

Regeringens proposition till Riksdagen om godkännande av ändringar i konventionen om vägtrafik, konventionen om vägmärken och signaler och den europeiska överenskommelsen som utgör tillägg till konventionen om vägtrafik och med förslag till lagar om sättande i kraft av de bestämmelser i ändringarna som hör till området för lagstiftningen

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I propositionen föreslås att riksdagen godkänner de ändringar i konventionen om vägtrafik, till den del bestämmelserna i konventionen ingår i Finlands kompetens, konventionen om vägmärken och signaler och den europeiska överenskommelsen som utgör tillägg till konventionen om vägtrafik som arbetsgruppen för vägsäkerhet inom Förenta Nationernas ekonomiska kommission för Europa antog vid sin 43:e session samt lagar om sättande i kraft av de bestämmelser i ändringarna som hör till området för lagstiftningen.

De föreslagna ändringarna kompletterar och preciserar konventionsbestämmelserna om trafiktrafikregler och trafikstyrning. Ändringarna gäller gång-, cykel- och mopedtrafikens status, säkerheten i vägtunnlar, registre-

ringsnummer för fordon, samordnade körkort och vissa andra punkter i konventionerna.

Konventionen om vägtrafik är en konvention med delad kompetens, vilket innebär att den dels ingår i Europeiska unionens kompetens, dels i medlemsstaternas kompetens.

De föreslagna ändringarna träder i kraft efter sex månader från utgången av en tolv månadersperiod som börjar räknas från med den dag då de föreslagna ändringarna överlämnades. Förenta Nationernas generalsekreterare överlämnade de föreslagna ändringarna till de fördragsslutande parterna i september 2004.

Lagarna avses träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av republikens president samtidigt som ändringarna i konventionerna träder i kraft.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLLSFÖRTECKNING.....	2
ALLMÄN MOTIVERING.....	3
1. Inledning	3
2. Nuläge	3
3. Propositionens mål och de viktigaste förslagen.....	3
4. Propositionens verkningar	3
5. Beredningen av ärendet.....	4
DETALJMOTIVERING.....	5
1. De materiella ändringarna och deras förhållande till lagstiftningen i Finland.....	5
1.1. Ändringarna i konventionen om vägtrafik.....	5
1.2. Ändringar i konventionen om vägmärken och signaler	9
1.3. Ändringar i den europeiska överenskommelsen som utgör tillägg till konventionen om vägtrafik	12
2. Motivering till lagförslagen.....	12
2.1. Lag om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna av konventionen om vägtrafik	12
2.2. Lag om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna av konventionen om vägmärken och signaler	13
2.3. Lag om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna av den europeiska överenskommelsen som utgör tillägg till konventionen om vägtrafik	13
3. Ikraftträdande.....	13
4. Behovet av riksdagens samtycke och behandlingsordning	13
4.1. Behovet av riksdagens samtycke	13
4.1.1 Ändringarna i konventionen om vägtrafik	14
4.1.2 Ändringarna i konventionen om vägmärken och signaler.....	14
4.1.3 Ändringarna i den europeiska överenskommelsen som utgör tillägg till konventionen om vägtrafik	14
5. Behandlingsordning.....	14
LAGFÖRSLAGEN.....	16
om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna av konventionen om vägtrafik	16
om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna av konventionen om vägmärken och signaler	16
om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna av den europeiska överenskommelsen som utgör tillägg till konventionen om vägtrafik	17
AVTALSTEXTERNA.....	18

ALLMÄN MOTIVERING

1. Inledning

När vägtrafiken kontinuerligt ökar och den internationella trafiken spelar en allt större roll är det viktigt att staterna i så stor utsträckning som möjligt kommer överens om gemensamma regler och vägmärken som styr trafiken. Tack vare samordnade regler kan trafiken fungera bättre och framför allt trafik-säkerheten förbättras. Finland har redan länge hört till den absoluta toppen när det gäller trafiksäkerhet och många av de föreslagna ändringarna har redan införts hos oss.

Fram till april 2005 hade konventionen om vägtrafik ratificerats av 62 stater, den europeiska överenskommelsen som utgör tillägg till konventionen om vägtrafik av 29 stater och konventionen om vägmärken och signaler av 52 stater.

2. Nuläge

Konventionen om vägtrafik (FördrS 30/1986) och konventionen om vägmärken och signaler (FördrS 31/1986) ingicks i Wien den 8 november 1968. Konventionen om vägtrafik kompletteras av en europeisk överenskommelse som ingåtts i Genève (FördrS 32/1986). Också konventionen om vägmärken och signaler kompletteras av en europeisk överenskommelse (FördrS 33/1986) som ingåtts i Genève och innefattar ett tilläggsprotokoll om vägmarkeringar (FördrS 34/1986). Samtliga konventioner och överenskommelser samt protokoll trädde i kraft i Finland den 1 april 1986.

Målet är att konventionerna och överenskommelserna alltid skall vara uppdaterade. Arbetsgruppen för vägsäkerhet i anknytning till FN:s ekonomiska kommission för Europa sammanträder i Genève regelbundet två gånger om året för att gå igenom aktuella ändringsbehov.

Europeiska unionen har befogenheter att också reglera vägtrafikregler och olika former av trafikstyrning, men många av de internationella bestämmelserna inom detta område genomförs ändå fortfarande med hjälp av konventioner. Trafikreglerna finns inskrivna i konventionerna, men EU har redan

länge haft egen lagstiftning om till exempel körkort. De första gemenskapsreglerna för vägmärken ingår i ett färskt direktiv om minimikrav för säkerhet i tunnlar som ingår i det transeuropeiska vägnätet (2004/54/EG).

3. Propositionens mål och de viktiga förslagen

De föreslagna ändringarna består av enskilda tillägg och ändringar i konventionsartiklarna. Merparten av dem kan dock utifrån sin målsättning inordnas i ett större sammanhang.

Det primära syftet med ändringarna i konventionen om vägtrafik är att förbättra säkerheten i den oskyddade trafiken och inte minst säkerheten för cyklister. Trafikmiljön, trafikreglerna och trafikstyrningen måste förbättras för att cyklister, mopedförare och gående bättre skall kunna beaktas ute i trafiken. Ändringarna gäller definitionerna av cykelbana och cykelfält, vissa väjningsregler och parkeringsreglerna.

De allvarliga olyckor som på senare år inträffat i flera vägtunnlar i Europa har visat att konventionen behöver få exaktare bestämmelser om trafiken i vägtunnlar och en uppförandekod för olyckstillbud.

Konventionen får också en bestämmelse som tillåter att det nationalitetsmärke som är obligatoriskt i internationell trafik kan ingå i registreringsskylten. I konventionen ingår detaljerade regler för vad som skall ingå i märket.

Dessutom förbättras körkortssäkerheten genom en del ändringar i bestämmelserna om körkort. Samtidigt samordnas bestämmelserna om nationella körkort.

I syfte att förhindra rattonykterhet föreslås gränsvärdena för alkoholhalten vid framförande av motordrivan fordon bli skärpta.

Ändringarna i konventionen om vägmärken och signaler avser att göra vägmärkena mer synliga och lättare att läsa.

4. Propositionens verkningar

Genom de föreslagna ändringarna blir vägtrafikreglerna och trafikstyrningen mer en-

hetlig i konventionsstaterna. De gemensamma reglerna gör trafiken smidigare och förbättrar trafiksäkerheten. I de flesta fall har Finland redan infört likadana regler för vägtrafiken som de som nu föreslås i konventionerna.

Med de föreslagna ändringarna säkerställs det att ett fordon med en registreringsskylt där det finns en s.k. EU-skylt inte behöver ha något ellipsformat märke för konventionsstaten, inte ens när fordonet används i stater utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

5. Beredningen av ärendet

Konventionsändringarna har förberetts och antagits vid sammanträden som arbetsgruppen för vägsäkerhet inom Förenta Nationernas ekonomiska kommission för Europa har haft i Genève. En tjänsteman från kommuni-

kationsministeriet har deltagit i arbetsgruppens arbete.

Propositionen har beretts som tjänsteuppdrag vid kommunikationsministeriet. Bestämmelserna om vägmärken och signaler har beretts i samråd med Vägförvaltningen. Den finska översättningen av konventionstexterna på engelska använder terminologin och uttrycken i de ursprungliga konventionerna även om de i vissa fall kan avvika något från dagens språkbruk.

Utlåtande om utkastet till proposition begärdes av utrikesministeriet. Utlåtandet beaktades i finslipningen av propositionstexten.

På grund av 18 § 21 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) ingår ändringarna i konventionen om vägtrafik i landskapet Ålands lagstiftningsbehörighet. Därför begärs samtycke i enlighet med 59 § 1 mom. i självstyrelselagen av lagtinget till författningarna om sättande i kraft av ändringarna.

DETALJMOTIVERING

1. De materiella ändringarna och deras förhållande till lagstiftningen i Finland**1.1. Ändringarna i konventionen om vägtrafik**

Ändringarna i den egentliga konventionstexten

Artikel 1. (Definitioner). I artikel 1 definieras viktiga begrepp i konventionen. Artikeln föreslås få nya definitioner som gäller cykelfält (g bis) och cykelbana (g ter). Begreppen representerar två konstruktionsalternativ till vägbanor för cykeltrafik. Samma definitioner tas också in i konventionen om vägmärken och signaler.

Med cykelfält avses en för cyklar avsedd del av körbana som avskiljs från den övriga körbanan med en längsgående körbanemärkning. Cykelfält definieras på samma sätt i 2 § 12 punkten i vägtrafiklagen (267/1981) och ändringen harmonierar med våra nationella bestämmelser.

Med cykelbana avses en för cyklister avsedd separat väg eller del av väg som anges med vägmärke och avskiljs från andra vägar eller andra delar av samma väg med konstruktionsmässiga medel. I 2 § 13 punkten i vägtrafiklagen ingår en liknande definition. Ändringen harmonierar med våra nationella bestämmelser.

Artikel 8. (Förare). I artikel 8 ingår en del generella krav som gäller körande av fordon. Artikeln föreslås få en ny punkt 6 som förskriver att fordonsföraren alltid skall minimera all annan aktivitet än själva körandet. Dessutom föreskrivs att den nationella lagstiftningen skall innehålla bestämmelser om fordonsförarnas möjligheter att använda telefon. Lagstiftningen skall under alla omständigheter förbjuda förare av motorfordon eller moped att medan fordonet är i rörelse använda en telefon som hålls i handen.

I 24 a § 1 mom. i vägtrafiklagen ingår ett förbud mot all användning av kommunikationsapparater. De får inte under körning

användas på ett sådant sätt att det kan inverka menligt på användningen av fordonets manöveranordningar eller på något annat sätt störa förarens koncentration på trafiken. Dessutom förbjuds föraren av ett motordrivet fordon enligt 2 mom. att under körning använda mobiltelefon så att han eller hon håller den i handen. Bestämmelserna uppfyller kraven i det föreslagna tillägget i konventionen.

Artikel 11 (Omkörning och filkörning). I punkt 1 (a) föreskrivs att omkörning skall ske på den sida som inte motsvarar körriktningen. I punkt 1 (b) ingår ett undantag för vissa situationer då fordon vänder. Finland har meddelat en reservation till punkt 1 (a) och den tillåter att Finland i sin lagstiftning förskriver att cyklister och mopedförare alltid får köra om ett annat fordon än en cykel eller en moped från höger.

