

Regeringens proposition till riksdagen om godkännande och sättande i kraft av ändringarna i konventionen om vägtrafik

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att riksdagen godkänner de ändringar i konventionen om vägtrafik som godkänts vid den 86:e sessionen för arbetsgruppen för vägsäkerhet inom Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa. Dessutom föreslås det att riksdagen godkänner ett förbehåll som hänför sig till ändringarna och som hör till området för lagstiftningen.

Syftet med ändringsförslagen är att harmonisera bestämmelserna i 1968 års konvention om vägtrafik och 1958 års överenskommelse om antagande av enhetliga tekniska föreskrifter när det gäller fordonsstrålkastare, lyktor och anordningar. Skillnaderna och bristerna har huvudsakligen berott på den tekniska utvecklingen under årens lopp. Största delen av de föreslagna ändringarna gäller fordonsstrålkastare, lyktor och anordningar samt användningen av dem i trafik. Finland har för avsikt att meddela om förbehåll i fråga om bestämmelsen i konventionen som gäller särskilda varningslyktor.

I fråga om konventionsändringarna iakttas ett så kallat förfarande för tyst godkännande. FN:s generalsekreterare överlämnar ändringsförslagen till avtalsparterna, och avtalsparterna kan inom 12 månader meddela generalsekreteraren om de godtar eller avvisar ändringarna i konventionen eller om de vill sammankalla en konferens för att behandla ändringarna. Om mindre än en tredjedel av parterna avvisar ändringarna eller begär att en konferens sammankallas, träder ändringarna i konventionen i kraft för de parter som har godtagit ändringarna. Ändringarna i konventionen träder i kraft internationellt när sex månader har förflutit från utgången av den period på 12 månader som räknas från det att ändringsförslagen överlämnats. FN:s generalsekreterare har överlämnat ändringsförslagen till avtalsparterna den 9 augusti 2023.

Om mindre än en tredjedel av parterna avvisar ändringarna eller begär att en konferens sammankallas, träder ändringarna i kraft den 9 februari 2025. I propositionen ingår ett förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i ändringarna i konventionen som hör till området för lagstiftningen. Lagen avses träda i kraft samtidigt som ändringarna i konventionen träder i kraft, vid en tidpunkt som föreskrivs genom förordning av statsrådet.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
MOTIVERING.....	3
1 Bakgrund och beredning.....	3
1.1 Bakgrund	3
1.2 Beredning	4
2 Konventionens målsättning	5
3 De viktigaste förslagen.....	6
4 Propositionens konsekvenser.....	6
5 Remissvar	6
6 Bestämmelserna i fördraget och deras förhållande till lagstiftningen i Finland.....	7
6.1 Ändringar i den egentliga konventionstexten.....	7
6.2 Ändringar till bilagorna i konventionen	9
7 Ikraftträdande	14
8 Bifall av Ålands lagting.....	14
9 Verkställighet och uppföljning	14
10 Behovet av riksdagens samtycke samt behandlingsordning	14
10.1 Behovet av riksdagens samtycke.....	14
10.2 Behandlingsordning.....	15
LAGFÖRSLAG.....	17
Lag om ändringar i konventionen om vägtrafik	17
AVTALSTEXT	18

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

1.1 Bakgrund

Internationellt har man strävat efter att frångå den separata lagstiftningen om trafikregler och fordonstandarder genom att överenskomma om en enhetlig praxis. Internationella avtal om vägtrafik är viktiga rättsliga instrument som både underlättar handel och transport och utvecklar trafiksäkerheten.

Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (UNECE) strävar efter att underlätta personers och varors internationella rörlighet inom transport på väg, järnväg och inre vattenvägar. Syftet är att förbättra konkurrenskraften, energieffektiviteten och säkerheten inom trafikbranschen. Kommissionen fokuserar samtidigt på att minska de skadliga miljökonsekvenserna av trafiken och på att effektivt främja en hållbar utveckling. De avtal och konventioner som har upprättats inom ramen för UNECE erbjuder en internationell rättslig ram och tekniska föreskrifter för utveckling av den internationella landsvägs-, järnvägs- och insjötrafiken samt av transporterna av farligt gods och byggandet av fordon.

I Wien ingicks den 8 november 1968 en konvention om vägtrafik (FördrS 30/1986, vägtrafikkonventionen), som vid ikraftträdandet ersatte 1949 års konvention om vägtrafik. Konventionen om vägtrafik kompletteras av den europeiska överenskommelsen i Genève (FördrS 32/1986). Syftet med konventionen om vägtrafik är att underlätta den internationella vägtrafiken och öka dess säkerhet genom att godkänna enhetliga trafikregler. Konventionen om vägtrafik ansågs också utgöra en referens för de säkerhetsstandarder för fordon i vägtrafik som tillämpas globalt. Syftet med det harmoniserade internationella regelsystemet är bl.a. att minska antalet olyckor på vägnätet i medlemsstaterna.

Finland ratificerade konventionen om vägtrafik 1986. Bestämmelserna i konventionen har till sitt sakinhåll tagits in i vägtrafiklagen (729/2018). Arbetsgruppen för vägsäkerhet inom UNECE (*Global Forum for Road Traffic Safety*, WP.1) håller konventionen uppdaterad. Arbetsgruppen håller möten i Genève två gånger om året för att gå igenom aktuella behov av ändringar. Arbetsgruppen har lagt fram flera uppdateringsförslag som har medfört ändringar av konventionerna.

UNECE har strävat efter att säkerställa en hög säkerhetsnivå för fordon och undanröja tekniska handelshinder för handeln med motorfordon mellan de konventionsslutande parterna genom överenskommelsen om antagande av enhetliga tekniska föreskrifter för hjulförsedda fordon och för utrustning och delar som kan monteras eller användas på hjulförsett fordon samt om villkoren för ömsesidigt erkännande av typgodkännanden utfärdade i enlighet med dessa föreskrifter (FördrS 70/1976, 1958 års överenskommelse) och genom överenskommelsen om fastställande av enhetliga tekniska föreskrifter för hjulförsedda fordon och för utrustning och delar som kan monteras och/eller användas på hjulförsett fordon (FördrS 54/2001, parallellöverenskommelsen).

För Finlands del trädde 1958 års överenskommelse i kraft den 17 september 1976 och för EU:s del den 24 mars 1998 och parallellöverenskommelsen trädde i kraft för Finlands del den 7 augusti 2001 och för EU:s del den 15 februari 2000. Genom enhetliga internationella fordonstandarder säkerställs att tillverkarna kan agera på grundval av gemensamma typgodkännanderegler och vet att de konventionsslutande parterna godkänner deras produkter i enlighet med sin nationella lagstiftning. För administrationen av båda överenskommelserna

ansvarar UNECE:s världsförum för harmonisering av fordonsföreskrifter (WP.29). Arbetsgruppens möten hålls tre gånger per år och vid mötena fastställs nya E-reglementen och nya GTR-regler (Global Technical Regulations) samt ändringar i dem och i gällande resolutioner för att beakta den tekniska utvecklingen.

Det är typiskt för fordonsbranschen att regleringen är teknisk och i vissa fall mycket detaljerad. Utvecklingstakten i branschen har ökat ytterligare på grund av den tekniska utvecklingen och diversifieringen, vilket har lett till ett ständigt behov av att uppdatera bestämmelserna. Med E-typgodkännande för vägtrafik avses typgodkännande som överensstämmer med de reglementen som fogats till 1958 års överenskommelse. Varje nytt E-reglemente träder i kraft för alla de parter som har meddelat FN:s sekretariat att de godkänner reglementet.

För närvarande finns det 40 gällande E-reglementen för krav på fordonsbelysning. Flera länder är parter i både konventionen om vägtrafik (för närvarande 89 avtalsparter) och 1958 års överenskommelse (för närvarande 48 avtalsparter). Dessutom bör det beaktas att EU är part i 1958 års överenskommelse och företräder sina medlemsländer i fråga om överenskommelsen.

1.2 Beredning

Beredningen av ändringarna av konventionen

De föreslagna ändringarna, som godkändes av arbetsgruppen för vägsäkerhet vid dess 86:e session, gäller i huvudsak fordonsstrålkastare, lyktor och anordningar samt användningen av dem i trafik. Syftet med dessa ändringsförslag är att harmonisera bestämmelserna i vägtrafikkonventionen och i 1958 års överenskommelse när det gäller fordonsstrålkastare, lyktor och anordningar. Från Finland har kommunikationsministeriet deltagit i beredningen av ändringarna i konventionen i arbetsgruppen. Finland har i regel understött de föreslagna ändringarna i konventionen. Ändringsförslagen har i huvudsak motsvarat de gällande bestämmelserna i Finland.

Även om de juridiska målen i konventionen om vägtrafik och i den reviderade överenskommelsen från 1958 skiljer sig från varandra, är det ur ett praktiskt perspektiv önskvärt att sträva efter att förenhetliga det tekniska innehållet. Utvecklingen av fordonstekniken och de bestämmelser som hänför sig till den under senare årtionden har lett till en situation där innehållet i konventionen om vägtrafik inte helt överensstämmer med E-reglementena. På grund av denna situation inleddes inom UNECE 2010 ett arbete för att undanröja eventuella inkonsekvenser mellan dessa bestämmelser och konventionen om vägtrafik.

En stor del av de tekniska bestämmelserna i vägtrafikkonventionen gäller strålkastare, lyktor och anordningar för fordon i vägtrafik, vars krav hör till behörighetsområdet för WP.29. Arbetsgruppen för belysning och signalering (Working Party on Lighting and Light-Signalling, GRE) lade 2011 fram ett förslag som, i enlighet med gruppens mandat, med undantag för några allmänna punkter, avgränsades till bestämmelserna om fordonsbelysning och signalljus i 1958 års överenskommelse. Syftet med ändringsförslagen var att säkerställa att fordon som är försedda med belysnings- och ljussignalanordningar som konstruerats och installerats i enlighet med E-reglementen utan problem kan röra sig inom de konventionsslutande parternas territorier.

WP.1 inledde behandlingen av förslaget vid sin 63:e session i mars 2012. Syftet med arbetet var att bevara konsekvensen i arbetet mellan WP.1 och WP.29, och det nya förslaget avgränsades fortfarande i huvudsak till bestämmelser om fordonens belysning och ljussignalanordningar. Förslaget behandlades och uppdaterades under sessionerna i WP.1 åren 2012–2023.

Arbetsgruppen för vägsäkerhet godkände ändringarna i konventionen vid sin 86:e session i mars 2023. De slutliga ändringarna i konventionen innehåller förslag till ändringar av artikel 25 bis, artikel 32, bilaga 1 och bilaga 5 i konventionen om vägtrafik. Vid den 86:e sessionen informerade sekretariatet för arbetsgruppen för vägsäkerhet medlemsländerna om ändringsprocessen och tidtabellen i enlighet med artikel 49 i konventionen.

I enlighet med artikel 49 i konventionen om vägtrafik iakttas i fråga om ändringar i konventionen det s.k. förfarandet för tyst godkännande. FN:s generalsekreterare överlämnar ändringsförslagen till avtalsparterna, och avtalsparterna kan inom 12 månader meddela generalsekreteraren om de godtar eller avvisar ändringarna i konventionen eller om de vill sammankalla en konferens för att behandla ändringarna. Om mindre än en tredjedel av parterna avvisar ändringarna eller begär att en konferens sammankallas, träder ändringarna i konventionen i kraft för de parter som har godtagit ändringarna.

Ändringarna i konventionen träder i kraft när sex månader har förflutit från utgången av den period på 12 månader som räknas från det att ändringsförslagen överlämnades. FN:s generalsekreterare har överlämnat ändringsförslagen till avtalsparterna den 9 augusti 2023. Om mindre än en tredjedel av parterna avvisar ändringarna eller begär att en konferens sammankallas, träder ändringarna i kraft den 9 februari 2025.

Beredningen på nationell nivå

Regeringens proposition har beretts vid kommunikationsministeriet. Det förutsätts ingen materiell lagstiftning för att sätta konventionsändringarna i kraft, eftersom ändringarna motsvarar gällande nationell lagstiftning i Finland. Eftersom de föreslagna ändringarna innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen ska riksdagen godkänna ändringsförslagen.

I samband med beredningen av konventionsändringarna har kommunikationsministeriet haft ett nära samarbete med Transport- och kommunikationsverket. Vid översättningen av den engelskspråkiga konventionstexten till finska och svenska har terminologin och uttryckssätten i den ursprungliga konventionen använts.

Utlåtanden om utkastet till proposition har begärts av de ministerier och intressentgrupper som är centrala med tanke på konventionen. Regeringens proposition var på remiss mellan den 20 december 2023 och den 31 januari 2024.

Beredningsunderlaget till propositionen finns i den offentliga tjänsten på <https://valtioneuvosto.fi/projekt> med identifieringskoden LVM057:00/2023.

