

RP 78/2021 rd

Regeringens proposition till riksdagen om godkännande av ändringar i Wien överenskommelsen om besiktning samt sättande i kraft av överenskommelsen

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I propositionen föreslås att riksdagen ska godkänna ändringarna i överenskommelsen om antagande av enhetliga villkor för periodisk besiktning av hjulförsedda fordon samt om ömsesidigt erkännande av sådana besiktningar (nedan *Wien överenskommelsen* eller *överenskommelsen*), de till Wienöverenskommelsen fogade normerna 3 och 4 och ändringarna av normerna 1–4.

Ändringarna i överenskommelsen är av teknisk natur och gäller definitionerna i överenskommelsen samt det internationella besiktningssintyget i dess elektroniska form.

Normerna 1 och 2 har ändrats för att de ska stämma överens med EU:s provningsdirektiv. Ändringarna hänför sig till innehållet i periodisk besiktning, besiktningstidpunkterna samt vilka objekt som ska kontrolleras vid besiktningen.

Normerna 3 och 4 gäller de särskilda bestämmelserna om innehållet, tidpunkterna och kontrollobjekten vid periodisk besiktning av el-, hybrid- eller gasfordon. Dessutom har normernas bestämmelser om tidpunkterna för periodisk besiktning ändrats så att de är desamma som i provningsdirektivet.

Folkrättsligt har normerna och ändringarna trätt i kraft under åren 2018–2020, men de har inte godkänts eller rättidigt satts i kraft i Finland. Genom denna proposition korrigeras detta, så att rättsläget blir klarare.

I propositionen ingår ett förslag om att de bestämmelser i Wien överenskommelsen och dess normer som hör till området för den finska lagstiftningen ska gälla som lag i den ändrade lydelse som dessa bestämmelser nu har. Det är meningen att en konsoliderad version av överenskommelsen och dess normer ska publiceras i den elektroniska författningssamlingen.

Lagen är avsedd att träda i kraft så snart som möjligt efter att den har stadfästs, vid en tidpunkt som föreskrivs genom förordning av statsrådet.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
MOTIVERING	4
1 Bakgrund och beredning	4
1.1 Bakgrund	4
1.2 Beredning	6
2 Målsättning	6
3 De viktigaste förslagen	7
4 Propositionens konsekvenser	7
5 Remissyttranden	8
6 Bestämmelserna i överenskommelsen och deras förhållande till lagstiftningen i Finland	9
6.1 Wienöverenskommelsen	9
6.2 Norm 1	12
6.2.1 Tillämpningsområde	12
6.2.2 Definitioner	12
6.2.3 Besiktningstider	12
6.2.4 Besiktningar	12
6.2.5 Kontrollkrav	13
6.2.6 Granskningsmetoder	13
6.2.7 Huvudsakliga grunder för underkännande och bedömning av brister	13
6.2.8 Namn och adresser	13
6.2.9 Övergångsbestämmelser	13
6.3 Norm 2	14
6.3.1 Tillämpningsområde	14
6.3.2 Definitioner	14
6.3.3 Besiktningstider	14
6.3.4 Besiktningar	15
6.3.5 Kontrollkrav	15
6.3.6 Granskningsmetoder	15
6.3.7 Huvudsakliga grunder för underkännande och bedömning av brister	15
6.3.8 Namn och adresser	15
6.3.9 Övergångsbestämmelser	16
6.4 Norm 3	16
6.4.1 Tillämpningsområde	16
6.4.2 Definitioner	16
6.4.3 Besiktningstider	16
6.4.4 Besiktningar	17
6.4.5 Kontrollkrav	17
6.4.6 Granskningsmetoder	17
6.4.7 Huvudsakliga grunder för underkännande och bedömning av brister	17
6.4.8 Namn och adresser	17
6.5 Norm 4	18
6.5.1 Tillämpningsområde	18
6.5.2 Definitioner	18
6.5.3 Besiktningstider	18
6.5.4 Besiktningar	18

RP 78/2021 rd

6.5.5 Kontrollkrav	19
6.5.6 Granskningsmetoder	19
6.5.7 Huvudsakliga grunder för underkännande och bedömning av brister	19
6.5.8 Namn och adresser	19
7 Motiveringar till lagförslaget i propositionen	20
8 Ikraftträdande	20
9 Bifall av Ålands lagting	20
10 Behovet av riksdagens samtycke och behandlingsordning	20
10.1 Behovet av riksdagens samtycke	20
10.2 Behandlingsordning	22
LAGFÖRSLAG	23
Lag om ändring av om överenskommelsen om antagande av enhetliga villkor för periodisk besiktning av hjulförsedda fordon samt om ömsesidigt erkännande av sådana besiktningar	23
FÖRDRAGSTEXT	24
FÖRORDNINGSUTKAST	37
Statsrådets förordning	37
om överenskommelsen om antagande av enhetliga villkor för periodisk besiktning av hjulförsedda fordon samt om ömsesidigt erkännande av sådana besiktningar	37
ANDRA BILAGOR	38
BILAGA	38

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

1.1 Bakgrund

Den i Wien år 1997 ingångna överenskommelsen om antagande av enhetliga villkor för periodisk besiktning av hjulförsedda fordon samt om ömsesidigt erkännande av sådana besiktningar har satts i kraft 19.6.2001 genom en förordning av republikens president (Nedan *Wien överenskommelsen* eller *överenskommelsen*; FördrS 35/2001). Bakgrunden till Wien överenskommelsen och den till konventionen fogade norm 1 (FördrS 4/2021) var de fördragsslutande parternas oro för den tilltagande vägtrafiken och den ökade mängden därav följande faror och olägenheter, vilket ledde till för alla parter likartade och lika allvarliga säkerhets- och miljöproblem. Genom norm 1 ställdes enhetliga krav på periodiska besiktningar av hjulförsedda fordon i anslutning till miljöskydd. Den tid som i olika länder behövdes för periodiska besiktningar av hjulförsedda fordon samt de kostnader som besiktningarna föranledde kunde variera, vilket kunde påverka konkurrensvillkoren mellan vägtrafikidkare. Även testningssystemen vid besiktningarna varierade inom de olika territorierna. De fördragsslutande parterna ansåg att det fanns skäl att så långt som möjligt förenhetliga testningsfrekvensen och de obligatoriska testobjekten.

Wienöverenskommelsen bereddades ursprungligen med sikte på de problem som var förknippade med tunga fordon, men gäller numera alla sådana fordon i kategorierna M₁, M₂, M₃, N₁, N₂, N₃, O₃ och O₄ vilka används i internationell trafik. Överenskommelsen har slutits inom ramen för FN:s ekonomiska kommission för Europa (UNECE). Till överenskommelsen har anslutit sig 16 parter. Förutom Finland har fyra andra EU-länder anslutit sig till överenskommelsen. Dessutom har också andra än EU-stater, såsom Ryssland, anslutit sig till överenskommelsen.

Genom de normer som fogats till Wienöverenskommelsen erbjuder överenskommelsen rättsliga ramar för enhetligare besiktning av fordon. Överenskommelsen innebär att alla motorfordon och släpvagnar till motorfordon på enhetliga villkor omfattas av periodisk besiktning. Enligt överenskommelsen täcker termen "besiktning" besiktning av all sådan utrustning och alla sådana delar som används i hjulförsedda fordon och vilkas egenskaper inverkar på trafiksäkerheten, miljöskyddet och energihushållningen. Dessutom erkänns ett besiktningssintyg som en avtalspart utfärdat på sitt territorium även på en annan avtalsparts territorium. Genom överenskommelsen eftersträvas en högre säkerhets- och miljöskyddsnivå i de fördragsslutande staterna.

Wienöverenskommelsen har under årens lopp ändrats och nya normer till den har utarbetats. Ändringarna i själva överenskommelsen har varit tekniska. Överenskommelsen har ändrats år 2004 (den första ändringen av överenskommelsen), varvid art. 12 ändrades. Ändringen har godkänts och satts i kraft nationellt genom en förordning (FördrS 158/2004). Överenskommelsen har ändrats också år 2007 (den andra ändringen), varvid ordalydelsen i flera artiklar ändrades. Ändringen har godkänts och satts i kraft genom förordning (FördrS 57/2007). Förutom dessa ändringar har art. 11 g i överenskommelsen korrigerats (se FördrS 159/2004), överenskommelsen har satts i kraft på Åland (se FördrS 72/2001) och ändringen av art. 12 har satts i kraft på Åland (se FördrS 29/2005).

Norm 1 i överenskommelsen har ändrats år 2007. Ändringen har godkänts och har satts i kraft nationellt genom förordning (FördrS 19/2007). Till överenskommelsen utarbetades år 2012 en ny andra norm (norm 2). Genom denna norm uppställdes enhetliga krav på periodisk besiktning av kördugligheten hos hjulförsedda fordon. Norm 2 har godkänts och satts i kraft nationellt genom en förordning (FördrS 14/2014).

RP 78/2021 rd

Förutom att Wienöverenskommelsen har ändrats på ovan nämnt sätt, har den även ändrats på andra sätt och nya normer har fogats till den. Dessa ändringar och normer har åren 2018–2020 trätt i kraft folkrättsligt, men har inte godkänts eller rätttidigt satts i kraft i Finland. Genom denna proposition vill man korrigera situationen för att rättsläget ska bli klarare. I propositionen behandlas följande ändringar av överenskommelsen, vilka tills vidare inte har satts i kraft nationellt: Ändringen av själva överenskommelsen i Genève 13.8.2019 (den tredje ändringen), de ändringar av normerna 1 och 2 som gjordes i Genève 8.2.2018, normerna 3 och 4, som i Genève 14.11.2018 fogades till överenskommelser och de ändringar av normerna 3 och 4 som gjordes i Genève 26.9.2020 (nedan *fördragsändringarna*). Dessa ändringar föreläggs riksdagen för godkännande till den del som de innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen.

Ändringarna i Wienöverenskommelsen är av teknisk natur. De berör definitionerna i överenskommelsen samt det internationella besiktningssyftet i dess elektroniska form.

De till överenskommelsen fogade normerna 3 och 4 har sin grund i att gas-, el- och hybridbilar har blivit vanligare. Norm 3 reglerar periodisk besiktning av motorfordon som använder komprimerad naturgas (CNG), flytgas (LPG) och/eller flytande naturgas (LNG) som bränsle. Norm 4 ställer enhetliga krav på periodiska besiktningar av kördugligheten hos motorfordon som är utrustade med ett eller flera elektriska eller hybridframdrivningssystem. Tidigare fanns det ingen specialreglering om periodisk besiktning av sådana fordon. Genom att ändra normerna 1–4 har man fått reglerna att till sitt innehåll motsvara Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG (nedan *provningdirektivet*), till exempel när det gäller besiktningssperioderna för olika fordonskategorier och de maximala besiktningssintervallen.

Wienöverenskommelsen, ändringarna i överenskommelsen åren 2004 och 2007 och normerna 1 och 2 som has fogats till överenskommelsen har satts i kraft genom en förordning, eftersom varken överenskommelsen eller dess normer när de trädde i kraft innehöll bestämmelser som hörde till området för lagstiftningen. Norm 1 har satts i kraft år 2001 genom republikens presidents förordning om ikraftträdande av normen 1 som bifogats till överenskommelsen om antagande av enhetliga villkor för periodisk besiktning av hjulförsedda fordon samt om ömsesidigt erkännande av sådana besiktningar (FördrS 4/2021). Norm 2 har satts i kraft år 2014 genom statsrådets förordning om sättande i kraft av normen 2 som bifogats till överenskommelsen om antagande av enhetliga villkor för periodisk besiktning av hjulförsedda fordon samt om ömsesidigt erkännande av sådana besiktningar (FördrS 14/2014). Situationen har emellertid förändrats, eftersom de frågor som överenskommelsen täcker numera hör till området för lagstiftningen i Finland, medan de tidigare reglerades genom en förordning av statsrådet. I nuläget innehåller alla normerna 1–4 bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Eftersom Wienöverenskommelsen och dess normer innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen, är det behövligt att i samband med att ändringarna godkänns till riksdagen ge ett lagförslag genom vilket överenskommelsen och dess normer i sin ändrade lydelse får status av lag till den del som de hör till området för lagstiftningen. För Wienöverenskommelsen, som trädde i kraft i Finland år 2001, är det således fråga om en exceptionell lagstiftningsåtgärd genom vilken man i efterhand ger ställning av lag åt en överenskommelse och åt en del av bestämmelserna i de normer som fogats till överenskommelsen. Det är meningen att en konsoliderad version av överenskommelsen och dess normer ska publiceras i den elektroniska författningssamlingen.

I Wienöverenskommelsen finns bestämmelser om uppsägning av överenskommelsen och dess normer. Enligt art. 2.5 i Wienöverenskommelsen kan varje fördragsslutande part som tillämpar

RP 78/2021 rd

en norm när som helst med ett års uppsägningstid meddela generalsekreteraren att dess förvaltningsmyndigheter ämnar upphöra att tillämpa normen. Uppsägningen gäller normen i dess helhet.

I art. 3.2 i Wienöverenskommelsen föreskrivs att när en norm har ändrats och minst en femtedel av de fördragsslutande parter som tillämpar den oförändrade normen senare förklarar att de önskar fortsätta att tillämpa den oförändrade normen, ska denna oförändrade norm betraktas som ett alternativ till den ändrade normen och formellt införlivas som sådan i normen och tillämpas från och med den dag ändringen antogs eller trädde i kraft.

Enligt art. 6 i Wienöverenskommelsen får varje fördragsslutande part med 12 månaders uppsägningstid säga upp överenskommelsen genom en anmälan till Förenta Nationernas generalsekreterare.

Propositionen är exceptionell, eftersom det är fråga om att i efterskott nationellt sätta i kraft och godkänna sådana ändringar som enligt folkrätten redan är bindande för Finland. Genom propositionen strävar man efter att förtydliga rättsläget. Alternativet till att godkänna ändringarna av överenskommelsen är att säga upp den eller ändringarna av den på nyss nämnt sätt. Det har även tidigare hänt att till riksdagen har avlåtits en proposition om att i efterskott godkänna ett fördrag (RP 216/2005 rd) och propositioner om att bestämmelserna i ett fördrag i efterhand ska förklaras gälla som lag (RP 32/2004 rd och RP 84/2014 rd).

1.2 Beredning

Beredningen av överenskommelsen

Fördragsändringarna har under tidsperioden 2018–2020 antagits i UNECE:s arbetsgrupp WP.29 (World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations). Fördragsändringarna har beretts i en inofficiell arbetsgrupp (Informal Working Group on Periodical Technical Inspections; IWG on PTI). Arbetsgruppen är underställd WP.29, som grundade arbetsgruppen år 2015 med uppgift att bereda utkast till normerna 3 och 4 om periodisk besiktning av gasfordon samt el- och hybridfordon. Finland är medlem i nyss nämnda arbetsgrupper.

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet. Under beredningen har man hört Transport- och kommunikationsverket. Yttranden om utkastet till proposition begärdes under tiden 21.10–18.11.2020. Behovet att klarlägga rättsläget och ärendets brådskande karaktär motiverade den korta remisstiden, endast fyra veckor. Beredningshandlingarna finns allmänt tillgängliga på adressen <https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM025:00/2020>.

2 Målsättning

Wienöverenskommelsens målsättning är att främja trafiksäkerheten och skydda miljön genom att göra avtalsparternas besiktningsverksamhet enhetligare och förbättra den.

Genom normerna 3 och 4 får man tydliga handlingsregler för periodisk besiktning av gas-, el- och hybridfordon. Normernas syfte är att främja trafiksäkerheten och miljöskyddet.

Syftet med ändringarna av normerna 1–4 är att bestämmelserna i överenskommelsen ska stämma överens med provningsdirektivet.

3 De viktigaste förslagen

I propositionen föreslås att riksdagen ska godkänna ändringarna i överenskommelsen, vilka tills vidare inte har godkänts och satts i kraft.

I propositionen ingår även ett lagförslag som syftar till att Wienöverenskommelsen och bestämmelserna i dess normer i sin ändrade lydelse ska gälla som lag till den del som de till följd av ändrad lagstiftning numera anses höra till området för lagstiftningen.

4 Propositionens konsekvenser

Ekonomiska konsekvenser

Konsekvenser för företagen

Konsekvenser för besiktningstillägena

Införandet av fördragsändringarna kommer inte att ha några större ekonomiska konsekvenser för besiktningföretagen. Trafik- och kommunikationsverkets informationssystem måste uppdateras med hänsyn till fördragsändringarna och besiktningföretagen måste skaffa sig denna uppdatering. Besiktningföretagen kommer ändå inte att bli tvungna att t.ex. skaffa ny apparatur med anledning av fördragsändringarna.

Konsekvenser för övriga företag

Fördragsändringarna väntas underlätta den gränsöverskridande trafiken till Ryssland, som är part till Wienöverenskommelsen. Besiktningsoverenskommelsen fastställer en miniminivå för granskning av fordonens tekniska skick. Genom att Finland och Ryssland har anslutit sig till överenskommelsen har de förbundit sig att ömsesidigt erkänna besiktningar som i enlighet med besiktningsoverenskommelsen har utförts i en annan fördragsslutande stat. I Finland besiktade fordon uppfyller således Rysslands trafikduglighetskrav och trafikdugligheten behöver inte påvisas på något annat sätt. Fördragsändringarna bidrar således till att främja sådana finska transportföretags och andra företags verksamhet vilka bedriver affärsverksamhet i Ryssland eller vilkas affärsverksamhet förutsätter trafikering i Ryssland.

Om fördragsändringarna inte skulle godkännas och sättas i kraft i Finland skulle det ömsesidiga erkännande som överenskommelsen förutsätter inte realiseras i fråga om gas-, el- och hybridbilar. I så fall kunde Ryssland i fråga om dessa fordon konstatera att besiktningsoverenskommelsen inte är i kraft och ställa egna krav för att fordon av detta slag ska få användas i trafiken i Ryssland. Sådana tilläggskrav kunde försvåra den gränsöverskridande trafiken och affärsverksamheten.

Konsekvenser för hushållen

Fördragsändringarna väntas ha positiva konsekvenser för hushållen. De objekt som enligt normerna ska granskas vid besiktningen hänför sig till säkerheten hos gas-, el- och hybridbilar och det blir lättare för enskilda att resa i Ryssland när normerna har trätt i kraft.

Eftersom fördragsändringarna inte kommer att medföra några större ändringar av innehållet i de periodiska besiktningarna, väntas fördragsändringarna inte heller påverka t.ex. besiktningavgifterna.

Konsekvenser för myndigheterna

Fördragsändringarna påverkar i någon mån Trafik- och kommunikationsverkets verksamhet, eftersom verket måste uppdatera sina informationssystem. Ändringarna av verkets programbibliotek förväntas kräva 3–5 dagsverken. Dessutom måste Trafik- och kommunikationsverket ändra sina besiktningsföreskrifter. Detta innebär ändå inte något större merarbete, eftersom föreskrifterna även annars ska ses över våren 2021.

Konsekvenser för trafiksäkerheten och miljön

Fördragsändringarna har positiv inverkan på trafiksäkerheten och miljön. Genom normerna får man tydliga handlingsregler för periodisk besiktning av gas-, el- och hybridfordon, vilket gör att besiktningskraven för dessa fordon förenhetligas och kunderna bemöts på samma sätt på de olika besiktningsställena.

I bruktagandet av särskilda regler för periodisk besiktning av gas-, el- och hybridfordon bidrar också till ökad framtida användning av alternativa drivmedel.

5 Remissyttranden

Yttranden om utkastet till proposition begärdes under tiden 21.10–18.11.2020. Begäran om yttrande sändes till Ålands landskapsregering, justitieministeriet, utrikesministeriet, Transport- och kommunikationsverket, A-katsastus, Applus Finland, Autokatsastajat AK ry, Automobilförbundet rf, Bilbranschens Centralförbund rf, Bil- och Transportbranschens Arbetarförbund AKT rf, Fackförbundet Pro rf, Finlands transport och logistik SKAL rf, HelppoKatsastus, Näringslivets centralförbund, Privata Besiktningsställes Förbund rf och Savarin Katsastus. Sammanlagt åtta yttranden lämnades. En del av de tillfrågade meddelade att de inte hade något att anföra med anledning av förslaget. Så gjorde också justitieministeriet.

Alla yttranden och ett sammandrag av dem finns allmänt tillgängliga på adressen <https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM025:00/2020>.

I allmänhet yttrandena stödde på det hela taget propositionen och ansåg det vara motiverat. Utrikesministeriet kom med flera tekniska påpekanden med anledning av motiveringen och lagförslaget. De till innehållet viktigaste anmärkningarna i yttrandena handlade om att vissa aktörer i besiktningsbranschen föreslog att bindande bestämmelser skulle införas om krav på elsäkerhetsutbildning för dem som besiktar el- eller hybridfordon.

Av de synpunkter som framförts i yttrandena har utrikesministeriets lagtekniska anmärkningar beaktats. Inga andra ändringar har gjorts med anledning av förslagen i yttrandena. Kravet på elsäkerhetsutbildning följer av elsäkerhetslagen (1135/2016). Enligt 54 § i elsäkerhetslagen ska den som utför elarbete eller driftsarbete (inklusive besiktning av elanläggningar) ha förtrogenhet med eller vara instruerad för uppgiften och de relevanta elsäkerhetskraven. Det behövs alltså inte stiftas särskilda bestämmelser om krav på elsäkerhetsutbildning för dem som besiktar fordon.

6 Bestämmelserna i överenskommelsen och deras förhållande till lagstiftningen i Finland

6.1 Wienöverenskommelsen

I detta avsnitt refereras innehållet i de olika artiklarna i Wienöverenskommelsen och dess bilagor. I art. 1 och bilaga 2 till överenskommelsen har man gjort ändringar som det är meningen att nationellt ska godkännas och sättas i kraft genom denna proposition. Ändringarna är av teknisk art. De refereras närmare i de stycken som berör dem.

