

”2 bis. Merkkiä E, 11^a tulee käyttää 1000 m pitkissä tai pitemmissä tunneleissa sekä kansallisessa lainsäädännössä määritellyissä tapauksissa. Tunnelien, jotka ovat 1000 metriä pitkiä tai pitempiä, pituus merkitään joko liikennemerkin alempaan osaan tai erilliseen kilpeen H, 2, kuten 1 liitteen H

tiated by means of contrasting light or dark narrow strips respectively.

5. Nothing in this Convention shall prohibit the use, for conveying information, warnings or rules applying only at certain times or on certain days, of signs which are visible only when the information they convey is relevant.”

ARTICLE 8

Paragraph 3

Amend to read:

“3. Nothing in this Convention shall prohibit the addition, mainly in order to facilitate the interpretation of signs, of an inscription in a rectangular panel below the sign or in a rectangular panel containing the sign; such an inscription may also be placed on the sign itself, if this does not make the sign more difficult to understand for drivers who cannot understand the inscription.”

ARTICLE 13

(Provisions applying generally to the signs described in Annex 1, Sections C and D to this Convention)

Paragraph 2

Amend to read:

“2. Regulatory signs placed level with or shortly after a sign indicating the beginning of a built-up area shall mean that the rule applies throughout the built-up area, unless a different rule is notified by other signs on certain sections of the road in the built-up area.”

ARTICLE 13 bis

(Special regulation signs)

Insert a new paragraph 2 bis to read:

“2 bis. Sign E, 11^a shall be used for tunnels of 1,000 m or more and in cases provided for by domestic legislation. For tunnels of 1,000 m or more, the length shall be included either in the lower part of the sign, or on an additional panel H, 2, as described in Annex 1, section H. The name of the

osassa on kuvattu. Tunnelin nimi voidaan merkitä tämän yleissopimuksen 8 artiklan, 3 kohdan mukaisesti.”

26 bis ARTIKLA

1 kohta

Muutetaan seuraavasti:

”1. Tietyille ajoneuvoluokille varatut ajo-kaistat, mukaan lukien pyöräkaistat, merkitään viivoin, joiden tulisi erottua selvästi muista yhtenäisistä tai katkonaisista viivoista ajoradalla, erityisesti siten, että ne ovat leveämpiä ja että katkoviivojen osien välinen etäisyys on lyhyempi.”

29 ARTIKLA

2 kohta

Muutetaan ensimmäinen virke seuraavasti:

”2. Jos tiemerkinnot ovat maalattuja, tulee niiden olla keltaisia tai valkoisia; kuitenkin sinistä väriä voidaan käyttää merkinnöissä, jotka osoittavat paikkoja, joilla pysäköinti on sallittu tietyin ehdoin tai joilla sitä on rajoitettu (aikaraja, maksu, käyttäjäluokka jne.). ...”

4 kohta

Muutetaan seuraavasti:

”4. Kuljettajien tulee voida hyvissä ajoin helposti tunnistaa liikkuville ajoneuvoille tarkoitettut tiemerkinnot. Niiden tulee näkyä päivällä ja yöllä. On suositeltavaa, että tällaiset merkinnot ovat heijastavia, erityisesti riittävästi valaistuilla alueilla.”

Lisätään uusi 29 bis artikla seuraavasti:

29 bis ARTIKLA

”1. Jos pysyviä tiemerkinnot muutetaan tietyksi ajaksi, erityisesti tietöiden tai kiertoteiden takia, väliaikaiset merkinnot tulee tehdä eri väreillä kuin pysyvät merkinnot.

2. Väliaikaiset merkinnot ovat pysyviin merkintöihin nähden etusijalla, ja tienkäyttäjien täytyy noudattaa niitä. Jos pysyviä ja tilapäisiä merkintöjä on näkyvissä samanaikaisesti ja ne voisivat aiheuttaa sekaannusta, pysyvät merkinnot tulee peittää tai poistaa.

tunnel may be indicated according to Article 8, paragraph 3 of this Convention.”

ARTICLE 26 bis

Paragraph 1

Amend to read:

“1. The marking of lanes reserved for certain categories of vehicles, including cycle lanes, shall be by means of lines which should be clearly distinguished from other continuous or broken lines on the carriageway, notably by being wider and with less space between strokes.”

ARTICLE 29

Paragraph 2

Amend the first sentence to read:

“2. If road markings are painted, they shall be yellow or white; however, blue may be used for markings showing places where parking is permitted but subject to some conditions or restrictions (limit of duration, payment, category of user, etc.). ...”