2 Konventionens målsättning

Syftet med de föreslagna ändringarna i konventionen om vägtrafik är att harmonisera de relevanta bestämmelserna i konventionen om vägtrafik och i 1958 års överenskommelse om antagande av enhetliga tekniska föreskrifter när det gäller fordonsstrålkastare, lyktor och anordningar. Skillnaderna och bristerna har huvudsakligen berott på en betydande teknisk utveckling. Eventuella inkonsekvenser mellan de tekniska bestämmelserna för fordon och konventionen om vägtrafik behöver undanröjas för att undvika en situation där det för ett fordon som godkänts i enlighet med de gällande bestämmelserna ändå kan uppstå problem i internationell trafik.

Största delen av de föreslagna ändringarna gäller fordonsstrålkastare, lyktor och anordningar samt användningen av dem. Största delen av de föreslagna ändringarna är enskilda tillägg och ändringar i olika punkter i konventionen. Inga enskilda tillägg eller överstrykningar presenteras i kapitel II, punkterna 19–45 (*”Fordonsstrålkastare, lyktor och anordningar”*) i bilaga 5 till vägtrafikkonventionen, eftersom kapitlet omorganiseras helt. För att uppnå detta syfte kommer hela kapitel II att utgå och ersättas med en ny text.

3 De viktigaste förslagen

I propositionen föreslås det att riksdagen godkänner de ändringar som gjorts i konventionen om vägtrafik. Propositionen innehåller också ett förslag till en så kallad blankettlag, genom vilken de bestämmelser i konventionsändringarna som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft.

Det föreslås ett förbehåll till artikel 32 stycke 14 punkt a i konventionen. Enligt den föreslagna punkten får blå och/eller röd lykta endast användas av utryckningsfordon som håller på att utföra ett brådskande uppdrag eller för vilka det föreligger orsak att varna andra vägtrafikanter. Enligt gällande konventionsbestämmelse är det endast möjligt att använda blått ljus. Rött ljus har traditionellt förknippats med obligatoriskt stannande, och därför anses användningen av en röd varningslykta inte vara ändamålsenlig i Finland.

4 Propositionens konsekvenser

De gällande trafikreglerna i vägtrafiken i Finland motsvarar i huvudsak de regler som föreslås bli genomförda genom ändringarna i konventionen. Genom de föreslagna ändringarna kompletteras och preciseras trafikreglerna och de tekniska kraven för fordon samtidigt som konventionen blir lättare att läsa. De föreslagna ändringarna syftar till att säkerställa att den internationella konventionen om vägtrafik är uppdaterad och förenlig med de gällande tekniska E-reglementen som antagits inom ramen för överenskommelsen om förenhetligande av villkoren för typgodkännande av utrustning och delar till motorfordon samt om ömsesidigt erkännande av sådant godkännande.

Propositionen har inte i sig några ekonomiska konsekvenser för Finland och har inga direkta konsekvenser för lagstiftningen i Finland. E-reglementena är redan nu i kraft i Finland, och konventionsändringarna förutsätter till denna del inga ändringar i den nationella lagstiftningen. Propositionen har inga betydande konsekvenser för myndigheternas verksamhet eller för organisationer på nationell nivå. Propositionen har inte heller några direkta miljökonsekvenser.

Det föreslås att det i konventionen görs ett förbehåll i fråga om särskilda varningslyktor, eftersom rött ljus traditionellt har förknippats med obligatoriskt stannande och det därför inte anses ändamålsenligt att använda en särskild röd varningslykta i Finland. Enligt punkt P4 i bilaga 1 till vägtrafiklagen, bland annat, betyder ett rött blinkande ljus som en trafikövervakare ger från ett motordrivet fordon samtidigt med en varningslykta som avger ett blinkande blått ljus att det framförvarande fordonet ska köra in till vägkanten och stanna. Rött blinkande ljus används sålunda inte i Finland som varningslykta för utryckningsfordon, utan som en lykta som förpliktat framförvarande förare att stanna. Genom förbehållet bibehålls nuläget för lagstiftningen om varningslyktor i Finland, vilket innebär att propositionen inte har några konkreta konsekvenser för den nationella regleringen av vägtrafiken.

5 Remissvar

Utkastet till regeringsproposition var på remiss mellan den 20 december 2023 och den 31 januari 2024. Utlåtanden om utkastet till regeringsproposition begärdes av följande instanser: A-

Besiktning Ab, Ålands landskapsregering, Autoalan Keskusliitto ry, Automobilförbundet rf, Bilimportörerna och -industrin rf, K1 Katsastajat Oy, Transport- och kommunikationsverket, Trafikskyddet, Trafikförsäkringscentralen, Logistiikkayritysten Liitto ry, Moottoriliikenteen Keskusjärjestö r.y., justitieministeriet, Olycksutredningscentralen, Polisstyrelsen, inrikesministeriet, Finlands Bilskoleförbund rf, Finlands Speditions- och Logistikförbund rf, Finlands Transport och Logistik SKAL rf, utrikesministeriet, Trafikledsverket och Privata Besiktningstilläns Förbund rf.

Det lämnades 14 utlåtanden. Det ansågs att propositionen allmänt taget kan understödjas. En del av remissinstanserna understödde i synnerhet det föreslagna förbehållet i fråga om användning av en röd särskild varningslykta. En del av remissinstanserna angav att de inte hade något att yttra om propositionen. Begäran om utlåtande och utlåtandena finns tillgängliga på adressen valtioneuvosto.fi/sv/projekt med identifieringskod LVM057:00/2023.

Utrikesministeriet konstaterade att det vid den fortsatta beredningen av propositionen finns skäl att i fråga om befogenhetsfördelningen mellan EU och medlemsstaterna bedöma om ändringarna hör till den delade befogenheten. Vid den fortsatta beredningen av propositionen har det bedömts att ändringarna i sin helhet hör till medlemsstaternas befogenhet, varvid riksdagen kan godkänna ändringarna i sin helhet och inte endast till den del de hör till Finlands befogenhet. I sitt utlåtande framförde utrikesministeriet dessutom tekniska kommentarer om utkastet till proposition, som beaktades i den fortsatta beredningen.

Bilimportörerna och -industrin rf, Autoalan Keskusliitto ry, Suomen Taksiliitto ry, Rahtarit ry, Automobilförbundet rf och Finlands Bilskoleförbund rf lyfte fram de krav på ett jämnt antal ljus som nämns i propositionen. Enligt punkt 21.1 i propositionen ska, med undantag för motorcyklar, motorfordon vars högsta konstruktiva hastighet är över 40 kilometer (25 miles) i timmen vara utrustade framtill med ett jämnt antal vita helljus eller relevanta delar av ett adaptivt framljussystem. Enligt punkt 28.1 i propositionen ska, med undantag för tvåhjuliga motorcyklar med eller utan sidvagn, motorfordon vars högsta konstruktiva hastighet är över 25 kilometer (15 miles) i timmen, samt släpvagnar, vara utrustade baktill med minst två röda stopplykter. Sådana fordon får dock också ha en extra stopplykta monterad upptill i mitten. Enligt de utlåtanden som lämnats kan kravet på ett jämnt antal helljus eller stopplykter inte understödjas. De föreslagna punkterna motsvarar dock till denna del bestämmelserna i den gällande konventionen. Avsikten med propositionen är inte att ändra den nationella vägtrafiklagstiftningen.

6 Bestämmelserna i fördraget och deras förhållande till lagstiftningen i Finland

6.1 Ändringar i den egentliga konventionstexten

Allmänt. Konventionens terminologi har uppdaterats så att den motsvarar nuvarande praxis. Körljus markeras i fortsättningen med orden "*helljus*" eller "*halvljus*". Dessutom strävar man efter att förenhetliga användningen av orden "*körbana*" (carriageway) och "*väg*" (road). Man ville även stryka de krav i konventionen som syftar till en subjektiv bedömning av egenskaper, såsom "*vara synliga nattetid i klart väder*" eller "*utan att oskäligt blanda andra vägtrafikanter*". I konventionen har också gjorts ändringar i språkdräkten, såsom att ordet "*vägtrafikant*" (road-user) ersatts med ordet "*vägtrafikant*" (road user).

Artikel 25 bis. I artikel 25 bis i konventionen finns särskilda bestämmelser för tunnlar med speciell utmärkning. Utmärkningen används i regel när en tunnel är längre än 500 meter. Trafikreglerna för körning i tunnlar infördes i vägtrafiklagen 2006 i samband med

genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/54/EG om minimikrav för säkerhet i tunnlar som ingår i det transeuropeiska vägnätet.

Stycke 2. I stycke 2 i artikeln föreslås en ändring som har ansetts förtydliga styckets läsbarhet. Enligt nuvarande formulering ska alla förare koppla på helljus- eller halvljusstrålkastare, trots att tunneln är belyst. Det föreslås att stycket ändras så att alla förare ska säkerställa att helljus- eller halvljusstrålkastarna är påkopplade även om tunneln är belyst.

I 46 § i vägtrafiklagen föreskrivs det om körning, stannande och parkering i tunnel som anges med vägmärke. Enligt paragrafen ska fordonet använda körljus i en tunnel som anges med vägmärke.

De ändringar i konventionen som föreslås i artikel 25 bis är förenliga med bestämmelsen i vägtrafiklagen, och de förutsätter inga ändringar i den nationella lagstiftningen.

Artikel 32. Bestämmelser om användning av lyktor. Artikel 32 i konventionen innehåller bestämmelser om användning av lyktor. Bestämmelser om användning av ljus vid körning finns i 49 § i vägtrafiklagen. Vägtrafiklagens paragrafer om användning av lyktor baserar sig på artiklarna 32 och 33 i vägtrafikkonventionen.

Stycke 4. I artikel 32 stycke 4 i konventionen föreskrivs om regler för användning av dimljus. Enligt den nuvarande formuleringen ska dimstrålkastare och -lykta användas endast vid tjock dimma, snöfall, häftigt regn eller motsvarande förhållanden. Det föreslås att stycket ändras så att främre och bakre dimlykta ska användas endast i dimma eller andra förhållanden med dålig sikt.

Enligt 49 § 4 mom. i vägtrafiklagen får dimstrålkastare och dimbakljus användas i dimma eller vid kraftig nederbörd. Dimstrålkastare får då användas i stället för halvljus, om framljusen samtidigt är tända. Dimbakljus får även användas när snö, damm eller slask, som rörs upp från vägen av draget vid körningen, väsentligt begränsar möjligheterna att urskilja fordonet bakifrån. Konventionsändringen är förenlig med bestämmelsen i vägtrafiklagen.

Stycke 5. I artikel 32 stycke 5 i konventionen föreskrivs om regler för användning av främre positionslyktor. Det föreslås att det till stycket fogas en ny mening enligt vilken det i stället för främre positionslyktor kan användas halv- och/eller helljusstrålkastare, under förutsättning att de främre positionslyktorna kopplas på igen automatiskt om halv- eller helljusstrålkastarna inte fungerar.

Stycke 7. Det föreslås att det i artikel 32 stycke 7 i konventionen stryks en mening enligt vilken bakre positionslyktor ska användas samtidigt som halvljusstrålkastare eller varsellyktor under dagtid.

Enligt 49 § 1 mom. i vägtrafiklagen ska körljus eller varselljus användas vid färd med motordrivna fordon. Vid färd med motordrivna fordon ska körljus och bakljus användas på väg under mörker eller skymning eller när sikten på grund av väderförhållandena eller av annan orsak är nedsatt. Konventionsändringarna är förenliga med bestämmelsen i vägtrafiklagen.

Stycke 8. I artikel 32 stycke 8 i konventionen föreskrivs om regler för användning av lyktor för motorfordon som har stannats eller parkerats på vägen. Enligt förslaget kan man vid dimma eller motsvarande förhållanden med nedsatt sikt även använda halvljusstrålkastare eller främre dimlykta. Denna formulering föreslås ersätta den formulering enligt vilken dessa lyktor kan användas vid tjock dimma, snöfall och häftigt regn.

Enligt 50 § 1 mom. i vägtrafiklagen ska, när ett motordrivet fordon, ett motordrivet fordon med tillkopplad släpvagn eller en sådan släpvagn som kan kopplas till ett motordrivet fordon har stannats eller parkerats på en väg under mörker eller skymning, eller när sikten på grund av väderförhållandena eller av någon annan orsak är nedsatt, framljusen eller halvljusen samt bakljusen eller, om sådana inte finns, andra ljus som överensstämmer med bestämmelser och föreskrifter användas, om inte vägen är så väl belyst eller sikten i övrigt sådan att fordonet även annars tydligt kan observeras på tillräckligt avstånd. Konventionsändringen är förenlig med bestämmelsen i vägtrafiklagen.

Stycke 12. I artikel 32 stycke 12 i konventionen föreskrivs om backlyktor. Till stycket föreslås ett tillägg enligt vilket ytterligare valfria backlyktor får förbli tända under korta och långsamma manövrar framåt. Dessutom föreslås ett nytt stycke 12 bis, enligt vilket manövreringslyktor får användas endast när fordonet rör sig med en hastighet av högst 10 kilometer (6 miles) per timme.