Artikel 11.1 föreslås få ett nytt stycke 1 c. Enligt tillägget kan den nationella lagstiftningen tillåta att cyklister och mopedförare kör om ett fordon som står stilla och fordon som kör sakta, med undantag av cyklar och mopeder, på den sida som motsvarar trafikriktningen under förutsättning att det finns tillräckligt med utrymme för omkörning. Omkörningsregeln i 17 § 2 mom. i vägtrafiklagen är fortfarande mer omfattande än ändringen i artikeln. Finland måste således fortfarande ha kvar sin reservation.

Artikel 16. (Ändring av färdriktning). I punkt 1 (b) föreskrivs hur fordonsföraren skall ta hänsyn till eventuella avvikande bestämmelser för cyklister och mopedförare när han ämnar svänga av mot trafikriktningen. Punkten ändras så att det nämns att undantaget är att cyklister och mopedförare kan ändra färdriktning genom att köra över en vägkorsning i två separata steg. Detta är dock bara ett exempel på vilka möjligheter konventionsstaterna har att göra avsteg från reglerna.

I 13 § i vägtrafiklagen finns specialbestämmelser om cyklister och mopedförare som svänger av. Bestämmelsen stämmer överens med exemplet i konventionen att de

får köra över en vägkorsning i två separata steg.

Punkt 2 ändras till att en förare, när han ändrar färdriktning, utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna om gående i artikel 21 i konventionen skall låta vägtrafikanter passera på körbanan eller på andra delar av den väg han står i begrepp att lämna. Ändringen understryker att förare måste ta hänsyn till inte bara vägtrafikanterna på körbanan utan också vägtrafikanter som använder andra delar av vägen.

Enligt 14 § i vägtrafiklagen är en förare i ett fordon som vänder i en korsning skyldig att väja för cyklister, mopedförare och gående som korsar den körbana som han skall vända in på. Föraren är också skyldig att väja för dem som korsar den väg han skall vända in på genom att använda cykelbanan. Dessutom skall en förare som avser att lämna körbanan på något annat ställe än i en korsning väja för cyklister, mopedförare och gående som använder vägkanten. Som delar av väg betraktas också vägrenar och cykelbanor vid vägkanten. Vår nationella lagstiftning harmonierar således med den föreslagna ändringen.

Artikel 23 (*Stannande och parkering*). Den sista meningen i punkt 1 föreslås föreskriva att fordon både i eller utanför tätorter inte får placeras på cykelbanor, cykelfält, busskörfält, ridvägar, gångvägar, gångbanor eller vägrenar som är särskilt anordnade för gångtrafik, om det inte är tillåtet enligt nationell lagstiftning.

Nytt i förteckningen är cykelfält, busskörfält och ridvägar. I vår nationella lagstiftning ingår de egentliga bestämmelserna om stannande och parkering i 26–28 § i vägtrafiklagen. I vägtrafikförordningen (182/1982) ingår bestämmelser om användning av cykelfält i 36 a §, om användning av busskörfält i 19 § i förklaringen till vägmärke 541 och om användningen av ridväg i 18 § i förklaringen till vägmärke 427. Dessutom anges förbud mot stannande och parkering i förekommande fall med hjälp av vägmärken. Den föreslagna ändringen harmonierar med bestämmelserna i Finland.

Punkt 6 föreslås få ett tillägg med innebörden att ingen bestämmelse i denna artikel skall anses hindra att fördragsslutande parter

inför andra bestämmelser om parkering och stannande eller utfärdar särskilda bestämmelser om parkering eller stannande av cyklar och mopeder. Ändringen förtydligar den tidigare mer generella formuleringen.

Artikel 25 bis. (*Särskilda bestämmelser för tunnlar med speciell utmärkning*). Artikel 25 föreskriver hur förare skall bete sig i tunnlar. Vägmärket för tunnel måste användas om tunneln är minst 1 000 meter lång. Artikel 25 föreslås få mer ingående bestämmelser om stannande och parkering i tunnlar. Därför utgår stycke c i punkt 1 och punkt 3 får en ny bestämmelse som säger att förare får stanna eller parkera fordon endast i nödsituationer och vid fara. De skall i så fall i mån av möjlighet använda för detta ändamål särskilt markerade platser. Samtidigt blir den gällande punkt 3 en ny punkt 4. Trafikstyrningen i tunnlar behandlas i samband med ändringarna av konventionen om vägmärken och signaler.

Vår vägtrafiklagstiftning har inga särskilda bestämmelser om körande i tunnlar. Den 29 april 2004 antog Europaparlamentet och rådet ett direktiv om minimikrav för säkerhet i tunnlar som ingår i det transeuropeiska vägnätet. Direktivet trädde i kraft den 30 april 2004 och gäller över 500 meter långa vägtunnlar i det transeuropeiska vägnätet TEN. Det finns inte en enda sådan tunnel i Finland som direktivet avser, men det planeras och byggs redan nu den typen av tunnlar. Direktivet skall genomföras nationellt senast den 30 april 2006.

Artikel 27. (*Särskilda regler för cyklister samt förare av mopeder och motorcyklar*). Punkt 4 föreslås bli ändrad till att samma regler som gäller cykelbanor också skall gälla cykelfält. Dessutom sägs att den nationella lagstiftningen skall ange de villkor på vilka andra vägtrafikanter får använda cykelfält eller cykelbanor eller korsa dem så att cyklisternas säkerhet garanteras hela tiden.

I vår nationella lagstiftning finns bestämmelser som reglerar användningen av cykelbanor och cykelfält i 40 § 2 och 3 mom. i vägtrafiklagen, 18 § i förklaringen till vägmärke 422 i vägtrafikförordningen och 36 a § i vägtrafikförordningen. Bestämmelserna stämmer överens med de föreslagna konventionsändringarna.

Artikel 37. (Nationalitetsmärke). Enligt den gällande artikeln skall på motorfordon i internationell trafik förutom registreringsnumret baktill visas nationalitetsmärke för den stat i vilken fordonet är registrerat. I ändringen till punkt 1 sägs att nationalitetsmärket kan vara separat från registreringsskylten eller ingå i den. Om märket ingår i registreringsskylten och om fordonet skall ha registreringsskylt också framtill skall det också finnas på skylten framtill på fordonet, om en sådan är obligatorisk.

Ändringarna i punkt 2 och 3 är främst av teknisk karaktär och beror på att nationalitetsmärket också kan ingå i registreringsskylten. I annex 3 ingår liksom nu ingående bestämmelser om hur nationalitetsmärket skall vara utformat.

Finland har infört den typ av registreringsskyltar, en så kallad EU-skylt, som beskrivs i rådets förordning (EG) nr 2411/98 om erkännande vad gäller trafik inom gemenskapen av nationalitetsmärke för den medlemsstat i vilken motorfordon och släpvagnar till motorfordon är registrerade. De detaljerade bestämmelserna i konventionen stämmer överens med nationalitetsmärket på EU-skylten. Också det gällande ellipsformade nationalitetsmärket uppfyller fortfarande kraven i konventionen.

I Finland ingår bestämmelser om märken som betecknar stat, så kallade nationalitetsmärken, och om registreringsskyltar i förordningen om registrering av fordon (1598/1995). De föreslagna konventionsändringarna strider inte mot vår nationella lagstiftning.

Artikel 41. (Körkort). I konventionen föreslås en översyn av bestämmelserna om både nationellt och internationellt körkort. I annex 6 och 7 ingår detaljerade körkortsbestämmelser.

I punkt 1 föreslås stycke b föreskriva att de fördragsslutande parterna förbinder sig att säkerställa att körkort beviljas först efter det att behörig myndighet har försäkrat sig om att föraren äger erforderlig kunskap och skicklighet. Den som bemyndigas att kontrollera om föraren har erforderlig kunskap och skicklighet skall ha de behövliga kvalifikationerna. Bestämmelser om innehållet i de teoretiska och praktiska proven utfärdas i den

nationella lagstiftningen. Enligt stycke c skall den nationella lagstiftningen fastställa villkoren för erhållande av körkort. Den skall i synnerhet ange de lägsta åldrarna för erhållande av körkort, kraven i fråga om hälsotillstånd och villkoren för att bli godkänd i de teoretiska och praktiska proven.

Rätten att utfärda minimibestämmelser om beviljande av körkort ingår i gemenskapslagstiftningen. Bestämmelserna om förare och körrätt i 5 kap. i vägtrafiklagen och bestämmelserna i körkortsförordningen (845/1990) uppfyller kraven i de ändrade konventionsbestämmelserna.

I punkt 2 ingår bestämmelser om ömsesidigt erkännande av körkort från de fördragsslutande parterna. De fördragsslutande parterna skall införa en nationell körkortsblankett enligt en gemensam modell. Också modellen för det internationella körkortet måste ses över. För att ett internationellt körkort skall erkännas måste ett nationellt körkort visas upp. Frågor som gäller giltighet och erkännande av nationella körkort ingår delvis i gemenskapslagstiftningen och behandlas inom ramen för den. Blanketten för nationellt körkort stämmer överens med bestämmelserna i gemenskapens körkortslagstiftning och även med modellen i konventionen. För att bara byta ut ett internationellt körkort till ett finskt körkort utan ny förarexamen har det hittills enligt körkortsförordningen krävts att också det nationella körkortet från den andra fördragsslutande parten visas upp. Ändringen i fråga om erkännande av internationellt kräver att körkortsförordningen ändras på samma sätt.

I stycke b i punkt 2 krävs att ett körkort beviljat av en fördragsslutande part skall erkännas inom en annan parts territorium fram till dess att det territoriet blir kortinnehavarens hemvist. Bestämmelsen i punkt 3 tillåter dock avsteg från kravet. Enligt 34 § i körkortsförordningen kan ett utländskt körkort i vissa angivna fall vara giltigt i Finland ett år räknat från inresedagen.

I punkt 4 räknas de villkor upp under vilka de fördragsslutande parterna kan låta bli att erkänna ett körkort. I stycke c är möjligheten skriven så att de fördragsslutande parter får vägra erkänna körkort som hör till någon av kategorierna C, D, CE och

DE, om körkortet innehas av personer som inte fyllt 21 år. Bestämmelsen har tolkats så att den gäller alla förare av bussar och lastbilar. Underkategorierna nämns bara i blankettanteckningarna i annexet. De föreslagna ändringarna stämmer överens med lagstiftningen i Finland.

I punkt 5 anges villkoren för internationellt körkort. Ett internationellt körkort skall utfärdas endast av den fördragsslutande part inom vars territorium innehavaren har sitt hemvist och som har utfärdat det nationella körkortet eller erkänt ett körkort utfärdat av en annan fördragsslutande part. Bestämmelsen kan tolkas så att det är tillåtet att utfärda internationellt körkort på grundval av ett körkort utfärdat i en annan EU-stat. Förfarandet kräver att den säkerhetsmekanism som förslagits bli införd i gemenskapslagstiftningen genomförs för att körkortets giltighetstid skall kunna kontrolleras.

I punkt 6 ges de fördragsslutande parterna möjligheten att låta bli att erkänna nationella körkort på de villkor som nämns i konventionen. Villkoren hänför sig till förarens hemvist eller flyttning av hemvist.