Paragraph 4

Amend to read:

“4. Road markings intended for moving vehicles shall be easily recognized in good time by drivers. They must be visible during the day and at night. It is recommended that such markings, especially in areas where lighting is insufficient, be retroreflective.”

Insert a new article 29 bis to read:

ARTICLE 29 bis

“1. When permanent road markings are to be modified for a specific period, in particular because of road works or diversions, temporary markings shall be applied in colours different from the colours used for permanent markings.

2. Temporary markings shall take precedence over permanent markings and road users are required to conform to them. When the simultaneous presence of permanent and temporary road markings could be a source of confusion, the permanent markings shall be covered over or removed.

3. Väliaikaisten merkintöjen tulee mieluiten olla heijastavia ja niitä voidaan täydentää merkkivaloilla tai heijastimilla liikenteenohjauksen parantamiseksi.”

3. Temporary markings shall preferably be retroreflective and may be supplemented by beacons, cats eyes or reflectors with a view to improving traffic guidance.”

B. Muutokset yleissopimuksen liitteisiin

1 liite, C osa, II jakso (Kuvaukset)

9 kohta. *(Pysäyttämisen ja pysäköinnin kiellot ja rajoitukset)*
Poistetaan alakohta (c) (vii)

1 liite, D osa, II jakso (Kuvaukset)

3 kohta. *(Pakollinen kiertosuunta)*

Muutetaan seuraavasti:

”3. Merkin D 3 ‘PAKOLLINEN KIER-TOSUUNTA’, tulee osoittaa ajajille, että heidän täytyy noudattaa liikenneympyrässä nuolilla osoitettua ajosuuntaa. Jos liikenneympyrä on merkitty merkillä D, 3 sekä merkillä B, 1 tai B, 2, liikenneympyrässä ajajalla on etuajo-oikeus.”

1 liite, E osa, II jakso (Kuvaukset)

9 kohta. *(Tunneliin sisäänajoa tai sieltä poistumista osoittavat tunnelin erityismerkit)*

Korvataan nykyiset alakohdat seuraavasti:

”(a) Merkki E, 11^a ‘TUNNELI’, osoittaa tunnelin läpi menevän tieosuuden, jolla sovelletaan erityisiä liikennesääntöjä. Se on sijoitettu kohtaan, josta alkaen säännöt ovat voimassa.

(b) Ennakkovaroitukseksi tienkäyttäjille merkki E, 11^a voidaan sijoittaa lisäksi sopivan etäisyyden päähän paikasta, josta alkaen erityissäännöt ovat voimassa; tällaisen merkin tulee osoittaa joko merkin alaosassa tai lisäkilvessä H, 1, tämän liitteen H osan kuvauksen mukaisesti, välimatka merkin ja erityissääntöjen alkamiskohdan välillä.

(c) Merkki E, 11^b ‘TUNNELI LOPPUU’, voidaan asettaa kohtaan, josta alkaen erityissäännöt eivät enää ole voimassa.”

B. Amendments to the Annexes to the Convention

Annex 1, section C, sub-section II (Descriptions)

Paragraph 9. *(Prohibition or restriction of standing and parking)*

Delete subparagraph (c) (vii)

Annex 1, section D, sub-section II (Descriptions)

Paragraph 3. *(Compulsory roundabout)*

Amend to read:

”3. Sign D, 3 ‘COMPULSORY ROUNDABOUT’, shall notify drivers that they must follow the direction at the roundabout indicated by the arrows. If the roundabout is indicated by the sign D, 3 together with the sign B, 1 or B, 2, the driver in the roundabout has priority.”

Annex 1, section E, sub-section II (Descriptions)

Paragraph 9. *(Signs notifying the entry or exit from a tunnel where special rules apply)*

Replace the existing subparagraphs by the following:

“(a) Sign E, 11^a ‘TUNNEL’ indicates a section of road passing through a tunnel and on which special traffic rules apply. It is placed at the point from which these rules apply.

(b) In order to warn road users in advance, sign E, 11^a may be placed in addition at a suitable distance before the point where the special rules apply; such sign shall show, either in its lower part, or on an additional panel H, 1, as described in section H of this Annex, the distance between the point at which it is set up and the point from which these special rules apply.

(c) Sign E, 11^b ‘END OF TUNNEL’ may be placed at the point from which the special rules no longer apply.”