Art. 1. I art. 1 finns bestämmelser om den mekanism enligt vilken överenskommelsen ska fungera. Enligt det första stycket i artikeln ska de fördragsslutande parterna fastställa normer för periodisk besiktning av sådana hjulförsedda fordon som har registrerats inom deras territorium samt ömsesidigt erkänna sådana besiktningar som utförs i enlighet med dessa normer. I stycket ingår också grundläggande bestämmelserna om hur normerna ska fastställas. I det andra stycket i artikeln definieras de för överenskommelsen viktigaste begreppen, såsom begreppen besiktning och hjulförsedda fordon.

Under 2019 har till art. 1 godkänts ändringar, genom vilka man till det andra stycket i artikeln har fogat nya definitioner av begrepp som hänför sig till besiktning, såsom trafikduglighet, brister och besiktning. Definitionerna är till karaktär lagtekniska preciseringar och har ingen självständig inverkan.

Bestämmelserna i art. 1 hör till området för lagstiftningen i Finland. De grundläggande bestämmelserna om fastställande av normer och erkännande av besiktningar är sådana sakliga helheter som ska regleras i nationell lag. Artikeln föranleder inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

Art. 2. Art. 2 gäller normerna i överenskommelsen. I artikeln finns bestämmelser om normernas innehåll, om hur normer antas samt om hur normer uppsägs. Enligt det första stycket i artikeln ska en norm anses vara antagen om inte mer än en tredjedel av de fördragsslutande parterna inom loppet av sex månader från dagen för generalsekreterarens underrättelse har anmält avvikande mening till generalsekreteraren. I en förteckning i det första stycket anges också vad en norm ska omfatta. I normen ska finnas bestämmelser om bl.a. vilka kategorier hjulförsedda fordon som normen gäller, besiktningsfrekvensen samt den utrustning och/eller delar som ska kontrolleras.

Enligt det andra stycket i art 2 ska generalsekreteraren när en norm har antagits så snart som möjligt underrätta samtliga fördragsslutande parter om detta och uppge de parter som anfört invändningar och hos vilka normen inte träder i kraft. Enligt det tredje stycket i artikeln träder en antagen norm i kraft såsom en till överenskommelsen fogad norm den dag (de dagar) som anges för samtliga fördragsslutande parter som inte anmält avvikande mening.

Enligt det fjärde stycket kan varje ny fördragsslutande part när den deponerar sitt anslutningsinstrument förklara att vissa av de normer som har fogats till överenskommelsen inte är bindande för den, eller att inga av normerna är det. Det femte stycket gäller de fördragsslutande parternas rätt att säga upp en norm. Varje fördragsslutande part som tillämpar en norm kan när som helst med ett års uppsägningstid meddela generalsekreteraren att dess förvaltningsmyndigheter ämnar upphöra att tillämpa normen. Generalsekreteraren ska informera de övriga fördragsslutande parterna om sådana underrättelser.

Bestämmelserna i art. 2 hör till området för lagstiftningen i Finland. Artikelns föranleder inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

Art. 3. Artikelns gäller ändring av normer som har fogats till överenskommelsen. Enligt det första stycket genomförs ändringar i normerna av den administrativa kommittén i enlighet med art. 1 och 2 samt i överensstämmelse med förfarandet enligt bilaga 1.

Enligt det andra stycket i art. 3 anses en ändring av en norm vara antagen om inte mer än en tredjedel av de fördragsslutande parter som vid tidpunkten för underrättelsen tillämpar normen har anmält avvikande mening om ändringen till generalsekreteraren inom en tid av sex månader från dagen för generalsekreterarens underrättelse. Enligt samma stycke kan dock den oförändrade normen i vissa situationer förbli i kraft så att den tillämpas parallellt med den ändrade. När en norm har ändrats och minst en femtedel av de fördragsslutande parter som tillämpar den oförändrade normen senare förklarar att de önskar fortsätta att tillämpa den oförändrade normen, ska denna oförändrade norm betraktas som ett alternativ till den ändrade normen och formellt införlivas som sådan i normen och tillämpas från och med den dag ändringen antogs eller trädde i kraft.

Artikelns hör till området för lagstiftningen i Finland. Artikelns föranleder inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

Art. 4. Artikelns gäller avtalsparternas behörighet och röstetal. I artikeln finns även bestämmelser om hur ett land kan bli part till överenskommelsen.

Artikelns hör till området för lagstiftningen i Finland. Artikelns föranleder inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

Art. 5. Artikelns gäller överenskommelsens ikraftträdande.

Artikelns hör till området för lagstiftningen i Finland. Artikelns föranleder inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

Art. 6. Artikelns gäller uppsägning av överenskommelsen.

Artikelns hör till området för lagstiftningen i Finland. Artikelns föranleder inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

Art. 7. Artikelns gäller överenskommelsens territoriella tillämpningsområde.

Artikelns hör till området för lagstiftningen i Finland. Artikelns föranleder inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

Art. 8. Artikelns gäller lösning av tvister.

Artikelns hör till området för lagstiftningen i Finland. Artikelns föranleder inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

Art. 9. Artikelns gäller möjligheten att anmäla ett förbehåll till art. 8. Enligt det tredje stycket i artikeln är inga andra förbehåll gällande överenskommelsen eller de normer som fogats till överenskommelsen tillåtna, men varje fördragsslutande part kan dock i enlighet med art. 2 förklara att den inte ämnar tillämpa vissa normer eller att den ämnar tillämpa inga av normerna.

RP 78/2021 rd

Artikelns hör till området för lagstiftningen i Finland. Artikelns föranleder inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

Art. 10. Artikelns gäller ändring av texten till själva överenskommelsen eller dess bilagor. Enligt det första stycket i artikelns kan varje fördragsslutande part föreslå en eller flera ändringar i överenskommelsen och dess bilagor. Texten till varje föreslagen ändring i överenskommelsen och dess bilagor ska tillställas generalsekreteraren, som ska vidarebefordra den till alla fördragsslutande parter och informera samtliga andra länder som avses i art. 4.1 om saken. Enligt det andra stycket i artikelns anses varje föreslagen ändring som meddelats enligt punkt 1 i denna artikel vara antagen om inte någon fördragsslutande part motsätter sig ändringen inom sex månader från den dag då generalsekreteraren sänt ut ändringsförslaget.

Artikelns hör till området för lagstiftningen i Finland. Artikelns föranleder inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

Art. 11. Artikelns gäller vissa omständigheter om vilka Förenta Nationernas generalsekreterare ska underrätta de fördragsslutande parterna utöver de underrättelser som avses i art. 2, 3 och 5.

Artikelns hör till området för lagstiftningen i Finland. Artikelns föranleder inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

Art. 12. Enligt artikelns får organ och inrättningar som en fördragsslutande part har utsett och direkt övervakar utföra periodiska besiktningar på en annan fördragsslutande parts vägnar, i enlighet med denna överenskommelse.

Artikelns hör till området för lagstiftningen i Finland. Artikelns föranleder inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

Art. 13. Artikelns gäller deponering och undertecknande av överenskommelsen.

Artikelns hör till området för lagstiftningen i Finland. Artikelns föranleder inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

Bilaga 1. Bilagan gäller den administrativa kommitténs sammansättning och procedurregler. Enligt bilagan ska kommittén bestå av medlemmar från samtliga fördragsslutande parter i överenskommelsen. Förenta Nationernas generalsekreterare ska sammankalla kommittén inom ramen för Ekonomiska kommissionen för Europa alltid när en ny norm eller en ändring av en norm ska fastställas. Enligt bilagan ska föreslagna nya normer och normändringar blir föremål för omröstning.

Artikelns hör till området för lagstiftningen i Finland. Artikelns föranleder inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

Bilaga 2. Bilagan gäller det internationella besiktningssintyget. Enligt bilagan är de godkända besiktningstillämnarna ansvariga för utförandet av besiktning, för konstaterandet av att tillämpliga besiktningvillkor enligt normerna 1997 års Wienöverenskommelse uppfylls samt för att en anteckning görs om sista tillåtna tidpunkt för nästa besiktning. I bilagan finns också bestämmelser om hur besiktningssintyget ska se ut och om dess innehåll.

I den andra delen av bilaga 2 har gjorts en ändring som gäller den elektroniska versionen av det internationella besiktningssintyget. Ändringen är till sin karaktär teknisk och förknippad med den teknologiska utvecklingen.

Bilagan hör inte till området för lagstiftningen i Finland. Bilagan föranleder inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

6.2 Norm 1

I detta avsnitt refereras innehållet i norm 1 i Wien överenskommelsen och bilagan till normen. I punkterna 1, 2, 3, 5, 6, och 7 i normen samt bilagan till normen har man gjort ändringar som det är meningen att nationellt ska godkännas och sättas i kraft genom denna proposition. Ändringarna är av teknisk art. De refereras närmare i de stycken som berör dem.

6.2.1 Tillämpningsområde

Det egentliga innehållet i punkt 1 i normen har inte ändrats på annat sätt än genom en hänvisningsteknisk ändring av punkt 1.2.

I punkt 1 i normen anges normens tillämpningsområde. Enligt den hänför sig bestämmelserna i normen till miljökrav på fordon på det sätt som avses i art. 1 i överenskommelsen. Överenskommelsen är tillämplig på internationell trafik. Hjulförsetta fordon som används i internationell trafik ska uppfylla normens krav. De fördragsslutande parterna kan besluta att tillämpa kraven i normen även på fordon som används i inrikestrafik. Bestämmelserna i norm 1 tillämpas även i finsk inrikestrafik.

6.2.2 Definitioner

De för normen viktigaste definitionerna finns i punkt 2. Definitionen ”hjulförsett fordon” i punkt 2.4 har ändrats i samband med att normen ändrades. Definitionen i punkt 2.4 har kompletterats med fordonskategorierna M₁, N₁, O₃ och O₄.

Dessutom har man i samband med ändringen genomfört vissa smärre tekniska ändringar i denna punkt.

6.2.3 Besiktningsperioder

I punkt 3 i normen bestäms om det maximala besiktningsintervallet för vissa fordonskategorier.

I samband med ändringen av normen har besiktningsintervallet för vissa fordonskategorier ändrats. Bakgrunden till ändringarna är att man vill att bestämmelserna i normen ska motsvara bestämmelserna i provningsdirektivet.

Bestämmelsen hör till området för lagstiftningen. Nationellt regleras motsvarande frågor i fordonslagen (82/2021). Punkten förutsätter inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

6.2.4 Besiktningar

Punkt 4 har inte ändrats.

Enligt punkt 4 ska fordon som omfattas av bestämmelserna i normen genomgå periodisk besiktning i enlighet med bilagan till normen. Efter verifiering ska det internationella besiktningsintyget bekräfta att åtminstone bestämmelserna i bilagan till normen är uppfyllda.

Punkten hör till området för lagstiftningen. De nationella bestämmelserna om periodisk besiktning ingår i 148 § i fordonslagen. Punkten förutsätter inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

6.2.5 Kontrollkrav

I punkt 5 anges vilka objekt som ska kontrolleras. Till punkten har som nytt kontrollobjekt fogats punkt 5.2, ”miljöolägenheter” (environmental nuisances). Dessutom har punkt 5.4 preciserats så att kontrollen ska omfatta ”övrigt med anknytning till miljöskyddet”.

Punkten hör inte till området för lagstiftningen och förutsätter inte ändringar i den nationella lagstiftningen. Motsvarande nationella bestämmelser ingår i Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter.

6.2.6 Granskningsmetoder

Till normen har fogats en helt ny punkt om granskningsmetoder. Enligt punkten är den metod som anges i bilagan till normen ett minimikrav. Om okulär inspektion anges som granskningsmetod, innebär detta att utöver den okulära inspektionen kan inspektören t.ex. känna på föremålen och bedöma ljud.

Punkten hör inte till området för lagstiftningen och förutsätter inte ändringar i den nationella lagstiftningen. Motsvarande nationella bestämmelser ingår i Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter.

6.2.7 Huvudsakliga grunder för underkännande och bedömning av brister

Till normen har fogats en helt ny punkt om huvudsakliga grunder för underkännande och bedömning av brister. Bristerna indelas i mindre brister, större brister och farliga brister. I punkten föreskrivs också vilka brister som medför att fordonet inte får användas i vägtrafik.

Punkten hör till området för lagstiftningen. De nationella bestämmelserna om kategorisering av fel och brister finns i 154-155 § i fordonslagen. Punkten förutsätter inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

6.2.8 Namn och adresser

Enligt punkt 8 i normen ska de avtalsslutande stater som tillämpar denna norm till Förenta nationernas sekretariat meddela basuppgifter om de administrativa myndigheter som ansvarar för övervakningen av besiktningsprov. Punkten har inte ändrats.

Punkten hör inte till området för lagstiftningen i Finland och den föranleder inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

6.2.9 Övergångsbestämmelser

Punkt 9 i normen innehåller övergångsbestämmelser. Den har inte ändrats.

Punkten hör till området för lagstiftningen i Finland till den del som den gäller de bestämmelser i normen som hör till området för lagstiftningen. Punkten föranleder inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

Bilaga: Minimikrav för kontroller

Bilagan till normen har ändrats för att motsvara provningsdirektivet.

Bilaga 1 till normen innehåller minimikrav om vilka anordningar som ska provas vid provningen och vilka provningsmetoder som ska tillämpas. I bilagan framförs också rekommendationer om huvudsakliga grunder för underkännande och bedömning av brister.

Bilaga 1 hör inte till området för lagstiftningen. Nationellt ingår motsvarande krav i Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter.

6.3 Norm 2

I detta avsnitt refereras innehållet i norm 2 i Wienöverenskommelsen och bilagan till normen. I punkterna 2, 3 och 7 i normen och i bilagan till normen har man gjort ändringar som det är meningen att nationellt ska godkännas och sättas i kraft genom denna proposition. Ändringarna är av teknisk art. De refereras närmare i de stycken som berör dem.

6.3.1 Tillämpningsområde

Punkt 1 i normen har inte ändrats.

I punkt 1 anges normens tillämpningsområde. Enligt den hänför sig bestämmelserna i normen till säkerhetskrav på fordon på det sätt som avses i art. 1 i överenskommelsen. Överenskommelsen är tillämplig på internationell trafik. Hjulförsedda fordon som används i internationell trafik ska uppfylla normens krav. De fördragsslutande parterna kan besluta att tillämpa kraven i normen även på fordon som används i inrikestrafik. Bestämmelserna i norm 2 tillämpas även i finsk inrikestrafik.

6.3.2 Definitioner

De för normen viktigaste definitionerna finns i punkt 2. Definitionen ”hjulförsedd fordon” har ändrats i samband med att normen ändrades. Definitionen i punkt 2.4 har kompletterats med fordonskategorierna M₁, N₁, O₃ och O₄. Dessutom har definitionen i punkt 2.6. ”Genèveöverenskommelsen från 1958” ändrats, eftersom denna överenskommelse har ändrats år 2017, varför definitionen i normen har krävt uppdatering.

6.3.3 Besiktningsperioder

I punkt 3 i normen bestäms om det maximala besiktningsintervallet för vissa fordonskategorier.

I samband med ändringen av normen har besiktningsintervallet för vissa fordonskategorier ändrats. Bakgrunden till ändringarna är att man vill att bestämmelserna i normen ska motsvara bestämmelserna i provningsdirektivet.

Bestämmelsen hör till området för lagstiftningen. De nationella bestämmelserna ingår i fordonslagen. Punkten förutsätter inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

6.3.4 Besiktningar

Enligt punkt 4 ska fordon som omfattas av bestämmelserna i normen genomgå periodisk besiktning i enlighet med bilagan till normen. Efter verifiering ska det internationella besiktningssinnet bekräfta att åtminstone bestämmelserna i bilagan till denna norm är uppfyllda. Punkt 4 har inte ändrats.

Punkten hör till området för lagstiftningen. De motsvarande nationella bestämmelserna finns i 148 § i fordonslagen. Dessutom bestämmelserna om vilka fordon som ska vara föremål för periodisk besiktning härefter ingår i fordonslagen. Punkten förutsätter inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

6.3.5 Kontrollkrav

I punkt 5 i normen anges vilka objekt på fordonet som åtminstone ska kontrolleras vid besiktningen. Punkten har inte ändrats.

Punkten hör inte till området för lagstiftningen. Enligt 152 § i fordonslagen meddelar transport- och kommunikationsverket närmare föreskrifter om komponenter som ska kontrolleras och om kontrollmetoder.

6.3.6 Granskningsmetoder

Enligt punkt 6 är den metod som anges i bilagan ett minimikrav. Om okulär inspektion anges som granskningsmetod, innebär det att utöver den okulära inspektionen kan inspektören t.ex. känna på föremålen och bedöma ljud. Punkten har inte ändrats.

Punkten hör inte till området för lagstiftningen. Enligt 152 § i fordonslagen meddelar transport- och kommunikationsverket närmare föreskrifter om komponenter som ska kontrolleras och om kontrollmetoder.

6.3.7 Huvudsakliga grunder för underkännande och bedömning av brister

Punkt 7 gäller huvudsakliga grunder för underkännande och bedömning av brister. Bristerna indelas i mindre brister, större brister och farliga brister. I punkten föreskrivs också om vilka brister som medför att en behörig myndighet får förbjuda användningen av fordonet i vägtrafiken. De nationella bestämmelserna om meddelande av körförbud finns i 157 § i fordonslagen, där det föreskrivs att ett fordon beläggas med körförbud om hos fordonet upptäcks sådana allvarliga fel och brister. I punkten har gjorts små tekniska justeringar.

Punkten hör till området för lagstiftningen. De nationella bestämmelserna om kategorisering av fel och brister finns i 154-155 § i fordonslagen. Punkten förutsätter inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

6.3.8 Namn och adresser

Enligt punkt 8 ska de avtalsslutande stater som tillämpar denna norm till Förenta nationernas sekretariat meddela basuppgifter om de administrativa myndigheter som ansvarar för övervakningen av besiktningssprov. Punkten har inte ändrats.

Punkten hör inte till området för lagstiftningen i Finland och föranleder inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

6.3.9 Övergångsbestämmelser

Punkt 9 i normen innehåller övergångsbestämmelser. Den har inte ändrats. Punkten hör till området för lagstiftningen i Finland till den del som den gäller de bestämmelser i normen som hör till området för lagstiftningen. Punkten föranleder inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

Bilaga: Minimikrav för kontroller

Bilaga 1 till normen innehåller minimikrav om vilka anordningar som ska provas och vilka provningsmetoder som ska tillämpas. I bilagan framförs också rekommendationer om huvudsakliga grunder för underkännande och bedömning av brister. I bilagan har gjorts ändringar för att den ska motsvara provningsdirektivet.

Bilaga 1 hör inte till området för lagstiftningen. Nationellt ingår motsvarande krav i Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter. Bilagan föranleder inte ändringar i den nationella regleringen.

6.4 Norm 3

I detta avsnitt refereras innehållet i norm 3 och bilagan till normen. Normen och bilagan har inte tidigare nationellt godkänts eller satts i kraft. I normen och bilagan har också gjorts ändringar som inte tidigare nationellt godkänts eller satts i kraft. Följaktligen är det meningen att norm 3, bilagan till normen och ändringarna i dessa i sin helhet nationellt ska godkännas och sättas i kraft genom denna proposition. Ändringarna är av teknisk art. De refereras närmare i de stycken som berör dem.

6.4.1 Tillämpningsområde

I punkt 1 anges normens tillämpningsområde. Enligt den hänför sig bestämmelserna i normen till säkerhetskrav på sådana motorfordon i internationell trafik som använder komprimerad naturgas (CNG), flytgas (LPG) och/eller flytande naturgas (LNG) som motorbränsle. Kraven gäller hjulförsedda fordon som används i internationell trafik, om de är utrustade med LPG-, LNG- eller CNG-motor.

De avtalsslutande parterna kan besluta att tillämpa kraven i normen även på fordon som används i inrikes trafik. Meningen är att bestämmelserna i norm 3 jämte ändringar ska tillämpas i inrikes trafik.

6.4.2 Definitioner

De för normen viktigaste definitionerna finns i punkt 2, bl.a. definitionerna av periodisk besiktning och hjulförsedda fordon.

6.4.3 Besiktningsperioder

I punkt 3 i normen bestäms om det maximala besiktningsintervallet för olika fordonskategorier.

I den senaste ändringen av normen har denna punkt ändrats för att motsvara provningsdirektivet.

Bestämmelsen hör till området för lagstiftningen. Nationellt regleras motsvarande frågor i fordonslagen. Punkten förutsätter inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

6.4.4 Besiktningar

Enligt punkt 4 ska fordon som omfattas av bestämmelserna i normen genomgå periodisk besiktning i enlighet med bilaga 1 till normen och den besiktning som anges i normerna 1 och 2 till Wienöverenskommelsen.

Det internationella besiktningssintyget bekräftar att åtminstone bestämmelserna i bilagan till denna norm är uppfyllda.

Punkten hör till området för lagstiftningen. De motsvarande nationella bestämmelserna finns i 148 § i fordonslagen. Punkten förutsätter inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

6.4.5 Kontrollkrav

Enligt punkt 5 i normen ska kontrollen omfatta åtminstone de anordningar som uppges i bilagan, om de har monterats i fordonet.

Punkten hör inte till området för lagstiftningen och förutsätter inte ändringar i den nationella lagstiftningen. För att motsvarande nationella bestämmelser ska ingå i Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter måste föreskrifterna ändras till att motsvara kraven i punkten.

6.4.6 Granskningsmetoder

Enligt punkt 6 i normen är den metod som anges i bilagan till normen ett minimikrav. Om okulär inspektion anges som granskningsmetod, innebär det att utöver den okulära inspektionen kan inspektören t.ex. känna på föremål och bedöma ljud.

Punkten hör inte till området för lagstiftningen och förutsätter inte ändringar i den nationella lagstiftningen. För att motsvarande nationella bestämmelser ska ingå i Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter måste föreskrifterna ändras till att motsvara kraven i punkten.

6.4.7 Huvudsakliga grunder för underkännande och bedömning av brister

Punkt 7 gäller grunderna för bedömning av brister. Bristerna indelas i mindre brister, större brister och farliga brister. I punkten föreskrivs också om vilka brister som medför att en behörig myndighet får förbjuda användningen av fordonet i vägtrafiken.