Reglerna för nationellt körkort ingår huvudsakligen i EU:s kompetens. I 6 kap. i körkortsförordningen ingår bestämmelser om internationellt körkort. Vår nationella lagstiftning om körkort harmonierar med de föreslagna ändringarna utom när det gäller de skärpta kraven på erkännande av internationellt körkort.

Artikel 43. (Övergångsbestämmelser). De fördragsslutande parterna skall utfärda nationella körkort i enlighet med de nya bestämmelserna i bilaga 6 senast fem år efter det att bestämmelserna har trätt i kraft. Nationella körkort som utfärdats i enlighet med de tidigare bestämmelserna skall erkännas så länge de är giltiga. Också internationella körkort skall utfärdas i enlighet med de nya bestämmelserna i bilaga 7 senast fem år efter det att bestämmelserna har trätt i kraft. Internationella körkort som utfärdats i enlighet med de tidigare bestämmelserna i artiklarna 41 och 43 och i bilaga 7 innan den tidsfristen gått ut skall gälla i enlighet med villkoren i artikel 41.3.

Ändringar i konventionens bilagor

Bilaga 1

Undantag från skyldigheten att godta motorfordon och släpvagnar i internationell trafik

Punkt 9. Punkten får ett tillägg om att de fördragsslutande parterna inte får vägra godta fordon vars nationalitetsmärke är separat från registreringsskylten i enlighet med konventionen och ersätter ett märke som ingår i skylten och som inte är förenligt med bestämmelserna i denna konvention.

Bilaga 2

Registreringsnummer på motorfordon och släpvagnar i internationell trafik

Rubriken ändras så att den också nämner registreringsskylt.

Punkt 3. En teknisk ändring införs i den första meningen. I stället för särskild skylt tas det om skylt.

Punkt 4. En teknisk ändring införs i punkten. Den beror på att det nationalitetsmärke för den stat där fordonet är registrerat som finns på registreringsskylten får kompletteras med en flagga eller en symbol.

Punkt 5. Bilagan får en ny punkt 5 som förskrivet att bakgrunden på den del av registreringsskylten som nationalitetsmärket ingår i skall vara av samma material som bakgrunden till den del där registreringsnumret.

Bilaga 3

Nationalitetsmärke på motorfordon och släpvagnar i internationell trafik

Hela annexet ändras. Enligt artikel 37 skall det på motorfordon i internationell trafik finnas nationalitetsmärke för den stat i vilken fordonet är registrerat. Enligt de gällande bestämmelserna är nationalitetsmärket ellipsformat på vit botten, och det skall fästas bak till på fordonet. I konventionen föreslås att nationalitetsmärket också skall kunna finnas på registreringsskylten. I bilaga 3 ingår detaljerade bestämmelser om dessa två nationalitetsmärken.

Punkt 1. Punkten gäller både separat nationalitetsmärke och nationalitetsmärke på registreringsskylten. Nationalitetsmärket skall bestå av en till tre latinska versalbokstäver.

Punkt 2. Punkten har liksom i den gällande konventionen bestämmelser om ett ellipsformat nationalitetsmärke. En nyhet är att den vita bakgrunden får vara av reflekterande material.

Den 20 augusti 1993 lämnade Finland en reservation till punkt 3 stycke a i bilaga 3. Finland förbehöll sig rätt att avvika från minimimåttén för axeln på ellipsen för nationalitetsmärket för den stat där fordonet är registrerat i fråga om andra fordon och släpvagnar till dem.

I de föreslagna ändringarna är den bestämmelsen som Finland har meddelat reservation till i sak fortfarande densamma i punkt 2 (d) (i) i bilaga 3. Meningen är att nationalitetsmärkena på andra fordon registrerade i Finland och på släpvagnar till dem än motorcyklar och släpvagnar till dem fortfarande skall kunna vara av en annan storlek än den som anges i konventionen. Det betyder att märkena enligt rådande nationell praxis kan vara mindre än konventionen kräver.

3 punkten. Punkten föreskriver om nationalitetsmärken som ingår i registreringsskylten. Bestämmelserna om utformningen stämmer delvis överens med kraven i rådets förordning (EG) nr 2411/98 om erkännande vad gäller trafik inom gemenskapen av nationalitetsmärke för den medlemsstat i vilken motorfordon och släpvagnar till motorfordon är registrerade.

Enligt punkt 3 kan registreringsskylten förutom med nationalitetsmärket för den stat där fordonet är registrerat med statens kompletteras med statens nationalflagga eller nationella symbol eller symbolen för den organisation som landet hör till. Många EU-stater liksom också Finland använder symbolen med tolv stjärnor och den uppfyller kraven i ändringarna. I Finland består symboldelen på nationalitetsmärket av förkortningen FIN. Enligt konventionen kan det nationalitetsmärke som ingår i registreringsskylten också placeras längst till höger på skylten.

Nationalitetsmärket för den stat där fordonet är registrerat skall placeras så att det är

lätt att känna igen och inte kan förväxlas med registreringsnumret eller göra det svårare att läsa.

Bilaga 5

Rättelserna gäller bara den ryska versionen.

Bilaga 6

Bilagan gäller nationellt körkort. De data som måste finnas på nationella körkort stämmer överens med kraven i körkortsdirektivet. Eventuella ändringar av körkortsdirektivet kommer sannolikt att hålla sig inom ramen för konventionsändringarna, även om vissa punkter kan komma att stramas åt. Bildtecknen i konventionen är antingen exakt identiska eller liknande som i körkortsdirektivet.

Bilaga 7

Modellerna har kompletterats med kategorikoder och bildtecken.

1.2. Ändringar i konventionen om vägmärken och signaler

Ändringar i den egentliga konventionstexten

Artikel 1. (Definitioner). Artikel 1 får nya stycken med definitioner på cykelfält (e bis) och cykelbana (e ter). Identiska definitioner läggs till konventionen om vägtrafik. Med cykelfält avses en för cyklar avsedd del av körbanan. Cykelfältet avskiljs från den övriga körbanan med en längsgående körbanemarkering. Cykelfält definieras på samma sätt i 2 § 12 punkten i vägtrafiklagen. Med cykelbana avses en för cyklister avsedd separat väg eller del av väg som anges med vägmärke och avskiljs från andra vägar eller andra delar av samma väg med konstruktionsmässiga medel. I 2 § 13 punkten i vägtrafiklagen ingår en liknande definition. De föreslagna ändringarna harmonierar med våra nationella bestämmelser.

Artikel 7. Ändringar syftar till att göra vägmärken mer synliga och lättare att läsa. Därför bör den nationella lagstiftningen innehålla bestämmelser om användningen av belysta, reflekterande och fluorescerande vägmärken.

I punkt 1 rekommenderas att nationell lagstiftning föreskriver att vägmärken, i synnerhet varningsmärken, reglerande märken och vägvisare, skall vara belysta eller reflekterande för att göra dem mer synliga och lättare att läsa på natten, förutsatt att detta inte medför att vägtrafikanter bländas. I den gällande konventionen gäller rekommendationen inte vägmärken för stannande och parkering på upplysta gator i tätorter och inte heller informationsmärken. I 11 § i kommunikationsministeriets beslut om trafikordningar (203/1982) föreskrivs att alla vägmärken skall ha en särskild reflekterande yta eller vara belysta i mörker eller skymning. Ändringen kräver ingen översyn av lagstiftningen i vårt land.

I punkt 2 nämns att de fördragsslutande parterna kan tillåta att fluorescerande material används på vägmärken. De skall då ange vilka märken materialet kan användas på. I den gällande konventionen finns ingen sådan bestämmelse. Vår lagstiftning nämner ingenstans fluorescerande material på vägmärken. Inte heller Vägförvaltningen talar om fluorescerande material på vägmärken i sina föreskrifter om konstruktionen på vägmärken. Däremot anger Vägförvaltningen i sina anvisningar om användningen av vägmärken på vägbyggen att fluorescerande material får användas på vägmärken på vissa vägbyggen och trafikljus. Dessutom har Vägförvaltningen godkänt att en fluorescerande film används på vägmärken som byts ut. Fluorescerande material kommer att beaktas när Vägförvaltningen se över sina föreskrifter om vägmärken.

I punkt 3 sägs att den nationella lagstiftningen bör innehålla bestämmelser om användningen av belysta, reflekterande och fluorescerande vägmärken. Den bör också ange i vilka situationer vart och ett av de fluorescerande materialen skall användas. Den gällande konventionen har inga bestämmelser i detta hänseende. I sina föreskrifter om vägmärken (TIEH 2000004-04) har Vägförvaltningen definierat olika typer av reflekterande material för vägmärken utifrån den europeiska standarden för vägmärken. Där ingår ingen definition på fluorescerande material. Vägförvaltningen anger också i vilka situationer olika typer av de

fluorescerande materialen skall användas. Rekommendationen gäller allmänna vägar. Fluorescerande material kommer att beaktas när Vägförvaltningen se över sina föreskrifter om vägmärken.

I punkt 4 sägs att mörka och ljusa grafiska delar i olika färger på märkena kan avskiljas från varandra genom smala band i kontrasterande ljusa respektive mörka färger. Den gällande konventionen har inga bestämmelser i detta hänseende. Vägmärken konstrueras i mån av möjlighet så att kontrasterna mellan olika element är tillräckligt stora. Kontrasten mellan blått och rött på vägmärken som anger stannande och parkering är dock mindre än på de flesta andra vägmärken. I Finland anser man än så länge att parkeringsmärkena syns tillräckligt bra utan kontrasterande band. Vägmärkena finns beskrivna i 16 § i vägtrafikförordningen. Ändringen kräver ingen översyn av lagstiftningen i vårt land.

Punkt 5 ändras inte.

Artikel 8. Syftet med ändringen i punkt 3 är att texten skall ha fler användningsmöjligheter i samband med vägmärken. Den gällande konventionen tillåter bara att text läggs till på ett vägmärke om det gör det lättare att tyda märket. Ändringen tillåter att text läggs till också i andra situationer, till exempel att namnet på en tunnel läggs till på ett vägmärke som anger tunnel. Ingen liknande bestämmelse har funnits i vår lagstiftning.

Artikel 13. I punkt 2 samordnas effekterna av reglerande märken i tätorter. Konventionen tillåter redan nu ett vägmärke som anger att en tätort börjar (E, 7b), men utan att namnet på orten nämns. Finland har ett vägmärke som motsvarar vägmärke E, 7b i konventionen. Bestämmelser om det ingår i 19 § i vägtrafikförordningen. Ändringen kräver ingen översyn av lagstiftningen i vårt land.

Artikel 13 bis. Paragrafen anger när märket för tunnel, E, 11a, skall användas. Märket skall användas i minst 1 000 meter långa tunnlar och i de fall som anges i nationell lagstiftning. Märket anger de trafikregler för tunnlar som finns inskrivna i artikel 25 bis i konventionen om vägtrafik. Finland har ingen lagstiftning om tunnlar eller vägmärken som anger tunnlar. EU:s tunneldirektiv kräver att märkena används vid den typen av tunnlar som anges i direktivet.