Det föreslagna tillägget baserar sig på E-reglemente nr 48, där det föreskrivs om enhetliga bestämmelser för typgodkännande av fordon med avseende på installering av belysnings- och ljussignalanordningar. Backlyktor ska vara godkända i enlighet med E-reglemente nr 23. Konventionsändringen är förenlig med bestämmelserna i vägtrafiklagen.

Stycke 14. Särskilda varningslyktor. Enligt stycke 14 punkt a får blå och/eller röd lykta endast användas av utryckningsfordon som håller på att utföra ett brådsnande uppdrag eller för vilka det föreligger orsak att varna andra vägtrafikanter. Enligt gällande konvention är det endast möjligt att använda blått ljus.

Enligt första meningen i 156 § 1 mom. i vägtrafiklagen får på utryckningsfordon användas en varningslykta som avger ett blinkande blått ljus när ett brådsnande uppdrag utförs med fordonet eller när det annars behövs för att varna den övriga trafiken. Enligt 49 § 5 mom. i vägtrafiklagen får det i fordon inte användas anordningar som kastar eller reflekterar rött ljus framåt eller, om inte annat föreskrivs eller bestäms särskilt, anordningar som kastar eller reflekterar vitt eller ljusgult ljus bakåt. På polisfordon och på fordon som används av polisen i tjänsteuppdrag, när de används som utryckningsfordon, samt på Tullens och Gränsbevakningsväsendets fordon får dock för stoppande av ett framförvarande fordon användas en anordning som visar ett rött blinkande ljus framåt samtidigt med ett blått blinkande larmljus. Ändringsförslaget står sålunda i strid med bestämmelserna i vägtrafiklagen.

Den nationella lagstiftningen borde följaktligen ändras på grund av ändringarna i konventionen. Vid beredningen har man dock ansett att det nuvarande rättsläget är klart och fungerande. Därför föreslås det att Finland till denna del gör ett förbehåll till artikeln. Förbehållet ska göras senast i det skede då Finland meddelar att ändringarna har godkänts. Efter godkännandet kan förbehåll inte längre göras, utan i en konfliktsituation bör den nationella regleringen ändras. Förbehållet kan däremot strykas efter godkännandet, om det anses motiverat.

De ändringar i konventionen som föreslås i artikel 32 är i huvudsak förenliga med bestämmelsen i vägtrafiklagen, och de förutsätter inga ändringar i den nationella lagstiftningen. Det föreslås att Finland gör ett förbehåll till stycke 14 enligt vilket Finland inte anser sig vara bundet av bestämmelserna i artikel 32 stycke 14 punkt a i konventionen till den del det är fråga om användning av en röd särskild varningslykta i trafiken.

6.2 Ändringar till bilagorna i konventionen

Bilaga 1 - Undantag från skyldigheten att godta motorfordon och släpvagnar i internationell trafik.

Punkt 2. Ordet *"ringtrycksmätare"* i punkt 2 (a) ersätts med ordet *"däcktrycksövervakningssystem"*. Till punkt 2 (c) fogas *"anordningar för indirekt sikt"* som en anordning som kan användas i stället för en spegel.

Punkt 8. I punkten föreslås ordet *"halvljus"* (passing lamp) ändras till *"halvljus"* (passing beam headlamp).

Ändringsförslagen till bilaga 1 baserar sig på de E-reglementen som gäller inom Europeiska unionen. Bestämmelser om anordningar för indirekt sikt samt installering av sådana anordningar finns i E-reglemente nr 46, bestämmelser om anordningar för backning finns i E-reglemente nr 158 och bestämmelser om typgodkännande av fordon med avseende på installering av belysnings- och ljussignalanordningar finns i E-reglemente nr 48. Transport- och kommunikationsverket meddelar nationellt närmare föreskrifter om tekniska krav för bilar och släpvagnar till dem i enlighet med fordonslagen.

Bilaga 5 - Tekniska föreskrifter för motorfordon och släpvagnar.

Kapitel I. Bromsar. I punkt 18 (a) i kapitlet anges att en motorcykel ska vara försedd med två bromsar, av vilka en ska verka åtminstone på bakhjulet eller bakhjulen och den andra åtminstone på framhjulet eller framhjulen. Det föreslås att en ny punkt 18 (b) fogas till kapitlet, enligt vilken som ett alternativ till bestämmelserna under (a) en motorcykel får ha ett bromssystem som påverkar bromsarna på alla hjul och som består av två eller flera delsystem som drivs med en enda styrenhet som är utformad så att ett enskilt fel i något delsystem inte påverkar de övriga delsystemens funktion.

Förslaget till ändring av punkt 18 (a) i kapitel I i bilaga 5 baserar sig på E-reglemente nr 78, som gäller inom Europeiska unionen. Transport- och kommunikationsverket meddelar nationellt närmare föreskrifter om konstruktion och utrustning för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar, för släpvagnar till dessa samt för lätta elfordon, i enlighet med fordonslagen.

Kapitel II. Fordonsstrålkastare, lyktor och anordningar. Enligt förslaget uppdateras hela kapitel II, och punkterna 19–45 ersätts med nya punkter 19–39.4. I kapitel II föreslås nya avsnitt A (*definitioner*) och B (*tekniska krav*). För tydlighetens skull har avsnittet om tekniska krav delats upp i egna underrubriker. En betydande del av de tekniska kraven motsvarar delvis eller helt de krav som ställs i den gällande konventionen om vägtrafik.

Punkt 19. Till punkt 19 fogas nya definitioner, såsom *"adaptivt framljussystem"*, *"kurvtagningslykta"*, *"kurvljus"*, *"manövreringslykta"*, *"exteriör omgivningsbelysning"* och *"reflexmärkning"*. I de redan existerande definitionerna föreslås små tekniska ändringar. Framre och bakre dimlykta ska i fortsättningen få användas *"vid dimma eller något liknande fall av nedsatt sikt"*. Definitionen av backlykta kompletteras med en uppgift om *"valfria backlykter"*. Till definitionen av parkeringslykta fogas en uppgift om att lyktan används inom tätbebyggt område och kan användas i stället för främre och bakre positionslykter. Definitionen av en särskild varningslykta föreslås ändras enligt följande: *"särskild varningslykta" en lykta som används för att visa utryckningsfordon eller annat fordon eller fordonsprocessioner vars närvaro på vägen kan medföra fara eller olägenhet för andra trafikanter.*

B. Tekniska krav. Punkterna 20–39.4 innehåller bestämmelser om de tekniska krav som ställs på fordonsstrålkastare, lyktor och anordningar.

Punkt 20. Principer. I punkt 20 anges principerna för ljus och deras färger. För närvarande ska de ljusfärger som nämns i detta kapitel överensstämma med definitionerna i tillägget till bilagan

till konventionen om vägtrafik. Det föreslås nu att dessa definitioner stryks helt och hållet, och enligt förslaget ska ljusfärgerna i fortsättningen i största möjliga utsträckning överensstämma med 1958 års överenskommelse och parallellöverenskommelsen. En ny punkt 20.2 föreslås, enligt vilken en specifik belysningsfunktion kan åstadkommas med mer än en lykta. Det föreslås att det fogas en mening till punkt 20.3, enligt vilken bestämmelserna i punkten inte ska tillämpas på adaptiva framljussystem.

Punkt 21. Helljusstrålkastare, halvljusstrålkastare, adaptivt framljussystem och lysande yta. Enligt punkt 21.1 ska, med undantag för motorcyklar, motorfordon vars högsta konstruktiva hastighet är över 40 kilometer (25 miles) i timmen vara utrustade framtill med ett jämnt antal vita helljus eller relevanta delar av ett adaptivt framljussystem. Det föreslås att bestämmelserna i punkt 21.3 ändras så att en motorcykel vars högsta konstruktiva hastighet är över 40 km/h får vara utrustad med, förutom halvljusstrålkastare, minst en helljusstrålkastare. Om den högsta konstruktiva hastigheten är över 50 km/h ska motorcykeln förutom halvljusstrålkastare ha en eller två helljusstrålkastare. I den gällande konventionen krävs en helljusstrålkastare på alla motorcyklar som går över 40 km/h.

Punkt 23. Lykta för bakre registreringsskylt. Som en ny bestämmelse föreslås det att det till bilagan till konventionen fogas en punkt, enligt vilken registreringsskylt eller eventuellt registreringsnummer bakom motorfordon eller släpvagn ska vara belyst med lykta för bakre registreringsskylt.

Punkt 24. Främre och bakre dimlykta och lysande yta. Det föreslås att det till punkt 24.2 fogas en mening, enligt vilken motorfordon och släpvagnar, med undantag för motorcyklar, ska vara utrustade baktill med en eller två röda bakre dimlyktor.

Punkt 25. Retroreflektor. Det föreslås att det till punkt 25.3 fogas en mening, enligt vilken den sidoretroreflektor som är längst bak får vara röd om den är kombinerad med en röd bakre positionslykta. Det föreslås att det till punkt 25.3 fogas en möjlighet att på motorcyklar använda två röda bakre positionslampor och på var sida två retroreflektorer.

Punkt 26. Sidomarkeringslykta. Som en ny bestämmelse föreslås det att det till konventionen fogas en punkt enligt vilken alla motorfordon eller släpvagnar vilkas längd (inklusive dragstången för släpfordon) överstiger sex meter ska vara utrustade med orangegula sidoretroreflektorer. Den sidoretroreflektor som är längst bak får vara röd om den är kombinerad med en röd bakre positionslykta.

Punkt 27. Reflexmärkning. Som en ny bestämmelse föreslås det att det till konventionen fogas en punkt, enligt vilken motorfordon och släpvagnar, med undantag för motorcyklar, får vara utrustade med vita eller gula reflexmärkning på sidan och med röda eller gula reflexmärkning baktill. Släpvagnar får därtill vara utrustade med vita reflexmärkning framtill.

Punkt 28. Stopplykta. Som en ny bestämmelse föreslås det att det till konventionen fogas en ny punkt 28.1, enligt vilken, med undantag för tvåhjuliga motorcyklar med eller utan sidvagn, motorfordon vars högsta konstruktiva hastighet är över 25 kilometer (15 miles) i timmen, samt släpvagnar, ska vara utrustade baktill med minst två röda stopplyktor. Sådana fordon får ha en extra stopplykta monterad upptill i mitten.

Dessutom föreslås det att det till punkt 28.2 fogas ett omnämnande om att tvåhjuliga motorcyklar med eller utan sidvagn ska vara utrustade med en eller två röda stopplyktor. Sådana fordon får också ha en extra stopplykta monterad upptill i mitten.

Punkt 29. Varsellykta. Det föreslås att till punkten fogas 29.1 och 29.2. Enligt punkt 29.1 får motorfordon, med undantag för motorcyklar, vara utrustade med två vita varsellykter. Enligt punkt 29.2 får tvåhjuliga motorcyklar med eller utan sidvagn vara utrustade med en eller två vita varsellykter. Varsellyktan på en motorcykel ska tändas automatiskt när motorn är igång. På motorcyklar utan varsellykta ska strålkastaren tändas automatiskt när motorn är igång.

Punkt 31. Backlykta. Det föreslås att till punkten fogas en ny mening, enligt vilken, med undantag för motorcyklar, motorfordon och släpvagnar vilkas högsta tillåtna vikt överstiger 750 kilogram baktill ska ha en eller två vita backlykter. Enligt punkt 31.2 får motorfordon och släpvagnar, vilkas längd överstiger sex meter, vara utrustade med två extra vita backlykter på sidan.

Punkt 32. Manövreringslykta. Enligt den nya punkten får motorfordon, med undantag för motorcyklar med eller utan sidvagn, vara utrustade med en eller två vita manövreringslykter på sidan.

Punkt 34. Varningsblikker. Enligt den nya punkten ska alla motorfordon och släpvagnar vara utrustade, och motorcyklar får vara utrustade, så att de kan avge varningsblikker.

Punkt 36. Parkeringslykta. Enligt den nya punkten får motorfordon med en längd av högst sex meter och en bredd av högst två meter ha två vita främre parkeringslykter och två röda bakre parkeringslykter eller på vardera sidan en parkeringslykta som visar vitt ljus framåt och rött ljus bakåt.

Punkt 37. Kurvtagningslykta och kurvljus. Det föreslås att till punkten fogas 37.1 och 37.2. Enligt punkt 37.1 får motorfordon, med undantag för motorcyklar, vara utrustade med vita kurvtagningslykter. Enligt punkt 37.2 får motorfordon ha en kurvljusfunktion som kan erhållas tillsammans med halvljusstrålkastaren eller halvljusstrålkastarna, genom att en eller flera extra ljuskällor eller en eller flera extra belysningsenheter tas i bruk, eller genom att halvljusstrålkastaren eller halvljusstrålkastarna vrids på båda sidor av fordonet. De extra ljuskällor eller belysningsenheter på tvåhjuliga motorcyklar som används för att avge kurvljus på vardera sidan av fordonet får aktiveras och avaktiveras automatiskt endast på grund av fordonets lutning.

Punkt 38. Lykta för exteriör omgivningsbelysning. Enligt den nya punkten får alla motorfordon vara utrustade med vita lykter för exteriör omgivningsbelysning.