Lisätään uusi 14 kohta seuraavasti:

”14. Hätä- tai vaaratilanteissa käytettävää pysäytyspaikkaa osoittavat merkit

Merkki E, 17, ”HÄTÄPYSÄYTYS-PAIKKA” osoittaa paikan, jota ajajien tulee käyttää ainoastaan hätä- tai vaaratilanteissa pysäyttämistä tai pysäköintiä varten. Jos pysäyttämispaikalla on hätäpuhelin ja/tai sammutin, merkissä tulee olla tunnuksat F, 14 ja/tai F, 15 joko sen alaosassa tai merkin alapuolelle sijoitetussa suorakaiteenmuotoisessa kilvessä. Tämä kilpi voi olla malliltaan joko E, 17^a tai E, 17^b.”

1 liite, F osa, I jakso (Yleiset tunnuspiirteet ja tunnuksat)

2 alakohda

Muutetaan viimeinen virke seuraavasti:

”2. ... Tunnuksen tulee olla musta tai tummansininen, lukuun ottamatta tunnuksia F, 1^a, F, 1^b, F, 1^c, ja F, 15, joiden tulee olla punaisia. Tunnus F, 14 voi olla punainen.”

1 liite, F osa, II jakso (Kuvaukset)

2. kohta (Muut tunnuksat)

Lisätään uudet tunnuksat F, 14 ja F, 15:

”F, 14 ’HÄTÄPUHELIN’”

”F, 15 ’SAMMUTIN’”

1 liite, G osa, V jakso (Opastusmerkit)

Lisätään uusi 11 kohta seuraavasti:

”11. Hätäuloskäytävän merkit

(a) Merkit G, 23^a ja G, 23^b osoittavat hätäuloskäytäviä.

(b) Merkit G, 24^a, G, 24^b ja G, 24^c ovat esimerkkejä lähimmän hätäuloskäytävän suuntaa ja etäisyyttä koskevaa matkaa osoittavista merkeistä. Tunneleissa ne tulee sijoittaa 1-1,5 m korkeudelle sivuseiniin enintään 50 m päähän toisistaan.

(c) Merkeissä G, 23 ja G, 24 on vihreä pohja ja tunnuksat, nuolet ja etäisyyden osoittajat ovat valkoisella tai vaalealla värillä.”

Insert a new paragraph 14 to read:

”14. Signs indicating a stopping place in case of emergency or danger

Sign E, 17 “EMERGENCY STOPPING PLACE” indicates a place which shall only be used by drivers for stopping or parking in case of emergency or danger. If this stopping place is equipped with an emergency telephone and/or an extinguisher, the sign shall bear the symbols F, 14 and/or F, 15 either in its lower part or on a rectangular panel placed below the sign. This sign has two models, E, 17^a and E, 17^b.”

Annex 1, section F, sub-section I (General characteristics and symbols)

Subparagraph 2

Amend the last sentence to read:

”2. ... The symbol shall be black or dark blue, except symbols F, 1^a, F, 1^b, F, 1^c and F, 15, which shall be red. The symbol F, 14 may be red.”

Annex 1, section F, sub-section II (Descriptions)

Paragraph 2. (Miscellaneous symbols)

Add the new symbols F, 14 and F, 15 below:

”F, 14 ‘EMERGENCY TELEPHONE’”

”F, 15 ‘EXTINGUISHER’”

Annex 1, section G, sub-section V (Indication signs)

Insert a new paragraph 11 to read:

”11. Signs indicating emergency exits

(a) The signs G, 23^a and G, 23^b indicate the location of emergency exits.

(b) The signs G, 24^a, G, 24^b and G, 24^c are examples of signs to indicate the direction and distance of the nearest emergency exits. In tunnels, they shall be placed at a maximum distance of 50 m apart and at a height of 1 to 1.5 m on the sidewalls.

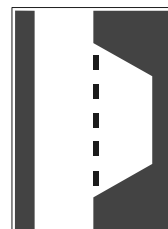
(c) The signs G, 23 and G, 24 have a green ground and the symbols, arrows and distance indications are white or of a light colour.”