Artikel 26 bis. I förslaget läggs cykelfält till bland de körfält som får anges med vägmarkeringar. Markering av körfält som reserverats för vissa fordonskategorier, inklusive cykelfält, skall ske genom linjer som klart kan skiljas från andra heldragna eller brutna linjer på körbanan, särskilt genom att vara bredare och ha kortare mellanrum mellan delarna. En liknande bestämmelse finns redan nu i vår lagstiftning. I 30 a § i kommunikationsministeriets beslut om trafikantordningar föreskrivs att cykelfält markeras med en 20 centimeter bred heldragen linje eller streckad linje, när linjen normalt är 10 centimeter bred. Ändringen kräver ingen översyn av lagstiftningen i vårt land.

Artikel 29. Tanken med ändringen är att samordna användningsändamålen för den blå färgen för vägmarkeringar som anges i flera olika kapitel. Blått får emellertid användas för markering som anger plats där parkering är tillåten på vissa villkor eller med vissa begränsningar. I Finland används inte blått på vägmarkeringar. Ändringen kräver ingen översyn av lagstiftningen i vårt land.

Ändringen i punkt 4 avser att göra vägmarkeringarna mer synliga. Förare skall i god tid kunna känna igen vägmarkeringar avsedda för fordon i rörelse. Markeringarna skall vara synliga både dag- och nattetid. Sådan markering bör vara reflekterande, i synnerhet på områden med otillräcklig belysning. I den gällande konventionen rekommenderas att vägmarkeringar avsedda för fordon i rörelse skall vara reflekterande om trafiktätheten kräver det och om belysningen är dålig eller det inte finns någon belysning. Finland har inga explicita bestämmelser om att vägmarkeringar skall vara synliga. Vägförvaltningens kriterier för kvaliteten på vägmarkeringar (TIEH 200014-04) tillåter att icke reflekterande vägmarkeringar används på upplysta vägsträckor, men på andra ställen skall de vara reflekterande.

Artikel 29 bis. Den nya artikeln avser att göra det lättare att skilja tillfälliga vägmarkeringar från permanenta. Om permanenta vägmarkeringar skall ändras för viss tid, i synnerhet på grund av vägarbeten eller omfartsvägar, skall de tillfälliga markeringarna utföras i andra färger än de som används för permanenta markeringar. I Finland används

inte tillfälliga vägmarkeringar tillsammans med permanenta. De permanenta markeringarna täcks över om det vid vägarbeten eller i övrigt krävs tillfälliga omställningar av körfälten. Ändringen kräver ingen översyn av lagstiftningen i vårt land.

Ändringar i bilagorna till konventionen

Bilaga 1: avdelning C II (Beskrivningar)

Punkt 9. (*Förbud och begränsningar som gäller stannande och parkering*). Stycke c vii utgår. Ändringen hänger samman med översynen av artikel 29.2. Punkten anger i vilka situationer blått får användas på vägmarkeringar för att ange parkeringsbegränsningar. Ändringen kräver ingen översyn av lagstiftningen i vårt land.

Bilaga 1: avdelning D II (Beskrivningar)

Punkt 3. (*Påbjuden cirkulationsriktning*). Ändringen anger för förare att de på cirkulationsplatsen måste följa den körriktning som pilarna utvisar. Om cirkulationsplatsen markerats med både märket D, 3 och märket B, 1 eller B, 2 har den förare som befinner sig på cirkulationsplatsen företräde. Enligt den gällande konventionen gäller trafikreglerna för cirkulationsplats på cirkulationsplatser markerade med märket D, 3. Varken konventionen om vägtrafik eller konventionen om vägmärken och signaler har några regler om detta. Bestämmelsen för vägmärke 416 i 18 § i vägtrafikförordningen motsvarar den förslagna bestämmelsen.

Bilaga 1: avdelning E II (Beskrivningar)

Punkt 9 och 14. (*Särskilda märken för in- och utkörning från tunnel och Märken som anger stopplatser i nödsituationer och vid fara*). Ändringen i 9 punkten avser att precisera syftet och användningen av märket E, 11a 'Tunnel'. Översynen hänför sig till artikel 13a i konventionen. I punkt 134 i annexet anges ett nytt vägmärke, E, 17a eller E, 17b, märken som anger stopplatser i nödsituationer och vid fara. Finland har inga liknande märken. EU:s tunneldirektiv kräver att märkena E, 11, E, 17a eller E, 17b används för att ange sådana tunnlar som omfattas av direktivet. Finland förbehåller sig rätten att an-

vända märket E, 17a i stället för E, 17b för att ange stopplatser i nödsituationer och vid fara.

Bilaga 1: avdelning F I och avdelning F II (*Allmänna kännetecken och symboler och Beskrivningar*). Förslaget har två nya symboler, F, 15 (släckare) som alltid är röd, och F, 14 (nödtelefon) som kan vara svart eller röd. Finland använder en symbol för nödtelefon som finns angiven som märke 714 i 20 § i vägtrafikförordningen. Symbolen avviker från den föreslagna symbolen. Finland har ingen symbol för släckare. EU:s tunneldirektiv kräver att märkena skall användas vid tunnlar som omfattas av direktivet.

1.3. Ändringar i den europeiska överenskommelsen som utgör tillägg till konventionen om vägtrafik

Ändringar i bilagan

7. Artikel 8 i konventionen (Förare). Den sista meningen ändras med innebörden att den lagliga alkoholhalten för förare sänks både då den mäts från blodet och då den mäts från utandningsluften. I nationell lagstiftning får den lagliga alkoholhalten inte i något fall överstiga 0,50 g/liter ren alkohol då den mäts från blodet eller 0,25 mg/liter ren alkohol då den mäts från utandningsluften. De nuvarande gränserna är 0,80 g/liter ren alkohol då halten mäts från blodet och 0,40 mg/liter ren alkohol då halten mäts från utandningsluften.

I Finland motsvaras halten av promillegränsen 0,5 som finns inskriven i 23 kap. 3 § i strafflagen (39/1889). Hos oss är gränsvärdet 0,22 mg/liter då värdet mäts från utandningsluften, vilket exaktare motsvarar alkoholhalten 0,5 promille då den mäts från blodet. Många av konventionsstaterna har lägre gränsvärden i sin lagstiftning än de som anges i konventionen. Detta gäller särskilt då värdet mäts från utandningsluften.

I EU lämnade kommissionen den 17 januari 2001 en rekommendation (2001/C 48/02) som anger att den lagliga alkoholhalten mätt från blodet på en förare av ett motordrivet bör få vara högst 0,5 promille i EU.

12. Artikel 13 i konventionen (Hastighet och avstånd mellan fordon). En teknisk ändring; punkt 4 blir punkt 6.

18. Artikel 23 i konventionen (Stannande och parkering). Som ett tillägg till punkt 3, stycka a, föreslås att förbud mot att parkera och stanna skall gälla mindre än fem meter före övergångsställen eller korsande cykelbanor samt på övergångsställen, på korsande cykelbanor och i plankorsningar. Det nuvarande förbudet gäller parkering och stannande fem meter före ett övergångsställe.

Förbudet mot att stanna och parkera i 27 § 2 mom. i vägtrafiklagen stämmer helt och hållet överens med ändringen.

20. Artikel 27 i konventionen (Särskilda regler för cyklister samt förare av mopeder och motorcyklar). Punkt 4 får ett tillägg som anger att mopedförare kan tillåtas använda cykelfält eller cykelbanor och, om så anses tillrådligt, förbjudas att använda den återstående delen av körbanan. Den nationella lagstiftningen skall ange de villkor på vilka andra vägtrafikanter får använda cykelfält eller cykelbanor.

I Finland ingår bestämmelserna om hur cykelbanor och cykelfält får användas i 40 § 2 och 3 mom. i vägtrafiklagen, i förklaringen till märke 422 i i 18 § i vägtrafikförordningen och i 36 a § i vägtrafikförordningen. Bestämmelserna stämmer överens med ändringarna.

2. Motivering till lagförslagen

2.1. Lag om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna av konventionen om vägtrafik

1 §. Genom 1 § sätts de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna av konventionen i kraft. Vilka ändringar som hör till området för lagstiftningen anges närmare nedan i avsnittet om behovet av riksdagens samtycke.

2 §. Lagens ikraftträdande föreskrivs i enlighet med 95 § i grundlagen genom förordning av republikens president.

2.2. Lag om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna av konventionen om vägmärken och signaler

1 §. Genom 1 § sätts de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna av konventionen i kraft. Vilka ändringar som hör till området för lagstiftningen anges närmare nedan i avsnittet om behovet av riksdagens samtycke.

2 §. Lagens ikraftträdande föreskrivs i enlighet med 95 § i grundlagen genom förordning av republikens president.

2.3. Lag om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna av den europeiska överenskommelsen som utgör tillägg till konventionen om vägtrafik

1 §. Genom 1 § sätts de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna av konventionen i kraft. Vilka ändringar som hör till området för lagstiftningen anges närmare nedan i avsnittet om behovet av riksdagens samtycke.

2 §. Lagens ikraftträdande föreskrivs i enlighet med 95 § i grundlagen genom förordning av republikens president.

3. Ikraftträdande

Samtliga konventioner har likalydande bestämmelser om ikraftträdande. De fördragsslutande parterna skall inom en period av tolv månader efter dagen för överlämnandet av ändringarna underrätta Förenta Nationernas generalsekreterare om de avvisar ändringarna eller önskar att en konferens skall sammankallas för att behandla ändringarna. FN:s generalsekreterare överlämnade ändringsförslagen till de fördragsslutande parterna den 28 september 2004 (depostitariens meddelanden C.N. 924, 1015 och 1022.2004.TREATIES-1). Om mindre än en tredjedel av de fördragsslutande parterna avvisar förslagen eller

lägger fram ett yrkande träder ändringarna i kraft för andra än de som avvisat förslagen eller lagt fram yrkanden sex månader från utgången av en tolv månadersperiod.

Lagarna avses träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av republikens president samtidigt som ändringarna i konventionerna träder i kraft.

På grund av 18 § 21 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) ingår ändringarna i konventionen om vägtrafik i landskapet Ålands lagstiftningsbehörighet. Därför begärs samtycke i enlighet med 59 § 1 mom. i självstyrelselagen av lagtinget till författningarna om sättande i kraft av ändringarna.

4. Behovet av riksdagens samtycke och behandlingsordning

4.1. Behovet av riksdagens samtycke

I 94 § 1 mom. i grundlagen föreskrivs att riksdagens godkännande krävs för fördrag och andra internationella förpliktelser som innehåller sådana bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis täcker riksdagens befogenheter att godkänna internationella förpliktelser in alla materiella bestämmelser om internationella förpliktelser som hör till området för lagstiftningen. En bestämmelse anse höra till området för lagstiftningen, om den gäller utövande eller begränsning av någon grundläggande fri- eller rättighet som är skyddad i grundlagen, när den i övrigt gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, när den fråga som bestämmelsen gäller enligt grundlagen skall regleras i lag eller när det finns lagbestämmelser om den fråga som lagen gäller eller när det enligt rådande praxis i Finland skall lagstiftas om denna fråga. Detta är fallet oavsett om bestämmelsen strider mot eller harmonierar med en lagbestämmelse i Finland (GrUU 11, 12 och 45/2000 rd).