Punkt 39. Bestämmelser om flera kategorier av ljus/tecken/anordningar. Det föreslås att till punkten fogas 39.1–39.4. Den föreslagna punkten 39.2 ingår redan som punkt 38 i den gällande konventionen.

Enligt den nya punkten 39.1 får lykter inte avge roterande eller blinkande ljus, med undantag för körriktningsvisare, varningsblikker, stopplykter när de används som nödstoppsignal och särskilda varningslykter. Sidomarkeringslyktorna får blinka samtidigt med körriktningsvisarna.

Enligt den nya punkten 39.3 ska de elektriska anslutningarna för alla motorfordon (inklusive motorcyklar) samt alla fordonskombinationer med ett motorfordon och en eller flera släpvagnar vara sådana att fordonets helljus- och halvljusstrålkastare och främre dimlykter endast kan tändas och släckas tillsammans med främre och bakre positionslykter, eventuella breddmarkeringslykter, eventuella sidomarkeringslykter och lykter för bakre registreringsskylt. Denna bestämmelse ska dock inte tillämpas på helljusstrålkastare och halvljusstrålkastare som används för att avge en ljusvarningssignal enligt artikel 32 stycke 3 i denna konvention.

Enligt den nya punkten 39.4 gäller förutom föreskrifterna om lyktor och andra anordningar på tvåhjuliga motorcyklar utan sidvagn att sidvagn som är kopplad till en tvåhjulig motorcykel framtill ska vara utrustad med en vit eller orangegul främre positionslykta och baktill med en röd bakre positionslykta och en röd retroreflektor. De elektriska anslutningarna ska vara sådana att sidvagnens främre och bakre positionslykta tänds samtidigt som motorcykelns bakre positionslykta.

Ändringsförslagen till kapitel II i bilaga 5 baserar sig på E-reglemente nr 48, som gäller inom Europeiska unionen. I E-reglemente nr 48 föreskrivs det om enhetliga bestämmelser för typgodkännande av fordon med avseende på installering av belysnings- och ljussignalanordningar. Transport- och kommunikationsverket meddelar nationellt närmare föreskrifter om kraven på strålkastare och lyktor samt om igenkännings- och varningslyktor, i enlighet med fordonslagen.

Kapitel III. Övriga villkor.

Backspegel och andra anordningar för indirekt sikt

Punkt 47. I kapitel III avsnitt D punkt 47 i bilaga 5 föreslås en ny formulering enligt vilken varje motorfordon ska vara utrustat med en eller flera anordningar, såsom backspeglar, genom vilka föraren kan se trafiken bakom fordonet. Tidigare nämndes i punkten endast backspeglar, så den nya formuleringen möjliggör även användning av andra hjälpmedel för att se trafiken bakom fordonet.

Ändringsförslaget till kapitel III i bilaga 5 baserar sig på E-reglemente nr 158, som gäller inom Europeiska unionen. I E-reglemente nr 158 föreskrivs det om enhetliga bestämmelser om godkännande av anordningar för backning och motorfordon med avseende på förarens medvetenhet om oskyddade trafikanter bakom fordon. Transport- och kommunikationsverket meddelar nationellt närmare föreskrifter om tekniska krav för bilar och släpvagnar till dem i enlighet med fordonslagen.

Kapitel IV. Undantag.

Punkt 60. I punkt 60 (a) föreslås termändringar som förtydligar punktens läsbarhet. "Konstruktiva hastighet, såvitt avser jämn väg" ersätts med "högsta konstruktiva hastighet". Samtidigt ersätts ordet "hastighet" i andra meningen med "högsta tillåtna hastighet". Dessutom ändras hastigheten på 25 km/h till 30 km/h. I punkt 60 (b) ersätts begreppet "personer som lider av fysisk defekt eller oförmåga" med begreppet "rörelsehämmade personer". Utöver dessa termändringar omorganiseras punkten och till (e) fogas till ett exempel på en fordonstyp (snöplog) som det hänvisas till i punkten.

Punkt 61. Det föreslås att 61 (a) stryks. Enligt gällande punkt 61 (a) får konventionsparterna medge undantag från bilagens bestämmelser och tillåta användning av orangegult ljus i främre positionslyktor på fordon och släpvagnar. I punkt 61 (c) föreslås en termändring enligt vilken "roterande blinkande lyktor på utryckningsfordon" ändras till "särskilda varningslyktor".

Det föreslås också att punkterna 61 (e) och 61 (h) stryks. Enligt gällande punkt 61 (e) får konventionsparterna medge undantag från bilagens bestämmelser och tillåta användning av blått ljus framåt och bakåt i roterande och blinkande lyktor. Enligt gällande punkt 61 (h) får konventionsparterna medge undantag från bilagens bestämmelser och tillåta användning av rött ljus i de längst baktill placerade sidoreflektorerna och sidolykorna.

De undantag i kapitel IV i bilaga 5 som gäller orangegult ljus i främre positionslyktor och rött ljus i de längst baktill placerade sidoreflektorena och sidolyktorna har strukits, eftersom sådana anordningar nu omfattas av tillämpningsområdet för bestämmelserna i bilaga 5. Tillägget till bilaga 5 (*trikromatiska koordinater*) stryks ur konventionen.

De ändringar i konventionen som föreslås är förenliga med bestämmelsen i vägtrafiklagen, och de förutsätter inga ändringar i den nationella lagstiftningen.

7 Ikraftträdande

Ändringarna i konventionen träder i kraft när sex månader har förflutit från utgången av den period på 12 månader som räknas från det att ändringsförslagen överlämnades. FN:s generalsekreterare har överlämnat ändringsförslagen till avtalsparterna den 9 augusti 2023. Om mindre än en tredjedel av parterna avvisar ändringarna eller begär att en konferens sammankallas, träder ändringarna i kraft den 9 februari 2025.

Det föreslås att den lag som ingår i propositionen ska träda i kraft samtidigt som konventionsändringarna träder i kraft, vid en tidpunkt som föreskrivs genom förordning av statsrådet.

8 Bifall av Ålands lagting

I 59 § 1 mom. i självstyrelselagen för Åland föreskrivs det att om ett fördrag eller någon annan internationell förpliktelse som Finland ingår eller förbinder sig till innehåller en bestämmelse i en fråga som enligt självstyrelselagen faller inom landskapets behörighet, träder bestämmelsen i kraft i landskapet endast om lagtinget ger sitt bifall till den författning genom vilken bestämmelsen sätts i kraft.

Avtalsändringar som gäller vägtrafiken hör enligt 18 § 21 punkten i självstyrelselagen till landskapet Ålands lagstiftningsbehörighet, varför lagtinget i enlighet med 59 § 1 mom. i självstyrelselagen ombeds ge sitt bifall för den författning genom vilken ändringarna sätts i kraft.

9 Verkställighet och uppföljning

Enligt artikel 3 i konventionen om vägtrafik ska de konventionsslutande parterna vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de trafikregler som gäller på deras territorier till sitt sakinnehåll motsvarar bestämmelserna i kapitel II i konventionen. På samma sätt ska konventionsstaterna vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de tekniska krav på motorfordon och släpvagnar som gäller på deras territorium överensstämmer med bilaga 5 till denna konvention.

10 Behovet av riksdagens samtycke samt behandlingsordning

10.1 Behovet av riksdagens samtycke

Den konvention som i propositionen föreläggs för godkännande är en internationell konvention som ska godkännas genom förfarandet enligt 93 och 94 § i grundlagen och som sätts i kraft genom förfarandet enligt 95 § i grundlagen.

Enligt 94 § i grundlagen krävs riksdagens godkännande för fördrag och andra internationella förpliktelser som innehåller sådana bestämmelser som hör till området för lagstiftningen eller

annars har avsevärd betydelse, eller som enligt grundlagen av någon annan anledning kräver riksdagens godkännande.

Enligt 95 § i grundlagen sätts de bestämmelser i fördrag och andra internationella förpliktelser som hör till området för lagstiftningen i kraft genom lag. Beslut om godkännande av en internationell förpliktelse fattas med enkel majoritet och ett lagförslag om ikraftträdande av en internationell förpliktelse behandlas i vanlig lagstiftningsordning, om inte förslaget gäller grundlagen eller ändring av rikets territorium eller med hänsyn till Finlands suveränitet betydande överföring av behörighet till Europeiska unionen eller till en internationell organisation eller institution.

En bestämmelse i ett fördrag eller en annan internationell förpliktelse ska enligt grundlagsutskottets standpunkt anses höra till området för lagstiftningen 1) om bestämmelsen gäller utövande eller inskränkning av en grundläggande fri- eller rättighet som är tryggt i grundlagen, 2) om bestämmelsen i övrigt gäller grunderna för individens rättigheter eller skyldigheter, 3) om det enligt grundlagen ska föreskrivas i lag om den sak som bestämmelsen avser, 4) om det finns gällande bestämmelser i lag om den sak som bestämmelsen avser eller 5) om det enligt rådande uppfattning i Finland ska föreskrivas om saken i lag.

De ändringar som föreslås i artikel 25 bis stycke 2 och artikel 32 styckena 4, 5, 7, 8, 12 och 14 i konventionen om vägtrafik hänför sig till trafikreglerna. Vägtrafiklagen innehåller bestämmelser som hänför sig till de ovan nämnda ändringarna. De föreslagna ändringarna i konventionen hör till området för lagstiftningen. De ändringar i konventionen som föreslås i artiklarna 25 bis och 32 är i huvudsak förenliga med bestämmelsen i vägtrafiklagen, och de förutsätter inga ändringar i den nationella lagstiftningen. Enligt grundlagsutskottet hör en bestämmelse i en internationell förpliktelse till området för lagstiftningen oavsett om den strider mot eller överensstämmer med en lagbestämmelse i Finland (GrUU 11/2000 rd, s. 2/II, GrUU 12/2000 rd, s. 2/I och GrUU 31/2001 rd).

Enligt grundlagsutskottet ger riksdagen genom ett explicit beslut sitt samtycke till reservationer, uttalanden och förklaringar som påverkar innehållet i en internationell förpliktelse för Finland eller förpliktelsens omfattning i relation till själva konventionen (t.ex. GrUU 29/2021 rd, stycke 7). Det föreslås att Finland gör ett förbehåll till artikel 32 stycke 14 till den del det är fråga om användning av en röd särskild varningslykta i trafiken. Det förbehåll som föreslås till konventionen hör till området för lagstiftningen och kräver riksdagens godkännande.

De ändringar som föreslås i bilaga 1 (punkterna 2 och 8) och bilaga 5 (punkterna 19–39.4) gäller skyldigheten att godkänna motorfordon och släpvagnar för internationell trafik samt de tekniska kraven på motorfordon och släpvagnar. Dessa krav gäller redan i enlighet med 1958 års reviderade överenskommelse. I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG fastställs administrativa bestämmelser och tekniska krav för typgodkännande och utsläppande på marknaden av alla nya fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter. Genom den förordningen införs E-reglementen i EU-typgodkännandesystemet antingen som krav för typgodkännande eller som alternativ till unionslagstiftningen. I Finland meddelar Transport- och kommunikationsverket nationellt närmare föreskrifter om fordons konstruktion och utrustning i enlighet med fordonslagen.

10.2 Behandlingsordning

Eftersom ändringarna i konventionen inte innehåller bestämmelser som gäller grundlagen på det sätt som avses i 94 § 2 mom. eller 95 § 2 mom. i grundlagen, kan ändringarna i konventionen enligt regeringens uppfattning godkännas med enkel majoritet och förslaget till lag om sättande i kraft av ändringarna godkännas i vanlig lagstiftningsordning.

Kläm 1

Med stöd av vad som anförts ovan och i enlighet med 94 § i grundlagen föreslås det att riksdagen godkänner de ändringar i konventionen om vägtrafik som godkänts vid den 86:e sessionen för arbetsgruppen för vägsäkerhet inom Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa i Genève den 13 mars 2023,

och att riksdagen godkänner att det i fråga om artikel 32 i konventionen görs ett förbehåll, enligt vilket Finland inte anser sig vara bundet av bestämmelserna i artikel 32 stycke 14 punkt a i konventionen till den del det är fråga om användning av en röd särskild varningslykta i trafiken.

Kläm 2

Eftersom avtalet innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen, föreläggs riksdagen samtidigt följande lagförslag:

Lag

om ändringar i konventionen om vägtrafik

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i de ändringar i konventionen om vägtrafik (1968) som antagits av arbetsgruppen för vägsäkerhet inom Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa vid sin 86:e session i Genève den 13 mars 2023 ska gälla som lag, sådana som Finland har förbundit sig till dem.

2 §

Bestämmelser om sättande i kraft av de bestämmelser i ändringarna som inte hör till området för lagstiftningen utfärdas genom förordning av statsrådet.

3 §

Bestämmelser om ikraftträdandet av denna lag utfärdas genom förordning av statsrådet.