Punkten hör till området för lagstiftningen. De nationella bestämmelserna om kategorisering av fel och brister finns i 154-155 § i fordonslagen. De nationella bestämmelserna om meddelande av körförbud finns i 157 § i fordonslagen, där det föreskrivs att ett fordon kan beläggas med körförbud om hos fordonet upptäcks sådana allvarliga fel och brister. Punkten kräver inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

6.4.8 Namn och adresser

Enligt punkt 8 i normen ska de avtalsslutande staterna till FN:s sekretariat meddela basuppgifter om de administrativa myndigheter som ansvarar för övervakningen av besiktningssprov och utfärdandet av internationella besiktningssintyg.

Punkten hör inte till området för lagstiftningen i Finland och föranleder inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

Bilaga 1: Minimikrav för kontroller

Bilaga 1 till normen innehåller minimikrav om vilka anordningar som ska provas och vilka provningsmetoder som ska tillämpas. I bilagan framförs också rekommendationer om huvudsakliga grunder för underkännande och bedömning av brister.

Bilaga 1 hör inte till området för lagstiftningen. Nationellt ingår motsvarande krav i Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter. Transport- och kommunikationsverket ska ändra sin föreskrift så att den täcker också innehållet i bilagan.

6.5 Norm 4

I detta avsnitt refereras innehållet i norm 4 och bilagan till normen. Normen och bilagan har inte tidigare nationellt godkänts eller satts i kraft. I normen och bilagan har också gjorts ändringar som inte tidigare nationellt godkänts eller satts i kraft. Följaktligen är det meningen att norm 4, bilagan till normen och ändringarna i dessa i sin helhet nationellt ska godkännas och sättas i kraft genom denna proposition. Ändringarna är av teknisk art. De refereras närmare i de stycken som berör dem.

6.5.1 Tillämpningsområde

I punkt 1 i normen anges normens tillämpningsområde. Enligt den hänför sig bestämmelserna i normen till säkerhetskrav på el- eller hybridfordon som används i internationell trafik. Kraven i normen gäller fordon som betraktas som el- eller hybridfordon.

De avtalslutande parterna kan besluta att tillämpa kraven i normen även på fordon som används i inrikestrafik. Meningen är att bestämmelserna i norm 4 ska tillämpas i inrikestrafik.

6.5.2 Definitioner

De för normen viktigaste definitionerna finns i punkt 2, bl.a. definitionerna av periodisk besiktning och hjulförsedda fordon.

6.5.3 Besiktningstider

I punkt 3 i normen bestäms om det maximala besiktningstidsintervallet för olika fordonskategorier.

I den senaste ändringen av normen har denna punkt ändrats för att motsvara provningsdirektivet.

Bestämmelsen hör till området för lagstiftningen. Nationellt regleras motsvarande frågor i fordonslagen. Punkten förutsätter inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

6.5.4 Besiktningar

Enligt punkt 4 ska fordon som omfattas av bestämmelserna i normen genomgå periodisk besiktning i enlighet med bilaga 1 till normen och den besiktning som anges i normerna 1 och 2 i bilagan till Wienöverenskommelsen.

Det internationella besiktningstygget bekräftar att åtminstone bestämmelserna i bilagan till denna norm är uppfyllda.

RP 78/2021 rd

Punkten hör till området för lagstiftningen. De motsvarande nationella bestämmelserna finns i 148 § i fordonslagen. Punkten förutsätter inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

6.5.5 Kontrollkrav

Enligt punkt 5 i normen ska kontrollen omfatta åtminstone de anordningar som uppges i bilagan, om de har monterats i fordonet.

Punkten hör inte till området för lagstiftningen och förutsätter inte ändringar i den nationella lagstiftningen. För att motsvarande nationella bestämmelser ska ingå i Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter måste föreskrifterna ändras till att motsvara kraven i punkten.

6.5.6 Granskningsmetoder

Enligt punkt 6 i normen är den metod som anges i bilagan till normen ett minimikrav. Om okulär inspektion anges som granskningsmetod, innebär det att utöver den okulära inspektionen kan inspektören t.ex. känna på föremål och bedöma ljud.

Punkten hör inte till området för lagstiftningen och förutsätter inte ändringar i den nationella lagstiftningen. För att motsvarande nationella bestämmelser ska ingå i Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter måste föreskrifterna ändras till att motsvara kraven i punkten.

6.5.7 Huvudsakliga grunder för underkännande och bedömning av brister

I punkt 7 i normen anges bedömningsgrunderna för brister. Bristerna indelas i mindre brister, större brister och farliga brister. I punkten föreskrivs också om vilka brister som medför att fordonet inte får användas i vägtrafik.

Punkten hör till området för lagstiftningen. De nationella bestämmelserna om kategorisering av fel och brister finns i 154-155 § i fordonslagen. De nationella bestämmelserna om meddelande av körförbud finns i 157 § i fordonslagen, där det föreskrivs att ett fordon kan beläggas med körförbud om hos fordonet upptäcks sådana allvarliga fel och brister. Punkten kräver inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

6.5.8 Namn och adresser

Enligt punkt 8 i normen ska de avtalsslutande staterna till FN:s sekretariat meddela basuppgifter om de administrativa myndigheter som ansvarar för övervakningen av besiktningsprov och utfärdandet av internationella besiktningsintyg.

Punkten hör inte till området för lagstiftningen i Finland och föranleder inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

Bilaga 1: Minimikrav för kontroller

Bilaga 1 till normen innehåller minimikrav om vilka anordningar som ska provas och vilka provningsmetoder som ska tillämpas. I bilagan framförs också rekommendationer om huvudsakliga grunder för underkännande och bedömning av brister.

Bilaga 1 hör inte till området för lagstiftningen. Nationellt ingår motsvarande krav i Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter. Transport- och kommunikationsverket ska ändra sin föreskrift så att den täcker också innehållet i bilagan.

7 Motiveringar till lagförslaget i propositionen

1 §. Lagens 1 § är en sedvanlig bestämmelse i en blankettlag, genom vilken bestämmelserna i överenskommelsen och den till den fogade normerna sätts i kraft till den del som de i sin ändrade lydelse hör till området för lagstiftningen. De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen har behandlats ovan i kapitel 6.

2 §. Bestämmelser om hur de ändringar av överenskommelsen som avses i 1 § sätts i kraft och om ikraftträdandet av denna lag föreskrivs genom förordning av statsrådet.

3 §. Om ikraftträdandet av den föreslagna lagen föreskrivs genom förordning av statsrådet.

8 Ikraftträdande

I propositionen föreslås att lagen i propositionen ska träda i kraft vid en tidpunkt som föreskrivs genom förordning av statsrådet. Avsikten är att förordningen ska ges så snart som möjligt efter att lagen har fastställts.

Fördragsändringarna gäller redan för Finlands vidkommande, men rättsläget ska nu korrigeras genom att de godkänns och sätts i kraft nationellt.

De ändringar som inte godkänts nationellt har blivit internationellt bindande och bindande för Finland på följande sätt: ändringarna i överenskommelsen den 13 augusti 2019, ändringarna av normerna 1 och 2 den 8 februari 2018, normerna 3 och 4 den 14 november 2019 och ändringarna av sistnämnda normer den 26 september 2020.

9 Bifall av Ålands lagting

Fördragsändringarna kan inte sättas i kraft utan bifall av Ålands lagting, eftersom vägtrafiken enligt 18 § 21 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) hör till landskapets lagstiftningsbehörighet. Bestämmelserna i överenskommelsen och i de normer som fogats till den är sådana att de i sin helhet hör till Ålands lagtings lagstiftningsbehörighet. Enligt 59 § 1 mom. i självstyrelselagen för Åland måste därför Ålands lagtings bifall inhämtas. Åland ska också informeras om korrigering av fel i art. 11 g i överenskommelsen (se FördrS 159/2004).

10 Behovet av riksdagens samtycke och behandlingsordning

10.1 Behovet av riksdagens samtycke

Behörighetsfördelningen mellan Europeiska unionen och medlemsstaterna

När det gäller att godkänna och sätta i kraft ändringarna av överenskommelsen är det av primär vikt att avgöra till vilken del regleringen av fordonsbesiktning hör till EU:s respektive medlemsstaternas behörighet. Enligt artikel 4.2 g i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt är behörigheten i transportfrågor delad mellan unionen och medlemsstaterna. Denna delade behörighet kan medlemsstaterna emellertid utöva endast till den del som EU inte har utövat den.

Förutom i Wienöverenskommelsen regleras besiktning också i provningsdirektivet. EU har således utövat sin behörighet i fråga om besiktningen av fordon, varför medlemsstaterna i princip inte till denna del kan utöva sin behörighet. Europeiska unionen är inte part till Wienöverenskommelsen, även om unionen enligt art. 4 i överenskommelsen kan bli det. Enligt unionsdomstolens ERTA-doktrin får medlemsstaterna inte heller t.ex. ingå internationella förbindelser som har återverkningar för gemensamt överenskomna EU-regler (se domen i målet kommissionen mot rådet (ERTA), C-22/70). Enligt unionens domstols rättspraxis kan medlemsstaterna ändå förbinda sig till statsfördrag, om såväl EU-regeln som statsfördraget har karaktären av minimireglering och iakttagandet av statsfördraget inte anses ha återverkningar för tillämpningen av EU-regeln. (Se t.ex. utlåtandet ILO, 2/91, punkterna 18 och 21 och domen i målet kommissionen mot rådet, C-114/12, punkt 91). Innehållet i Wienöverenskommelsen är till största delen identiskt med innehållet i provningsdirektivet. I sin nuvarande form har båda dessa rättsinstrument dock karaktären av minimireglering, varför ett iakttagande av Wienöverenskommelsen om besiktning inte har återverkningar för tillämpningen av provningsdirektivet i Finland. Finland kan således tolkas ha behörighet när det gäller bestämmelserna i Wienöverenskommelsen och att vara fördragsslutande part till denna överenskommelse.

Bestämmelser i fördragsändringarna som hör till området för lagstiftningen

Enligt 94 § 1 mom. i grundlagen krävs riksdagens godkännande för fördrag och andra internationella förpliktelser som innehåller sådana bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Riksdagens grundlagsutskott har i sin tolkningspraxis ansett att riksdagens behörighet i detta avseende omfattar alla bestämmelser i internationella förpliktelser som i materiellt hänseende hör till området för lagstiftningen.

Grundlagsutskottet har ansett att en bestämmelser i en internationell överenskommelse ska anses höra till området för lagstiftningen om den gäller utövande eller begränsning av någon grundläggande fri- eller rättighet som är skyddad i grundlagen, den i övrigt gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, den sak som bestämmelsen gäller enligt grundlagen ska regleras i lag eller om det finns lagbestämmelser om den sak som bestämmelsen gäller, eller om det enligt rådande uppfattning i Finland ska lagstiftas om saken. Enligt dessa grunder hör en bestämmelse som följer av en internationell förpliktelse till området för lagstiftningen vare sig den strider mot eller överensstämmer med en lagbestämmelse i Finland (GrUU 11/2000 rd, GrUU 12/2000 rd och GrUU 45/2000 rd).

Av fördragsändringarna hör följande till området för lagstiftningen, eftersom de frågor som avses i dem regleras genom gällande bestämmelser i 148, 154 och 155 § i fordonslagen:

För norm 1 punkterna 3. besiktningensperioder och 7. huvudsakliga grunder för underkännande och bedömning av brister.

För norm 2 punkterna 3. besiktningensperioder, och 7. huvudsakliga grunder för underkännande och bedömning av brister.

För norm 3 punkterna 3. besiktningensperioder, 4. besiktningar och 7. huvudsakliga grunder för underkännande och bedömning av brister.

För norm 4 punkterna 3. besiktningensperioder, 4. besiktningar och 7. huvudsakliga grunder för underkännande och bedömning av brister.

10.2 Behandlingsordning

Wienöverenskommelsen innehåller inte några bestämmelser som gäller grundlagen på det sätt som avses i 94 § 2 mom. eller 95 § 2 mom. i grundlagen. Enligt regeringens uppfattning kan överenskommelsen godkännas med enkel majoritet och förslaget till ikrafträdandelag 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 den i Wien den 24 november 2017 mellan republiken Finlands regering och Österrikes förbundsregering ingångna överenskommelsen om ömsesidigt skydd av säkerhetsklassificerad information. / Med stöd av vad som anförts ovan och i enlighet med 94 § i grundlagen föreslås det att riksdagen godkänner det i Bryssel den 30 oktober 2016 upprättade strategiska partnerskapsavtalet mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Kanada, å andra sidan, till den del det hör till Finlands behörighet.

Kläm 2

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

Lag

om ändring av om överenskommelsen om antagande av enhetliga villkor för periodisk besiktning av hjulförsedda fordon samt om ömsesidigt erkännande av sådana besiktningar

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1§

Bestämmelserna i den i Wien den 13 november 1997 ingångna överenskommelsen om antagande av enhetliga villkor för periodisk besiktning av hjulförsedda fordon samt om ömsesidigt erkännande av sådana besiktningar (FördrS 35/2001), sådan den lyder ändrad i Genève den 1 september 2004 (FördrS 158/2004), i Genève den 4 april 2007 (FördrS 57/2007) och i Genève den 13 augusti 2019, samt bestämmelserna i norm 1, som i Genève den 14 december 2001 har gjorts till överenskommelsen (FördrS 4/2021), och i de ändringar av normen som har gjorts i Genève den 15 februari 2007 (FördrS 19/2007) och i Genève den 8 februari 2018, bestämmelserna i norm 2, som i Genève den 13 november 2009 har gjorts till överenskommelsen (FördrS 14/2014), och i de ändringar av normen som har gjorts i Genève den 8 februari 2018, bestämmelserna i norm 3, som i Genève den 14 november 2018 har gjorts till överenskommelsen, och i de ändringar av normen som har gjorts i Genève den 26 september 2020, samt bestämmelserna i norm 4, som i Genève den 14 november 2018 har gjorts till överenskommelsen, och i de ändringar av normen som har gjorts i Genève den 26 september 2020 ska till den del som de hör till området för lagstiftningen gälla som lag sådana som Finland har förbundet sig till dem.

2§

Om sättande i kraft av de ändringar av överenskommelsen som gjorts i Genève den 13 augusti 2019 och de ändringar av de till överenskommelsen gjorde normerna 1 och 2 som gjorts i Genève den 8 februari 2018 samt de bestämmelser i normerna 3 och 4 som har gjorts till överenskommelsen i Genève den 14 november 2018 och de ändringar av normerna 3 och 4 som har gjorts i Genève den 26 september 2020 och som inte hör till området för lagstiftningen bestäms genom förordning av statsrådet.

3§

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

Helsingfors den 20xx

Statsminister

Sanna Marin

Kommunikationsminister Timo Harakka

ÖVERENSKOMMELSE OM ANTAGANDE AV ENHETLIGA VILLKOR FÖR PERIODISK BESIKTNING AV HJULFÖRSEDDA FORDON SAMT OM ÖMSESIDIGT ERKÄNNANDE AV SÅDANA BESIKTNINGAR

Artikel 1

Med begreppet "trafikduglighet" avses att ett fordon är i ett sådant funktionellt skick att det kan användas på allmän väg och till sina säkerhets- och miljöegenskaper motsvarar vad som föreskrivs i normerna.

Med begreppet "godkännande" avses ett förfarande genom vilken det kan verifieras att ett fordon motsvarar de relevanta administrativa föreskrifterna och tekniska kraven i de reglementen som fogats till Genèveöverenskommelsen från 1958 eller i nationell/regional lagstiftning;

Med begreppet "brister" avses tekniska fel och andra vid teknisk granskning upptäckta avvikelser från kraven;

Med begreppet "besiktare" avses en person som en fördragsslutande part eller en behörig myndighet hos den fördragsslutande parten har godkänt att utföra tekniska kontroller på ett besiktningställe eller i enskilda fall för den behöriga myndighetens räkning.

Med begreppet "behörig myndighet" avses en myndighet eller ett offentligt organ som den fördragsslutande parten har anförtrott förvaltningen av besiktningens verksamheten samt i enskilda fall även utförandet av besiktningar;

Med begreppet "besiktningställe" avses ett offentligt eller enskilt organ eller en offentlig eller enskild inrättning som den fördragsslutande parten har godkänt att utföra besiktningar;

Med begreppet "tillsynsorgan" avses ett eller flera organ som den fördragsslutande parten har inrättat och som ansvarar för till-

AGREEMENT CONCERNING THE ADOPTION OF UNIFORM CONDITIONS FOR PERIODICAL TECHNICAL INSPECTIONS OF WHEELED VEHICLES AND THE RECIPROCAL RECOGNITION OF SUCH INSPECTIONS

Article 1

The term "roadworthiness" means a property of vehicles to be in a suitable operating condition to be used on public roads, compliant with safety and environmental characteristics as prescribed by the Rules.

The term "approval" means a procedure whereby it can be certified that a vehicle satisfies the relevant administrative provisions and technical requirements referred to in the Regulations annexed to the 1958 Geneva Agreement or by national / regional legislation;

The term "deficiencies" means technical defects and other instances of non-compliance found during a technical inspection;

The term "inspector" means a person authorised by a Contracting Party or by its competent authority to carry out technical inspection in a testing centre or, where appropriate, on behalf of a competent authority;

The term "competent authority" means an authority or public body entrusted by a Contracting Party with responsibility for managing the system of technical inspection, including, where appropriate, the carrying-out of technical inspections;

The term "testing centre" means a public or private body or establishment authorised by a Contracting Party to carry out technical inspections;

The term "supervising body" means a body or bodies set up by a Contracting Party, responsible for the supervision of testing centres. A supervising body can be part of the

synen av besiktningstillägg. Tillsynsorganet kan vara en del av en behörig myndighet eller av behöriga myndigheter.

Bilaga 2
**INTERNATIONELLT BESIKTNINGSIN-
TYG**

2.

Intyget kan också göras på en elektronisk form, om en verifierad utskrift av intyget finns tillgänglig vid behov.

Norm 1

Tillämpningsområde

1.2. Hjulförsedda fordon enligt punkt 2.4 som används i internationell trafik ska uppfylla de krav som anges nedan;

Definitioner

2.4. "Hjulförsett fordon" avser motorfordon i kategorierna M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ och N₃ och släpvagnar i kategorierna O₃ och O₄ som används i internationell trafik;

Besiktningstider

Fordonskategorier

Motorfordon som används för persontransport: M₁, bortsett från taxibilar och ambulanser

Godstransportfordon: N₁

Maximal besiktningstid

Fyra år efter den första registreringen och i bruktagandet och därefter vartannat år

Fordonskategorier

Motorfordon som används för persontransport: fordon i kategori M₁ som används som taxibilar eller ambulanser och fordon i kategorierna M₂ och M₃

Godstransportfordon: N₂ och N₃

Släpvagnar: O₃ och O₄

competent authority or competent authorities.

Apendix 2
**INTERNATIONAL TECHNICAL IN-
SPECTION CERTIFICATE**

2.

The certificate may also be in electronic form, provided a certified printout of the certificate is made available when required.

Rule no. 1

Scope

1.2. Wheeled vehicles defined in paragraph 2.4 and used in international transport shall satisfy the requirements set out below;

Definitions

2.4. "Wheeled vehicle" means motor vehicles of categories M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ and N₃, and trailers of categories O₃ and O₄ used in international transport;

Periodicity of technical inspections

Vehicle Categories

Passenger-carrying motor vehicles: M₁, except taxis and ambulances

Goods vehicles: N₁

Maximum Inspection Intervals

Four years after the first entry into service of the first registration and every two years thereafter

Vehicle Categories

Passenger-carrying motor vehicles: M₁ used as taxi or ambulances, M₂ and M₃

Goods vehicles: N₂ and N₃

Trailers: O₃ and O₄

Maximal besiktningintervall

Ett år efter den första registreringen och ibruktagandet och därefter varje år.

Kontrollkrav

- 5.2. Miljöolägenheter;
- 5.3. Bullerutsläpp
- 5.4. Övrigt med anknytning till miljöskyddet

Granskningsmetoder

Metoden som anges i bilagan till denna norm är ett minimikrav. Om okulär inspektion anges som granskningsmetod, innebär det att utöver den okulära inspektionen kan inspektören känna på föremålen, bedöma ljud osv.

Huvudsakliga grunder för underkännande och bedömning av brister

I bilagan till denna norm ges också rekommendationer om de huvudsakliga grunderna för underkännande och bedömning av brister. De tre grunderna för bedömning av brister definieras på följande sätt.

7.1. "Mindre brister" (MiD) är tekniska brister som inte i väsentlig grad påverkar fordonets säkerhet samt andra mindre brister vad gäller överensstämmelsen. Fordonet behöver inte kontrolleras på nytt, eftersom det rimligen kan antas att de brister som upptäcks åtgärdas utan dröjsmål.

7.2. "Större brister" (MaD) är brister som kan påverka fordonets säkerhet och/eller orsaka fara för andra trafikanter samt andra större brister vad gäller överensstämmelsen. Det är inte tillåtet att använda fordonet i vägtrafik utan att åtgärda observerade brister, men fordonet får däremot fortfarande köras till en verkstad och därefter till en särskilt angiven plats där åtgärderna kontrolleras.

7.3. "Farliga brister" (DD) är brister som direkt och omedelbart äventyrar trafiksäkerheten så att fordonet under inga omständigheter bör användas på väg.

Maximum Inspection Intervals

One year after the first entry into service of the first registration and annually thereafter.

Inspection requirements

- 5.2. Environmental nuisances;
- 5.3. Noise emissions
- 5.4. Other items related to the protection of the environment

Methods of inspections

The method of inspection set out in the annex to this Rule shall be the minimum requirement. Where a method of inspection is given as visual, it means that in addition to looking at the items, the inspector can also handle them, evaluate noise, etc.

Main reasons for rejection and assessment of defects

The main reasons for rejection and the assessment of defects are given in the annex to this Rule. The three criteria for assessment of defects are defined as follows.