Konventionen om vägtrafik är en konvention med delad kompetens, vilket innebär att den dels ingår i Europeiska unionens kompetens, dels i medlemsstaternas kompetens. Konventionsbestämmelserna om körkort,

med undantag för bestämmelserna om internationellt körkort, ingår också i gemenskapens direktiv om körkort (91/439/EEG) och bestämmelserna om trafikregler och vägmärken för körande i tunnel i direktivet om minimikrav för säkerhet i tunnlar som ingår i det transeuropeiska vägnätet. Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis gäller riksdagens godkännandebefogenheter inte konventionsbestämmelser som ingår i gemenskapens kompetens (GrUU 6/2001 rd).

4.1.1 *Ändringarna i konventionen om vägtrafik*

I artikel 1.1 föreslås nya stycken som gäller definitionerna på cykelfält (g bis) och cykelbana (g ter). I Finland ingår bestämmelser om cykelfält och cykelbanor i vägtrafiklagen. Den föreslagna ändringen ingår i området för lagstiftningen.

I artikel 8 ange sen generella krav beträffande körande av fordon. Den föreslagna nya artikel 8.6 anger att föraren skall koncentrera sig på körandet. Genom bestämmelsen vill man särskilt begränsa möjligheterna att använda telefon samtidigt som man kör. I omkörningsreglerna i artikel 11 läggs en specialbestämmelse beträffande cyklister och mopedförare till. I artikel 16 föreskrivs om särskilda regler för cyklister och mopedförare när de svänger av. Dessutom förpliktas förarna att ta hänsyn till andra vägtrafikanter när de vänder av eller när de står i begrepp att lämna körbanan. Genom ändringarna i artikel 23 utvidgas förbundet att parkera och stanna. I artikel 27 finns bestämmelser om hur cykelbanor och cykelfält får användas. De föreslagna ändringarna hör till området för lagstiftningen.

4.1.2 *Ändringarna i konventionen om vägmärken och signaler*

I artikel 1.1 föreslås nya stycken som gäller definitionerna på cykelfält (e bis) och cykelbana (e ter). I Finland ingår bestämmelser om cykelfält och cykelbanor i vägtrafiklagen. Den föreslagna ändringen ingår i området för lagstiftningen.

4.1.3 *Ändringarna i den europeiska överenskommelsen som utgör tillägg till konventionen om vägtrafik*

Som komplement till artikel 8 (Förare) i konventionen föreslås den sista meningen i punkt 6 ändras med innebörden att den lagliga alkoholhalten för förare av motordrivna fordon sänks både då den mäts från blodet och då den mäts från utandningsluften. I Finland ingår bestämmelser om gränsvärden för rattfylleri i strafflagen. Den föreslagna ändringen ingår i området för lagstiftningen.

Som komplement till artikel 23 i konventionen (Stannande och parkering) föreslås förbundet mot att parkera och stanna i 18 punkten utvidgas. I Finland ingår bestämmelser om förbud mot att stanna och parkera i vägtrafiklagen. Den föreslagna ändringen ingår i området för lagstiftningen.

Som komplement till artikel 27 i konventionen (Särskilda regler för cyklister samt förare av mopeder och motorcyklar) fogas en bestämmelse om användning av cykelbanor och cykelfält till 20 punkten. I Finland ingår bestämmelser om cykelbanor och cykelfält i vägtrafiklagen. Den föreslagna ändringen ingår i området för lagstiftningen.

5. **Behandlingsordning**

Konventionsändringarna innehåller inga bestämmelser som gäller grundlagen i den mening som dess 94 § 2 mom. avser. Ändringarna kan följaktligen enligt regeringens uppfattning godkännas med röstmajoritet och förslagen till ikraftträdandelag i vanlig lagstiftningsordning.

Med stöd av vad som anförts ovan och i enlighet med 94 § i grundlagen föreslås att

Riksdagen godkänner de ändringar i konventionen om vägtrafik, till den del bestämmelserna i konventionen ingår i Finlands kompetens, konventionen om vägmärken och signaler och den europeiska överenskommelsen som utgör tillägg till konventionen om vägtrafik som arbetsgruppen för vägsäkerhet inom Förenta Nationernas ekonomiska kommission för Europa antog vid sin 43:e session.

Eftersom konventionsändringarna innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen föreläggs Riksdagen samtidigt följande lagförslag:

1.**Lag****om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna av konventionen om vägtrafik**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §
De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i de ändringar som arbetsgruppen för vägsäkerhet inom Förenta Nationernas ekonomiska kommission för Europa antog i konventionen om vägtrafik (FördrS

30/1986) vid sin 43:e session gäller som lag sådana Finland har förbundit sig till dem.

2 §
Om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av republikens president.

2.**Lag****om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna av konventionen om vägmärken och signaler**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §
De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i de ändringar som arbetsgruppen för vägsäkerhet inom Förenta Nationernas ekonomiska kommission för Europa antog i konventionen om vägmärken och signaler (FördrS 31/1986) vid sin 43:e session

gäller som lag sådana Finland har förbundit sig till dem.

2 §
Om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av republikens president.

3.

Lag

om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna av den europeiska överenskommelsen som utgör tillägg till konventionen om vägtrafik

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i de ändringar som arbetsgruppen för vägsäkerhet inom Förenta Nationernas ekonomiska kommission för Europa vid sin 43:e session antog i europeiska överenskommelsen som utgör tillägg till konventionen om vägtrafik (FördrS 32/1986) öppnad

för undertecknande i Wien den 8 november 1968 gäller som lag sådana Finland har förbundit sig till dem.

2 §

Om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av republikens president.

Helsingfors den 29 april 2005

Republikens President

TARJA HALONEN

Kommunikationsminister *Leena Luhtanen*

*Bilaga
(Översättning)*

Föreslagna ändringar i 1968 års konvention om vägtrafik

A. Ändringar i den egentliga konventionstexten

ARTIKEL 1

(Definitioner)

Ett nytt stycke g bis läggs till:

”g bis) Med cykelfält avses en för cyklar avsedd del av körbana. Cykelfältet avskiljs från den övriga körbanan med en längsgående körbanemarkering.”

Ett nytt stycke g ter läggs till:

”g ter) Med cykelbana avses en för cyklar avsedd separat väg eller del av väg som anges med vägmärke. Cykelbanan avskiljs från andra vägar eller andra delar av samma väg med konstruktionsmässiga medel.”

ARTIKEL 8

(Förare)

En ny punkt 6 läggs till:

”6. Fordonsföraren skall alltid minimera all annan aktivitet än själva körandet. Den nationella lagstiftningen skall innehålla bestämmelser om fordonsförarnas möjligheter att använda telefon. Lagstiftningen skall under alla omständigheter förbjuda förare av motorfordon eller moped att medan fordonet är i rörelse använda telefon som hålls i handen.”

ARTIKEL 11

(Omkörning och filkörning)

Punkt 1

Ett nytt stycke 1 c läggs till:

”c) Den nationella lagstiftningen kan tillåta att cyklister och mopedister kör om ett

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.”

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

fordon som står stilla och fordon som kör sakta, med undantag av cyklar och mopeder, på den sida som motsvarar trafikriktningen under förutsättning att det finns tillräckligt med utrymme för omkörning.”

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.”

ARTIKEL 16

(Ändring av färdriktning)

Punkt 1

Stycke b får följande lydelse:

”om han ämnar svänga av på andra sidan – med reservation för sådana bestämmelser som fördragsslutande parter eller delstater under dem får utfärda i fråga om cyklar och mopeder så att dessa kan ändra färdriktning exempelvis genom att köra över en vägkorsning i två separata steg – färdas så nära som möjligt intill körbanans mittlinje, om det är fråga om en körbana med dubbelriktad trafik, eller intill körbanans kant på den sida som inte motsvarar trafikriktningen, om körbanan är enkelriktad, och, om han ämnar köra in på en annan väg med dubbelriktad trafik, utföra svängen så att han kommer in på den vägens körbana på den sida som motsvarar trafikriktningen.”

Punkt 2

Punkt 2 får följande lydelse:

”2. När förare ändrar färdriktning skall han utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna om gående i artikel 21 i denna konvention låta vägtrafikanter passera på körbanan eller på andra delar av den väg han står i begrepp att lämna.”

ARTIKEL 23

(Stannande och parkering)

Punkt 1

Den sista meningen får följande lydelse:

”Både i eller utanför tätorter får de inte placeras på cykelbanor, cykelfält, busskörfält, ridvägar, gångvägar, gångbanor eller vägrenar som är särskilt anordnade för gångtrafik, om det inte är tillåtet enligt nationell lagstiftning.”

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

*Punkt 6**Punkt 6 får följande lydelse:*

"Ingen bestämmelse i denna artikel skall anses hindra att fördragsslutande parter eller delstater under dem inför andra bestämmelser om parkering och stannande eller utfärdar särskilda bestämmelser om parkering eller stannande av cyklar och mopeder."

ARTIKEL 25 bis

(Särskilda bestämmelser för tunnlar med speciell utmärkning)

Punkt 1

Stycke c utgår.

Punkt 3

Följande nya punkt 3 införs, varvid nuvarande punkt 3 blir punkt 4:

"3. Förare får stanna eller parkera fordon endast i nödsituationer och vid fara. De skall i så fall i mån av möjlighet använda för detta ändamål särskilt markerade platser."

ARTIKEL 27

(Särskilda regler för cyklister samt förare av mopeder och motorcyklar)

*Punkt 4**Punkt 4 får följande lydelse:*

"4. Fördragsslutande parter eller delstater under dem får förbjuda cyklister att använda den återstående delen av körbanan, när det finns cykelbana eller cykelfält. Under samma förhållanden får de tillåta att mopedförare använder cykelfältet eller cykelbanan och förbjuda dem att använda körbanan i övrigt, om det anses nödvändigt. Den nationella lagstiftningen skall ange de villkor på vilka andra vägtrafikanter får använda cykelfält eller cykelbanor eller korsa dem så att cyklisternas säkerhet garanteras hela tiden."

*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."

ARTIKEL 37

(Nationalitetsmärke)

Punkt 1

Punkt 1 får följande lydelse:

”1. a) På motorfordon i internationell trafik skall förutom registreringsnumret baktill visas nationalitetsmärke för den stat i vilken fordonet är registrerat.

b) Märket kan vara separat från registreringsskylten eller ingå i den.

c) Om märket ingår i registreringsskylten skall det också finnas på skylten framtill på fordonet, om en sådan är obligatorisk.”

Punkt 2

Första meningen får följande lydelse:

”2. En släpvagn som är kopplad till ett motorfordon och på vilken det enligt artikel 36 i denna konvention skall finnas ett registreringsnummer skall baktill också, separat eller som en del av registreringsskylten, ha nationalitetsmärket för den stat där registreringsnumret tilldelats fordonet.”

Punkt 3

Punkt 3 får följande lydelse:

”3. Nationalitetsmärket skall vara utformat, placerat eller införlivat med registreringsskylten i enlighet med villkoren i bilagor 2 och 3 till denna konvention.”