Helsingfors den 18 april 2024

Statsminister

Petteri Orpo

Kommunikationsminister Lulu Ranne

**FÖRSLAG TILL ÄNDRING AV
KONVENTIONEN OM VÄGTRAFIK
(1968)**

artikel 25 bis stycke 2

2. Trots att tunneln är belyst, ska alla förare säkerställa att helljus- eller halvljusstrålkastare är påkopplade.

artikel 32

Bestämmelser om användning av lyktor

1. Mellan skymning och gryning eller närhelst sikten är otillfredsställande till exempel på grund av dimma, snöfall eller häftigt regn, skall rörliga fordon ha följande lyktor påslagna:

(a) Motordrivna fordon och mopeder skall ha helljus- eller halvljusstrålkastare och bakre positionslyktor enligt det som i denna konvention har föreskrivits som utrustning för ifrågavarande fordonstyp;

(b) Släpvagnar skall ha, om det krävs enligt artikel 30 punkt 5 bilaga 5, punkt 22.2 i denna konvention främre positionslyktor, och minst två bakre positionslyktor.

2. Helljusstrålkastare skall släckas och i stället för dem användas halvljusstrålkastare:

(a) i tätorter, om vägen är tillfredsställande upplyst, och utanför tätorter, när körbanan vägen är fortlöpande upplyst och ljuset är tillräckligt för att föraren skall kunna se klart på tillräckligt långt avstånd och för att andra vägtrafikanter skall kunna se fordonet på tillräckligt långt håll,

(b) på tillräckligt avstånd från annat fordon som föraren står i begrepp att köra om för att undvika bländning och föraren i det andra fordonet kan köra vidare obehindrat och utan fara,

(c) vid andra tillfällen, när det är nödvändigt att undvika bländning av andra

**AMENDMENT PROPOSAL TO THE
CONVENTION ON ROAD TRAFFIC
(1968)**

article 25 bis, paragraph 2

2. Even if the tunnel is lit, all drivers shall ensure that the driving or passing beam headlamps are switched on.

article 32

Rules of the use of lamps

1. Between nightfall and dawn and in any other circumstances when visibility is inadequate on account, for example, of fog, snowfall or heavy rain, the following lamps shall be lit on a moving vehicle:

(a) On power-driven vehicles and mopeds, the driving beam headlamp(s) or passing beam headlamp(s) and the rear position lamp(s), according to the equipment prescribed by the present Convention for the vehicle of each category;

(b) On trailers, front position lamps, if such lamps are required according to Annex 5, paragraph 22.2, of this Convention, and not less than two rear position lamps.

2. Driving beam headlamps shall be switched off and replaced by passing beam headlamps:

(a) In built-up areas where the road is adequately lighted and outside built-up areas where the road is continuously lighted and the lighting is sufficient to enable the driver to see clearly for an adequate distance and to enable other road users to see the vehicle far enough away;

(b) When a driver is about to pass another vehicle, so as to prevent dazzle far enough away to enable the driver of the other vehicle to proceed easily and without danger;

(c) In any other circumstances in which it is necessary to avoid dazzling other road-

vägtrafikanter eller trafikanter på vattenväg eller järnväg som löper utmed vägen.

3. När ett fordon följer tätt efter ett annat får helljusstrålkastare emellertid användas i enlighet med artikel 28 stycke 2 för att med ljussignal ge varning om avsikten att köra om.

4. Dimstrålkastare och -lykta Främre och bakre dimlykta skall användas endast vid tjock dimma, snöfall, häftigt regn eller motsvarande förhållanden dimma, eller motsvarande förhållanden med nedsatt sikt, samt dimstrålkastare främre dimlykta i stället för halvljusstrålkastare. I nationell lagstiftning får dock samtidig användning av dimstrålkastare främre dimlykta och halvljusstrålkastare, samtidig användning av främre dimlykta och kurvtagningslykta, eller enbart dimstrålkastare främre dimlykta tillåtas på smala och krokiga vägar.

5. I fordon som är utrustade med främre positionslykter skall dessa användas påkopplas tillsammans med helljus-, halvljus-, eller dimstrålkastare helljus- eller halvljusstrålkastare eller främre dimlykta. I stället för främre positionslykter kan halv- eller helljusstrålkastare användas, under förutsättning att de främre positionslyktorna kopplas på igen automatiskt om halv- eller helljusstrålkastarna inte fungerar.

6. I nationell lagstiftning kan det göras obligatoriskt för förare av motorfordon att vid dagtid använda antingen halvljusstrålkastare eller varsellykter. Bakre positionslykter skall i detta fall användas samtidigt som främre lykter.

7. Vid dagtid skall motorcykel under körning visa ha minst en halvljusstrålkastare tänd framåt samt ett rött ljus bakåt. I nationell lagstiftning kan användning av varsellykter i stället för halvljusstrålkastare tillåtas.

8. Närvaron av motorfordon motordrivna fordon och en släpvagn kopplad därtill som har stannats eller parkerats på vägen skall mellan skymning och gryning och närhelst sikten annars är otillräcklig, utvisas med främre och bakre positionslykter. Vid tjock dimma, snöfall, häftigt regn dimma eller motsvarande förhållanden med nedsatt sikt får även halvljusstrålkastare eller dimstrålkastare främre dimlykta användas.

users or the users of a waterway or railway running alongside the road.

3. When, however, a vehicle is following closely behind another vehicle, driving beam headlamps may be used to give a luminous warning as referred to in Article 28 paragraph 2 of the intention to overtake.

4. Fog lamps may be lit only in fog or any similar condition of reduced visibility and, as regards front fog lamps, as a substitute for passing beam headlamps. However, domestic legislation may authorize the simultaneous use of front fog lamps and passing beam headlamps, the simultaneous use of front fog lamps and cornering lamps, and the use of front fog lamps on narrow, winding roads.

5. On vehicles equipped with front position lamps, such lamps shall be switched on together with the driving beam headlamps, the passing beam headlamps or the front fog lamps. The function of the front position lamps may be substituted by the passing beam headlamps and/or the driving beam headlamps, provided that in case of failure of such lamps the front position lamps are automatically switched on again.

6. Domestic legislation may make it compulsory for drivers of motor vehicles to use during the day either passing beam headlamps or daytime running lamps.

7. During the day, a motorcycle moving on the road shall have lit at least one passing beam headlamp to the front and a red lamp to the rear. Domestic legislation may permit the use of daytime running lamps instead of passing beam headlamps.

8. Between nightfall and dawn and in any other circumstances when visibility is inadequate, the presence of power-driven vehicles and of trailers coupled to power-driven vehicles, standing or parked on a road shall be indicated by front and rear position lamps. In fog or any similar condition of reduced visibility, passing beam headlamps or front fog lamps may be used. Rear fog

Dimbaklyktor Bakre dimlyktor kan under dessa omständigheter användas i stället för vid sidan av bakre positionslyktor.

9. Oavsett bestämmelserna i stycke 8 i denna artikel kan främre och bakre positionslyktor användas i stället för med parkeringslyktor under förutsättning att:

(a) fordonet inte är längre än sex meter eller bredare än två meter,

(b) släpvagn inte har kopplats till fordonet,

(c) parkeringslyktor är placerade på den sida av fordonet som är längst bort från den kant av körbanan utefter vilken fordonet har stannats eller parkerats.

10. Oavsett bestämmelserna i styckena 8 och 9 i denna artikel kan fordonet vara stannat eller parkerat utan några ljus:

(a) på väg som är så väl belyst att fordonet klart kan observeras på tillräckligt avstånd;

(b) utanför körbana eller belagd vägren;

(c) i tätort på den yttersta kanten av körbanan om det är fråga om mopeder eller motorcyklar utan sidovagn, vilka ej är utrustade med batteri.

11. I nationell lagstiftning kan undantag till bestämmelserna om stannande och parkering i styckena 8 och 9 göras på områden med en mycket liten trafikmängd inom tätort.

12. Backningsstrålkastare Backlykta skall användas endast när föraren backar eller står i begrepp att backa fordonet. Ytterligare valfria backlyktor får förbli tända under korta och långsamma manövrar framåt.

12 bis. Manövreringslyktor får användas endast när fordonet rör sig med en hastighet av högst 10 kilometer (6 miles) per timme.

13. Varningsblikar Varningsblinkrar får användas endast för att varna andra vägtrafikanter för särskild fara:

(a) när fordon som gått i olag eller som har varit delaktigt i olycka inte omedelbart kan förflyttas och ifrågakvarande fordon utgör ett hinder för övriga vägtrafikanter,

(b) när andra vägtrafikanter varnas för omedelbar fara.

14. Särskilda varningslyktor:

(a) Blå och/eller röd lykta får endast användas av utryckningsfordon som håller på att utföra ett brådska uppdrag eller för

lamps may in these conditions be used as a supplement to the rear position lamps.

9. Notwithstanding the provisions of paragraph 8 of this Article, within a built-up area the front and rear position lamps may be replaced by parking lamps, provided that:

(a) The vehicle does not exceed 6 m in length and 2 m in width;

(b) No trailer is coupled to the vehicle;

(c) The parking lamps are placed on that side of the vehicle which is furthest from the carriageway edge alongside which the vehicle is standing or parked.

10. Notwithstanding the provisions of paragraphs 8 and 9 of this Article, a vehicle may be standing or parked without any lamps lit:

(a) On a road lit in such a way that the vehicle is clearly visible at an adequate distance;

(b) Away from the carriageway and hard shoulder;

(c) In the case of mopeds and two-wheeled motorcycles without a side-car which are not equipped with batteries, at the extreme edge of a carriageway in a built-up area.

11. Domestic legislation may grant exemptions from the provisions of paragraphs 8 and 9 of this Article for vehicles standing or parked in built-up areas where there is very little traffic.

12. Reversing lamps may be used only when the vehicle is reversing or about to reverse; optional additional reversing lamps may remain illuminated during short and slow forward manoeuvres.

12 bis. Manoeuvring lamps may be used only when the vehicle is moving at a speed not exceeding 10 km (6 miles) per hour.

13. Hazard warning signals may be used only to warn other road-users of a particular danger:

(a) When a vehicle which has broken down or has been involved in an accident cannot be moved immediately, so that it constitutes an obstacle to other road-users;

(b) When indicating to other road-users the risk of an imminent danger.

14. Special warning lamps:

vilka det föreligger orsak att varna andra vägtrafikanter.

(b) Orangegul lykta får endast användas, om fordonet särskilt har ålagts uppgift för vilken fordonet är utrustat med ett särskilt en särskild varningslykta eller om det föreligger orsak att varna andra vägtrafikanter för ifrågavarande fordon, I nationell lagstiftning kan användningen av varningslykter i andra färger tillåtas;

(c) I nationell lagstiftning kan användningen av ljus i andra färger tillåtas.

15. Fordon får inte under någon omständighet visa rött ljus framåt och vitt ljus bakåt med undantag av undantagsfallen som bestäms i annex bilaga 5 punkt 61. Fordon får inte ändras eller ljus tillsättas på ett sätt som strider mot denna föreskrift detta krav.

Bilaga 1

UNDANTAG FRÅN SKYLDIGHETEN ATT GODTA MOTORFORDON OCH SLÄPVAGNAR I INTERNATIONELL TRAFIK

2. Vid tillämpning av punkt 1 i denna bilaga ska det förhållandet att följande anordningar skjuter ut i sidled inte anses innebära att tillåten maximibredd överskrids, nämligen:

(a) däck, intill kontaktpunkten med marken, och kopplingar till däcktrycksövervakningssystem;

(b) anordningar mot slirning monterade på hjulen;

(c) backspeglar eller anordningar för indirekt sikt så anordnade att de vid måttligt tryck kan böjas såväl framåt som bakåt så att de inte längre skjuter ut utanför den tillåtna maximibredden;

(d) korrigeringsvisare åt sidan och markeringsljus, förutsatt att de inte skjuter ut mer än några få centimeter;

(e) tullstämplar fästade vid lasten och anordningar för att säkra och skydda sådana stämplar.

8. Fördragsslutande parter får vägra att i internationell trafik inom sina territorier godta motorfordon utrustat med halvljus med

(a) Displaying a blue and/or red light may be used only on priority vehicles when carrying out an urgent mission or when in other cases it is necessary to give warning to other road users of the presence of the vehicle;

(b) Displaying an amber light may be used only when the vehicles are assigned to the specific tasks for which they were equipped with the special warning lamp or when the presence of such vehicles on the road constitutes a danger or inconvenience to other road-users;

(c) Displaying a light of any other colour may be authorized by domestic legislation.

15. In no circumstances shall a vehicle display a red light to the front or white light to the rear, subject to the exemptions mentioned in Annex 5, paragraph 61. A vehicle shall not be modified or lamps added to it in a way which could conflict with this requirement.

Annex 1

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

2. For the purposes of paragraph 1 of this Annex, the lateral projection of the following shall not be regarded as projection beyond the permissible maximum width:

(a) Tyres, near their point of contact with the ground and connections of tyre-pressure monitoring systems;

(b) Anti-skid devices mounted on the wheels;

(c) Rear view mirrors/devices for indirect vision designed so as to yield both forwards and backwards under moderate pressure so that they no longer project beyond the permissible maximum width;

(d) Side direction-indicators and marker lights, provided that such projection does not exceed a few centimetres;

(e) Customs seals affixed to the load, and devices for the securing and protection of such seals.

asymmetriskt ljus, om detta ljus inte anpassats efter trafikriktningen i deras territorier.