7.1. "Minor defects" (MiD) are technical defects that have no significant effect on the safety of the vehicle and other minor non-compliances. The vehicle does not have to be re-examined as it can reasonably be expected that the detected defects will be rectified without delay.

7.2. "Major defects" (MaD) are defects that may prejudice the safety of the vehicle and/or put other road users at risk and other more significant non-compliances. Further use of the vehicle on the road without repair of the detected defects is not allowed although it may still be driven to a place for repair and afterwards to a specified location for the repair to be checked.

7.3. "Dangerous defects" (DD) are defects that constitute a direct and immediate risk to road safety such that the vehicle should not be used on the road under any circumstances.

RP 78/2021 rd

7.4. Ett fordon med brister i fler än en grupp ska klassificeras enligt den allvarligaste bristen. Ett fordon med flera brister i samma grupp kan klassificeras i följande allvarligare grupp om den sammanlagda effekten av bristerna gör fordonet farligare.

Norm 2

Definitioner

2.4. "Hjulförsett fordon" avser motorfordon i kategorierna M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ ja N₃ och släpvagnar i kategorierna O₃ ja O₄ som används i internationell trafik;

Besiktningstider

Fordonskategorier

Motorfordon som används för persontransport: M₁, bortsett från taxibilar och ambulanser

Godstransportfordon: N₁

Maximal besiktningstid

Fyra år efter den första registreringen och ibruktagandet och därefter vartannat år

Fordonskategorier

Motorfordon som används för persontransport: fordon i kategori M₁ som används som taxibilar eller ambulanser och fordon i kategorierna M₂ och M₃

Godstransportfordon: N₂ och N₃

Släpvagnar: O₃ och O₄

Maximal besiktningstid

Ett år efter den första registreringen och ibruktagandet och därefter varje år

Huvudsakliga grunder för underkännande och bedömning av brister

7.4. A vehicle having defects falling into more than one defect group should be classified according to the most serious defect. A vehicle showing several defects of the same group can be classified in the subsequent more serious group if their combined effect makes the vehicle more dangerous.

Rule no. 2

Definitions

2.4. "Wheeled vehicle" means motor vehicles of categories M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ and N₃ and trailers of categories O₃ and O₄ used in international transport;

Periodicity of technical inspections

Vehicle Categories

Passenger-carrying motor vehicles: M₁, except taxis and ambulances

Goods vehicles: N₁

Maximum Inspection Intervals

Four years after the first entry into service of the first registration and every two years thereafter

Vehicle Categories

Passenger-carrying motor vehicles: M₁ used as taxi or ambulances, M₂ and M₃

Goods vehicles: N₂ and N₃

Trailers: O₃ and O₄

Maximum Inspection Intervals

One year after the first entry into service of the first registration and annually thereafter

Main reasons for rejection and assessment of defects

7.1. I bilaga I anges en minimiförteckning över eventuella brister och deras allvarlighetsgrad för varje föremål som ska genomgå provning.

7.2. Brister som upptäcks vid periodisk besiktning av fordon klassificeras i en av följande grupper:

- (a) "*Mindre brister*", brister som inte i väsentlig grad påverkar fordonets säkerhet eller miljön samt andra mindre brister vad gäller överensstämelsen.
- (b) "*Större brister*", brister som kan påverka fordonets säkerhet eller miljön eller orsaka fara för andra trafikanter, eller andra större brister vad gäller överensstämelsen.
- (c) "*Farliga brister*", som direkt och omedelbart äventyrar trafiksäkerheten eller påverkar miljön på ett sådant sätt att en medlemsstat eller dess behöriga myndigheter kan förbjuda användningen av fordonet på allmän väg.

7.3. Ett fordon som har brister i fler än en av de grupper som avses i punkt 7.2 ska klassificeras i den grupp som motsvarar den allvarligare bristen. Ett fordon med fler brister inom ett och samma område som enligt punkt 2 i bilaga I ska ingå i provningen kan klassificeras i en allvarligare bristgrupp, om det kan påvisas att den sammantagna effekten av dessa brister medför större fara för trafiksäkerheten.

Norm 3

Tillämpningsområde

1.1. Punkter som ska kontrolleras med stöd av artikel 1 i överenskommelsen om antagande av enhetliga villkor för periodisk besiktning av hjulförsedda fordon samt om ömsesidigt erkännande av sådana besiktningar har samband med säkerhetskrav gällande motorfordon som använder komprimerad naturgas (CNG), flytgas (LPG) och/eller flytande naturgas (LNG) som bränsle.

7.1. For each item to be tested, Annex I provides a minimum list of possible deficiencies and their level of severity.

7.2. Deficiencies that are found during periodic testing of vehicles shall be categorised in one of the following groups:

- (a) "*Minor deficiencies*" having no significant effect on the safety of the vehicle or impact on the environment, and other minor non-compliances;
- (b) "*Major deficiencies*" that may prejudice the safety of the vehicle or have an impact on the environment or put other road users at risk, or other more significant non-compliances;
- (c) "*Dangerous deficiencies*", constituting a direct and immediate risk to road safety or having an impact on the environment which justifies that, a Member State or its competent authorities may prohibit the use of the vehicle on public roads.

7.3. A vehicle having deficiencies falling into more than one of the deficiency groups referred to in paragraph 7.2. above shall be classified in the group corresponding to the more serious deficiency. A vehicle showing several deficiencies within the same inspection area as identified in the scope of the test referred to in paragraph 2 of Annex I, may be classified in the next most serious deficiency group if it can be demonstrated that the combined effect of those deficiencies results in a higher risk to road safety.

Rule no. 3

Scope

1.1. For the purpose of Article 1 of the Agreement concerning the adoption of uniform conditions for periodical technical inspections of wheeled vehicles and the reciprocal recognition of such inspections, the items to be inspected are related to safety requirements of motor vehicles using compressed natural gas (CNG), Liquefied Petroleum Gas (LPG) and/or liquefied natural gas (LNG) in their propulsion system;

RP 78/2021 rd

1.2. Hjulförsedda fordon enligt punkt 2.4 som används i internationell trafik ska uppfylla de krav som anges nedan om de är utrustad med LPG-, LNG- eller CNG-motor enligt FN-föreskrifterna nr 67, 110, 115 eller 143.

1.3. De avtalsslutande parterna kan besluta att tillämpa kravet i punkt 1.2 ovan även på fordon som används i inrikes trafik

Definitioner

I denna norm,

2.1. "*Överenskommelse*" avser den i Wien år 1997 ingångna överenskommelsen om antagande av enhetliga villkor för periodisk besiktning av hjulförsedda fordon samt om ömsesidigt erkännande av sådana besiktningar.

2.2. "*Internationellt besiktningsintyg*" avser ett intyg över den första registreringen efter tillverkningen och över periodiska besiktningar av hjulförsedda fordon enligt bestämmelserna i artikel 1 och bilaga 2 i överenskommelsen (se punkt 2.1 ovan).

2.3. "*Periodisk besiktning*" avser ett enhetligt och regelbundet återkommande administrativt förfarande där de provningscentrum som ansvarar för genomförandet av besiktningsproven, efter att ha genomfört de nödvändiga kontrollerna, intygar att de hjulförsedda fordon som lämnats in för besiktning uppfyller kraven i denna norm.

2.4 "*Hjulförsett fordon*" avser fordon som används i internationell trafik och som hör till kategorierna M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ och N₃ såsom de definieras i den konsoliderade resolutionen om fordonskonstruktion (RE.3) (TRANS/WP.29/78/Rev.6, i dess ändrade lydelse).

2.5. "*Intyg*" avser ett bevis på att de krav som fastställs i bilagan till denna norm uppfylls som har erhållits genom provningar och kontroller med hjälp av befintliga metoder och anordningar och utan att använda verktyg för att montera isär eller lossa någon del av fordonet.

1.2. Wheeled vehicles as defined in paragraph 2.4 used in international transports shall satisfy the requirements set out below when they are fitted with LPG, LNG or CNG engines according to UN Regulations Nos. 67, 110, 115 or 143;

1.3. Contracting Parties may decide to extend the requirement of paragraph 1.2 above also to vehicles used in domestic transport.

Definitions

For the purpose of this Rule,

2.1. "*Agreement*" means the 1997 Vienna Agreement concerning the adoption of uniform conditions for periodical technical inspections of wheeled vehicles and the reciprocal recognition of such inspections;

2.2. "*International Technical Inspection Certificate*" means a certificate about the first registration after manufacture and the periodical technical inspections of wheeled vehicles in compliance with the provisions of Article 1 and Appendix 2 of the Agreement (see paragraph 2.1. above);

2.3. "*Periodical Technical Inspection*" means a periodical administrative uniform procedure by which the authorized technical Inspection Centres responsible for conducting the inspection tests declare, after carrying out the required verifications, that the wheeled vehicle submitted conforms to the requirements of this Rule;

2.4. "*Wheeled vehicle*" means motor vehicles of categories M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ and N₃, as specified in Consolidated Resolution on the Construction of Vehicles (RE.3) (TRANS/WP.29/78/Rev.6, as amended), used in international transport;

2.5. "*Verification*" means the proof of compliance with the requirements set out in the annex to this Rule through tests and checks carried out using techniques and equipment currently available, and without the use of tools to dismantle or remove any part of the vehicle;

2.6. "Genèveöverenskommelsen från 1958" avser den överenskommelse som ingicks i Genève den 20 mars 1958 och ändrades den 16 oktober 1995 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 typgodkännande utfärdade på grundval av dessa föreskrifter.

2.7. "Reglemente" avser ett reglemente som bifogats Genèveöverenskommelsen från 1958.

2.8. "Olämplig reparation eller ändring" avser en reparation eller ändring som försämrar fordonets trafiksäkerhet.

Besiktningssperioder

Fordonskategorier

Motorfordon som används för persontransport: M₁, bortsett från taxibilar och ambulanser

Godstransportfordon: N₁

Maximal besiktningssintervall

Fyra år efter den första registreringen och ibruktagandet och därefter vartannat år

Fordonskategorier

[Taxibilar och ambulanser]

Motorfordon som används för persontransport: M₂ (över 3 500 kg) och M₃

Godstransportfordon: N₂ och N₃

Maximal besiktningssintervall

Ett år efter den första registreringen (eller efter den första ibruktagningsdagen, om fordonet inte behöver registreras) och därefter årligen

Besiktning

2.6. "1958 Geneva Agreement" means the Agreement concerning the adoption of uniform technical prescriptions for wheeled vehicles, equipment and parts which can be fitted and/or used on wheeled vehicles and the conditions for reciprocal recognition of approvals granted on the basis of these prescriptions, done at Geneva on 20 March 1958 and amended as of 16 October 1995;

2.7. "Regulation" means a Regulation annexed to the 1958 Geneva Agreement.

2.8. "Inappropriate repair or modification" means a repair or modification that adversely affects the road safety of the vehicle.

Periodicity of technical inspections

Vehicle categories

Passenger-carrying motor vehicles: M₁, except taxis and ambulances

Goods vehicles: N₁

Maximum inspection intervals

Four years after the first entry into service of the first registration and every two years thereafter

Vehicle categories

[Taxis and ambulances]

Passenger-carrying motor vehicles: M₂ above 3,500 kg and M₃

Goods vehicles: N₂ and N₃

Maximum inspection intervals

One year after the first registration (or if the vehicle is not required to be registered, date of first use) and annually thereafter

Technical inspection

Fordon som omfattas av dessa bestämmelser ska genomgå periodisk besiktning i enlighet med bilaga 1 nedan och den besiktning som anges i normerna 1 och 2 i bilagan till 1997 års avtal.

Vehicles to which these provisions apply must undergo a periodic technical inspection in accordance with Annex 1 hereafter together with the inspection defined in Rule 1 and Rule 2 annexed to the 1997 Agreement.

Efter verifiering ska det internationella besiktningssintyget bekräfta att åtminstone bestämmelserna i denna bilaga är uppfyllda.

Following verification, the International Technical Inspection Certificate shall confirm the compliance with at least the provisions of this annex.

Kontrollkrav

Kontrollen ska omfatta åtminstone de föremål som anges nedan, om de har monterats i fordonet.

Inspection requirements

The inspection shall cover at least the items listed below, provided they are installed in the vehicle.

Granskningsmetoder

Metoden som anges i bilagan är ett minimumkrav. Om okulär inspektion anges som granskningsmetod, innebär det att utöver den okulära inspektionen kan inspektören känna på föremålen, bedöma ljud osv.

Methods of inspection

The method of inspection set out in the annex shall be the minimum requirement. Where a method of inspection is given as visual, it means that in addition to looking at the items, the inspector can also handle them, evaluate noise, etc.

Huvudsakliga grunder för underkännande och bedömning av brister

I bilagan ges också rekommendationer om de huvudsakliga grunderna för underkännande och bedömning av brister. De tre grunderna för bedömning av brister definieras på följande sätt.

Main reasons for rejection and assessment of defects

Recommendations for the main reasons for rejection and the assessment of defects are also given in the annex. The three criteria for assessment of defects are defined as follows.

7.1. "Mindre brister" (MiD) är tekniska brister som inte i väsentlig grad påverkar fordonets säkerhet samt andra mindre brister vad gäller överensstämmelsen. Fordonet behöver inte kontrolleras på nytt, eftersom det rimligen kan antas att de brister som upptäcks åtgärdas utan dröjsmål.

7.1. "Minor defects" (MiD) are technical defects that have no significant effect on the safety of the vehicle and other minor non-compliances. The vehicle does not have to be re-examined as it can reasonably be expected that the detected defects will be rectified without delay.

7.2. "Större brister" (MaD) är brister som kan påverka fordonets säkerhet och/eller orsaka fara för andra trafikanter samt andra större brister vad gäller överensstämmelsen. Det är inte tillåtet att använda fordonet i vägtrafik utan att åtgärda observerade brister, men fordonet får däremot köras till en verkstad och därefter till en särskilt angiven plats där åtgärderna kontrolleras.

7.2. "Major defects" (MaD) are defects that may prejudice the safety of the vehicle and/or put other road users at risk and other more significant non-compliances. Further use of the vehicle on the road without repair of the detected defects is not allowed although it still may be driven to a place for repair and afterwards to a specified location for the repair to be checked.

7.3. "Farliga brister" (DD) är brister som direkt och omedelbart äventyrar trafiksäkerheten så att fordonet under inga omständigheter bör användas på väg.

7.4. Ett fordon med brister i fler än en grupp ska klassificeras enligt den allvarligaste bristen. Ett fordon med flera brister i samma grupp kan klassificeras i följande allvarligare grupp om den sammanlagda effekten av bristerna gör fordonet farligare.

Namn och adresser

De avtalsslutande stater som tillämpar denna norm ska till Förenta nationernas sekretariat meddela basuppgifter om de administrativa myndigheter som ansvarar för övervakningen av besiktningsprov och utfärdandet av internationella besiktningsintyg.

Norm 4

Tillämpningsområde

1.1. Punkter som ska kontrolleras med stöd av artikel 1 i överenskommelsen om antagande av enhetliga villkor för periodisk besiktning av hjulförsedda fordon samt om ömsesidigt erkännande av sådana besiktningar har samband med säkerhetskrav gällande hybrid- och elfordon;

1.2. Hjulförsedda fordon enligt punkt 2.4 som används i internationell trafik ska uppfylla de krav som anges nedan om de anses som el- eller hybridfordon enligt FN-föreskrift nr 100;

1.3. De avtalsslutande parterna kan besluta att tillämpa kravet i punkt 1.2 ovan även på fordon som används i inrikes trafik.

Definitioner

I denna norm,

2.1. "Överenskommelse" avser den i Wien år 1997 ingångna överenskommelsen om antagande av enhetliga villkor för periodisk besiktning av hjulförsedda fordon samt om

7.3. "Dangerous defects" (DD) are defects that constitute a direct and immediate risk to road safety such that the vehicle should not be used on the road under any circumstances.

7.4. A vehicle having defects falling into more than one defect group should be classified according to the most serious defect. A vehicle showing several defects of the same group can be classified in the next more serious group if their combined effect makes the vehicle more dangerous.

Names and addresses

The Contracting Parties to the Agreement applying this Rule shall communicate to the United Nations Secretariat basic information on administrative authorities responsible for supervising the inspection tests and issuing the International Technical Inspection Certificates.

Rule no. 4

Scope

1.1. For the purpose of Article 1 of the Agreement concerning the adoption of uniform conditions for periodical technical inspections of wheeled vehicles and the reciprocal recognition of such inspections, the items to be inspected are related to safety requirements of hybrid and electric vehicles;

1.2. Wheeled vehicles as defined in paragraph 2.4 used in international transports shall satisfy the requirements set out below when they are considered electric or hybrid according to the UN Regulation No. 100;

1.3. Contracting Parties may decide to extend the requirement of paragraph 1.2 above also to vehicles used in domestic transport.

Definitions

For the purpose of this Rule,

2.1. "Agreement" means the 1997 Vienna Agreement concerning the adoption of uniform conditions for periodical technical inspections of wheeled vehicles and the reciprocal recognition of such inspections;

ömsesidigt erkännande av sådana besiktningar;

2.2. "Internationellt besiktningsintyg" avser ett intyg över den första registreringen efter tillverkningen och över periodiska besiktningar av hjulförsedda fordon enligt bestämmelserna i artikel 1 och bilaga 2 i överenskommelsen (se punkt 2.1 ovan);

2.3. "Periodisk besiktning" avser ett enhetligt och regelbundet återkommande administrativt förfarande där de provningscentrum som ansvarar för genomförandet av besiktningsproven, efter att ha genomfört de nödvändiga kontrollerna, intygar att det hjulförsedda fordon som lämnats in för besiktning uppfyller kraven i denna norm;

2.4. "Hjulförsett fordon" avser fordon som används i internationell trafik och som hör till kategorierna M1, M2, M3, N1, N2 och N3 såsom de definieras i den konsoliderade resolutionen om fordonskonstruktion (RE.3) (TRANS/WP.29/78/Rev.6, i dess ändrade lydelse) och vars största tillåtna massa överstiger 3 500 kg, förutom fordon som används för passagerartrafik och i vilka det finns högst åtta sittplatser utöver förarplatsen;

2.5. "Intyg" avser ett bevis på att de krav som fastställs i bilagan till denna norm uppfylls som har erhållits genom provningar och kontroller med hjälp av befintliga metoder och anordningar och utan att använda verktyg för att montera isär eller lossa någon del av fordonet;

2.6. "Genèveöverenskommelsen från 1958" avser den överenskommelse som ingicks i Genève den 20 mars 1958 och ändrades den 16 oktober 1995 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 typgodkännande utfärdade på grundval av dessa föreskrifter;

2.2. "*International Technical Inspection Certificate*" means a certificate about the first registration after manufacture and the periodical technical inspections of wheeled vehicles in compliance with the provisions of Article 1 and Appendix 2 of the Agreement (see paragraph 2.1. above);

2.3. "Periodical Technical Inspection" means a periodical administrative uniform procedure by which the authorized technical Inspection Centres responsible for conducting the inspection tests declare, after carrying out the required verifications, that the wheeled vehicle submitted conforms to the requirements of this Rule;

2.4. "Wheeled vehicle" means motor vehicles of categories M1, M2, M3, N1, N2 and N3, as specified in Consolidated Resolution on the Construction of Vehicles (RE.3) (TRANS/WP.29/78/Rev.6, as amended), used in international transport whose permissible maximum mass exceeds 3,500 kg, except those used for the carriage of passengers and having not more than eight seats in addition to the driver's seat;

2.5. "Verification" means the proof of compliance with the requirements set out in the annex to this Rule through tests and checks carried out using techniques and equipment currently available, and without the use of tools to dismantle or remove any part of the vehicle;

2.6. "1958 Geneva Agreement" means the Agreement concerning the adoption of uniform technical prescriptions for wheeled vehicles, equipment and parts which can be fitted and/or used on wheeled vehicles and the conditions for reciprocal recognition of approvals granted on the basis of these prescriptions, done at Geneva on 20 March 1958 and amended as of 16 October 1995;

RP 78/2021 rd

2.7. "Reglemente" avser ett reglemente som bifogats Genèveöverenskommelsen från 1958;	2.7. "Regulation" means a Regulation annexed to the 1958 Geneva Agreement.
2.8. "Olämplig reparation eller ändring" avser en reparation eller ändring som försämrar fordonets trafiksäkerhet;	2.8. "Inappropriate repair or modification" means a repair or modification that adversely affects the road safety of the vehicle.
2.9. "Hybrid- och elfordon" enligt tillämpningsområdet för regel nr 100;	2.9. Hybrid and electric vehicles: according to the scope of the Regulation No. 100.
2.10. "Lagringssystem för överskottsenergi (RESS)" avser ett uppladdningsbart energilagringssystem som producerar elenergi för elektriska framdrivningssystem.	2.10. Residual Energy Storage System (RESS) means the rechargeable energy storage system that provides electric energy for electric propulsion.
RESS kan innehålla ett eller flera delsystem och nödvändiga hjälpsystem för fysiskt stöd, värmereglering och elektronisk styrning samt skyddskåpor.	The REESS may include subsystem(s) together with the necessary ancillary systems for physical support, thermal management, electronic control and enclosures.
Besiktningssperioder <i>Fordonskategorier</i>	Periodicity of technical inspections <i>Vehicle categories</i>
Motorfordon som används för persontransport: M ₁ , bortsett från taxibilar och ambulanser	Passenger-carrying motor vehicles: M ₁ , except taxis and ambulances
Godstransportfordon: N ₁	Goods vehicles: N ₁
<i>Maximalt besiktningssintervall</i>	<i>Maximum inspection intervals</i>
Fyra år efter den första registreringen och ibruktagandet och därefter vartannat år	Four years after the first entry into service of the first registration and every second two years thereafter
<i>Fordonskategorier</i>	<i>Vehicle categories</i>
Motorfordon som används för persontransport: M ₂ (över 3 500 kg) och M ₃	Passenger-carrying motor vehicles: M ₂ above 3,500 kg and M ₃
Godstransportfordon: N ₂ ja N ₃	Goods vehicles: N ₂ and N ₃
<i>Maximalt besiktningssintervall</i>	<i>Maximum inspection intervals</i>
Ett år efter den första registreringen (eller efter den första ibruktagningsdagen, om fordonet inte behöver registreras) och därefter årligen	One year after the first registration (or if the vehicle is not required to be registered, date of first use) and annually thereafter
<i>Besiktning</i>	<i>Technical inspection</i>

Fordon som omfattas av dessa bestämmelser ska genomgå periodisk besiktning i enlighet med bilagan nedan samt vid behov den besiktning som anges i normerna 1 och 2 i bilagan till 1997 års avtal.