ARTIKEL 41

(Körkort)

Punkt 1

Styckena b och c får följande lydelse:

”b) Fördragsslutande parter förbinder sig att säkerställa att körkort beviljas först efter det att behörig myndighet har försäkrat sig om att föraren äger erforderlig kunskap och skicklighet. Den som bemyndigas att kontrollera om föraren har erforderlig kunskap

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 knowledge and skills; the persons authorized to check if drivers have the necessary

och skicklighet skall ha de behövliga kvalifikationerna. Bestämmelser om innehållet i de teoretiska och praktiska proven utfärdas i den nationella lagstiftningen.

c) Den nationella lagstiftningen skall fastställa villkoren för erhållande av körkort. Den skall i synnerhet ange de lägsta åldrarna för erhållande av körkort, kraven i fråga om hälsotillstånd och villkoren för att bli godkänd i de teoretiska och praktiska proven.”

Punkterna 2–7

Punkterna ersätts med följande:

”2. a) Fördragsslutande parter skall erkänna

i) nationella körkort som motsvarar bestämmelserna i bilaga 6 till denna konvention,

ii) internationella körkort som motsvarar bestämmelserna i bilaga 7 till denna konvention, förutsatt att motsvarande nationella körkort uppvisas samtidigt,

som giltiga för förande av fordon i de kategorier som korten gäller inom respektive territorium, förutsatt att det berörda kortet är giltigt och har utfärdats av en annan fördragsslutande part eller dess delstat eller av en organisation som bemyndigats därtill av en fördragsslutande part eller en delstat under den.

b) Ett körkort beviljat av en fördragsslutande part skall erkännas inom en annans territorium fram till dess att det territoriet blir kortinnehavarens hemvist.

c) Bestämmelserna i denna punkt gäller inte tillstånd till övningskörning.

3. Giltighetstiden för nationella körkort kan begränsas i den nationella lagstiftningen. Ett internationellt körkort får gälla i högst tre år från dagen för dess utfärdande eller fram till det nationella körkortets sista giltighetsdag, beroende på vilken som infaller tidigare.

4. Oavsett bestämmelserna i punkterna 1 och 2 gäller följande:

a) När körkortets giltighet enligt särskild påskrift beror av villkor att innehavaren skall begagna vissa hjälpmedel eller att

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) Where the validity of the driving permit is made subject by special endorsement to the condition that the holder shall wear

fordonet skall vara utrustat på visst sätt med hänsyn till förarens invaliditet, skall körkortet inte erkännas om dess villkor inte är uppfyllda.

b) Fördragsslutande parter får vägra att inom sina territorier erkänna körkort som innehas av personer som inte har fyllt 18 år.

c) Fördragsslutande parter får vägra erkänna körkort inom sina territorier för förande av motorfordon eller fordonskombinationer som hör till någon av kategorierna C, D, CE och DE enligt bilagorna 6 och 7 till denna konvention, om körkortet innehas av personer som inte fyllt 21 år.

5. Ett internationellt körkort skall utfärdas endast till den som innehar ett nationellt körkort och som uppfyller de minimivillkor som anges i denna konvention. Ett internationellt körkort skall utfärdas endast av den fördragsslutande part inom vars territorium innehavaren har sitt hemvist och som har utfärdat det nationella körkortet eller erkänt ett körkort utfärdat av en annan fördragsslutande part. Det internationella körkortet gäller inte inom det territoriet.

6. Bestämmelserna i denna artikel kräver inte att fördragsslutande parter

a) erkänner nationella körkort utfärdade inom en annan fördragsslutande parts territorium till personer som hade sitt hemvist inom deras territorier vid tiden för utfärdandet eller vilkas hemvist flyttats till deras territorier efter utfärdandet, eller

b) erkänner nationella körkort utfärdade till förare som vid tiden för utfärdandet inte hade sitt hemvist inom det territorium där körkortet utfärdades eller som efter utfärdandet flyttat sitt hemvist till ett annat territorium.”

ARTIKEL 43

(Övergångsbestämmelser)

Artikel 43 får följande lydelse:

”1. Fördragsslutande parter skall utfärda nationella körkort i enlighet med de nya

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.”

ARTICLE 43

(Transitional provisions)

Replace the existing text by:

“1. Contracting Parties shall issue domestic driving permits in accordance with the

bestämmelserna i bilaga 6 senast fem år efter det att bestämmelserna har trätt i kraft. Nationella körkort som utfärdats i enlighet med de tidigare bestämmelserna i artiklarna 41 och 43 och i bilaga 6 innan den tidsfristen gått ut skall erkännas så länge de är giltiga.

2. Fördragsslutande parter skall utfärda internationella körkort i enlighet med de nya bestämmelserna i bilaga 7 senast fem år efter det att bestämmelserna har trätt i kraft. Internationella körkort som utfärdats i enlighet med de tidigare bestämmelserna i artiklarna 41 och 43 och i bilaga 7 innan den tidsfristen gått ut skall gälla i enlighet med villkoren i artikel 41.3.”

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. Ändringar i konventionens bilagor

Bilaga 1

(UNDANTAG FRÅN SKYLDIGHETEN
ATT GODTA MOTORFORDON OCH
SLÄPVAGNAR I INTERNATIONELL
TRAFIK)

Punkt 9

Punkt 9 får följande lydelse:

”9. Fördragsslutande parter får vägra att i internationell trafik inom sina territorier godta motorfordon eller släpvagnar kopplade till motorfordon som är försedda med annat nationalitetsmärke än det som föreskrivs i artikel 37 i denna konvention. Där emot får fördragsslutande parter inte vägra godta fordon vars nationalitetsmärke är separat från registreringsskylten i enlighet med denna konvention och ersätter ett märke som ingår i skylten och som inte är förenligt med bestämmelserna i denna konvention.”

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.”

Bilaga 2
(REGISTRERINGSNUMMER PÅ MOTORFORDON OCH SLÄPVAGNAR I INTERNATIONELL TRAFIK)

Rubriken får följande lydelse:

”REGISTRERINGSNUMMER OCH REGISTRERINGSSKYLT PÅ MOTORFORDON OCH SLÄPVAGNAR I INTERNATIONELL TRAFIK”

Punkt 3

Första meningen får följande lydelse:

”3. När registreringsnumret är angivet på en skylt skall skylten vara plan och fastsatt i lodrät eller nästan lodrät läge och med räta vinklar mot fordonets längsgående mittplan.”

Punkt 4

Punkt 4 ersätts med följande:

”4. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 61 g i bilaga 5 till denna konvention får bakgrunden på registreringsskyltar med ett registreringsnummer och, i förekommande fall, nationalitetsmärket för den stat där fordonet är registrerat, eventuellt kompletterat med en flagga eller en symbol enligt villkoren i bilaga 3, vara av reflekterande material.”

En ny punkt 5 läggs till:

”5. Bakgrunden på den del av registreringsskylten som nationalitetsmärket ingår i skall vara av samma material som bakgrunden till den del där registreringsnumret finns.”

Bilaga 3
(NATIONALITETSMÄRKE PÅ MOTORFORDON OCH SLÄPVAGNAR I INTERNATIONELL TRAFIK)

Bilaga 3 ersätts med följande:

”1. Det nationalitetsmärke som avses i artikel 37 i denna konvention skall bestå av en till tre latinska versalbokstäver.

Annex 2
(REGISTRATION NUMBER OF MOTOR VEHICLES AND TRAILERS IN INTERNATIONAL 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. Om nationalitetsmärket är separat från registreringsskylten skall det uppfylla följande villkor:

a) Bokstävernas höjd skall vara minst 0,08 meter och staplarnas bredd minst 0,01 meter. Bokstäverna utförs i svart mot vit ellipsformad botten med största axeln vågrät. Den vita bakgrunden får vara av reflekterande material.

b) Om nationalitetsmärket består av endast en bokstav får ellipsens största axel vara lodrät.

c) Nationalitetsmärket får inte placeras så att det skulle kunna förväxlas med registreringsnumret eller göra detta svårare att läsa.

d) På motorcyklar och deras släpvagnar skall längden på ellipsens diagonaler vara minst 0,175 meter och 0,115 meter. På andra motorfordon och deras släpvagnar skall längden på ellipsens diagonaler vara minst

i) 0,24 meter och 0,145 meter om nationalitetsmärket innehåller tre bokstäver, och

ii) 0,175 meter och 0,115 meter om nationalitetsmärket innehåller mindre än tre bokstäver.

3. Om nationalitetsmärket ingår i registreringsskylten eller registreringsskyltarna skall följande villkor vara uppfyllda:

a) Bokstävernas höjd skall vara minst 0,02 meter om det rör sig om en registreringsskylt på 0,11 meter.

b) i) Nationalitetsmärket för den stat där fordonet är registrerat, i förekommande fall kompletterat med statens nationalflagga eller nationella symbol eller symbolen för den organisation för regional ekonomisk integration som landet hör till, skall placeras längst till vänster eller höger på registreringsskylten baktill på fordonet, men helst till vänster eller högst till vänster på skyltar där siffrorna är i två rader.

ii) Om registreringsskylten utöver nationalitetsmärket innehåller en icke-numerisk symbol och/eller en flagga och/eller en regional eller lokal symbol, skall nationalitetsmärket placeras längst till vänster på skylten.

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) En flagga eller symbol som i förekommande fall kompletterar nationalitetsmärket för den stat där fordonet är registrerat skall placeras så att det inte kan göra märket svårare att läsa och helst ovanför märket.

d) Nationalitetsmärket för den stat där fordonet är registrerat skall placeras så att det är lätt att känna igen och inte kan förväxlas med registreringsnumret eller göra det svårare att läsa. Därför skall märket åtminstone vara av annan färg än registreringsnumret, ha annan bakgrundsfärg än den som reserverats för registreringsnumret eller vara klart avskild från registreringsnumret, helst med ett streck.

e) På registreringsskyltarna på motorcyklar och deras släpvagnar och/eller tvåradiga registreringsskyltar får bokstavsstorleken på nationalitetsmärket och, i förekommande fall, storleken på nationalflaggan eller den nationella symbolen för den stat där fordonet är registrerat eller symbolen för den organisation för regional ekonomisk integration som landet hör till ändras på ändamålsenligt sätt.

f) Bestämmelserna i denna punkt skall enligt samma principer gälla för registreringsskylten framtill på ett fordon, om en sådan är obligatorisk.

4. De relevanta bestämmelserna i punkt 3 till bilaga 2 skall också gälla nationalitetsmärket.”

(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.”

Bilaga 5

(TEKNISKA FÖRESKRIFTER FÖR MOTORFORDON OCH SLÄPVAGNAR)

Punkterna 19 och 25 i kapitel II:

Rättelserna gäller endast den ryskspråkiga versionen.

Punkt 61 g i kapitel IV:

Rättelserna gäller endast den ryskspråkiga versionen.

Annex 5

(TECHNICAL CONDITIONS CONCERNING 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.

Bilaga 6
(NATIONELLT KÖRKORT)

Bilaga 6 ersätts med följande:

1. Nationella körkort skall utformas som dokument.

2. Kortet kan vara av plast eller papper. Det rekommenderade formatet på plastkort är 54 x 86 mm. Kortet bör vara rosa. Texten på körkortet och de ställen på kortet som reserveras för texten skall fastställas i den nationella lagstiftningen om inte annat följer av punkterna 6 och 7.

3. Titeln "Körkort" skall stå på kortets framsida på språket eller språken i det land som utfärdar kortet, liksom även namnet på och/eller nationalitetsmärket för den utfärdande staten.