Bilaga 5

TEKNISKA FÖRESKRIFTER FÖR MOTORFORDON OCH SLÄPVAGNAR

KAPITEL I

D. Bromsar på motorcyklar

18. (a) En motorcykel skall vara försedd med två bromsar, av vilka en ska verka åtminstone på bakhjulet, eller bakhjulen och den andra åtminstone på framhjulet eller framhjulen; om en sidvagn är kopplad till motorcykeln, ska ej krävas broms för hjulet på sidvagnen. Dessa bromsanordningar ska kunna sakta ned motorcykeln och stanna den säkert, snabbt och effektivt hur den än är lastad och oavsett graden av mot- eller medlut på den väg på vilken fordonet färdas;

(b) Som ett alternativ till bestämmelserna under (a) i denna punkt får en motorcykel ha ett bromssystem som påverkar bromsarna på alla hjul och som består av två eller flera delsystem som drivs med en enda styrenhet som är utformad så att ett enskilt fel i något delsystem inte påverkar de övriga delsystemens funktion;

(c) Förutom bestämmelserna under (a) i denna punkt, gäller att motorcyklar som har tre hjul symmetriskt anordnade i förhållande till fordonets längdriktning skall vara utrustade med en parkeringsbroms som uppfyller de villkor som anges i punkt 5, (b), i denna bilaga.

KAPITEL II

Fordonsstrålkastare, lyktor och anordningar

A. Definitioner

19. I detta kapitel förstås med:

8. Contracting Parties may refuse to admit to their territories in international traffic any motor vehicle equipped with passing beam headlamps with asymmetric beams if such beams have not been adapted to suit the direction of traffic in their territories.

Annex 5

TECHNICAL CONDITIONS CONCERNING MOTOR VEHICLES AND TRAILERS

CHAPTER I

Braking D. Braking of motorcycles

18. (a) Every motorcycle shall be equipped with two brakes, one of which acts at least on the rear wheel or wheels and the other at least on the front wheel or wheels; if a side-car is attached to a motorcycle, braking of the side-car wheel shall not be required. These braking devices shall be capable of slowing down the motorcycle and of stopping it safely, rapidly and effectively, whatever its conditions of loading and whatever the upward or downward gradient of the road on which it is moving;

(b) As an alternative to the provisions of subparagraph (a) of this paragraph, a motorcycle may be equipped with a brake system that operates the brakes on all wheels, consisting of two or more subsystems actuated by a single control designed so that a single failure in any subsystem does not impair the operation of any other subsystem;

(c) In addition to the provisions of subparagraph (a) of this paragraph, motorcycles having three wheels symmetrically arranged in relation to the vehicle's median longitudinal plane shall be equipped with a parking brake that fulfils the conditions stated in paragraph 5 (b) of this Annex.

CHAPTER II

Vehicle lighting and light-signalling devices

(a) ”helljusstrålkastare” en lykta som används för att belysa vägen över en lång sträcka framför fordonet;

(b) ”halvljusstrålkastare” en lykta som används för att belysa vägen framför fordonet utan att förorsaka onödig bländning eller annat obehag för mötande förare och andra trafikanter;

(c) ”adaptivt framljussystem” en belysningsanordning som avger ljus med olika egenskaper för automatisk anpassning till olika användningsvillkor för halvljus och/eller helljus;

(d) ”kurvtagningslykta” en lykta som används för att ge kompletterande belysning av den del av vägen som befinner sig nära fordonets främre hörn på den sida mot vilken fordonet ska svänga;

(e) ”kurvljus” en belysningsfunktion för att få förbättrad belysning i kurvor;

(f) ”främre positionslykta” en lykta som används för att ange fordonets närvaro och bredd när det betraktas framifrån;

(g) ”bakre positionslykta” en lykta som används för att ange fordonets närvaro och bredd när det betraktas bakifrån;

(h) ”stopplykta” en lykta som används för att för andra trafikanter bakom fordonet ange att fordonets rörelse framåt avsiktligt inbromsas

(i) ”främre dimlykta” en lykta som används för att vid dimma eller något liknande fall av nedsatt sikt förbättra belysningen av vägen framför fordonet

(j) ”bakre dimlykta” en lykta som används för att vid dimma eller något liknande fall av nedsatt sikt göra fordonet lättare synligt bakifrån

(k) ”backlykta” en lykta som används för att belysa vägen bakom fordonet och för att varna andra trafikanter för att fordonet backar eller kommer att backa, eller, om det är fråga om valfria backlyktor, ge belysning vid sidan vid långsam manövrering;

(l) ”manövreringslykta” en lykta som ger extra belysning vid fordonets sida som hjälp vid långsam manövrering;

(m) ”körriktningsvisare” en lykta som används för att för andra trafikanter ange att

A. Definitions

19. For the purposes of this chapter, the term:

(a) “Driving beam headlamp” means a lamp used to illuminate the road over a long distance ahead of the vehicle;

(b) “Passing beam headlamp” means a lamp used to illuminate the road ahead of the vehicle without causing undue dazzle or discomfort to oncoming drivers and other road users;

(c) “Adaptive front lighting system” means a lighting device providing beams with differing characteristics for automatic adaptation to varying conditions of use of the passing beam and/or the driving beam;

(d) “Cornering lamp” means a lamp used to provide supplementary illumination of that part of the road which is located near the forward corner of the vehicle at the side towards which the vehicle is going to turn;

(e) “Bend lighting” means a lighting function to provide enhanced illumination in bends;

(f) “Front position lamp” means a lamp used to indicate the presence and the width of the vehicle when viewed from the front;

(g) “Rear position lamp” means a lamp used to indicate the presence and the width of the vehicle when viewed from the rear;

(h) “Stop lamp” means a lamp used to indicate to other road users to the rear of the vehicle that the longitudinal movement of the vehicle is intentionally retarded;

(i) “Front fog lamp” means a lamp used to improve the illumination of the road ahead of the vehicle in case of fog or any similar condition of reduced visibility;

(j) “Rear fog lamp” means a lamp used to make the vehicle more visible from the rear in fog or any similar condition of reduced visibility;

(k) “Reversing lamp” means a lamp used to illuminate the road to the rear of the vehicle and provide a warning signal to other road users that the vehicle is reversing or about to reverse, or, in the case of optional additional reversing lamps, to provide illumination to the side for slow manoeuvres;

(l) “Manoeuvring lamp” means a lamp used to provide supplementary illumination to the

föraren avser att ändra färdriktning åt höger eller vänster;

(n) ”parkeringslykta” en lykta som används för att inom tätbebyggt område fästa uppmärksamheten på ett parkerat fordon. Under sådana omständigheter kan den ersätta främre och bakre positionslyktorna;

(o) ”breddmarkeringslykta” en lykta som monterats så högt som möjligt på fordonets yttersta kant och som är avsedd att tydligt visa fordonets totala bredd. Denna lykta är avsedd att för vissa fordon och släpfordon komplettera fordonets främre och bakre positionslykter genom att dra särskild uppmärksamhet till dess omfång;

(p) ”varningsblikker” en signal genom samtidig användning av ett fordons samtliga körriktningsvisare;

(q) ”sidomarkeringslykta” en lykta som används för att visa fordonets närvaro när det ses från sidan;

(r) ”särskild varningslykta” en lykta som används för att visa utryckningsfordon eller annat fordon eller fordonsprocessioner vars närvaro på vägen kan medföra fara eller olägenhet för andra trafikanter;

(s) ”lykta för bakre registreringsskylt” en anordning som används för att belysa den plats som är avsedd för den bakre registreringsskylten; en sådan anordning kan bestå av flera optiska komponenter;

(t) ”varsellykta” en lykta som används för att göra fordonet lättare synligt framifrån när det körs under dagtid;

(u) ”exteriör omgivningsbelysning” en lykta som ger extra belysning när förare eller passagerare stiger in i eller ur fordonet eller vid lastning;

(v) ”retroreflektor” en anordning som används för att ange närvaron av ett fordon genom att återkasta ljus som avges av en ljuskälla som inte är ansluten till fordonet;

(w) ”reflexmärkning” en anordning som är avsedd att öka synligheten hos ett fordon när det betraktas från sidan eller bakifrån (och framifrån i fråga om släpfordon) genom att återkasta ljus som avges av en ljuskälla som inte är ansluten till fordonet;

side of the vehicle to assist during slow manoeuvres;

(m) “Direction-indicator lamp” means a lamp used to indicate to other road users that the driver intends to change direction to the right or to the left;

(n) “Parking lamp” means a lamp which is used to draw attention to the presence of a parked vehicle in a built-up area. In such circumstances it may replace the front and rear position lamps;

(o) “End-outline marker lamp” means a lamp fitted near to the extreme outer edge and as close as possible to the top of the vehicle and intended to indicate clearly the vehicle’s overall width. This lamp is intended, for certain motor vehicles and trailers, to complement the vehicle’s front and rear position lamps by drawing particular attention to its bulk;

(p) “Hazard warning signal” means a signal given by the simultaneous functioning of a vehicle’s direction-indicator lamps;

(q) “Side marker lamp” means a lamp used to indicate the presence of the vehicle when viewed from the side;

(r) “Special warning lamp” means a lamp intended to indicate either priority vehicles, or a vehicle, or a group of vehicles whose presence on the road may constitute a danger or inconvenience to other road users;

(s) “Rear registration plate lamp” means a device used to illuminate the space reserved for the rear registration plate; such a device may consist of several optical components;

(t) “Daytime running lamp” means a lamp intended to make the vehicle more visible from in front when being driven during daytime;

(u) “Exterior courtesy lamp” means a lamp used to provide supplementary illumination to assist the entry and exit of the vehicle driver and passenger or in loading operations;

(v) “Retro-reflector” means a device used to indicate the presence of a vehicle by the reflection of light emanating from a light source not connected to the vehicle;

(w) “Conspicuity marking” means a device intended to increase the conspicuity of a vehicle when viewed from the side or rear (or, in the case of trailers, additionally from

(x) "lysande yta" lyktans rätvinkliga projektion i ett plan som är vinkelrätt mot dess referensaxel och som tangerar lyktans yttre ljusavgivande yta. Den lysande ytan i en retroreflektor anses avgränsad av plan som tangerar de angivna yttersta delarna av retroreflektorns optiska system och är parallella med denna axel.

B. Tekniska krav

20. Principer

20.1 Färgen på de ljus som avses i detta kapitel bör så långt möjligt överensstämma med de definitioner som ges i internationella rättsliga instrument för hjulförsedda fordon, utrustning och delar som kan monteras och/eller användas på hjulförsett fordon.*

20.2 En specifik belysningsfunktion kan åstadkommas med mer än en lykta.

20.3 Lyktor som pekar i samma riktning på samma fordon och som används i samma syfte ska ha samma färg.

Ett jämnt antal lyktor eller retro-reflektorer ska placeras symmetriskt i förhållande till fordonets längsgående mittplan, förutom på fordon med asymmetrisk yttre form. Lyktor som hör till samma par ska huvudsakligen ha samma styrka. Dessa bestämmelser tillämpas inte på adaptiva framljussystem.

20.4 Olika typer av lyktor och, i enlighet med bestämmelserna i andra stycken i detta kapitel, lyktor och retroreflektorer, får vara grupperade eller sammanbyggda i samma anordning under förutsättning att var och en av dessa lyktor och retroreflektorer uppfyller de bestämmelser i denna bilaga som ska tillämpas.

21. Helljusstrålkastare, halvljusstrålkastare, adaptivt framljussystem och lysande yta.

21.1 Med undantag för motorcyklar ska motorfordon vars högsta konstruktiva hastighet är över 40 kilometer (25 miles) i timmen vara utrustade framtill med ett jämnt antal vita helljus eller relevanta delar av ett adaptivt framljussystem.

the front) by the reflection of light emanating from a light source not connected to the vehicle;

(x) "Illuminating surface" means an orthogonal projection of the lamp in a plane perpendicular to its axis of reference and in contact with the exterior light-emitting surface of the lamp. For a retro-reflector, the light-emitting surface is considered to be delimited by planes contiguous to the outermost parts of the retro-reflector's optical system.

B. Technical requirements

20. Principles

20.1 The colours of lights mentioned in this chapter shall, as far as possible, be in accordance with the definitions given in the international legal instruments concerning wheeled vehicles, equipment and parts which can be fitted and/or be used on wheeled vehicles.*

20.2 A specific illuminating function can be performed by more than one lamp.

20.3 Lamps on a given vehicle having the same function and facing in the same direction shall be of the same colour.

Lamps and retro-reflectors which are of even number shall be placed symmetrically in relation to the vehicle's median longitudinal plane, except on vehicles with an asymmetrical external shape. The intensity of the lamps in each pair shall be substantially the same. These provisions do not apply to an adaptive front lighting system.

20.4 Lamps of different kinds, and, subject to the provisions of other paragraphs of this chapter, lamps and retro-reflectors, may be grouped or incorporated in the same device, provided that each of these lamps and reflectors complies with the applicable provisions of this Annex.