Vehicles to which these provisions apply must undergo a periodic technical inspection in accordance with the annex hereafter together with the inspection defined in Rule 1, when applicable, and Rule 2 annexed to the 1997 Agreement.

Efter verifiering ska det internationella besiktningsintyget bekräfta att åtminstone bestämmelserna i denna bilaga är uppfyllda.

Following verification, the International Technical Inspection Certificate shall confirm the compliance with at least the provisions of this annex.

Kontrollkrav

Inspection requirements

Kontrollen ska omfatta åtminstone de föremål som anges nedan, om de har monterats i fordonet.

The inspection shall cover at least the items listed below, provided they are installed in the vehicle.

Granskningsmetoder

Methods of inspection

Metoden som anges i bilagan är ett minimumkrav. Om okulär inspektion anges som granskningsmetod, innebär det att utöver den okulära inspektionen kan inspektören känna på föremålen, bedöma ljud osv.

The method of inspection set out in the annex shall be the minimum requirement. Where a method of inspection is given as visual, it means that in addition to looking at the items, the inspector can also handle them, evaluate noise, etc.

Huvudsakliga grunder för underkännande och bedömning av brister
I bilagan ges också rekommendationer om de huvudsakliga grunderna för underkännande och bedömning av brister. De tre grunderna för bedömning av brister definieras på följande sätt.

Main reasons for rejection and assessment of defects
Recommendations for the main reasons for rejection and the assessment of defects are also given in the annex. The three criteria for assessment of defects are defined as follows.

7.1. "Mindre brister" (MiD) är tekniska brister som inte i väsentlig grad påverkar fordonets säkerhet samt andra mindre brister vad gäller överensstämmelsen. Fordonet behöver inte kontrolleras på nytt, eftersom det rimligen kan antas att de brister som upptäcks åtgärdas utan dröjsmål.

7.1. "Minor defects" (MiD) are technical defects that have no significant effect on the safety of the vehicle and other minor non-compliances. The vehicle does not have to be re-examined as it can reasonably be expected that the detected defects will be rectified without delay.

7.2. "Större brister" (MaD) är brister som kan påverka fordonets säkerhet och/eller orsaka fara för andra trafikanter samt andra större brister vad gäller överensstämmelsen. Det är inte tillåtet att använda fordonet i vägtrafik utan att åtgärda observerade brister, men fordonet får däremot köras till en verkstad och därefter till en särskilt angiven plats där åtgärderna kontrolleras.

7.2. "Major defects" (MaD) are defects that may prejudice the safety of the vehicle and/or put other road users at risk and other more significant non-compliances. Further use of the vehicle on the road without repair of the detected defects is not allowed although it still may be driven to a place for repair and afterwards to a specified location for the repair to be checked.

RP 78/2021 rd

7.3. "Farliga brister" (DD) är brister som direkt och omedelbart äventyrar trafiksäkerheten så att fordonet under inga omständigheter bör användas på väg.

7.4. Ett fordon med brister i fler än en grupp ska klassificeras enligt den allvarligaste bristen. Ett fordon med flera brister i samma grupp kan klassificeras i följande allvarligare grupp om den sammanlagda effekten av bristerna gör fordonet farligare.

Namn och adresser

De avtalslutande stater som tillämpar denna norm ska till förenta nationernas sekretariat meddela basuppgifter om de administrativa myndigheter som ansvarar för övervakningen av besiktningsprov och utfärdandet av internationella besiktningsintyg.

7.3. "Dangerous defects" (DD) are defects that constitute a direct and immediate risk to road safety such that the vehicle should not be used on the road under any circumstances.

7.4. A vehicle having defects falling into more than one defect group should be classified according to the most serious defect. A vehicle showing several defects of the same group can be classified in the next more serious group if their combined effect makes the vehicle more dangerous.

Names and addresses

the contracting parties to the agreement applying this rule shall communicate to the united nations secretariat basic information on administrative authorities responsible for supervising the inspection tests and issuing the international technical inspection certificates.

Statsrådets förordning

om överenskommelsen om antagande av enhetliga villkor för periodisk besiktning av hjulförsedda fordon samt om ömsesidigt erkännande av sådana besiktningar

I enlighet med statsrådets beslut föreskrivs med stöd av lagen om överenskommelsen om antagande av enhetliga villkor för periodisk besiktning av hjulförsedda fordon samt om ömsesidigt erkännande av sådana besiktningar (/):

1 §

Bestämmelserna i den i Wien den 13 november 1997 ingångna överenskommelsen om antagande av enhetliga villkor för periodisk besiktning av hjulförsedda fordon samt om ömsesidigt erkännande av sådana besiktningar (FördrS 35/2001), sådan den lyder ändrad i Genève den 1 september 2004 (FördrS 158/2004), i Genève den 4 april 2007 (FördrS 57/2007) och i Genève den 13 augusti 2019, samt bestämmelserna i norm 1, som i Genève den 14 december 2001 har gjorts till överenskommelsen (FördrS 4/2021), och i de ändringar av normen som har gjorts i Genève den 15 februari 2007 (FördrS 19/2007) och i Genève den 8 februari 2018, bestämmelserna i norm 2, som i Genève den 13 november 2009 har gjorts till överenskommelsen (FördrS 14/2014), och i de ändringar av normen som har gjorts i Genève den 8 februari 2018, bestämmelserna i norm 3, som i Genève den 14 november 2018 har gjorts till överenskommelsen, och i de ändringar av normen som har gjorts i Genève den 26 september 2020, samt bestämmelserna i norm 4, som i Genève den 14 november 2018 har gjorts till överenskommelsen, och i de ändringar av normen som har gjorts i Genève den 26 september 2020 ska till den del som de hör till området för lagstiftningen gälla som lag sådana som Finland har förbundit sig till dem. Ändringarna träder i kraft den xx xx 2021.

Överenskommelsen har godkänts av riksdagen den xx xx 2021 och av republikens president den xx xx 2021.

2 §

De bestämmelser i avtalet som inte hör till området för lagstiftningen är i kraft som förordning.

3 §

Lagen om överenskommelsen om antagande av enhetliga villkor för periodisk besiktning av hjulförsedda fordon samt om ömsesidigt erkännande av sådana besiktningar (/) träder i kraft den 2021.

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

4 §

Denna förordning träder i kraft den 2021.

**ENSKOMMELSE OM ANTAGANDE
AV ENHETLIGA VILLKOR FÖR PE-
RIODISK BESIKTNING AV HJUL-
FÖRSEDDA FORDON SAMT OM ÖM-
SIDIGT ERKÄNNANDE AV SÅD-
ANA BESIKTNINGAR**

**AGREEMENT CONCERNING THE
ADOPTION OF UNIFORM CONDI-
TIONS FOR PERIODICAL TECH-
NICAL INSPECTIONS OF WHEELED
VEHICLES AND THE RECIPROCAL
RECOGNITION OF SUCH INSPEC-
TIONS**

Inledning

Preamble

DE FÖRDRAGSSLUTANDE PAR-
TERNA,

The Contracting Parties,

SOM ÄR MEDVETNA om den tilltagande
vägtrafiken och den ökade mängden därav
följande faror och olägenheter, vilket leder
till för alla parter likartade och lika allvar-
liga säkerhets- och miljöproblem,

Recognizing the growth of road traffic and
the resultant increase in danger and nuisance
which presents all Contracting Parties with
safety and environmental problems of a sim-
ilar nature and seriousness;

SOM ÖNSKAR uppnå enhetligare regler
beträffande vägtrafiken i Europa samt säker-
ställa en högre säkerhets- och miljöskydds-
nivå,

Desiring to achieve greater uniformity in the
rules adapted to the technical progress gov-
erning international road traffic and to en-
sure a high level of safety and protection of
the environment;

SOM ÖNSKAR att för detta ändamål fast-
ställa tillräckliga och enhetliga villkor för
periodisk besiktning av hjulförsedda fordon
så, att dessa fordon kan beviljas besiktnings-
intyg i sina respektive hemländer,

Desiring to define for this purpose uniform
conditions on Periodical Technical Inspec-
tions of wheeled vehicles that it will suffice
for these vehicles to fulfil in order to be cer-
tified in their countries;

SOM BEAKTAR att den tid som behövs för
dylika periodiska besiktningar av vissa hjul-
försedda fordon samt de kostnader som be-
siktningarna föranleder är faktorer som kan
påverka konkurrensvillkoren mellan vägtra-
fikidkare på de fördragsslutande parternas
territorier eftersom de nuvarande testnings-
systemen varierar inom de olika territori-
erna,

Whereas the time needed to carry out such
Periodical Technical Inspections of certain
wheeled vehicles and the expense thereby
incurred are factors which can affect the
competitive conditions between road-
transport operators in the territories of the
Contracting Parties; whereas the present
systems of testing vary from one territory to
another;

SOM BEAKTAR att det därför är nödvän-
digt att så långt som möjligt förenhetliga
testningsfrekvensen och de obligatoriska
testobjekten,

Whereas it is therefore necessary to harmo-
nize as far as possible the frequency of tests
and the compulsory items to be tested;

RP 78/2021 rd

SOM BEAKTAR att det, när datumet för tillämpning av i denna överenskommelse avsedda åtgärder fastställs, skall ges tillräckligt med tid för att genomföra de administrativa och tekniska arrangemang som behövs för testerna eller för att utvidga tillämpningsområdet för arrangemangen,

Whereas the fixing of the date of application of the measure referred to in this Agreement should allow time for the administrative and technical arrangements required for carrying out the tests to be set up or extended in scope;

HAR KOMMITT ÖVERENS OM följande:

Have agreed as follows:

Artikel 1

Article 1

De fördragsslutande parterna skall fastställa normer för periodisk besiktning av sådana hjulförsedda fordon som har registrerats inom deras territorium samt ömsesidigt erkänna sådana besiktningar som utförts i enlighet med dessa normer. Normerna skall fastställas i en administrativ kommitté med samtliga fördragsslutande parter, vilken upprättas enligt de procedurregler som anges i bilaga 1 och med stöd av de artiklar och punkter som anges nedan.

The Contracting Parties shall establish Rules for periodical technical inspections of wheeled vehicles registered in their territory and shall reciprocally recognize the inspections carried out in accordance with those Rules. The Rules shall be established through an Administrative Committee made up of all the Contracting Parties in conformity with the Rules of Procedure set out in Appendix 1 and on the basis of the following paragraphs and articles.

I denna överenskommelse

For the purposes of this Agreement,

avses med begreppet ”hjulförsedda fordon” alla motorfordon och släpvagnar till dem,

The term "wheeled vehicles" shall include any motor vehicles and their trailers;

avses med begreppet ”besiktning” besiktning av all sådan utrustning och alla sådana delar som används i hjulförsedda fordon och vilkas egenskaper inverkar på trafiksäkerheten, miljöskyddet och energihushållningen,

The term "technical inspection" shall include the periodical uniform inspection of any equipment and parts which are used on wheeled vehicles and whose characteristics have a bearing on road safety, protection of the environment and energy saving;

omfattar begreppet ”normer för periodisk besiktning av hjulförsedda fordon” föreskrifter om det periodiskt återkommande enhetliga förfarande genom vilket de fördragsslutande parternas behöriga myndigheter, efter att nödvändiga kontroller genomförts, fastslår att ett hjulförsett fordon uppfyller kraven i de givna normerna. Som bevis utfärdas ett besiktningsintyg i enlighet med mallen i bilaga 2 till denna överenskommelse.

The term "rules for periodical technical inspections of wheeled vehicles" shall include provisions for the proof of the periodical administrative uniform procedure by which the competent authorities of a Contracting Party declare, after the required verifications have been carried out, that the wheeled vehicle conforms to the requirements of the given Rules. As proof shall serve a technical inspection certificate the model of which is reproduced in Appendix 2 to this Agreement.

Med begreppet ”trafikduglighet” avses att ett fordon är i ett sådant funktionellt skick att det kan användas på allmän väg och till

The term "roadworthiness" means a property of vehicles to be in a suitable operating condition to be used on public roads, compliant

RP 78/2021 rd

sina säkerhets- och miljöegenskaper motsvarar vad som föreskrivs i normerna.

Med begreppet "godkännande" avses ett förfarande genom vilken det kan verifieras att ett fordon motsvarar de relevanta administrativa föreskrifterna och tekniska kraven i de reglementen som fogats till Genèveöverenskommelsen från 1958 eller i nationell/regional lagstiftning;

Med begreppet "brister" avses tekniska fel och andra vid teknisk granskning upptäckta avvikelser från kraven;

Med begreppet "besiktare" avses en person som en fördragsslutande part eller en behörig myndighet hos den fördragsslutande parten har godkänt att utföra tekniska kontroller på ett besiktningställe eller i enskilda fall för den behöriga myndighetens räkning.

Med begreppet "behörig myndighet" avses en myndighet eller ett offentligt organ som den fördragsslutande parten har anförtrott förvaltningen av besiktningens verksamhet samt i enskilda fall även utförandet av besiktningar;

Med begreppet "besiktningställe" avses ett offentligt eller enskilt organ eller en offentlig eller enskild inrättning som den fördragsslutande parten har godkänt att utföra besiktningar;

Med begreppet "tillsynsorgan" avses ett eller flera organ som den fördragsslutande parten har inrättat och som ansvarar för tillsynen av besiktningställen. Tillsynsorganet kan vara en del av en behörig myndighet eller av behöriga myndigheter.

Artikel 2

1. När en norm har fastställts i överensstämmelse med förfarandet i bilaga 1 skall den administrativa kommittén sända normen till Förenta Nationernas generalsekreterare, nedan "generalsekreteraren". Generalsekreteraren skall därefter så snart som möjligt underrätta de fördragsslutande parterna om denna norm.

with safety and environmental characteristics as prescribed by the Rules.

The term "approval" means a procedure whereby it can be certified that a vehicle satisfies the relevant administrative provisions and technical requirements referred to in the Regulations annexed to the 1958 Geneva Agreement or by national / regional legislation;

The term "deficiencies" means technical defects and other instances of non-compliance found during a technical inspection;

The term "inspector" means a person authorised by a Contracting Party or by its competent authority to carry out technical inspection in a testing centre or, where appropriate, on behalf of a competent authority;

The term "competent authority" means an authority or public body entrusted by a Contracting Party with responsibility for managing the system of technical inspection, including, where appropriate, the carrying-out of technical inspections;

The term "testing centre" means a public or private body or establishment authorised by a Contracting Party to carry out technical inspections;

The term "supervising body" means a body or bodies set up by a Contracting Party, responsible for the supervision of testing centres. A supervising body can be part of the competent authority or competent authorities.

Article 2

1. A Rule, after having been established in accordance with the procedure indicated in Appendix 1, shall be communicated by the Administrative Committee to the Secretary-General of the United Nations, hereinafter called "Secretary-General". As soon as possible thereafter the Secretary-General shall give notification of this Rule to the Contracting Parties.

En norm skall anses vara antagen om inte mer än en tredjedel av de fördragsslutande parterna inom loppet av sex månader från dagen för generalsekreterarens underrättelse har anmält avvikande mening till generalsekreteraren.

The Rule will be considered as adopted unless, within a period of six months from its notification by the Secretary-General, more than one-third of the Contracting Parties at the time of notification have informed the Secretary-General of their disagreement with the Rule.

En norm skall omfatta följande:

The Rule shall cover the following:

- (a) de kategorier hjulförsedda fordon som normen gäller samt besiktningens frekvensen,
- (b) utrustning och/eller delar som skall besiktas,
- (c) testmetoder för konstaterande av att samtliga villkor i fråga om prestanda uppfylls,
- (d) villkoren för beviljande av besiktningssintyg,
- (e) datum för när normen träder i kraft.

- (a) The categories of wheeled vehicles concerned and the frequency of its inspection;
- (b) The equipment and/or parts to be inspected;
- (c) Test methods, and equipment by which any performance requirements are to be demonstrated;
- (d) Conditions for granting inspection certificate;
- (e) The date(s) on which the Rule enters into force.

I en norm kan vid behov ingå hänvisningar till testcentrar som auktoriserats av de behöriga myndigheterna och vid vilka besiktning av hjulförsedda fordon kan utföras.

The Rule may, if needed, include references to the test centres authorised by the competent authorities where the inspections of wheeled vehicles may be carried out.

2. När en norm har antagits skall generalsekreteraren så snart som möjligt underrätta samtliga fördragsslutande parter om detta och uppge de parter som anfört invändningar och hos vilka normen inte träder i kraft.

2. When a Rule has been adopted the Secretary-General shall so notify as soon as possible all the Contracting Parties, specifying which Contracting Parties have objected and in respect of which the Rule shall not enter into force.

3. En antagen norm träder i kraft såsom en till denna överenskommelse fogad norm den dag (de dagar) som anges för samtliga fördragsslutande parter som inte anmält avvikande mening.

3. The adopted Rule shall enter into force on the date(s) specified therein as a Rule annexed to this Agreement for all Contracting Parties which did not notify their disagreement.

4. Varje ny fördragsslutande part kan när den deponerar sitt anslutningsinstrument förklara att vissa eller inga av de normer som har fogats till denna överenskommelse är bindande för den. Om ett förfarande enligt punkt 1, 2 eller 3 i denna artikel pågår i fråga om ett förslag till norm, skall generalsekreteraren tillstålla den nya fördragsslutande parten förslaget och detta skall träda i kraft som norm för den nya fördragsslutande

4. Any new Contracting Party may, when depositing its instrument of accession, declare that it is not bound by certain Rules then annexed to this Agreement or that it is not bound by any of them. If, at that time, the procedure laid down in paragraphs 1, 2 and 3 of this Article is in progress for a draft rule, the Secretary-General shall communicate such draft rule to the new Contracting Party and the draft shall enter into force as a

parten endast enligt de villkor som bestäms i punkt 3 i denna artikel, varvid tiden räknas från den dag förslaget har tillställts parten i fråga. Generalsekreteraren skall underrätta alla fördragsslutande parter om datum för ett sådant ikraftträdande. Generalsekreteraren skall också underrätta parterna om alla sådana förklaringar om att vissa normer inte tillämpas som de fördragsslutande parterna kan avge enligt villkoren i denna punkt.

5. Varje fördragsslutande part som tillämpar en norm kan när som helst med ett års uppsägningstid meddela generalsekreteraren att dess förvaltningsmyndigheter ämnar upphöra att tillämpa normen. Generalsekreteraren skall informera de övriga fördragsslutande parterna om sådana underrättelser.

6. Varje fördragsslutande part som inte tillämpar en viss norm kan när som helst underrätta generalsekreteraren om att den framdeles avser att tillämpa denna norm, och normen skall då i fråga om denna fördragsslutande part träda i kraft den sextionde dagen efter underrättelsen. Generalsekreteraren skall meddela alla fördragsslutande parter om varje ikraftträdande av en norm för en ny fördragsslutande part enligt villkoren i denna punkt.

7. De fördragsslutande parter för vilkas del norm är i kraft kallas nedan ”normtillämpande fördragsslutande parter”.

8. De normer som har fogats till denna överenskommelse som bilagor till överenskommelsen utgör en integrerad del av den.

Artikel 3

De normer som fogats till denna överenskommelse kan ändras enligt följande:

1. Ändringar i normerna genomförs av den administrativa kommittén enligt artikel 1 och 2 samt i överensstämmelse med förbandet enligt bilaga 1. Kommittén skall översända de genomförda ändringarna till generalsekreteraren. Generalsekreteraren

Rule for the new Contracting Party only on the conditions specified in paragraph 3 of this Article, the time allowed being counted from the date of the communication of the draft to that Party. The Secretary-General shall notify all the Contracting Parties of the date of such entry into force. He shall also communicate to them all declarations concerning the non-application of certain Rules that any Contracting Party may make in accordance with the terms of this paragraph.

5. Any Contracting Party applying a Rule may at any time notify the Secretary-General, subject to one year's notice, that its administration intends to cease applying it. Such notification shall be communicated by the Secretary-General to the other Contracting Parties.

6. Any Contracting Party not applying a Rule may at any time notify the Secretary-General that it intends henceforth to apply it, and the Rule will then enter into force for this Party on the sixtieth day after this notification. The Secretary-General shall notify all the Contracting Parties of every entry into force of a Rule for a new Contracting Party effected in accordance with the terms of this paragraph.

7. The Contracting Parties for which a Rule is in force shall hereinafter be referred to as "the Contracting Parties applying a Rule."

8. The Rules annexed to this Agreement as Addenda to this Agreement shall form an integral part thereof.

Article 3

The Rules annexed to this Agreement may be amended in accordance with the following procedure:

1. Amendments to Rules shall be established by the Administrative Committee as described in Articles 1 and 2 and in accordance with the procedure indicated in Appendix 1. An amendment to the Rule, after having been established, shall be communicated

RP 78/2021 rd

skall så snart som möjligt underrätta de normtillämpande fördragsslutande parter om de ändringar som har genomförts.

