

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

**PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

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

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

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

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

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

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

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

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

## ALLMÄN MOTIVERING

### 1. Inledning

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

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

### 2. Nuläge

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

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

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

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

### 3. Propositionens mål och de viktigaste förslagen

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

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

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

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

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

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

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

### 4. Propositionens verkningar

Genom de föreslagna ändringarna blir vägtrafikreglerna och trafikstyrningen mer en-

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

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

### **5. Beredningen av ärendet**

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

kationsministeriet har deltagit i arbetsgruppens arbete.

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

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

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

## DETALJMOTIVERING

### 1. De materiella ändringarna och deras förhållande till lagstiftningen i Finland

#### 1.1. Ändringarna i konventionen om vägtrafik

*Ändringarna i den egentliga konventionstexten*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

får köra över en vägkorsning i två separata steg.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## *Ändringar i konventionens bilagor*

### *Bilaga 1*

#### **Undantag från skyldigheten att godta motorfordon och släpvagnar i internationell trafik**

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

### *Bilaga 2*

#### **Registreringsnummer på motorfordon och släpvagnar i internationell trafik**

Rubriken ändras så att den också nämner registreringsskylt.

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

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

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

### *Bilaga 3*

#### **Nationalitetsmärke på motorfordon och släpvagnar i internationell trafik**

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



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

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

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

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

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

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

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

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

#### *Bilaga 5*

Rättelserna gäller bara den ryska versionen.

#### *Bilaga 6*

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

#### *Bilaga 7*

Modellerna har kompletterats med kategorikoder och bildtecken.

## **1.2. Ändringar i konventionen om vägmärken och signaler**

### *Ändringar i den egentliga konventionstexten*

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

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

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

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

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

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

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

Punkt 5 ändras inte.

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

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

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

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

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

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

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

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

#### *Ändringar i bilagorna till konventionen*

##### **Bilaga 1: avdelning C II (Beskrivningar)**

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

##### **Bilaga 1: avdelning D II (Beskrivningar)**

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

##### **Bilaga 1: avdelning E II (Beskrivningar)**

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

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

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

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

#### Ändringar i bilagan

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

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

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

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

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

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

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

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

## 2. Motivering till lagförslagen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 3. Ikraftträdande

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

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

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

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

## 4. Behovet av riksdagens samtycke och behandlingsordning

### 4.1. Behovet av riksdagens samtycke

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

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

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

#### 4.1.1 *Ändringarna i konventionen om vägtrafik*

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

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

#### 4.1.2 *Ändringarna i konventionen om vägmärken och signaler*

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

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

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

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

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

## 5. **Behandlingsordning**

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

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

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

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

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

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

<p>1 §</p> <p>De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i de ändringar som arbetsgruppen för vägsäkerhet inom Förenta Nationernas ekonomiska kommission för Europa antog i konventionen om vägtrafik (FördrS</p>	<p>30/1986) vid sin 43:e session gäller som lag sådana Finland har förbundit sig till dem.</p> <p>2 §</p> <p>Om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av republikens president.</p>
--	---

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

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

<p>1 §</p> <p>De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i de ändringar som arbetsgruppen för vägsäkerhet inom Förenta Nationernas ekonomiska kommission för Europa antog i konventionen om vägmärken och signaler (FördrS 31/1986) vid sin 43:e session</p>	<p>gäller som lag sådana Finland har förbundit sig till dem.</p> <p>2 §</p> <p>Om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av republikens president.</p>
---	---



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

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

**1 §**

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

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

**2 §**

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

Helsingfors den 29 april 2005

**Republikens President**

**TARJA HALONEN**

Kommunikationsminister *Leena Luhtanen*