21. Driving beam headlamp, passing beam headlamp, adaptive front lighting system and illuminating surface.

21.1 With the exception of motorcycles, every motor vehicle with a maximum authorized design speed exceeding 40 km (25

21.2 Med undantag för motorcyklar ska motorfordon vars högsta konstruktiva hastighet är över 10 kilometer (6 miles) i timmen vara utrustade framtill med två vita halvljus eller relevanta delar av ett adaptivt framljussystem.

21.3 Frånsett att undantag kan medges från alla eller några av följande föreskrifter i fråga om mopeder av fördragsslutande parter som, i enlighet med artikel 54 stycke 2 i denna konvention har förklarat att de behandlar mopeder som motorcyklar, gäller följande:

(a) tvåhjulig motorcykel med eller utan sidvagn ska vara utrustad med en eller två vita halvljusstrålkastare;

(b) tvåhjulig motorcykel med eller utan sidvagn vars högsta konstruktiva hastighet överstiger 40 kilometer (25 miles) i timmen får vara utrustad med, förutom halvljusstrålkastare, minst en vit helljusstrålkastare.

(c) tvåhjulig motorcykel med eller utan sidvagn vars högsta konstruktiva hastighet överstiger 50 kilometer (31 miles) i timmen ska vara utrustad med, förutom halvljusstrålkastare, en eller två vita helljusstrålkastare.

21.4 Ytterkanterna på helljusens lysande ytor får ej i något fall befinna sig närmare fordonets yttersta del än ytterkanterna på halvljusens lysande ytor.

22. Främre och bakre positionslykta

22.1 Med undantag för tvåhjuliga motorcyklar utan sidvagn ska motorfordon vara utrustat framtill med två vita eller orangegula främre positionslykter

22.2 Släpvagn ska vara utrustad framtill med två vita främre positionslykter, om dess bredd överstiger 1,60 meter.

22.3 Tvåhjuliga motorcyklar utan sidvagn får vara utrustade framtill med en eller två vita eller orangegula främre positionslykter.

22.4 (a) Med undantag för tvåhjuliga motorcyklar utan sidvagn ska motorfordon

miles) per hour shall be equipped in front with an even number of white driving beam headlamps or the relevant parts of an adaptive front lighting system.

21.2 With the exception of motorcycles, every motor vehicle with a maximum authorized design speed exceeding 10 km (6 miles) per hour shall be equipped in front with two white passing beam headlamps or the relevant parts of an adaptive front lighting system.

21.3 Subject to the possibility that exemption from all or some of these obligations may be granted in respect of mopeds by Contracting Parties which, in conformity with Article 54 paragraph 2 of the Convention, have declared that they treat mopeds as motorcycles:

(a) Every two-wheeled motorcycle with or without a side-car shall be equipped with one or two white passing beam headlamps;

(b) Every two-wheeled motorcycle with or without a side-car with an authorized maximum design speed exceeding 40 km (25 miles) per hour may be equipped, in addition to the passing beam headlamps, with at least one white driving-beam headlamp.

(c) Every two-wheeled motorcycle with or without a side-car with an authorized maximum design speed exceeding 50 km (31 miles) per hour shall be equipped, in addition to the passing beam headlamps, with one or two white driving-beam headlamp(s).

21.4 The outer edges of the illuminating surfaces of the driving lamps shall in no case be closer to the extreme outer edge of the vehicle than the outer edges of the illuminating surfaces of the passing beam headlamps.

22. Front position lamp and rear position lamp

22.1 Every motor vehicle other than a two-wheeled motorcycle without a side-car shall be equipped in front with two white or amber front position lamps.

22.2 Every trailer shall be equipped at the front with two white front position lamps if its width exceeds 1.60 m.

22.3 Every two-wheeled motorcycle without a side-car may be equipped at the

baktill vara utrustat med ett jämnt antal röda bakre positionslyktor;

(b) Släpvagnar ska vara utrustade baktill med ett jämnt antal röda bakre positionslyktor.

22.5 Tvåhjuliga motorcyklar utan sidvagn ska vara utrustade baktill med en eller två röda bakre positionslyktor

23. Lykta för bakre registreringsskylt

Registreringsskylt eller eventuellt registreringsnummer bakom motorfordon eller släpvagn ska vara belyst med lykta för bakre registreringsskylt.

24. Främre och bakre dimlykta och lysande yta

24.1 Motorfordon får vara utrustat med en eller två vita eller ljusgula främre dimlykter. De ska vara placerade på ett sådant sätt att ingen del av deras lysande yta är belägen ovanför den högsta delen av halvljusstrålkastarens lysande yta.

24.2 Med undantag för motorcyklar ska motorfordon och släpvagnar vara utrustade baktill med en eller två röda bakre dimlykter. De bakre dimlyktorna ska kunna påkopplas endast om helljus- eller halvljusstrålkastarna eller främre dimlyktorna är tända.

24.3 Motorcyklar får vara utrustade baktill med en eller två röda bakre dimlykter. De bakre dimlyktorna ska kunna påkopplas endast om helljus- eller halvljusstrålkastarna eller främre dimlyktorna är tända.

25. Retroreflektor

25.1 Med undantag för tvåhjuliga motorcyklar utan sidvagn ska motorfordon vara utrustat baktill med minst två röda retroreflektorer som ej har triangulär form.

25.2 Släpvagn ska vara utrustad baktill med minst två röda retroreflektorer. För släpvagnar vilkas totala bredd ej överstiger 0,80 m och vilka är kopplade till en tvåhjulig motorcykel utan sidvagn, räcker det dock med en retroreflektor. Dessa retroreflektorer ska ha formen av en liksidig triangel med ett hörn överst och en sida vågrätt. Signalljus får inte placeras inuti triangeln.

front with one or two white or amber front position lamps.

22.4 (a) Every motor vehicle other than a two-wheeled motorcycle without a side-car shall be equipped at the rear with an even number of red rear position lamps;

(b) Every trailer shall be equipped at the rear with an even number of red rear position lamps.

22.5 Every two-wheeled motorcycle without a side-car shall be equipped at the rear with one or two rear red position lamp(s).

23. Rear registration plate lamp

On every motor vehicle or trailer the registrationplate, or the number if present, located at the rear shall be illuminated by a rear registration plate lamp.

24. Front and rear fog lamp and illuminating surface

24.1 Every motor vehicle may be fitted with one or two white or selective-yellow front fog lamps. They shall be placed in such a way that no point on their illuminating surface is above the highest point on the illuminating surface of the passing beam headlamps.

24.2 Every motor vehicle, other than motorcycles, and every trailer shall be fitted at the rear with one or two red rear fog lamps; they shall be able to be switched on only if the driving beam headlamps, the passing beam headlamps or the front fog lamps are switched on.

24.3 Each motorcycle may be fitted at the rear with one or two red rear fog lamps; they shall be able to be switched on only if the driving beam headlamps, the passing beam headlamps or the front fog lamps are switched on.

25. Retro-reflector

25.1 Every motor vehicle other than two-wheeled motorcycles without side-cars shall be equipped at the rear with at least two red retro-reflectors of other than triangular form.

25.2 Every trailer shall be equipped at the rear with at least two red retro-reflectors. It shall, however, be permissible for a trailer whose overall width does not exceed 0.80 m to be equipped with only one such retro-

25.3 Alla motorfordon eller släpvagnar vilkas längd överstiger sex meter ska vara utrustade med orangegula sidoretroreflektorer. Den sidoretroreflektor som är längst bak får vara röd om den är kombinerad med en röd bakre positionslykta.

25.4 Släpvagn ska vara utrustad framtill med två vita retroreflektorer som ej har triangulär form.

25.5 Tvåhjuliga motorcyklar utan sidvagn ska vara utrustade baktill med en eller två röda bakre positionslykter, som en har triangulär form, och får på var sida vara utrustade med en eller två icke-triangulära retroreflektorer som är orangegula framtill och orangegula eller röda baktill.

26. Sidomarkeringslykta

Alla motorfordon eller släpvagnar vilkas längd (inklusive dragstången för släpfordon) överstiger sex meter ska vara utrustade med orangegula sidoretroreflektorer. Den sidoretroreflektor som är längst bak får vara röd om den är kombinerad med en röd bakre positionslykta.

27. Reflexmärkning

Med undantag för motorcyklar får motorfordon och släpvagnar vara utrustade med vita eller gula reflexmärkningar på sidan och med röda eller gula reflexmärkningar baktill. Släpvagnar får därtill vara utrustade med vita reflexmärkningar framtill.

28. Stopplykta

28.1 Med undantag för tvåhjuliga motorcyklar med eller utan sidvagn ska motorfordon vars högsta konstruktiva hastighet är över 25 kilometer (15 miles) i timmen, samt släpvagnar, vara utrustade baktill med minst två röda stopplykter. Sådana fordon får ha en extra stopplykta monterad upptill i mitten.

28.2 Frånsett att undantag för tvåhjuliga mopeder med eller utan sidvagn kan medges

reflektor if the trailer is coupled to a two-wheeled motorcycle without a side-car. These retro-reflectors shall have the shape of an equilateral triangle with one vertex uppermost and one side horizontal. No signal lamp shall be placed inside the triangle.

25.3 Every motor vehicle with a length exceeding 6 m and every trailer shall be fitted with (an) amber side retro-reflector(s). The rearmost side retro-reflector may be red if it is combined with a red rear lamp.

25.4 Every trailer shall be equipped at the front with two white retro-reflectors of other than triangular form.

25.5 Every two-wheeled motorcycle without a side-car shall be equipped at the rear with one or two red non-triangular retro-reflectors and may be equipped, at each side, with one or two non-triangular retro-reflectors which are amber at the front and amber or red at the rear.

26. Side marker lamp

Every motor vehicle with a length exceeding 6 m and every trailer with a length exceeding 6 m (for trailers including the drawbar) shall be fitted with amber side marker lamps. The rearmost side marker lamp may be red if it is combined with a red rear lamp.

27. Conspicuity marking

Every motor vehicle, except motorcycles, and every trailer may be fitted with white or yellow conspicuity markings at the side and with red or yellow conspicuity markings at the rear. In addition, every trailer may be fitted with white conspicuity markings at the front.

28. Stop lamp

28.1 With the exception of two-wheeled motorcycles with or without a side-car, every motor vehicle with a maximum authorized design speed exceeding 25 km (15 miles) per hour and every trailer shall be equipped at the

från denna föreskrift av fördragsslutande parter som, i enlighet med artikel 54 stycke 2 i denna konvention har förklarat att de behandlar mopeder som motorcyklar, ska tvåhjuliga motorcyklar med eller utan sidvagn vara utrustade med en eller två röda stopplykter. Sådana fordon får ha en extra stopplykta monterad upptill i mitten.

29. Varsellykta

29.1 Med undantag för motorcyklar får motorfordon vara utrustade med två vita varsellykter.

29.2 Tvåhjuliga motorcyklar med eller utan sidvagn får vara utrustade med en eller två vita varsellykter. Varsellyktan på en motorcykel ska tändas automatiskt när motorn är igång. På motorcyklar utan varsellykta ska strålkastaren tändas automatiskt när motorn är igång.

30. Körriktningsvisare

Med undantag för mopeder ska motorfordon och släpvagnar vara utrustade med ett jämnt antal orangegula körriktningsvisare.

31. Backlykta

31.1 Med undantag för motorcyklar ska motorfordon och släpvagnar vilkas högsta tillåtna vikt överstiger 750 kilogram baktill ha en eller två vita backlykter. Backlyktorna får inte tändas när backväxeln inte är inlagd.

31.2 Motorfordon och släpvagnar vilkas längd överstiger sex meter får vara utrustade med två extra vita backlykter på sidan.

32. Manövreringslykta

Med undantag för motorcyklar med eller utan sidvagn får motorfordon vara utrustade med en eller två vita manövreringslykter på sidan.

rear with at least two red stop lamps. An additional centre high-mounted stop lamp may be fitted on such vehicles.

28.2 Subject to the possibility for Contracting Parties which, in conformity with Article 54 paragraph 2 of this Convention have declared that they treat mopeds as motorcycles, to exempt two-wheeled mopeds with or without a side-car from this obligation, every two-wheeled motorcycle with or without a side-car shall be equipped with one or two red stop lamp(s). An additional centre high-mounted stop lamp may be fitted on such vehicles.

29. Daytime running lamp

29.1 Every motor vehicle, except motorcycles, may be equipped with two white daytime running lamps.

29.2 Every two-wheeled motorcycle, with or without a side-car, may be equipped with one or two white daytime running lamps.

On motorcycles on which they are installed, the daytime running lamp(s) shall automatically be on when the engine is running. On motorcycles on which no daytime running lamp(s) is (are) installed, a headlamp shall automatically be on when the engine is running.

30. Direction-indicator lamp

Every motor vehicle, except mopeds, and every trailer, shall be equipped with amber direction-indicator lamps, fitted on the vehicle in even numbers.

