

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 har antagits av arbetsgruppen för vägsäkerhet inom Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa vid dess 86:e session till den del konventionens bestämmelser hör till Finlands behörighet. Dessutom föreslås det att riksdagen godkänner ett förbehåll till konventionen som hör till området för lagstiftningen.

Syftet med dessa ändringsförslag 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.

Konventionen om vägtrafik, som föreslås bli ändrad, är en konvention med delad befogenhet som delvis hör till EU:s befogenhet och delvis till dess medlemsstaters befogenhet. 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.

Ändringarna i konventionen avses träda 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.

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

1.1 Bakgrund

Internationellt har man strävat efter att frångå den separata lagstiftningen om trafikregler och fordonsstandarder 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 transporter 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 från 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 och konventionen har i huvudsak satts i kraft i Finland genom vägtrafiklagen. 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).

1958 års överenskommelse trädde i kraft i EU den 24 mars 1998 och parallellöverenskommelsen den 15 februari 2000. Genom enhetliga internationella fordonsstandarder 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 världsforum 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 fordonbranschen 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 69 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 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 1968 års vägtrafikkonvention och 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 bestämmelserna 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 fordons 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 1968 års konvention 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.

FN:s generalsekreterare överlämnade ändringsförslagen till konventionsparterna den 9 augusti 2023. Konventionsstaterna ska inom 12 månader efter det att ändringsförslagen har överlämnats underrätta FN:s generalsekreterare om de förkastar ändringsförslagen eller kräver att en konferens sammankallas för att behandla ändringsförslagen. 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. De godkända ändringarna träder således i kraft tidigast 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.

Ändringarna i konventionen om vägtrafik hör enligt 18 § 21 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) till landskapet Ålands lagstiftningsbehörighet, varför lagtinget i enlighet med 59 § 1 mom. i självstyrelselagen ombeds ge sitt bifall till att ändringarna sätts i kraft.

Utlåtanden om utkastet till proposition har begärts av de ministerier och intressentgrupper som är centrala med tanke på konventionen. Propositionen var på remiss XX.

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 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 en betydande teknisk utveckling. Eventuella inkonsekvenser mellan de tekniska bestämmelserna för fordon och konventionen 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 (*"Fordonstrålkastare, lyktor och anordningar"*) i bilaga 5, eftersom kapitlet omorganiserats i sin helhet. För att uppnå syftet kommer därför 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 konventionen 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. I Finland har rött ljus traditionellt förknippats med obligatoriskt stannande, och därför anses användningen av en röd varningslykta inte vara ändamålsenlig i Finland.

Konventionen om vägtrafik, som föreslås bli ändrad, är en konvention med delad befogenhet som delvis hör till EU:s befogenhet och delvis till dess medlemsstaters befogenhet.

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 därmed 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 i Finland 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 således 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

-

6 Bestämmelserna i konventionen 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 blända 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 av 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 och paragraferna i vägtrafiklagen 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 kraftigt 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 körlius eller varsellus användas vid färd med motor drivna fordon. Vid färd med motordrivna fordon ska körlius och bakljus användas på väg under mörker eller skymning eller när sikten på grund av väderförhållandena eller av annan orsak är nedsatt. Konventionsändringen är förenlig 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 belynings- 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 brådskande 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 brådskande uppdrag utförs med fordo-

net 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 således i strid med bestämmelserna i vägtrafiklagen.

Den nationella lagstiftningen borde således ändras på grund av 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. Det är endast möjligt att göra ett förbehåll före ratifikationen av konventionen. Efter ratifikationen kan förbehåll inte längre göras, utan i en konfliktsituation bör den nationella regleringen ändras. Förbehållet kan däremot strykas efter ratifikationen, om det anses motiverat.

De ändringar av 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 ”däcktrycksövervaknings-system”. 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. Främre och bakre dimlykta ska i fortsättningen få användas ”*vid dimma eller något liknande fall av nedsett sikt*”. Definitionen av backlykta kompletteras med en uppgift om ”*valfria backlyktor*”. Till definitionen av parkeringslykta fogas en uppgift om att lyktan används inom tätbebyggt område och kan användas i stället för främre och bakre positionslyktor. 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 och 1998 års överenskommelser. 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 med en konstruktiv hastighet på mer än 40 km/h får vara utrustad med, förutom halvljusstrålkastare, minst en helljusstrålkastare. Om den konstruktiva hastigheten är mer än 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 25.5 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 drags-tången 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 reflexmärkningar på sidan och med röda eller gula reflexmärkningar baktill. Släpvagnar får därtill vara utrustade med vita reflexmärkningar 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 varsellyktor. Enligt punkt 29.2 får tvåhjuliga motorcyklar med eller utan sidvagn vara utrustade med en eller två vita varsellyktor. 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 backlyktor. Enligt punkt 31.2 får motorfordon och släpvagnar, vilkas längd överstiger sex meter, vara utrustade med två extra vita backlyktor 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 manövreringslyktor 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 parkeringslyktor 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 nuvarande konventionen.