4. Körkortet måste innehålla följande efter de angivna siffrorna:

1. Efternamn
2. Övriga namn
3. Födelsedatum och födelseort ¹
- 4a. Datum för utfärdande
- 4b. Sista giltighetsdag
- 4c. Den utfärdande myndighetens namn eller stämpel
5. Körkortets nummer
6. Ett fotografi av innehavaren
7. Innehavarens underskrift
9. De fordonskategorier (underkategorier) som kortet gäller
12. Tilläggsuppgifter eller begränsningar i kodform för varje fordonskategori (underkategori).

5. Om den nationella lagstiftningen kräver tilläggsuppgifter skall de framgå av körkortet efter följande siffror:

4d. Ett identifieringsnummer för registreringsändamål, som inte är det nummer som anges efter nummer 5 i punkt 4

8. Hemvist

10. Utfärdandedatum för varje fordonskategori (underkategori)

¹ Uppgiften om födelseort kan ersättas med andra uppgifter i enlighet med den nationella lagstiftningen.

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. Sista giltighetsdag för varje fordonskategori (underkategori)

13. Information för registreringsändamål vid byte av hemvist

14. Information för registreringsändamål eller andra uppgifter som gäller trafiksäkerhet.

6. Alla anteckningar skall göras med latinska bokstäver. Om andra bokstäver används skall de också translittereras till latinska bokstäver.

7. Uppgifterna efter siffrorna 1–7 i punkterna 4 och 5 bör finnas på samma sida av kortet. De ställen på kortet som reserveras för uppgifterna efter siffrorna 8–14 i punkterna 4 och 5 bör anges i den nationella lagstiftningen. Den nationella lagstiftningen får också ange var de elektroniska uppgifterna på körkort skall finnas.

8. De fordonskategorier som ett körkort kan ge rätt att framföra är följande:

A. Motorcyklar.

B. Andra motorfordon än i kategori A med en tillåten totalmassa på högst 3 500 kg och med högst åtta sittplatser utöver förarplatsen, motorfordon i kategori B till vilken det kopplats en släpvagn med en tillåten totalmassa på högst 750 kg eller motorfordon i kategori B till vilken det kopplats en släpvagn med en tillåten totalmassa på mer än 750 kg, som ändå inte överstiger motorfordonets tjänstevikt, där den tillåtna totalmassan för fordonskombinationen är högst 3 500 kg.

C. Andra motorfordon än i kategori D med en tillåten totalmassa på mer än 3 500 kg eller motorfordon i kategori C till vilka det kopplats en släpvagn med en tillåten totalmassa på högst 750 kg.

D. Motorfordon avsedda för persontransporter med mer än åtta sittplatser utöver förarplatsen eller motorfordon i kategori D till vilken det kopplats en släpvagn med en tillåten totalmassa på högst 750 kg.

BE. Motorfordon i kategori B till vilken det kopplats en släpvagn med en tillåten

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. Motor vehicles of category B coupled to a trailer the permissible maximum mass

totalmassa på mer än 750 kg som överstiger motorfordonets tjänstevikt eller motorfordon i kategori B till vilken det kopplats en släpvagn med en tillåten totalmassa på mer än 750 kg, där den högsta tillåtna totalmassan på fordonskombinationen överstiger 3 500 kg.

CE. Motorfordon i kategori C till vilken det kopplats en släpvagn med en tillåten totalmassa på mer än 750 kg.

DE. Motorfordon i kategori D till vilken det kopplats en släpvagn med en tillåten totalmassa på mer än 750 kg.

9. Den nationella lagstiftningen får för kategorierna A, B, C, CE, D och DE införa följande underkategorier som körkortet kan gälla:

A1. Motorcyklar med en slagvolym som inte överstiger 125 cm³ och en effekt som inte överstiger 11 kW (lätta motorcyklar).

B1. Tre- och fyrhjuliga motordrivna cyklar.

C1. Motorfordon med en tillåten totalmassa på mer än 3 500 kg men under 7 500 kg, med undantag av fordon i kategori D. Till fordon i kategori C1 får kopplas en släpvagn med en tillåten totalmassa på högst 750 kg.

D1. Motorfordon avsedda för persontransporter och med mer än åtta men högst sexton sittplatser utöver förarplatsen eller motorfordon i underkategori D1 till vilken det kopplats en släpvagn med en tillåten totalmassa på högst 750 kg.

C1E. Motorfordon i underkategori C1 till vilken det kopplats en släpvagn med en tillåten totalmassa på mer än 750 kg, som ändå inte överstiger motorfordonets tjänstevikt, där fordonskombinationens tillåtna totalmassa inte överstiger 12 000 kg.

D1E. Motorfordon i underkategori D1 till vilken det kopplats en släpvagn som inte används för persontransporter och vars högsta tillåtna totalmassa är mer än 750 kg, som ändå inte överstiger motorfordonets tjänstevikt, där fordonskombinationens tillåtna totalmassa inte överstiger 12 000 kg.

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

10. Den nationella lagstiftningen får fastställa andra fordonskategorier och underkategorier än de som förtecknats. De bör i så fall inte betecknas med symboler som påminner om symbolerna för de fordonskategorier och underkategorier som används i konventionen, och dessutom bör även tryckstilen se annorlunda ut.

11. De fordonskategorier (underkategorier) som körkortet gäller skall representeras av följande bildtecken.

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.

Kategorikod / bildtecken	Underkategorikod/ bildtecken
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 

Bilaga 7
(INTERNATIONELLT KÖRKORT)

Fotnot 2 till modellsida nr 1 (pärmens första sida) får följande lydelse:

2/ Högst tre år efter den dag då det nationella körkortet utfärdats eller upphör att gälla, beroende på vilket som infaller först.

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.

*Modellsida nr 2 (pärmens andra sida) får
följande lydelse:*

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

Detta körkort gäller inte inom.....
.....1/

Det gäller inom samtliga fördragsslutande parter territorier, förutsatt att motsvarande nationella körkort uppvisas samtidigt med det. De fordonskategorier som kortet gäller anges i slutet av häftet.

2/

Detta körkort upphör att gälla inom territoriet för en annan fördragsslutande part, om det territoriet blir kortinnehavarens hemvist.

- 1/ Ange den fördragsslutande part inom vars territorium kortinnehavaren har sitt hemvist.
2/ Utrymme reserverat för en lista över de stater som är fördragsslutande parter (valfritt).

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).

Vänster och höger sida av modellsida nr 3 ersätts med följande:

MODELLSIDA 3

Vänster sida

UPPGIFTER OM FÖRAREN	
Efternamn:.....	1.
Övriga namn:.....	2.
Födelseort <u>1/</u> :.....	3.
Födelsedatum:	4.
Hemvist ^{2/} :.....	5.
KATEGORIER OCH UNDERKATEGORIER AV FORDON SOM KÖRKORTET GÄLLER OCH MOTSVARANDE KODER	
Kategorikod /bildtecken	Underkategorikod/bildtecken
A 	A1 
B 	B1 
C 	C1 
D 	D1 
BE 	
CE 	C1E 
DE 	D1E 
SÄRSKILDA VILLKOR <u>3/</u>	

1/ Uppgiften om födelseort kan ersättas med andra uppgifter i enlighet med den nationella lagstiftningen.

2/ Fylls i om den nationella lagstiftningen kräver det.

3/ Exempel: "Måste bära korrigering linser", "Gäller endast för fordon nr.....", "Fordonet måste ha särskild utrustning så att det kan föras av enbent person".

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".

MODELLSIDA nr 3
Höger sida

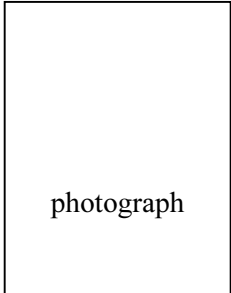
1. 2. 3. 4. 5.																	
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; padding: 5px;">STÄMPEL 4/</td> <td style="width: 50%; padding: 5px;">STÄMPEL 4/</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">A</td> <td style="padding: 5px;">A1</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">B</td> <td style="padding: 5px;">B1</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">C</td> <td style="padding: 5px;">C1</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">D</td> <td style="padding: 5px;">D1</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">BE</td> <td style="padding: 5px;"></td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">CE</td> <td style="padding: 5px;">C1E</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">DE</td> <td style="padding: 5px;">D1E</td> </tr> </table>	STÄMPEL 4/	STÄMPEL 4/	A	A1	B	B1	C	C1	D	D1	BE		CE	C1E	DE	D1E	fotografi 4/ Innehavarens underskrift
STÄMPEL 4/	STÄMPEL 4/																
A	A1																
B	B1																
C	C1																
D	D1																
BE																	
CE	C1E																
DE	D1E																
INDRAGEN KÖRRÄTT:																	
<table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> Innehavaren har fråntagits rätten att föra fordon inom..... <u>5/</u> Ort..... </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> till den..... den..... <u>6/</u> </td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: right; vertical-align: top;"> <u>6/</u> </td> </tr> </table> <table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> Innehavaren har fråntagits rätten att föra fordon inom..... <u>5/</u> Ort..... </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> till den..... den<u>6/</u> </td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: right; vertical-align: top;"> <u>6/</u> </td> </tr> </table>		Innehavaren har fråntagits rätten att föra fordon inom..... <u>5/</u> Ort.....	till den..... den..... <u>6/</u>	<u>6/</u>		Innehavaren har fråntagits rätten att föra fordon inom..... <u>5/</u> Ort.....	till den..... den <u>6/</u>	<u>6/</u>									
Innehavaren har fråntagits rätten att föra fordon inom..... <u>5/</u> Ort.....	till den..... den..... <u>6/</u>																
<u>6/</u>																	
Innehavaren har fråntagits rätten att föra fordon inom..... <u>5/</u> Ort.....	till den..... den <u>6/</u>																
<u>6/</u>																	

4/ Den utfärdande myndighetens eller organisationens sigill eller stämpel. Sigillet eller stämpeln anbringas vid berörda kategori eller underkategori endast om kortinnehavaren har rätt att föra fordon i den kategorin.

5/ Statens namn.

6/ Underskrift och sigill eller stämpel för den myndighet som dragit in körkortets giltighet inom sitt territorium. Om de utrymmen på denna sida som är avsedda för uppgifter om indragning redan har använts, skall ytterligare indragningar anges på motstående sida.”

MODEL 3
Right hand page

1. 2. 3. 4. 5.																	
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">STAMP 4/</td> <td style="width: 50%;">STAMP 4/</td> </tr> <tr> <td>A</td> <td>A1</td> </tr> <tr> <td>B</td> <td>B1</td> </tr> <tr> <td>C</td> <td>C1</td> </tr> <tr> <td>D</td> <td>D1</td> </tr> <tr> <td>BE</td> <td></td> </tr> <tr> <td>CE</td> <td>C1E</td> </tr> <tr> <td>DE</td> <td>D1E</td> </tr> </table>	STAMP 4/	STAMP 4/	A	A1	B	B1	C	C1	D	D1	BE		CE	C1E	DE	D1E	 photograph  4/ Signature of the holder
STAMP 4/	STAMP 4/																
A	A1																
B	B1																
C	C1																
D	D1																
BE																	
CE	C1E																
DE	D1E																
DISQUALIFICATIONS: The holder is deprived of the right to drive in the territory of<u>5/</u> At The holder is deprived of the right to drive in the territory of<u>5/</u> At until on<u>6/</u> until on<u>6/</u>																	

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.”