31. Reversing lamp

31.1 Motor vehicles, except motorcycles, and trailers with a permissible maximum mass exceeding 750 kg shall be fitted with one or two white reversing lamps at the rear. The reversing lamp(s) shall not be lit when the reverse gear is not engaged.

31.2 Two additional white reversing lamps may be fitted on the side of motor vehicles and trailers with a length exceeding 6 m.

32. Manoeuvring lamp

33. Särskild varningslykta

Särskilda varningslykter ska avge roterande eller blinkande ljus. Färgerna på dessa lykter ska vara överensstämmande med artikel 32 stycke 14.

34. Varningsblikker

Alla motorfordon och släpvagnar ska vara utrustade, och motorcyklar får vara utrustade, så att de kan avge varningsblikker.

35. Breddmarkeringslykta

Alla motorfordon och släpvagnar vars bredd överstiger 1,80 meter får vara utrustade med breddmarkeringslykter. Dessa lykter ska vara obligatoriska, om fordonets eller släpvagnens bredd överstiger 2,10 meter.

Om dessa lykter används, ska de vara minst två till antalet och de ska avge vitt eller orangegult ljus framåt och rött ljus bakåt.

36. Parkeringslykta

Motorfordon med en längd av högst sex meter och en bredd av högst två meter får ha två vita främre parkeringslykter och två röda bakre parkeringslykter eller på vardera sidan en parkeringslykta som visar vitt ljus framåt och rött ljus bakåt.

37. Kurvtagningslykta och kurvljus

37.1 Med undantag för motorcyklar får motorfordon vara utrustade med vita kurvtagningslykter.

37.2 Motorfordon får ha en kurvljusfunktion som kan erhållas tillsammans med halvljusstrålkastaren eller halvljusstrålkastarna, genom att en eller flera extra ljuskällor eller en eller flera extra belysningsenheter tas i bruk, eller genom att halvljusstrålkastaren eller halvljusstrålkastarna vrids på båda sidor av fordonet.

De extra ljuskällor eller belysningsenheter på tvåhjuliga motorcyklar som används för att avge kurvljus på vardera sidan av fordonet

Every motor vehicle, except motorcycles with or without a side car, may be equipped on the side with one or two white manoeuvring lamps.

33. Special warning lamp

Special warning lamps shall emit a winking, revolving or flashing light. Colours of these lights shall conform to the provisions of Article 32 paragraph 14 of this Convention.

34. Hazard warning signal

Every motor vehicle and every trailer shall, and every motorcycle may, be so equipped that it can emit a hazard warning signal.

35. End-outline marker lamp

Every motor vehicle and trailer more than 1.80 m wide may be fitted with end-outline marker lamps. Such lamps shall be mandatory if the width of a motor vehicle or trailer exceeds 2.10 m. If these lamps are fitted, there shall be at least two of them and they shall emit white or amber light towards the front and red light towards the rear.

36. Parking lamp

Every motor vehicle with a length not exceeding 6 m and a width not exceeding 2 m may be fitted with two white front parking lamps and two red rear parking lamps, or with one parking lamp at each side showing white light to the front and red light to the rear.

37. Cornering lamp and bend lighting function

37.1 Every motor vehicle, except motorcycles, may be fitted with white cornering lamps.

37.2 Every motor vehicle may be equipped with the bend lighting function that can be produced in conjunction with the passing beam headlamp(s), by activating additional light source(s) or additional lighting unit(s)

får aktiveras och avaktiveras automatiskt endast på grund av fordonets lutning.

38. Lykta för exteriör omgivningsbelysning

Alla motorfordon får vara utrustade med vita lyktor för exteriör omgivningsbelysning.

39. Bestämmelser om flera kategorier av ljus/tecken/anordningar

39.1 Med undantag för körriktningsvisare, varningsblikker, stopplyktor när de används som nödstoppsignal och särskilda varningslyktor får lyktor inte avge roterande eller blinkande ljus. Sidomarkeringslyktorna får blinka samtidigt med körriktningsvisarna.

39.2 Motorfordon med tre hjul som är symmetriskt placerade i förhållande till det vertikala planet som fordonets längdaxel bestämmer och som enligt artikel 1 n i denna konvention räknas som motorcyklar, ska vara försedda med de anordningar som nämns i punkterna 21.1, 21.2, 22.1, 22.4 a, 25.1 och 28.1. I ett elfordon vars bredd är högst 1,30 meter och vars högsta konstruktiva hastighet är 40 km (25 miles) i timmen räcker det dock med en helljusstrålkastare och en halvljusstrålkastare.

39.3 De elektriska anslutningarna för alla motorfordon (inklusive motorcyklar) samt alla fordonskombinationer med ett motorfordon och en eller flera släpvagnar ska vara sådana att fordonets helljus- och halvljusstrålkastare och främre dimlyktor endast kan tändas och släckas tillsammans med främre och bakre positionslyktor, eventuella breddmarkeringslyktor, eventuella sidomarkeringslyktor och lyktor för bakre registreringsskylt.

Denna bestämmelse ska dock inte tillämpas på helljusstrålkastare och halvljusstrålkastare som används för att avge en ljusvarningssignal enligt Artikel 32 stycke 3 i denna Konvention.

39.4 Förutom föreskrifterna om lyktor och andra anordningar på tvåhjuliga motorcyklar utan sidvagn gäller att sidvagn som är

or through the swivelling of the passing beam headlamp(s) on each side of the vehicle.

In the case of two-wheeled motorcycles, the additional light source(s) or additional lighting unit(s) used to produce bend lighting on each side of the vehicle may only be automatically activated and deactivated on the basis of the banking of the vehicle.

38. Exterior courtesy lamp

Every motor vehicle may be fitted with white exterior courtesy lamps.

39. Provisions involving several categories of lights/signals/devices

39.1 No lamps, other than direction-indicator lamps, the hazard warning signal, stop lamps when operated as emergency stop signals and special warning lamps, shall emit a winking, revolving or flashing light. Side marker lamps may flash at the same time as direction-indicator lamps.

39.2 Motor vehicles with three wheels placed symmetrically in relation to the vehicle's median longitudinal plane, which are treated as motorcycles pursuant to Article 1 paragraph n of this Convention, shall be equipped with the devices prescribed in paragraphs 21.1, 21.2, 22.1, 22.4 (a), 25.1 and 28.1, above. However, on an electric vehicle the width of which does not exceed 1.30 m and with a maximum authorized design speed not exceeding 40 km (25 miles) per hour, a single driving beam headlamp and a single passing beam headlamp shall be sufficient.

39.3 The electrical connections on all motor vehicles (including motorcycles) and on all combinations consisting of a motor vehicle and one or more trailers shall be such that the driving beam headlamps, the passing beam headlamps and the front fog lamps can only be switched on together with the rear and front position lamps, the end-outline marker lamps, if they exist, the side marker lamps, if they exist, and the rear registration plate lamp.

However, this provision shall not apply to driving beam headlamps or passing beam

kopplad till en tvåhjulig motorcykel framtill ska vara utrustad med en vit eller orangegul främre positionslykta och baktill med en röd bakre positionslykta och en röd retroreflektor. De elektriska anslutningarna ska vara sådana att sidvagnens främre och bakre positionslykta tänds samtidigt som motorcykelns bakre positionslykta.

KAPITEL III

Övriga villkor

47. Varje motorfordon ska vara utrustat med en eller flera anordningar, såsom backspeglar, genom vilka föraren kan se trafiken bakom fordonet.

Kapitel IV

Undantag

60. För nationella ändamål kan fördragsslutande parter medge undantag från bestämmelserna i denna bilaga i fråga om:

(a) motorfordon och släpvagnar vars högsta konstruktiva hastighet ej överstiger 30 km (19 miles) i timmen eller vilkas högsta tillåtna hastighet enligt nationell lagstiftning är begränsad till 30 km i timmen;

(b) invalidvagnar, d v s små motorfordon som är särskilt utformade och tillverkade – och ej endast anpassade – för användning av rörelsehämmade personer;

(c) fordon som byggts om för att användas av rörelsehämmade personer;

(d) fordon som används för experiment i syfte att följa med i den tekniska utvecklingen och förbättra trafiksäkerheten;

(e) fordon med särskild form eller av särskilt slag eller som används för speciella ändamål under särskilda förutsättningar, såsom snöplogar.

61. Fördragsslutande parter får också medge undantag från bestämmelserna i denna bilaga, om det är fråga om fordon som de registrerat och som får inträda i internationell trafik:

(a) såvitt avser placeringen av ljus på fordon för speciella ändamål vars yttre form är sådan att bestämmelserna i fråga ej kan

headlamps when they are used to give the luminous warning referred to in Article 32 paragraph 3 of this Convention.

39.4 Without prejudice to the provisions concerning lamps and devices prescribed for two-wheeled motorcycles without a side-car, any side-car attached to a two-wheeled motorcycle shall be equipped at the front with a white or amber front position lamp and at the rear with a red rear position lamp and a red retro-reflector. The electrical connections shall be such that the front position lamp and rear position lamp of the side-car are switched on at the same time as the rear position lamp of the motorcycle.

CHAPTER III

Other requirements

47. Every motor vehicle shall be equipped with one or more devices, such as driving (rear-view) mirrors that enable the driver to see the traffic to the rear of his or her vehicle.

Chapter IV

Exemptions

60. For domestic purposes, Contracting Parties may grant exemptions from the provisions of this Annex in respect of:

(a) Motor vehicles and trailers which have a maximum design speed not exceeding 30 km (19 miles) per hour or those having a maximum authorized speed limited by domestic legislation to 30 km per hour;

(b) Invalid carriages, i.e. small motor vehicles specially designed and constructed — and not adapted — for use by persons with reduced mobility;

(c) Vehicles adapted for use by persons with reduced mobility.

(d) Vehicles used for experiments whose purpose is to keep up with technical progress and improve road safety;

(e) Vehicles of a special form or type, or which are used for particular purposes under special conditions such as snowplows;

61. Contracting Parties may also grant exemptions from the provisions of this

iakttas utan användning av uppstickande anordningar, som lätt kan skadas eller lossna;

(b) såvitt avser släpvagnar med lång last (timmerstockar, rör o.d.), som ej är kopplade till dragfordonet under färd utan fästade vid detta enbart genom lasten;

(c) genom att tillåta användningen av vitt ljus bakåt och rött ljus framåt i följande anordningar;

- särskilda varningslyktor på uttryckningsfordon;

- fasta lyktor på avvikande laster;

- sidolyktor och reflektorer;

- på taket placerade igenkänningslyktor för fordon i yrkesmässig trafik;

(d) genom att tillåta användningen av röda reflekterande band eller fluorescerande och vita band på vilken sida som helst på fordon med avvikande form eller storlek som används för speciella ändamål under speciella förhållanden;

(e) genom att tillåta användningen av ljus som reflekteras bakåt från bakregisterskyltens symboler eller bokstäver eller bakgrund, nationalitetsmärke eller andra märken som fastställts i nationell lagstiftning;

(f) genom att tillåta montering av en vit reflexmärkning på baksidan av motorfordon och släpvagnar.

Tillägget till bilaga 5 ovan stryks.

MOTIVERING

Syftet med dessa ändringsförslag är att harmonisera de relevanta bestämmelserna i 1968 års konvention om vägtrafik och 1958 års överenskommelse om antagande av enhetliga tekniska föreskrifter när det gäller fordonsstrålkastare, lyktor och anordningar. Skillnaderna och/eller bristerna har huvudsakligen berott på en betydande teknisk utveckling. Närmare motivering finns på sidorna 1–2 i dokumentet ECE/TRANS/WP.1/2011/4.

Annex in respect of vehicles which they register and which may enter international traffic:

(a) As regards the position of lamps on special-purpose vehicles whose external shape is such that the said provisions could not be observed without the use of mounting devices which could easily be damaged or torn off;

(b) As regards trailers carrying long loads (tree trunks, pipes, etc.), which are not coupled to the drawing vehicle when in movement, but merely attached to it by the load;

(c) By authorizing the emission towards the rear of white light and towards the front of red light for the following equipment:

- Special warning lamps of priority vehicles;

- Fixed lamps for exceptional loads;

- Side lamps and retro-reflectors;

- Professional lighted signs on the roof;

(d) By authorizing on any side of a vehicle of a special shape or kind or used for special purposes and in special conditions, alternating red retro-reflective or fluorescent and white retro-reflective strips;

(e) By authorizing the emission towards the rear of white or colored light reflected by the figures or letters or by the background of rear registration plates, by the distinctive signs or other distinctive marks required by domestic legislation;

(f) By authorizing the fitting of white conspicuity markings at the rear of motor vehicles and trailers.

The above Appendix to Annex 5 is deleted.

EXPLANATORY NOTE

These amendment proposals aim at harmonizing – in the area of vehicle lightning and light-signaling devices – the relevant provisions of the 1968 Convention on Road Traffic and those of the 1958 Agreement concerning the Adoption of Uniform Technical Prescriptions. The differences and/or discrepancies have emerged largely

due significant technological advances. More detailed explanations can be found in ECE/TRANS/WP.1/2011/4 on pp.1-2.