2. En ändring av en norm anses vara antagen, om inte mer än en tredjedel av de fördragsslutande parter som vid tidpunkten för underrättelsen tillämpar normen har anmält avvikande mening om ändringen till generalsekreteraren inom en tid av sex månader från dagen för generalsekreterarens underrättelse. Om generalsekreteraren efter denna tid inte har mottagit några förklaringar om avvikande mening av mer än en tredjedel av de normtillämpande fördragsslutande parter, skall generalsekreteraren snarast möjligt förklara att ändringen är antagen och att den är bindande för de fördragsslutande parter som inte har meddelat att de motsätter sig ändringen. När en norm har ändrats och minst en femtedel av de fördragsslutande parter som tillämpar den oförändrade normen senare förklarar att de önskar fortsätta att tillämpa den oförändrade normen, skall denna oförändrade norm betraktas som ett alternativ till den ändrade normen och formellt införlivas som sådan i normen från och med den dag ändringen antogs eller trädde i kraft. I detta fall skall skyldigheterna för de normtillämpande fördragsslutande parter bestämmas enligt punkt 1.

3. Om en ny fördragsslutande part blir part i denna överenskommelse efter det att generalsekreteraren underrättat om normändringen men innan ändringen trätt i kraft, träder normen i kraft för denna fördragsslutande parts del två månader efter det att parten formellt accepterat ändringen eller två månader efter det att sex månader förflutit från det att generalsekreteraren underrättade parten om den föreslagna ändringen.

Artikel 4

1. Länder som är medlemmar i Ekonomiska kommissionen för Europa, länder som i enlighet med punkt 8 i kommissionens direktiv

by the Administrative Committee to the Secretary-General. As soon as possible thereafter the Secretary-General shall give notification of this amendment to the Contracting Parties applying the Rule.

2. An amendment to a Rule will be considered to be adopted unless, within a period of six months from its notification by the Secretary-General, more than one-third of the Contracting Parties applying the Rule at the time of notification have informed the Secretary-General of their disagreement with the amendment. If, after this period, the Secretary-General has not received declarations of disagreement of more than one-third of the Contracting Parties applying the Rule, the Secretary-General shall as soon as possible declare the amendment as adopted and binding upon those Contracting Parties applying the Rule who did not declare themselves opposed to it. When a Rule is amended and at least one-fifth of the Contracting Parties applying the unamended Rule subsequently declare that they wish to continue to apply the unamended Rule, the unamended Rule will be regarded as an alternative to the amended Rule and will be incorporated formally as such into the Rule with effect from the date of adoption of the amendment or its entry into force. In this case the obligations of the Contracting Parties applying the Rule shall be the same as set out in paragraph 1.

3. Should a new Contracting Party accede to this Agreement between the time of the notification of the amendment to a Rule by the Secretary-General and its entry into force, the Rule in question shall not enter into force for that Contracting Party until two months after it has formally accepted the amendment or two months after the lapse of a period of six months since the communication to that Party by the Secretary-General of the proposed amendment.

Article 4

1. Countries members of the Economic Commission for Europe, countries admitted to the Commission in a consultative capacity

är berättigade att i rådgivande egenskap delta i kommissionens arbete samt sådana regionala organisationer för ekonomisk integration som upprättats av medlemsstaterna i Ekonomiska kommissionen för Europa och till vilka medlemsstaterna har överlåtit befogenheter i fråga om områden som omfattas av denna överenskommelse inklusive en fullmakt att fatta beslut med bindande verkan för dessa stater, kan bli fördragsslutande parter i denna överenskommelse.

Vid fastställandet av antalet röster enligt artikel 2 punkt 1 och artikel 3 punkt 2 skall de regionala organisationerna för ekonomisk integration förfoga över ett antal röster som motsvarar det antal av deras medlemsstater som är medlemmar i Ekonomiska kommissionen för Europa.

2. Länder som är medlemmar av Förenta Nationerna och som enligt kommissionens mandat, punkt 11, kan delta i viss verksamhet inom Ekonomiska kommissionen för Europa samt regionala organisationer för ekonomisk integration som dessa länder bildar och till vilka medlemsstaterna har överfört befogenheter inom områden som omfattas av denna överenskommelse, inbegripet bemyndigande att fatta beslut som är bindande för medlemsstaterna, kan bli fördragsslutande parter i denna överenskommelse.

Vid fastställandet av antalet röster enligt artikel 2 punkt 1 och artikel 3 punkt 2 skall de regionala organisationerna för ekonomisk integration förfoga över ett antal röster som motsvarar det antal av deras medlemsstater som är medlemmar i Förenta Nationerna.

3. De länder som omfattas av punkt 1 och 2 i denna artikel kan bli parter i denna överenskommelse genom att

- (a) underteckna överenskommelsen utan förbehåll för ratifikation,
- (b) underteckna överenskommelsen med undertecknat förbehåll för ratifikation, följt av ratifikation,
- (c) ansluta sig till den.

in accordance with paragraph 8 of the Commission's Terms of Reference, and regional economic integration organizations set up by countries members of the Economic Commission for Europe to which their Member States have transferred powers in the fields covered by this Agreement, including the power to make binding decisions on their Member States, may become Contracting Parties to this Agreement.

For the determination of the number of votes referred to in Article 2, paragraph 1 and in Article 3, paragraph 2, regional economic integration organizations vote with the number of votes of their Member States being members of the Economic Commission for Europe.

2. Countries Members of the United Nations as may participate in certain activities of the Economic Commission for Europe in accordance with Paragraph 11 of the Commission's Terms of Reference and regional economic integration organizations of such countries to which their Member States have transferred powers in the fields covered by this Agreement including power to make binding decisions on their Member States may become Contracting Parties to this Agreement.

For the determination of the number of votes referred to in Article 2, paragraph 1 and in Article 3, paragraph 2, regional economic integration organizations vote with the number of votes of their Member States being Members of the United Nations.

3. Countries under paragraphs 1 and 2 of this Article may become Contracting Parties to the Agreement:

- (a) by signing it without reservation to a ratification;
- (b) by ratifying it after signing it subject to ratification;
- (c) by acceding to it.

RP 78/2021 rd

4. Ratificering eller anslutning sker genom deponering av ett instrument hos Förenta Nationernas generalsekreterare.

5. Överenskommelsen är öppen för undertecknande från den 13 november 1997 till den 30 juni 1998. Efter detta är den öppen för anslutning.

Artikel 5

1. Denna överenskommelse träder i kraft den sextionde dagen efter den dag då fem av de länder som avses i artikel 4 punkt 1 har undertecknat överenskommelsen utan förbehåll för ratifikation eller deponerat sina ratifikations- eller anslutningsinstrument.

2. För varje sådant land som ratificerar eller ansluter sig till överenskommelsen efter det att denna har trätt i kraft, skall överenskommelsen träda i kraft den sextionde dagen efter det att landet i fråga har deponerat sitt ratifikations- eller anslutningsinstrument.

Artikel 6

1. Varje fördragsslutande part får säga upp denna överenskommelse genom en anmälan till Förenta Nationernas generalsekreterare.

2. Uppsägning träder i kraft tolv månader efter den dag då generalsekreteraren mottagit anmälan därom.

Artikel 7

1. Varje land får vid tidpunkten för undertecknande av denna överenskommelse utan förbehåll för ratifikation eller vid deponeringen av sitt anslutnings- eller ratifikationsinstrument eller när som helst efter detta förklara genom en anmälan till Förenta Nationernas generalsekreterare att överenskommelsen skall utvidgas till alla eller något av de territorier för vilkas internationella relationer landet ansvarar. Överenskommelsen börjar tillämpas inom det eller de territorier som anges i anmälan den sextionde dagen efter det att generalsekreteraren har mottagit anmälan eller, om överenskommelsen ännu inte har trätt i kraft denna dag, från och med

4. Ratification or accession shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General of the United Nations.

5. The Agreement shall be open for signature from 12 November 1997 until 30 June 1998 inclusive. Thereafter, it shall be open for accession.

Article 5

1. This Agreement shall come into force on the sixtieth day after five of the countries referred to in paragraph 1 of Article 4 thereof have signed it without reservation of ratification or have deposited their instruments of ratification or accession.

2. For any country ratifying or acceding to the Agreement after its entry into force this Agreement shall enter into force on the sixtieth day after the said country has deposited its instrument of ratification or accession.

Article 6

1. Any Contracting Party may denounce this Agreement by so notifying the Secretary-General of the United Nations.

2. Denunciation shall take effect twelve months after the date of receipt by the Secretary-General of such notification.

Article 7

1. Any country may, at the time of signing this Agreement without reservation of ratification or of depositing its instrument of ratification or accession or at any time thereafter, declare by notification addressed to the Secretary-General of the United Nations that this Agreement shall extend to all or any of the territories for the international relations of which it is responsible. The Agreement shall extend to the territory or territories named in the notification as from the sixtieth day after its receipt by the Secretary-General or, if on that day the Agreement has not yet entered into force, as from its entry into force.

den dag då den träder i kraft.

2. Varje land som har avgett en anmälan enligt punkt 1 i denna artikel om tillämpning av denna överenskommelse inom ett territorium för vars internationella relationer landet ansvarar, får säga upp överenskommelsen för detta territoriums del enligt vad som bestäms i artikel 6.

Artikel 8

1. Alla tvister mellan två eller flera fördragsslutande parter om tolkningen eller tillämpningen av denna överenskommelse skall, om möjligt, lösas genom förhandlingar mellan de tvistande parterna.

2. Tvister som inte kan avgöras genom förhandlingar skall bli föremål för skiljeförfarande om någon av de tvistande parterna begär detta och skall då hänskjutas till en eller flera skiljemän som de tvistande parterna gemensamt utser. Om parterna i tvisten inte har kunnat enas om valet av en eller flera skiljemän inom tre månader från den dag då begäran om skiljeförfarande har framställts, kan vilken som helst av parterna begära att Förenta Nationernas generalsekreterare utser en skiljeman, till vilken tvisten hänskjuts.

3. Beslut av en skiljeman eller skiljemän som utsetts enligt punkt 2 i denna artikel är bindande för de tvistande fördragsslutande parterna.

Artikel 9

1. Varje fördragsslutande part kan när den undertecknar eller ratificerar denna överenskommelse eller ansluter sig till den förklara att den inte anser sig bunden av artikel 8 i överenskommelsen. De andra fördragsslutande parterna skall inte vara bundna av artikel 8 i förhållande till en fördragsslutande part som anmält ett dylikt förbehåll.

2. Any country which has made a declaration in accordance with paragraph 1 of this Article extending this Agreement to any territory for whose international relations it is responsible may denounce the Agreement separately in respect of that territory, in accordance with the provisions of Article 6.

Article 8

1. Any dispute between two or more Contracting Parties concerning the interpretation or application of this Agreement shall, so far as possible, be settled by negotiation between them.

2. Any dispute which is not settled by negotiation shall be submitted to arbitration if any one of the Contracting Parties in dispute so requests and shall be referred accordingly to one or more arbitrators selected by agreement between the Parties in dispute. If within three months from the date of the request for arbitration the Parties in dispute are unable to agree on the selection of an arbitrator or arbitrators, any of those Parties may request the Secretary-General of the United Nations to nominate a single arbitrator to whom the dispute shall be referred for decision.

3. The decision of the arbitrator or arbitrators appointed in accordance with paragraph 2 of this Article shall be binding on the Contracting Parties in dispute.

Article 9

1. Each Contracting Party may, at the time of signing, ratifying or acceding to this Agreement, declare that it does not consider itself bound by Article 8 of the Agreement. Other Contracting Parties shall not be bound by Article 8 in respect of any Contracting Party which has entered such a reservation.

2. Varje fördragsslutande part som har anmält ett förbehåll enligt punkt 1 i denna artikel kan när som helst återkalla detta genom en anmälan hos Förenta Nationernas generalsekreterare.

3. Andra förbehåll gällande denna överenskommelse eller de normer som fogats till överenskommelsen är inte tillåtna. Varje fördragsslutande part kan dock i enlighet med artikel 1 förklara att den inte ämnar tillämpa vissa normer eller att den inte ämnar tillämpa någon norm.

Artikel 10

Texten till själva överenskommelsen och dess bilagor kan ändras enligt följande:

1. Varje fördragsslutande part får föreslå en eller flera ändringar i denna överenskommelse och dess bilagor. Texten till varje föreslagen ändring i överenskommelsen och dess bilagor skall tillställas generalsekreteraren som meddelar alla fördragsslutande parter och samtliga andra länder som avses i artikel 4 punkt 1 om saken.

2. Varje föreslagen ändring som meddelats enligt punkt 1 i denna artikel skall anses antagen om inte någon fördragsslutande part motsätter sig ändringen inom sex månader från den dag då generalsekreteraren sänt ut ändringsförslaget.

3. Generalsekreteraren skall så snart som möjligt underrätta alla fördragsslutande parter om någon har motsatt sig en föreslagen ändring. Om någon har motsatt sig ändringsförslaget, skall detta anses vara förkastat och utan verkan. Om ingen har motsatt sig skall ändringen, för samtliga fördragsslutande parter del, träda i kraft tre månader efter utgången av den tidsperiod om sex månader som nämns i punkt 2 i denna artikel.

2. Any Contracting Party having entered a reservation as provided for in paragraph 1 of this Article may at any time withdraw such reservation by notifying the Secretary-General of the United Nations.

3. No other reservation to this Agreement or to the Rules annexed thereto shall be permitted; but any Contracting Party may, in accordance with the terms of Article 1, declare that it does not propose to apply certain of the Rules or that it does not propose to apply any of them.

Article 10

The text of the Agreement itself and of its Appendices may be amended in accordance with the following procedure:

1. Any Contracting Party may propose one or more amendments to this Agreement and its Appendices. The text of any proposed amendment to the Agreement and its Appendices shall be transmitted to the Secretary-General, who shall transmit it to all Contracting Parties and inform all other countries referred to in paragraph 1 of Article 4 thereof.

2. Any proposed amendment circulated in accordance with paragraph 1 of this Article shall be deemed to be accepted if no Contracting Party expresses an objection within a period of six months following the date of circulation of the proposed amendment by the Secretary-General.

3. The Secretary-General shall, as soon as possible, notify all Contracting Parties whether an objection to the proposed amendment has been expressed. If an objection to the proposed amendment has been expressed, the amendment shall be deemed not to have been accepted, and shall be of no effect whatever. If no such objection has been expressed, the amendment shall enter into force for all Contracting Parties three months after the expiry of the period of six months referred to in paragraph 2 of this Article.

Artikel 11

Förutom de underrättelser som avses i artiklarna 2, 3 och 5 i denna överenskommelse skall Förenta Nationernas generalsekreterare underrätta de fördragsslutande parterna om

- (a) undertecknanden, ratifikationer och anslutningar enligt artikel 4,
- (b) tidpunkterna för ikraftträdandet av denna överenskommelse enligt artikel 5,
- (c) uppsägningar enligt artikel 6,
- (d) anmälningar enligt artikel 7,
- (e) förklaringar och anmälningar enligt artikel 9 punkt 1 och 2,
- (f) ikraftträdandet av alla ändringar enligt artikel 3 punkt 1 och 2,
- (g) ikraftträdandet av alla ändringar enligt artikel 10 punkt 3.

Article 11

In addition to the notification provided for in Articles 2, 3 and 5 of this Agreement, the Secretary-General of the United Nations shall notify the Contracting Parties of:

- (a) signatures, ramifications and accessions in accordance with Article 4;
- (b) the dates of entry into force of this Agreement in accordance with Article 5;
- (c) denunciations in accordance with Article 6;
- (d) notifications received in accordance with Article 7;
- (e) declarations and notifications received in accordance with paragraphs 1 and 2 of Article 9;
- (f) the entry into force of any amendment in accordance with paragraphs 1 and 2 of Article 3;
- (g) the entry into force of any amendment in accordance with paragraph 3 of Article 10.

Artikel 12

Organ och inrättningar som en fördragsslutande part utsett och övervakar direkt får utföra periodiska besiktningar på en annan fördragsslutande parts vägnar i enlighet med denna överenskommelse under förutsättning att både den fördragsslutande part inom vars territorium fordonet är registrerat och den fördragsslutande part inom vars territorium fordonet besiktigas kommer överens om detta. I det intyg som utfärdas med tillämpning av artikel 12 måste finnas en tydlig hänvisning till överenskommelsen mellan de berörda fördragsslutande parterna.

Article 12

Bodies or establishments designated by a Contracting Party may carry out periodical technical inspections in accordance with this Agreement on behalf of another Contracting Party provided both the Contracting Party where the vehicle is registered and the Contracting Party where the inspections are to take place are in agreement. The certificate delivered in application of Article 12 must clearly make reference to the agreement between the concerned Contracting Parties.

Artikel 13

Originalen till denna överenskommelse skall efter den 30 juni 1998 deponeras hos Förenta Nationernas generalsekreterare, som tillställer alla i artikel 4 punkt 1 och 2 nämnda länder en till riktigheten styrkt kopia av överenskommelsen.

Article 13

After 30 June 1998 the original of this Agreement shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall transmit certified true copies to each of the countries mentioned in paragraphs 1 and 2 of Article 4 thereof.

TILL BEKRÄFTELSE HÄRAV har undertecknade, därtill vederbörligen befullmäktigade, undertecknat denna överenskommelse.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized thereto, have signed this Agreement.

SOM SKEDDE i Wien den 13 november 1997 i ett exemplar på engelska, franska och ryska, vilka alla texter har samma giltighet.

Done at Vienna on 13 November 1997 in a single copy in the English, French and Russian languages, each text being equally authentic.

Bilaga 1

Appendix 1

ADMINISTRATIVA KOMMITTÉNS SAMMANSÄTTNING OCH PROCEDURREGLER

COMPOSITION AND RULES OF THE ADMINISTRATIVE COMMITTEE

Artikel 1

Article 1

Administrativa kommittén skall bestå av medlemmar från samtliga fördragsslutande parter i denna överenskommelse.

The members of the Administrative Committee shall be composed of all the Contracting Parties to the Agreement.

Artikel 2

Article 2

Sekretariatschefen vid Förenta Nationernas ekonomiska kommission för Europa skall tillhandahålla sekreterartjänster för kommittén.

The Executive Secretary of the United Nations Economic Commission for Europe shall provide the Committee with secretariat services.

Artikel 3

Article 3

Kommittén skall välja en ordförande och en vice ordförande varje år vid sitt första sammanträde.

The Committee shall, at its first session each year, elect a Chair and Vice-Chair.

Artikel 4

Article 4

Förenta Nationernas generalsekreterare skall sammankalla kommittén inom ramen för Ekonomiska kommissionen för Europa när en ny norm eller en ändring av en norm skall fastställas.

The Secretary-General of the United Nations shall convene the Committee under the auspices of the Economic Commission for Europe whenever a new Rule or an amendment to a Rule is required to be established.

Artikel 5

Article 5

Förslag till nya normer skall bli föremål för omröstning. Varje land som är fördragsslutande part i överenskommelsen har en röst. För beslutförhet krävs ett antal medlemmar motsvarande minst hälften av de fördragsslutande parterna. För fastställande av beslutförheten skall de regionala organisationerna för ekonomisk integration ha det antal

Proposed new Rules shall be put to the vote. Each country, Contracting Party to the Agreement shall have one vote. A quorum consisting of not less than half of the Contracting Parties is required for the purposes of taking decisions. For the determination of the quorum regional economic integration organizations, being Contracting Parties to

röster som tilldelats deras medlemsländer. En företrädare för en regional organisation för ekonomisk integration får rösta i stället för de inte självständiga stater som ingår i organisationen. Nya förslag till normer kan antas med minst två tredjedels majoritet av de närvarande och röstande parterna.

Artikel 6

Föreslagna normändringar skall bli föremål för omröstning. Varje land som är fördragsslutande part i överenskommelsen har en röst. För beslutförhet krävs ett antal medlemmar motsvarande minst hälften av de fördragsslutande parter som tillämpar normen. För fastställande av beslutförheten skall de regionala organisationerna för ekonomisk integration ha det antal röster som tilldelats deras medlemsländer. En företrädare för en regional organisation för ekonomisk integration får rösta i stället för de självständiga, i organisationen ingående stater som tillämpar normen. Nya förslag till ändring av normer kan antas med minst två tredjedels majoritet av de närvarande och röstande parterna.

Bilaga 2

INTERNATIONELLT BESIKTNINGSINTYG

1. De godkända besiktningsställena är ansvariga för utförandet av besiktning, för konstaterandet av att tillämpliga besiktningsvillkor enligt normerna 1997 års Wienöverenskommelse uppfylls samt för att anteckning om sista tillåtna tidpunkt för nästa besiktning görs på rad nr 12.5 i internationella besiktningsintyget. En mall för intyget presenteras nedan.

2. Internationella besiktningsintyget skall innehålla de uppgifter som anges nedan. Intyget kan vara ett häfte av storlek A6 (148x105 mm) med grön pärm och vita blad eller ett grönt eller vitt pappersark av storlek A4 (210x197 mm) som vikts ihop till storlek

the Agreement, vote with the number of votes of their Member States. The representative of a regional economic integration organization may deliver the votes of its constituent sovereign countries. New Draft Rules shall be established by a two-thirds majority of those present and voting.

Article 6

Proposed amendments to Rules shall be put to the vote. Each country, Contracting Party to the Agreement applying the Rule shall have one vote. A quorum of not less than half of the Contracting Parties applying the Rule is required for the purposes of taking decisions. For the determination of the quorum, regional economic integration organizations, being Contracting Parties to the Agreement, vote with the number of votes of their Member States. The representative of a regional economic integration organization may deliver the votes of those of its constituent sovereign countries which apply the Regulation. Draft Amendments to Rules shall be established by a two-thirds majority of those present and voting.

APPENDIX 2

International technical inspection certificate

1. Authorised Testing Centres are responsible for conducting the inspection tests, granting the confirmation of compliance with the inspection requirements of the relevant Rule(s) annexed to the 1997 Vienna Agreement, and specifying the latest date of next inspection to be indicated in line No. 12.5 of the International Technical Inspection Certificate, the model of which is reproduced hereafter;

2. The International Technical Inspection Certificate shall contain the information indicated hereafter. It may be a booklet in format A6 (148x105 mm), with a green cover and white inside pages, or a sheet of green or white paper of format A4 (210x197) folded to format A6 in such a way that the

A6 så, att den del som innehåller statens nationalitetsmärke eller Förenta Nationernas symbol blir det hopvikta intygets framsida.