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

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 lykter 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 lykter samt om igenkännings- och varningslykter, 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 orange gult 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 orange gult ljus i främre positionslyktor och rött ljus i de längst baktill placerade sidoreflektorerna och sidolykorna 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 av konventionen som föreslås är förenliga med bestämmelsen i vägtrafiklagen, och de förutsätter inga ändringar i den nationella lagstiftningen.

7 Ikraftträdande

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

Enligt 59 § 1 mom. i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) träder en bestämmelse i ett fördrag eller någon annan internationell förpliktelse som Finland ingår eller förbinder sig till och som innehåller en bestämmelse i en fråga som enligt självstyrelselagen för Åland faller inom landskapets behörighet i kraft i landskapet endast om lagtinget ger sitt bifall till den författning genom vilken bestämmelsen sätts i kraft.

Ändringarna i konventionen om vägtrafik 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 till att 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 läggs fram för godkännande är en internationell konvention som ska godkännas genom ett förfarande enligt 94 § i grundlagen och som sätts i kraft genom ett förfarande 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. Beslut om godkännande av en internationell förpliktelse fattas med enkel majoritet.

Enligt 95 § i grundlagen sätts de bestämmelser i fördrag och andra internationella förpliktelser som hör till området för lagstiftningen i kraft genom lag. Ett lagförslag om ikraftträdande av en internationell förpliktelse behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

En bestämmelse i ett fördrag eller en annan internationell förpliktelse ska enligt grundlagsutskottets ståndpunkt anses höra till området för lagstiftningen 1) om bestämmelsen gäller utövande eller inskränkning av en grundläggande fri- eller rättighet som är tryggad 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 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 konventionen inte innehåller bestämmelser som gäller grundlagen på det sätt som avses i 94 § 2 mom. eller 95 § 2 mom. i grundlagen, kan konventionen enligt regeringens uppfattning godkännas med enkel majoritet och förslaget till lag om sättande i kraft av konventionen 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,

att riksdagen godkänner det förbehåll som gäller artikel 32 i konventionen, enligt vilket Finland inte tillåter användning av en röd särskild varningslykta i utryckningsfordon. Finland anser sig inte 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 konventionen innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen, föreläggs riksdagen samtidigt följande lagförslag:

Valitse kohde.

Lag

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

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i de ändringar i konventionen om vägtrafik (FördrS 30/1986) som arbetsgruppen för vägsäkerhet inom Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa vid sin 86:e session har antagit ska gälla som lag, sådana som Finland har förbundit sig till dem.

2 §

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

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

Helsingfors den xx xxxx 20xx.

Statsminister

Förnamn Efternamn

...minister Förnamn Efternamn

*Valitse kohde.
Valitse kohde.*

Statsrådets förordning

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

I enlighet med statsrådets beslut föreskrivs med stöd av 2 § i lagen om sättande i kraft av de bestämmelser i ändringarna i konventionen om vägtrafik som hör till området för lagstiftningen (nr/åååå):

1 §

Det den dd månad åååå ingångna avtalet om ändring av konventionen om vägtrafik träder i kraft den dd månad åååå enligt vad som har avtalats.

Avtalet har godkänts av riksdagen den dd månad åååå och av republikens president den dd månad åååå. Noterna om godkännandet har utväxlats den dd månad åååå.

2 §

I samband med deponeringen av konventionens ratifikationsinstrument har Finland gjort följande förbehåll: Finland gör ett förbehåll till konventionen 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.

3 §

De bestämmelser i konventionen som inte hör till området för lagstiftningen ska gälla som förordning.

4 §

Lagen om sättande i kraft av de bestämmelser i ändringarna i konventionen om vägtrafik som hör till området för lagstiftningen (nr/åååå) träder i kraft den dd månad åååå.

Ålands lagting har gett sitt bifall till att lagen träder i kraft i landskapet.

5 §

Denna förordning träder i kraft den dd månad åååå.

Helsingfors den dd månad åååå

Finansminister Förnamn Efternamn

Den föredragandes tjänsteställning Förnamn Efternamn