3 liite (VÄRIKUVAT 1 LIITTEEN MUKAISISTA LIIKENNEMERKEISTÄ, TUNNUK-
SISTA JA KILVISTÄ)

Yllä ehdotetuissa muutoksissa esitetyt uudet merkit ja tunnukset:



E, 17^a



E, 17^b



F, 14



F, 15



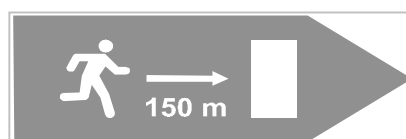
G, 23^a



G, 23^b



G, 24^a



G, 24^b



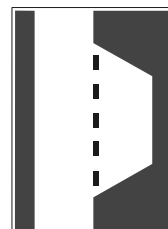
G, 24^c

Annex 3 (REPRODUCTION IN COLOUR OF SIGNS, SYMBOLS AND PANELS
REFERRED TO IN ANNEX 1)

Reproduction below of the new signs and symbols introduced in the above proposed amendments:



E, 17^a



E, 17^b



F, 14



F, 15



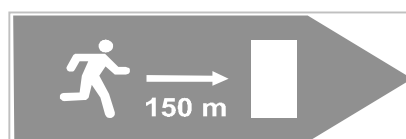
G, 23^a



G, 23^b



G, 24^a



G, 24^b



G, 24^c

(Suomennos)

Ehdotetut muutokset vuonna 1968 tehtyä tieliikennettä koskevan yleissopimuksen vuonna 1971 tehdyn täydentävän eurooppalaisen sopimuksen liitteeseen

7.* Yleissopimuksen 8 artikla (Kuljettajat)

Välittömästi tämän artiklan 5 kohdan jälkeen lisättävä uusi kohta

Viimeinen lause muutetaan seuraavasti:

”Kansallisessa lainsäädännössä ei laillinen alkoholipitoisuuden määrä saa missään tapauksessa ylittää 0,50 g/litra puhdasta alkoholia verestä mitattuna tai 0,25 mg/litra puhdasta alkoholia hengityksestä mitattuna.”

**12. Yleissopimuksen 13 artikla (Ajo-
neuvojen nopeus ja keskinäinen etäisyys)**

4 kohta

Tämä kohta numeroidaan kohdaksi 6.

18. Yleissopimuksen 23 artikla (Pysäyttäminen ja pysäköinti)

3 kohta

Muutetaan (a)(i) alakohta seuraavasti:

”(i) viiden metrin matkalla ennen suojatietä tai risteävää pyörätietä, sekä suojatiellä, risteävällä pyörätiellä ja tasoristeyksessä.”

20. Yleissopimuksen 27 artikla (Pyöräilijöitä sekä mopojen ja moottoripyörien kuljettajia koskevat erityismääräykset)

Proposed amendments to the Annex to the 1971 European Agreement supplementing the 1968 Vienna Convention on Road Traffic

7.* Ad Article 8 of the Convention (Drivers)

Additional paragraph to be inserted immediately after paragraph 5 of this Article

Amend the last sentence to read:

“Under domestic legislation, the maximum alcohol level shall in no case exceed 0.50 g per litre of pure alcohol in the blood or 0.25 mg per litre in the air expelled.”

12. Ad Article 13 of the Convention (Speed and distance between vehicles)

Paragraph 4

This paragraph to be numbered as 6.

18. Ad Article 23 of the Convention (Standing and parking)

Paragraph 3

Amend the text of subparagraph (a)(i) to read:

“(i) Within 5 m before pedestrian crossings and crossings for cyclists, on pedestrian crossings, on crossings for cyclists and on level crossings.”

20. Ad Article 27 of the Convention (Special rules applicable to cyclists, moped drivers and motor cyclists)

* Tämä sekä seuraavat numerot osoittavat Eurooppalaisen sopimuksen liitteen muutettujen kappaleiden numeroita.

* This and the following figures indicate the numbers of the amended paragraphs of the Annex to the European Agreement.

*4 kohta**Muutetaan teksti seuraavasti:*

”Tämä kohta kuuluu seuraavasti:

’Mopojen kuljettajien voidaan sallia käytävän pyöräkaistaa tai pyörätietä ja heitä voidaan kieltää käyttämästä muuta ajorataa, jos se katsotaan tarpeelliseksi. Kansallisessa lainsäädännössä tulee eritellä ne ehdot, joilla muut tienkäyttäjät saavat käyttää pyöräkaistaa tai pyörätietä tai ylittää ne vaaran-
tamatta missään vaiheessa pyöräilijöiden turvallisuutta.’ ”

*Paragraph 4**Amend the text to read:*

“This paragraph to read as follows:

’Moped drivers may be authorized to use the cycle lane or cycle track and, if considered advisable, be prohibited from using the rest of the carriageway. Domestic legislation shall specify under what circumstances other road users may use the cycle lane or cycle track or cross them, maintaining cyclists’ safety at all times.’ ”