Intyget kan också göras på en elektronisk form, om en verifierad utskrift av intyget finns tillgänglig vid behov.

3. Punkter och uppgifter i intyget skall skrivas på den intygsbeviljande fördragsslutande statens nationella språk. Uppgiftsnumreringen skall bibehållas.

4. Alternativt kan de intyg för periodiska besiktningar som används i de fördragsslutande parternas hemländer användas. Mall för dylika intyg skall tillställas Förenta Nationernas generalsekreterare för att meddelas de fördragsslutande parterna för kännedom.

5. Handskrivna eller på skrivmaskin eller dator gjorda anteckningar på internationella besiktningssintyget skall göras med latinska bokstäver och får endast göras av därtill auktoriserade myndigheter

[Innehållet i det internationella besiktningssintyget har inte tagits med här.]

Norm 1

Tillämpningsområde

1.1. Punkter som ska kontrolleras med stöd av artikel 1 i överenskommelsen om antagande av enhetliga villkor för periodisk besiktning av hjulförsedda fordon samt om ömsesidigt erkännande av sådana besiktningar har samband med miljökrav.

1.2. Hjulförsedda fordon enligt punkt 2.4 som används i internationell trafik ska uppfylla de krav som anges nedan.

1.3. De avtalsslutande parterna kan besluta att tillämpa kravet i punkt 1.2 ovan även på fordon som används i inrikes trafik.

section containing the distinguishing sign of the state or of the United Nations forms the top of the folded Certificate.

The certificate may also be in electronic form, provided a certified printout of the certificate is made available when required.

3. Items of the certificate and their content shall be printed in the national language of the issuing Contracting Party by maintaining the numbering.

4. The periodical technical inspection reports, which are in use in the countries of the Contracting Parties to the Agreement, may be used as an alternative. A sample of them shall be transmitted to the Secretary-General of the United Nations for information to the Contracting Parties.

5. Handwritten, typed or computer generated entries on the International Technical Inspection Certificate to be made exclusively by the competent authorities, shall be in Latin characters.

Rule no. 1

Scope

1.1. For the purpose of Article 1 of the Agreement concerning the Adoption of Uniform Conditions for Periodical Technical Inspections of Wheeled Vehicles and the Reciprocal Recognition of such Inspections, the items to be inspected are related to environmental requirements;

1.2. Wheeled vehicles defined in paragraph 2.4 and used in international transport shall satisfy the requirements set out below;

1.3. Contracting Parties may decide to extend the requirement of paragraph 1.2. above also to vehicles used in domestic transport.

Definitioner

I denna norm

2.1. "Överenskommelse" avser den i Wien år 1997 ingångna överenskommelsen om antagande av enhetliga villkor för periodisk besiktning av hjulförsedda fordon samt om ömsesidigt erkännande av sådana besiktningar.

2.2. "Internationellt besiktningssintyg" avser ett intyg över periodiska besiktningar av hjulförsedda fordon enligt bestämmelserna i artikel 1 och bilaga 2 i överenskommelsen.

2.3. "Periodisk besiktning" avser ett enhetligt och regelbundet återkommande administrativt förfarande där de provningscentrum som ansvarar för genomförandet av besiktningssproven kontrollerar att det hjulförsedda fordon som lämnats in för besiktning uppfyller kraven i denna norm.

2.4. "Hjulförsett fordon" avser motorfordon i kategorierna M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ och N₃ och släpvagnar i kategorierna O₃ och O₄ som används i internationell trafik.

2.5. "Intyg" avser ett bevis på att de krav som fastställs i bilagan till denna norm uppfylls som har erhållits genom provningar och kontroller med hjälp av befintliga metoder och anordningar och utan att någon del av fordonet har monterats isär eller lossats.

2.6. "Genèveöverenskommelsen från 1958" avser den överenskommelse som ingicks i Genève den 20 mars 1958 och ändrades den 14 september 2017 om antagande av Förenta nationernas 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 typgodkännande utfärdade av Förenta nationerna på grundval av dessa föreskrifter.

2.7. "Reglemente" avser ett reglemente som bifogats Genèveöverenskommelsen från 1958.

Definitions

For the purpose of this Rule,

2.1. "Agreement" means the 1997 Vienna Agreement concerning the Adoption of Uniform Conditions for Periodical Technical Inspections of Wheeled Vehicles and the Reciprocal Recognition of such Inspections;

2.2. "International Technical Inspection Certificate" means a certificate about the periodical technical inspections of wheeled vehicles in compliance with the provisions of Article 1 and Appendix 2 of the Agreement;

2.3. "Periodical Technical Inspection" means a periodical uniform procedure by which the authorized technical Inspection Centres responsible for conducting the inspection tests verify that the wheeled vehicle submitted complies with the requirements of this Rule;

2.4. "Wheeled vehicle" means motor vehicles of categories M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ and N₃, and trailers of categories O₃ and O₄ used in international transport;

2.5. "Verification" means the proof of compliance with the requirements set out in the annex to this Rule through tests and checks carried out using techniques and equipment currently available, and without dismantling or removing any part of the vehicle;

2.6. "1958 Geneva Agreement" means the Agreement Concerning the Adoption of Harmonized Technical United Nations Regulations for Wheeled Vehicles, Equipment and Parts which can be Fitted and/or be Used on Wheeled Vehicles and the Conditions for Reciprocal Recognition of Approvals Granted on the Basis of these United Nations Regulations, done at Geneva on 20 March 1958 and amended as of 14 September 2017;

2.7. "Regulation" means a UN Regulation annexed to the 1958 Geneva Agreement.

Besiktningssperioder

Periodicity of technical inspections

Fordonskategorier

Vehicle Categories

Motorfordon som används för persontransport: M₁, bortsett från taxibilar och ambulanser

Passenger-carrying motor vehicles: M₁, except taxis and ambulances

Godstransportfordon: N₁

Goods vehicles: N₁

Maximal besiktningssintervall

Maximum Inspection Intervals

Fyra år efter den första registreringen och ibruktagandet och därefter vartannat år

Four years after the first entry into service of the first registration and every two years thereafter

Fordonskategorier

Vehicle Categories

Motorfordon som används för persontransport: fordon i kategori M₁ som används som taxibilar eller ambulanser och fordon i kategorierna M₂ och M₃

Passenger-carrying motor vehicles: M₁ used as taxi or ambulances, M₂ and M₃

Godstransportfordon: N₂ och N₃

Goods vehicles: N₂ and N₃

Släpvagnar: O₃ och O₄

Trailers: O₃ and O₄

Maximal besiktningssintervall

Maximum Inspection Intervals

Ett år efter den första registreringen och ibruktagandet och därefter varje år.

One year after the first entry into service of the first registration and annually thereafter.

Besiktningar

Technical inspections

Fordon som omfattas av dessa bestämmelser ska genomgå periodisk besiktning i enlighet med bilagan till denna norm. Efter verifiering ska det internationella besiktningssintyget bekräfta att åtminstone bestämmelserna i bilagan till denna norm är uppfyllda.

Vehicles to which these provisions apply must undergo a periodic technical inspection in accordance with the annex to this Rule hereafter.

Following verification, the compliance with at least the provisions of the annex to this Rule shall be confirmed by the International Technical Inspection Certificate.

Kontrollkrav

Inspection requirements

Kontrollen ska omfatta följande:
5.1. Fordonets identifieringsuppgifter
5.2. Miljöolägenheter
5.3. Bullerutsläpp

The inspection shall cover:
5.1. The identification of the vehicle;
5.2. Environmental nuisances;
5.3. Noise emissions

5.4. Övrigt med anknytning till miljöskyddet

5.4. Other items related to the protection of the environment

Granskningsmetoder

Methods of inspections

Metoden som anges i bilagan till denna norm är ett minimikrav. Om okulär inspektion anges som granskningsmetod, innebär det att utöver den okulära inspektionen kan inspektören känna på föremålen, bedöma ljud osv.

The method of inspection set out in the annex to this Rule shall be the minimum requirement. Where a method of inspection is given as visual, it means that in addition to looking at the items, the inspector can also handle them, evaluate noise, etc.

Huvudsakliga grunder för underkännande och bedömning av brister

Main reasons for rejection and assessment of defects

I bilagan till denna norm ges också rekommendationer om de huvudsakliga grunderna för underkännande och bedömning av brister. De tre grunderna för bedömning av brister definieras på följande sätt.

The main reasons for rejection and the assessment of defects are given in the annex to this Rule. The three criteria for assessment of defects are defined as follows.

7.1. ”Mindre brister” (MiD) är tekniska brister som inte i väsentlig grad påverkar fordonets säkerhet samt andra mindre brister vad gäller överensstämmelsen. Fordonet behöver inte kontrolleras på nytt, eftersom det rimligen kan antas att de brister som upptäcks åtgärdas utan dröjsmål.

7.1. "Minor defects" (MiD) are technical defects that have no significant effect on the safety of the vehicle and other minor non-compliances. The vehicle does not have to be re-examined as it can reasonably be expected that the detected defects will be rectified without delay.

7.2. ”Större brister” (MaD) är brister som kan påverka fordonets säkerhet och/eller orsaka fara för andra trafikanter samt andra större brister vad gäller överensstämmelsen. Det är inte tillåtet att använda fordonet i vägtrafik utan att åtgärda observerade brister, men fordonet får däremot fortfarande köras till en verkstad och därefter till en särskilt angiven plats där åtgärderna kontrolleras.

7.2. "Major defects" (MaD) are defects that may prejudice the safety of the vehicle and/or put other road users at risk and other more significant non-compliances. Further use of the vehicle on the road without repair of the detected defects is not allowed although it may still be driven to a place for repair and afterwards to a specified location for the repair to be checked.

7.3. ”Farliga brister” (DD) är brister som direkt och omedelbart äventyrar trafiksäkerheten så att fordonet under inga omständigheter bör användas på väg.

7.3. "Dangerous defects" (DD) are defects that constitute a direct and immediate risk to road safety such that the vehicle should not be used on the road under any circumstances.

7.4. Ett fordon med brister i fler än en grupp ska klassificeras enligt den allvarligaste bristen. Ett fordon med flera brister i samma grupp kan klassificeras i följande allvarligare grupp om den sammanlagda effekten av bristerna gör fordonet farligare.

7.4. A vehicle having defects falling into more than one defect group should be classified according to the most serious defect. A vehicle showing several defects of the same group can be classified in the subsequent

more serious group if their combined effect makes the vehicle more dangerous.

Namn och adresser

De avtalsslutande stater som tillämpar denna norm ska till Förenta nationernas sekretariat meddela basuppgifter om de administrativa myndigheter som ansvarar för övervakningen av besiktningssprov.

Names and addresses

The Contracting Parties to the Agreement applying this Rule shall communicate to the United Nations Secretariat basic information on Administrative Authorities responsible for supervising the inspection tests.

Övergångsbestämmelser

9.1. De avtalsslutande parter som tillämpar denna norm ska, 24 månader efter det att denna ändring trätt i kraft, utfärda internationella besiktningssintyg endast om fordonet uppfyller kraven i denna norm i dess lydelse enligt ändring 2.

9.2. Internationella besiktningssintyg som utfärdats i enlighet med den föregående ändringen av denna norm gäller fram till intygets sista giltighetsdag.

Transitional provisions

9.1. As from 24 months after the date of entry into force of this Revision, Contracting Parties applying this Rule shall grant the International Technical Inspection Certificates only if the vehicle meets the requirements of this Rule as amended by the Revision 2.

9.2. The International Technical Inspection Certificates issued according to previous revision of this Rule will be valid until the expiry date indicated therein.

Norm 2

Tillämpningsområde

1.1. Punkter som ska kontrolleras med stöd av artikel 1 i överenskommelsen om antagande av enhetliga villkor för periodisk besiktning av hjulförsedda fordon samt om ömsesidigt erkännande av sådana besiktningar har samband med säkerhetskrav.

1.2. Hjulförsedda fordon enligt punkt 2.4 som används i internationell trafik ska uppfylla de krav som anges nedan.

1.3. De avtalsslutande parterna kan besluta att tillämpa kravet i punkt 1.2 ovan även på fordon som används i inrikes trafik.

Rule no. 2

Scope

1.1. For the purpose of Article 1 of the Agreement concerning the Adoption of Uniform Conditions for Periodical Technical Inspections of Wheeled Vehicles and the Reciprocal Recognition of such Inspections, the items to be inspected are related to safety requirements;

1.2. Wheeled vehicles as defined in paragraph 2.4 used in international transport shall satisfy the requirements set out below;

1.3. Contracting Parties may decide to extend the requirement of paragraph 1.2. above also to vehicles used in domestic transport.

Definitioner

I denna norm

Definitions

For the purpose of this Rule,

2.1. "Överenskommelse" avser den i Wien år 1997 ingångna överenskommelsen om antagande av enhetliga villkor för periodisk besiktning av hjulförsedda fordon samt om ömsesidigt erkännande av sådana besiktningsningar.

2.2. "Internationellt besiktningsintyg" avser ett intyg över den första registreringen efter tillverkningen och över periodiska besiktningsningar av hjulförsedda fordon enligt bestämmelserna i artikel 1 och bilaga 2 i överenskommelsen (se punkt 2.1 ovan).

2.3. "Periodisk besiktning" avser ett enhetligt och regelbundet återkommande administrativt förfarande där de provningscentrum som ansvarar för genomförandet av besiktningsproven, efter att ha genomfört de nödvändiga kontrollerna, intygar att det hjulförsedda fordon som lämnats in för besiktning uppfyller kraven i denna norm.

2.4. "Hjulförsett fordon" avser motorfordon i kategorierna M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ och N₃ och släpvagnar i kategorierna O₃ och O₄ som används i internationell trafik.

2.5. "Intyg" avser ett bevis på att de krav som fastställs i bilagan till denna norm uppfylls som har erhållits genom provningar och kontroller med hjälp av befintliga metoder och anordningar och utan att använda verktyg för att montera isär eller lossa någon del av fordonet.

2.6. "Genèveöverenskommelsen från 1958" avser den överenskommelse som ingicks i Genève den 20 mars 1958 och ändrades den 14 september 2017 om antagande av Förenta nationernas 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 typgodkännande utfärdade av Förenta nationerna på grundval av dessa föreskrifter.*

2.7. "Reglemente" avser ett reglemente som bifogats Genèveöverenskommelsen från 1958.

2.1. "Agreement" means the 1997 Vienna Agreement concerning the Adoption of Uniform Conditions for Periodical Technical Inspections of Wheeled Vehicles and the Reciprocal Recognition of such Inspections;

2.2. "International Technical Inspection Certificate" means a certificate about the first registration after manufacture and the periodical technical inspections of wheeled vehicles in compliance with the provisions of Article 1 and Appendix 2 of the Agreement (see paragraph 2.1. above);

2.3. "Periodical Technical Inspection" means a periodical administrative uniform procedure by which the authorized technical Inspection Centres responsible for conducting the inspection tests declare, after carrying out the required verifications, that the wheeled vehicle submitted conforms to the requirements of this Rule;

2.4. "Wheeled vehicle" means motor vehicles of categories M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ and N₃ and trailers of categories O₃ and O₄ used in international transport;

2.5. "Verification" means the proof of compliance with the requirements set out in the annex to this Rule through tests and checks carried out using techniques and equipment currently available, and without the use of tools to dismantle or remove any part of the vehicle;

2.6. "1958 Geneva Agreement" means the Agreement Concerning the Adoption of Harmonized Technical United Nations Regulations for Wheeled Vehicles, Equipment and Parts which can be Fitted and/or be Used on Wheeled Vehicles and the Conditions for Reciprocal Recognition of Approvals Granted on the Basis of these United Nations Regulations, done at Geneva on 20 March 1958 and amended as of 14 September 2017;

2.7. "Regulation" means a UN Regulation annexed to the 1958 Geneva Agreement.

2.8. "Olämplig reparation eller ändring" avser en reparation eller ändring som försämrar fordonets trafiksäkerhet.

2.8. "Inappropriate repair or modification" means a repair or modification that adversely affects the road safety of the vehicle.

Besiktningssperioder

Periodicity of technical inspections

Fordonskategorier

Vehicle Categories

Motorfordon som används för persontransport: M₁, bortsett från taxibilar och ambulanser

Passenger-carrying motor vehicles: M₁, except taxis and ambulances

Godstransportfordon: N₁

Goods vehicles: N₁

Maximal besiktningssintervall

Maximum Inspection Intervals

Fyra år efter den första registreringen och ibruktagandet och därefter vartannat år

Four years after the first entry into service of the first registration and every two years thereafter

Fordonskategorier

Vehicle Categories

Motorfordon som används för persontransport: fordon i kategori M₁ som används som taxibilar eller ambulanser och fordon i kategorierna M₂ och M₃.

Passenger-carrying motor vehicles: M₁ used as taxi or ambulances, M₂ and M₃

Godstransportfordon: N₂ och N₃

Goods vehicles: N₂ and N₃

Släpvagnar: O₃ och O₄

Trailers: O₃ and O₄

Maximal besiktningssintervall

Maximum Inspection Intervals

Ett år efter den första registreringen och ibruktagandet och därefter varje år

One year after the first entry into service of the first registration and annually thereafter

Besiktning

Technical inspection

Fordon som omfattas av dessa bestämmelser ska genomgå periodisk besiktning i enlighet med bilagan nedan.

Vehicles to which these provisions apply shall undergo a periodic technical inspection in accordance with the annex hereafter.

Efter verifiering ska det internationella besiktningssintyget bekräfta att åtminstone bestämmelserna i denna bilaga är uppfyllda.

Following verification, the International Technical Inspection Certificate shall confirm the compliance with at least the provisions of this annex.

Kontrollkrav

Inspection requirements

Kontrollen ska omfatta åtminstone de föremål som anges nedan, om de hör till fordonets obligatoriska utrustning i den verkställande staten.

- 5.1. Fordonets identifieringsuppgifter
- 5.2. Bromsutrustning
- 5.3. Styrning
- 5.4. Sikt
- 5.5. Belysningsutrustning och delar av elsystem
- 5.6. Axlar, hjul, däck och fjädring
- 5.7. Chassi och chassiinfästningar med tillbehör
- 5.8. Övrig utrustning
- 5.9. Kompletterande provning av fordon som används för kommersiell persontrafik

Granskningsmetoder

Metoden som anges i bilagan är ett minimumkrav. Om okulär inspektion anges som granskningsmetod, innebär det att utöver den okulära inspektionen kan inspektören känna på föremålen, bedöma ljud osv.

Huvudsakliga grunder för underkännande och bedömning av brister

7.1. I bilaga I anges en minimiförteckning över eventuella brister och deras allvarighetsgrad för varje föremål som ska genomgå provning.

7.2. Brister som upptäcks vid periodisk besiktning av fordon klassificeras i en av följande grupper:

(a) "Mindre brister", brister som inte i väsentlig grad påverkar fordonets säkerhet eller miljön samt andra mindre brister vad gäller överensstämmelsen.

(b) "Större brister", brister som kan påverka fordonets säkerhet eller miljön eller orsaka fara för andra trafikanter, eller andra större brister vad gäller överensstämmelsen.

The inspection shall cover at least the items listed below, provided that these are related to the obligatory equipment of the vehicle being tested in the implementing State concerned.

- 5.1. Identification of the vehicle;
- 5.2. Braking equipment;
- 5.3. Steering;
- 5.4. Visibility;
- 5.5. Lighting equipment and parts of electric system;
- 5.6. Axles, wheels, tyres, suspension;
- 5.7. Chassis and chassis attachments;
- 5.8. Other equipment;
- 5.9. Additional inspections of vehicles for the commercial carriage of passengers.

Methods of inspection

The method of inspection set out in the annex shall be the minimum requirement. Where a method of inspection is given as visual, it means that in addition to looking at the items, the inspector can also handle them, evaluate noise, etc.

Main reasons for rejection and assessment of defects

7.1. For each item to be tested, Annex I provides a minimum list of possible deficiencies and their level of severity.

7.2. Deficiencies that are found during periodic testing of vehicles shall be categorised in one of the following groups:

(a) "Minor deficiencies" having no significant effect on the safety of the vehicle or impact on the environment, and other minor non-compliances;

(b) "Major deficiencies" that may prejudice the safety of the vehicle or have an impact on the environment or put other road users at risk, or other more significant non-compliances;

(c) "Farliga brister", som direkt och omedelbart äventyrar trafiksäkerheten eller påverkar miljön på ett sådant sätt att en medlemsstat eller dess behöriga myndigheter kan förbjuda användningen av fordonet på allmän väg.

7.3. Ett fordon som har brister i fler än en av de grupper som avses i punkt 7.2 ska klassificeras i den grupp som motsvarar den allvarligare bristen. Ett fordon med fler brister inom ett och samma område som enligt punkt 2 i bilaga I ska ingå i provningen kan klassificeras i en allvarligare bristgrupp, om det kan påvisas att den sammantagna effekten av dessa brister medför större fara för trafiksäkerheten.

Namn och adresser

De avtalsslutande stater som tillämpar denna norm ska till Förenta nationernas sekretariat meddela basuppgifter om de administrativa myndigheter som ansvarar för övervakningen av besiktningsprov och utfärdandet av internationella besiktningsintyg.

Övergångsbestämmelser

9.1. De avtalsslutande parter som tillämpar denna norm ska, 24 månader efter det att denna ändring trätt i kraft, utfärda internationella besiktningsintyg endast om fordonet uppfyller kraven i denna norm i dess lydelse enligt ändring 1.

9.2. Internationella besiktningsintyg som utfärdats i enlighet med den föregående ändringen av denna norm gäller fram till intygets sista giltighetsdag.

Norm 3

Tillämpningsområde

1.1. Punkter som ska kontrolleras med stöd av artikel 1 i överenskommelsen om anta-

(c) "Dangerous deficiencies", constituting a direct and immediate risk to road safety or having an impact on the environment which justifies that, a Member State or its competent authorities may prohibit the use of the vehicle on public roads.