(Översättning)

**Föreslagna ändringar i 1968 års
konvention om vägmärken och
signaler**

**A. Ändringar i den egentliga konven-
tionstexten**

ARTIKEL 1

(Definitioner)

Ett nytt stycke e bis läggs till:

”e bis) Med cykelfält avses en för cyklar avsedd del av körbana. Cykelfältet avskiljs från den övriga körbanan med en längsgående körbanemarkering.”

Ett nytt stycke e ter läggs till:

”e ter) Med cykelbana avses en för cyklar avsedd separat väg eller del av väg som anges med vägmärke. Cykelbanan avskiljs från andra vägar eller andra delar av samma väg med konstruktionsmässiga medel.”

ARTIKEL 7

Artikel 7 ersätts med följande:

”1. Nationell lagstiftning bör föreskriva att vägmärken, i synnerhet varningsmärken, reglerande märken och vägvisare, skall vara belysta eller reflekterande för att göra dem mer synliga och lättare att läsa på natten, förutsatt att detta inte medför att vägtrafikanter bländas.

2. Fördragsslutande parter kan också tillåta användningen av fluorescerande material, och de skall då ange vilka märken materialet kan användas på.

3. Den nationella lagstiftningen bör innehålla bestämmelser om användningen av belysta, reflekterande och fluorescerande vägmärken. Den bör också ange i vilka situationer vart och ett av de fluorescerande materialen skall användas.

**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. Mörka och ljusa grafiska delar i olika färger på märkena kan avskiljas från varandra genom smala band i kontrasterande ljusa respektive mörka färger.

5. Ingenting i denna konvention skall förbjuda användning av märken som endast är synliga då de upplysningar som de ger är relevanta, för att ange upplysningar, varningar och regler som endast gäller vissa tider eller vissa dagar.”

ARTIKEL 8

Punkt 3

Punkt 3 får följande lydelse:

”3. Ingenting i denna konvention skall hindra tillägg av en text på en rektangulär tavla under märket eller på en rektangulär tavla med märket huvudsakligen för att underlätta tolkningen av märket; sådan text kan även placeras på själva märket, om detta inte gör märket svårare att förstå för förare som inte kan tyda texten.”

ARTIKEL 13

(Allmänna bestämmelser för märken som beskrivs i avdelningarna C och D i annex 1 till konventionen)

Punkt 2

Punkt 2 får följande lydelse:

”2. Reglerande märken placerade i höjd med eller strax efter ett märke som anger gräns för en tätort betyder att föreskriften gäller för hela tätorten, såvida inte en annan föreskrift anges med annat märke på vissa vägsträckor inom tätorten.”

ARTIKEL 13 bis

(Särskilda reglerande märken)

En ny punkt 2a läggs till:

”2a. Märket E 11^a skall användas i minst 1 000 meter långa tunnlar och i de fall som anges i nationell lagstiftning. Sådana tunnlar längd skall anges antingen i den nedre delen av vägmärket eller på en särskild tavla H 2 i enlighet med avdelning H i bila-

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

ga 1. Tunnelns namn får anges i enlighet med artikel 8.3 i denna konvention.”

ARTIKEL 26 bis

Punkt 1

Punkt 1 får följande lydelse:

”1. Markering av körfält som reserverats för vissa fordonskategorier, inklusive cykelfält, skall ske genom linjer som klart kan skiljas från andra heldragna eller brutna linjer på körbanan, särskilt genom att vara bredare och ha kortare mellanrum mellan delarna.”

ARTIKEL 29

Punkt 2

Den första meningen får följande lydelse:

”2. Om vägmarkeringar är målade skall de vara gula eller vita; blått får emellertid användas för markering som anger plats där parkering är tillåten på vissa villkor eller med vissa begränsningar (tidsgräns, avgift, användarkategori, osv.). ...”

Punkt 4

Punkt 4 får följande lydelse:

”4. Förare skall i god tid kunna känna igen vägmarkeringar avsedda för fordon i rörelse. Markeringarna skall vara synliga både dag- och nattetid. Sådan markering bör vara reflekterande, i synnerhet på områden med otillräcklig belysning.”

En ny artikel 29a läggs till:

ARTIKEL 29 bis

”1. Om permanenta vägmarkeringar skall ändras för viss tid, i synnerhet på grund av vägarbeten eller omfartsvägar, skall de tillfälliga markeringarna utföras i andra färger än de som används för permanenta markeringar.

2. Tillfälliga markeringar skall gälla framför permanenta markeringar, och vägtrafikanterna skall följa dem. Om samtidig närvaro av permanenta och tillfälliga vägmarkeringar kan leda till förvirring skall de permanenta markeringarna täckas över eller tas bort.

3. De tillfälliga markeringarna skall helst vara reflekterande, och de kan kompletteras

in Annex 1, section H. The name of the 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. Temporary markings shall preferably be retroreflective and may be supplemented

med signalljus eller reflexer i syfte att förbättra trafikstyrningen.”

by beacons, cats eyes or reflectors with a view to improving traffic guidance.”

B. Ändringar i bilagorna till konventionen

Bilaga 1: avdelning C II (Beskrivningar)

Punkt 9. *(Förbud och begränsningar som gäller stannande och parkering)*
Stycke c vii utgår.

Bilaga 1: avdelning D II (Beskrivningar)

Punkt 3. *(Påbjuden cirkulationsriktning)*
Punkten får följande lydelse:
”3. Märket D, 3 'PÅBJUDEN CIRKULATIONSRIKTNING' skall ange för förare att de på cirkulationsplatsen måste följa den körriktning som pilarna utvisar. Om cirkulationsplatsen markerats med både märket D, 3 och märket B, 1 eller B, 2 har den förare som befinner sig på cirkulationsplatsen företräde.”

Bilaga 1: avdelning E II (Beskrivningar)

Punkt 9. *(Särskilda märken för in- och utkörning från tunnel)*

De nuvarande styckena ersätts med följande:

”a) Märket E, 11^a 'TUNNEL' anger att en vägsträcka går genom en tunnel och att särskilda trafikregler gäller. Den placeras på det ställe där reglerna börjar gälla.

b) Märket E, 11^a kan som förhandsvarning för vägtrafikanter dessutom placeras på lämpligt avstånd före det ställe där de särskilda reglerna börjar gälla. Antingen den nedre delen av ett sådant märke eller tilläggsskylt H, 1, i enlighet med beskrivningen i avdelning H i detta annex, skall ange avståndet mellan märket och det ställe där de särskilda reglerna börjar gälla.

c) Märket E, 11^b 'TUNNELN UPPHÖR' får placeras där de särskilda reglerna upphör att gälla.”

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.”

En ny punkt 14 läggs till:

”14. Märken som anger stopplatser i nödsituationer och vid fara

Märket E, 17, ”NÖDSTOPPLATS” anger den plats som förare skall använda för stanande och parkering endast i nöd- och farosituationer. Om det finns en nödtelefon och/eller släckare på stopplatsen skall också symbolerna F, 14 och/eller F, 15 finnas antingen i nedre delen av märket eller på en rektangulär skylt under märket. Modellen på detta märke kan vara antingen E, 17^a eller E, 17^b.”

Bilaga 1: avdelning F I (Allmänna kännetecken och symboler)

Punkt 2

Sista meningen får följande lydelse:

”2. ... Symbolen skall vara svart eller mörkblå, med undantag av F, 1^a, F, 1^b, F, 1^c och F, 15, som skall vara röda. Symbolen F, 14 får vara röd.”

Bilaga 1: avdelning F II (Beskrivningar)

Punkt 2 (Övriga symboler)

Följande symboler F, 14 och F, 15 läggs till:

”F, 14 ’NÖDTELEFON’”

”F, 15 ’SLÄCKARE’”

Bilaga 1: avdelning G V (Informationsmärken)

Följande nya punkt 11 läggs till:

”11. Märke för nödutgång

a) Märkena G, 23a och G, 23b anger nödutgångar.

b) Märkena G, 24a, G, 24b och G, 24c är exempel på märken som anger var närmaste nödutgång finns och avståndet till den. I tunnlar skall de placeras högst 50 meter från varandra på 1–1,5 meters höjd på sidoväggarna.

c) Märkena G, 23 och G, 24 har grön bakgrund och symbolerna, pilarna och avståndsangivelserna är vita eller ljusa.”

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.

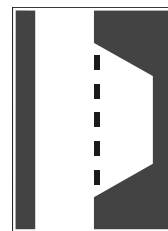
(c) The signs G, 23 and G, 24 have a green ground and the symbols, arrows and distance indications are white or of a light colour.”

Bilaga 3 (ÅTERGIVNING I FÄRG AV MÄRKEN, SYMBOLER OCH SKYLTA SOM AVSES I ANNEX 1)

De nya märkena och symbolerna för de föreslagna ändringarna:



E, 17^a



E, 17^b



F, 14



F, 15



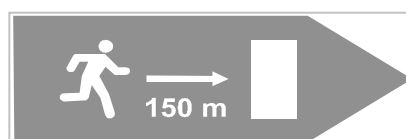
G, 23^a



G, 23^b



G, 24^a



G, 24^b



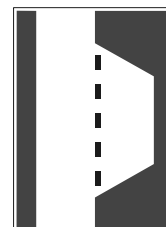
G, 24^c

Bilaga 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



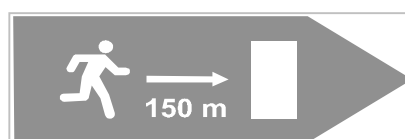
G, 23^a



G, 23^b



G, 24^a



G, 24^b



G, 24^c

(Översättning)

Föreslagna ändringar i bilagan till 1971 års europeiska överenskommelse som utgör tillägg till 1968 års konvention om vägtrafik

7.* Artikel 8 i konventionen (Förare)

Omedelbart efter punkt 5 i denna artikel skall en ny punkt fogas

Den sista meningen får följande lydelse:

”I nationell lagstiftning får den lagliga alkoholhalten inte i något fall överstiga 0,50 g/liter ren alkohol då den mäts från blodet eller 0,25 mg/liter ren alkohol då den mäts från utandningsluften.”

12. Artikel 13 i konventionen (Hastighet och avstånd mellan fordon)

Punkt 4

Punkt 4 blir punkt 6.

18. Artikel 23 i konventionen (Stannande och parkering)

Punkt 3

Stycke a i får följande lydelse:

”i) Mindre än 5 meter före övergångsställen eller korsande cykelbanor samt på övergångsställen, på korsande cykelbanor och i plankorsningar.”

20. Artikel 27 i konventionen (Särskilda regler för cyklister samt förare av mopeder och motorcyklar)

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)

* Denna och de följande siffrorna anger numren på de ändrade styckena i bilagan till den europeiska överenskommelsen.

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

*Punkt 4**Punkt 4 får följande lydelse:*

”Detta stycke skall ha följande lydelse:

’Mopedförare kan tillåtas använda cykelfält eller cykelbanor och, om så anses tillrädligt, förbjudas att använda den återstående delen av körbanan. Den nationella lagstiftningen skall ange de villkor på vilka andra vägtrafikanter får använda cykelfält eller cykelbanor eller korsa dem så att cyklisternas säkerhet garanteras hela tiden.’ ”

*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.’ ”