7.3. A vehicle having deficiencies falling into more than one of the deficiency groups referred to in paragraph 7.2. above shall be classified in the group corresponding to the more serious deficiency. A vehicle showing several deficiencies within the same inspection area as identified in the scope of the test referred to in paragraph 2 of Annex I, may be classified in the next most serious deficiency group if it can be demonstrated that the combined effect of those deficiencies results in a higher risk to road safety.

Names and addresses

The Contracting Parties to the Agreement applying this Rule shall communicate to the United Nations Secretariat basic information on Administrative Authorities responsible for supervising the inspection tests and issuing the International Technical Inspection Certificates.

Transitional provisions

9.1. As from 24 months after the date of entry into force of this Revision, Contracting Parties applying this Rule shall grant the International Technical Inspection Certificates only if the vehicle meets the requirements of this Rule as amended by the Revision 1.

9.2. The International Technical Inspection Certificates issued according to previous revision of this Rule will be valid until the expiry date indicated therein.

Rule no. 3

Scope

1.1. For the purpose of Article 1 of the Agreement concerning the adoption of uni-

gande av enhetliga villkor för periodisk besiktning av hjulförsedda fordon samt om ömsesidigt erkännande av sådana besiktningar har samband med säkerhetskrav gällande motorfordon som använder komprimerad naturgas (CNG), flytgas (LPG) och/eller flytande naturgas (LNG) som bränsle.

1.2. Hjulförsedda fordon enligt punkt 2.4 som används i internationell trafik ska uppfylla de krav som anges nedan om de är utrustad med LPG-, LNG- eller CNG-motor enligt FN-föreskrifterna nr 67, 110, 115 eller 143.

1.3. De avtalslutande parterna kan besluta att tillämpa kravet i punkt 1.2 ovan även på fordon som används i inrikes trafik.

Definitioner

I denna norm

2.1. "Överenskommelse" avser den i Wien år 1997 ingångna överenskommelsen om antagande av enhetliga villkor för periodisk besiktning av hjulförsedda fordon samt om ömsesidigt erkännande av sådana besiktningar.

2.2. "Internationellt besiktningssintyg" avser ett intyg över den första registreringen efter tillverkningen och över periodiska besiktningar av hjulförsedda fordon enligt bestämmelserna i artikel 1 och bilaga 2 i överenskommelsen (se punkt 2.1 ovan).

2.3. "Periodisk besiktning" avser ett enhetligt och regelbundet återkommande administrativt förfarande där de provningscentrum som ansvarar för genomförandet av besiktningssproven, efter att ha genomfört de nödvändiga kontrollerna, intygar att det hjulförsedda fordon som lämnats in för besiktning uppfyller kraven i denna norm.

2.4. "Hjulförsett fordon" avser fordon som används i internationell trafik och som hör till kategorierna M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ och N₃

form conditions for periodical technical inspections of wheeled vehicles and the reciprocal recognition of such inspections, the items to be inspected are related to safety requirements of motor vehicles using compressed natural gas (CNG), Liquefied Petroleum Gas (LPG) and/or liquefied natural gas (LNG) in their propulsion system;

1.2. Wheeled vehicles as defined in paragraph 2.4 used in international transports shall satisfy the requirements set out below when they are fitted with LPG, LNG or CNG engines according to UN Regulations Nos. 67, 110, 115 or 143;

1.3. Contracting Parties may decide to extend the requirement of paragraph 1.2 above also to vehicles used in domestic transport.

Definitions

For the purpose of this Rule,

2.1. "Agreement" means the 1997 Vienna Agreement concerning the adoption of uniform conditions for periodical technical inspections of wheeled vehicles and the reciprocal recognition of such inspections;

2.2. "International Technical Inspection Certificate" means a certificate about the first registration after manufacture and the periodical technical inspections of wheeled vehicles in compliance with the provisions of Article 1 and Appendix 2 of the Agreement (see paragraph 2.1. above);

2.3. "Periodical Technical Inspection" means a periodical administrative uniform procedure by which the authorized technical Inspection Centres responsible for conducting the inspection tests declare, after carrying out the required verifications, that the wheeled vehicle submitted conforms to the requirements of this Rule;

2.4. "Wheeled vehicle" means motor vehicles of categories M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ and N₃, as specified in Consolidated Resolution on the Construction of Vehicles (RE.3)

RP 78/2021 rd

såsom de definieras i den konsoliderade resolutionen om fordonskonstruktion (RE.3) (TRANS/WP.29/78/Rev.6, i dess ändrade lydelse).

2.5. "Intyg" avser ett bevis på att de krav som fastställs i bilagan till denna norm uppfylls som har erhållits genom provningar och kontroller med hjälp av befintliga metoder och anordningar och utan att använda verktyg för att montera isär eller lossa någon del av fordonet.

2.6. "Genèveöverenskommelsen från 1958" avser den överenskommelse som ingicks i Genève den 20 mars 1958 och ändrades den 16 oktober 1995 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 typgodkännande utfärdade på grundval av dessa föreskrifter.

2.7. "Reglemente" avser ett reglemente som bifogats Genèveöverenskommelsen från 1958.

2.8. "Olämplig reparation eller ändring" avser en reparation eller ändring som försämrar fordonets trafiksäkerhet.

Besiktningstidsperioder

Fordonskategorier

Motorfordon som används för persontransport: M₁, bortsett från taxibilar och ambulanser

Godstransportfordon: N₁

Maximal besiktningstidsintervall

Fyra år efter den första registreringen och ibruktagandet och därefter vartannat år

Fordonskategorier

[Taxibilar och ambulanser]

(TRANS/WP.29/78/Rev.6, as amended), used in international transport;

2.5. "Verification" means the proof of compliance with the requirements set out in the annex to this Rule through tests and checks carried out using techniques and equipment currently available, and without the use of tools to dismantle or remove any part of the vehicle;

2.6. "1958 Geneva Agreement" means the Agreement concerning the adoption of uniform technical prescriptions for wheeled vehicles, equipment and parts which can be fitted and/or used on wheeled vehicles and the conditions for reciprocal recognition of approvals granted on the basis of these prescriptions, done at Geneva on 20 March 1958 and amended as of 16 October 1995;

2.7. "Regulation" means a Regulation annexed to the 1958 Geneva Agreement.

2.8. "Inappropriate repair or modification" means a repair or modification that adversely affects the road safety of the vehicle.

Periodicity of technical inspections

Vehicle categories

Passenger-carrying motor vehicles: M₁, except taxis and ambulances

Goods vehicles: N₁

Maximum inspection intervals

Four years after the first entry into service of the first registration and every two years thereafter

Vehicle categories

[Taxis and ambulances]

RP 78/2021 rd

Motorfordon som används för persontransport: M₂ (över 3 500 kg) och M₃

Passenger-carrying motor vehicles: M₂ above 3,500 kg and M₃

Godstransportfordon: N₂ och N₃

Goods vehicles: N₂ and N₃

Maximal besiktningintervall

Maximum inspection intervals

Ett år efter den första registreringen (eller efter den första ibruktagningsdagen, om fordonet inte behöver registreras) och därefter årligen

One year after the first registration (or if the vehicle is not required to be registered, date of first use) and annually thereafter

Besiktning

Technical inspection

Fordon som omfattas av dessa bestämmelser ska genomgå periodisk besiktning i enlighet med bilaga 1 nedan och den besiktning som anges i normerna 1 och 2 i bilagan till 1997 års avtal.

Vehicles to which these provisions apply must undergo a periodic technical inspection in accordance with Annex 1 hereafter together with the inspection defined in Rule 1 and Rule 2 annexed to the 1997 Agreement.

Efter verifiering ska det internationella besiktningssintyget bekräfta att åtminstone bestämmelserna i denna bilaga är uppfyllda.

Following verification, the International Technical Inspection Certificate shall confirm the compliance with at least the provisions of this annex.

Kontrollkrav

Inspection requirements

Kontrollen ska omfatta åtminstone de föremål som anges nedan, om de har monterats i fordonet.

The inspection shall cover at least the items listed below, provided they are installed in the vehicle.

Granskningsmetoder

Methods of inspection

Metoden som anges i bilagan är ett minimumkrav. Om okulär inspektion anges som granskningsmetod, innebär det att utöver den okulära inspektionen kan inspektören känna på föremålen, bedöma ljud osv.

The method of inspection set out in the annex shall be the minimum requirement. Where a method of inspection is given as visual, it means that in addition to looking at the items, the inspector can also handle them, evaluate noise, etc.

7. Huvudsakliga grunder för underkännande och bedömning av brister
I bilagan ges också rekommendationer om de huvudsakliga grunderna för underkännande och bedömning av brister. De tre grunderna för bedömning av brister definieras på följande sätt.

7. Main reasons for rejection and assessment of defects
Recommendations for the main reasons for rejection and the assessment of defects are also given in the annex. The three criteria for assessment of defects are defined as follows.

7.1. "Mindre brister" (MiD) är tekniska brister som inte i väsentlig grad påverkar fordonets säkerhet samt andra mindre brister

7.1. "Minor defects" (MiD) are technical defects that have no significant effect on the safety of the vehicle and other minor non-

vad gäller överensstämmelsen. Fordonet behöver inte kontrolleras på nytt, eftersom det rimligen kan antas att de brister som upptäckts åtgärdas utan dröjsmål.

7.2. ”Större brister” (MaD) är brister som kan påverka fordonets säkerhet och/eller orsaka fara för andra trafikanter samt andra större brister vad gäller överensstämmelsen. Det är inte tillåtet att använda fordonet i vägtrafik utan att åtgärda observerade brister, men fordonet får däremot köras till en verkstad och därefter till en särskilt angiven plats där åtgärderna kontrolleras.

7.3. ”Farliga brister” (DD) är brister som direkt och omedelbart äventyrar trafiksäkerheten så att fordonet under inga omständigheter bör användas på väg.

7.4. Ett fordon med brister i fler än en grupp ska klassificeras enligt den allvarligaste bristen. Ett fordon med flera brister i samma grupp kan klassificeras i följande allvarligare grupp om den sammanlagda effekten av bristerna gör fordonet farligare.

compliances. The vehicle does not have to be re-examined as it can reasonably be expected that the detected defects will be rectified without delay.

7.2. "Major defects" (MaD) are defects that may prejudice the safety of the vehicle and/or put other road users at risk and other more significant non-compliances. Further use of the vehicle on the road without repair of the detected defects is not allowed although it still may be driven to a place for repair and afterwards to a specified location for the repair to be checked.

7.3. "Dangerous defects" (DD) are defects that constitute a direct and immediate risk to road safety such that the vehicle should not be used on the road under any circumstances.

7.4. A vehicle having defects falling into more than one defect group should be classified according to the most serious defect. A vehicle showing several defects of the same group can be classified in the next more serious group if their combined effect makes the vehicle more dangerous.

Namn och adresser

De avtalsslutande stater som tillämpar denna norm ska till Förenta nationernas sekretariat meddela basuppgifter om de administrativa myndigheter som ansvarar för övervakningen av besiktningsprov och utfärdandet av internationella besiktningsintyg.

Norm 4

Tillämpningsområde

1.1. Punkter som ska kontrolleras med stöd av artikel 1 i överenskommelsen om antagande av enhetliga villkor för periodisk besiktning av hjulförsedda fordon samt om ömsesidigt erkännande av sådana besiktningar har samband med säkerhetskrav gällande hybrid- och elfordon.

Names and addresses

The Contracting Parties to the Agreement applying this Rule shall communicate to the United Nations Secretariat basic information on administrative authorities responsible for supervising the inspection tests and issuing the International Technical Inspection Certificates.

Rule no. 4

Scope

1.1. For the purpose of Article 1 of the Agreement concerning the adoption of uniform conditions for periodical technical inspections of wheeled vehicles and the reciprocal recognition of such inspections, the items to be inspected are related to safety requirements of hybrid and electric vehicles;

1.2. Hjulförsedda fordon enligt punkt 2.4 som används i internationell trafik ska uppfylla de krav som anges nedan om de anses som el- eller hybridfordon enligt FN-föreskrift nr 100.

1.3. De avtalslutande parterna kan besluta att tillämpa kravet i punkt 1.2 ovan även på fordon som används i inrikes trafik.

Definitioner

I denna norm

2.1. "Överenskommelse" avser den i Wien år 1997 ingångna överenskommelsen om antagande av enhetliga villkor för periodisk besiktning av hjulförsedda fordon samt om ömsesidigt erkännande av sådana besiktningsningar.

2.2. "Internationellt besiktningsintyg" avser ett intyg över den första registreringen efter tillverkningen och över periodiska besiktningsningar av hjulförsedda fordon enligt bestämmelserna i artikel 1 och bilaga 2 i överenskommelsen (se punkt 2.1 ovan).

2.3. "Periodisk besiktning" avser ett enhetligt och regelbundet återkommande administrativt förfarande där de provningscentrum som ansvarar för genomförandet av besiktningsproven, efter att ha genomfört de nödvändiga kontrollerna, intygar att det hjulförsedda fordon som lämnats in för besiktning uppfyller kraven i denna norm.

2.4. "Hjulförsett fordon" avser fordon som används i internationell trafik och som hör till kategorierna M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ och N₃ såsom de definieras i den konsoliderade resolutionen om fordonskonstruktion (RE.3) (TRANS/WP.29/78/Rev.6, i dess ändrade lydelse) och vars största tillåtna massa överstiger 3 500 kg, förutom fordon som används för passagerartrafik och i vilka det finns högst åtta sittplatser utöver förarplatsen.

2.5. "Intyg" avser ett bevis på att de krav som fastställs i bilagan till denna norm uppfylls som har erhållits genom provningar

1.2. Wheeled vehicles as defined in paragraph 2.4 used in international transports shall satisfy the requirements set out below when they are considered electric or hybrid according to the UN Regulation No. 100;

1.3. Contracting Parties may decide to extend the requirement of paragraph 1.2 above also to vehicles used in domestic transport.

Definitions

For the purpose of this Rule,

2.1. "Agreement" means the 1997 Vienna Agreement concerning the adoption of uniform conditions for periodical technical inspections of wheeled vehicles and the reciprocal recognition of such inspections;

2.2. "International Technical Inspection Certificate" means a certificate about the first registration after manufacture and the periodical technical inspections of wheeled vehicles in compliance with the provisions of Article 1 and Appendix 2 of the Agreement (see paragraph 2.1. above);

2.3. "Periodical Technical Inspection" means a periodical administrative uniform procedure by which the authorized technical Inspection Centres responsible for conducting the inspection tests declare, after carrying out the required verifications, that the wheeled vehicle submitted conforms to the requirements of this Rule;

2.4. "Wheeled vehicle" means motor vehicles of categories M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ and N₃, as specified in Consolidated Resolution on the Construction of Vehicles (RE.3) (TRANS/WP.29/78/Rev.6, as amended), used in international transport whose permissible maximum mass exceeds 3,500 kg, except those used for the carriage of passengers and having not more than eight seats in addition to the driver's seat;

2.5. "Verification" means the proof of compliance with the requirements set out in the annex to this Rule through tests and checks

RP 78/2021 rd

och kontroller med hjälp av befintliga metoder och anordningar och utan att använda verktyg för att montera isär eller lossa någon del av fordonet.

carried out using techniques and equipment currently available, and without the use of tools to dismantle or remove any part of the vehicle;

2.6. ”Genèveöverenskommelsen från 1958” avser den överenskommelse som ingicks i Genève den 20 mars 1958 och ändrades den 16 oktober 1995 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 typgodkännande utfärdade på grundval av dessa föreskrifter.

2.6. "1958 Geneva Agreement" means the Agreement concerning the adoption of uniform technical prescriptions for wheeled vehicles, equipment and parts which can be fitted and/or used on wheeled vehicles and the conditions for reciprocal recognition of approvals granted on the basis of these prescriptions, done at Geneva on 20 March 1958 and amended as of 16 October 1995;

2.7. ”Reglemente” avser ett reglemente som bifogats Genèveöverenskommelsen från 1958.

2.7. "Regulation" means a Regulation annexed to the 1958 Geneva Agreement.

2.8. ”Olämplig reparation eller ändring” avser en reparation eller ändring som försämrar fordonets trafiksäkerhet.

2.8. "Inappropriate repair or modification" means a repair or modification that adversely affects the road safety of the vehicle.

2.9. ”Hybrid- och elfordon” enligt tillämpningsområdet för regel nr 100.

2.9. *Hybrid and electric vehicles*: according to the scope of the Regulation No. 100.

2.10. ”Lagringsystem för överskottsenergi (RESS)” avser ett uppladdningsbart energilagringssystem som producerar elenergi för elektriska framdrivningssystem.

2.10. *Residual Energy Storage System (RESS)* means the rechargeable energy storage system that provides electric energy for electric propulsion.

RESS kan innehålla ett eller flera delsystem och nödvändiga hjälpsystem för fysiskt stöd, värmereglering och elektronisk styrning samt skyddskåpor.

The REESS may include subsystem(s) together with the necessary ancillary systems for physical support, thermal management, electronic control and enclosures.

Besiktningstider

Periodicity of technical inspections

Fordonskategorier

Vehicle categories

Motorfordon som används för persontransport: M₁, bortsett från taxibilar och ambulanser

Passenger-carrying motor vehicles: M₁, except taxis and ambulances

Godstransportfordon: N₁

Goods vehicles: N₁

Maximal besiktningstid

Maximum inspection intervals

RP 78/2021 rd

Fyra år efter den första registreringen och ibruktagandet och därefter vartannat år

Four years after the first entry into service of the first registration and every second two years thereafter

Fordonskategorier

Vehicle categories

Motorfordon som används för persontransport: M₂ (över 3 500 kg) och M₃

Passenger-carrying motor vehicles: M₂ above 3,500 kg and M₃

Godstransportfordon: N₂ och N₃

Goods vehicles: N₂ and N₃

Maximal besiktningintervall

Maximum inspection intervals

Ett år efter den första registreringen (eller efter den första ibruktagningsdagen, om fordonet inte behöver registreras) och därefter årligen

One year after the first registration (or if the vehicle is not required to be registered, date of first use) and annually thereafter

Besiktning

Technical inspection

Fordon som omfattas av dessa bestämmelser ska genomgå periodisk besiktning i enlighet med bilagan nedan samt vid behov den besiktning som anges i normerna 1 och 2 i bilagan till 1997 års avtal.

Vehicles to which these provisions apply must undergo a periodic technical inspection in accordance with the annex hereafter together with the inspection defined in Rule 1, when applicable, and Rule 2 annexed to the 1997 Agreement.

Efter verifiering ska det internationella besiktningssintyget bekräfta att åtminstone bestämmelserna i denna bilaga är uppfyllda.

Following verification, the International Technical Inspection Certificate shall confirm the compliance with at least the provisions of this annex.

Kontrollkrav

Inspection requirements

Kontrollen ska omfatta åtminstone de föremål som anges nedan, om de har monterats i fordonet.

The inspection shall cover at least the items listed below, provided they are installed in the vehicle.

Granskningsmetoder

Methods of inspection

Metoden som anges i bilagan är ett minimumkrav. Om okulär inspektion anges som granskningsmetod, innebär det att utöver den okulära inspektionen kan inspektören känna på föremålen, bedöma ljud osv.

The method of inspection set out in the annex shall be the minimum requirement. Where a method of inspection is given as visual, it means that in addition to looking at the items, the inspector can also handle them, evaluate noise, etc.

Huvudsakliga grunder för underkännande och bedömning av brister

Main reasons for rejection and assessment of defects

RP 78/2021 rd

I bilagan ges också rekommendationer om de huvudsakliga grunderna för underkännande och bedömning av brister. De tre grunderna för bedömning av brister definieras på följande sätt.

7.1. ”*Mindre brister*” (MiD) är tekniska brister som inte i väsentlig grad påverkar fordonets säkerhet samt andra mindre brister vad gäller överensstämmelsen. Fordonet behöver inte kontrolleras på nytt, eftersom det rimligen kan antas att de brister som upptäcks åtgärdas utan dröjsmål.

7.2. ”*Större brister*” (MaD) är brister som kan påverka fordonets säkerhet och/eller orsaka fara för andra trafikanter samt andra större brister vad gäller överensstämmelsen. Det är inte tillåtet att använda fordonet i vägtrafik utan att åtgärda observerade brister, men fordonet får däremot köras till en verkstad och därefter till en särskilt angiven plats där åtgärderna kontrolleras.

7.3. ”*Farliga brister*” (DD) är brister som direkt och omedelbart äventyrar trafiksäkerheten så att fordonet under inga omständigheter bör användas på väg.

7.4. Ett fordon med brister i fler än en grupp ska klassificeras enligt den allvarligaste bristen. Ett fordon med flera brister i samma grupp kan klassificeras i följande allvarligare grupp om den sammanlagda effekten av bristerna gör fordonet farligare.

Namn och adresser

De avtalsslutande stater som tillämpar denna norm ska till Förenta nationernas sekretariat meddela basuppgifter om de administrativa myndigheter som ansvarar för övervakningen av besiktningsprov och utfärdandet av internationella besiktningsintyg.

Recommendations for the main reasons for rejection and the assessment of defects are also given in the annex. The three criteria for assessment of defects are defined as follows.

7.1. "*Minor defects*" (MiD) are technical defects that have no significant effect on the safety of the vehicle and other minor non-compliances. The vehicle does not have to be re-examined as it can reasonably be expected that the detected defects will be rectified without delay.

7.2. "*Major defects*" (MaD) are defects that may prejudice the safety of the vehicle and/or put other road users at risk and other more significant non-compliances. Further use of the vehicle on the road without repair of the detected defects is not allowed although it still may be driven to a place for repair and afterwards to a specified location for the repair to be checked.

7.3. "*Dangerous defects*" (DD) are defects that constitute a direct and immediate risk to road safety such that the vehicle should not be used on the road under any circumstances.

7.4. A vehicle having defects falling into more than one defect group should be classified according to the most serious defect. A vehicle showing several defects of the same group can be classified in the next more serious group if their combined effect makes the vehicle more dangerous.

Names and addresses

The Contracting Parties to the Agreement applying this Rule shall communicate to the United Nations Secretariat basic information on administrative authorities responsible for supervising the inspection tests and issuing the International Technical Inspection Certificates.