

Vergaderjaar 2023–2024

36 567

Wijzigingen van artikel 25bis, artikel 32, Bijlage 1 en Bijlage 5 bij het Verdrag inzake het wegverkeer 1968; Genève, 9 augustus 2023

A/ Nr. 1

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 5 juni 2024.

De wens dat het verdrag aan de uitdrukkelijke goedkeuring van de Staten-Generaal wordt onderworpen kan door of namens één van de Kamers of door ten minste vijftien leden van de Eerste Kamer dan wel dertig leden van de Tweede Kamer te kennen worden gegeven uiterlijk op 5 juli 2024.

BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN

Aan de Voorzitters van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 mei 2024

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 2, eerste lid, en artikel 5, eerste lid, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen, de Raad van State gehoord, heb ik de eer u hierbij ter stilzwijgende goedkeuring over te leggen de op 9 augustus 2023 te Genève tot stand gekomen wijzigingen van artikel 25bis, artikel 32, Bijlage 1 en Bijlage 5 bij het Verdrag inzake het wegverkeer 1968 (Trb. 2023, 139).

Een toelichtende nota bij deze verdragswijzigingen treft u eveneens hierbij aan.

De goedkeuring wordt voor het Europese deel van Nederland gevraagd.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
H.G.J. Bruins Slot

Toelichtende nota

1. Inleiding

Op 8 november 1968 is in Wenen het Verdrag inzake het wegverkeer, met Bijlagen, tot stand gekomen (*Trb.* 1974, 35) (hierna: het Verdrag). Het Verdrag is op 8 november 2008 voor het Europese deel van Nederland in werking getreden (*Trb.* 2008, 76). Het Verdrag en de Bijlagen zijn gewijzigd op 3 maart 1992 (*Trb.* 1997, 25), 28 september 2004 (*Trb.* 2005, 256), 23 september 2014 (*Trb.* 2016, 33), 19 maart 2015 (*Trb.* 2016, 150) en 14 januari 2021 (*Trb.* 2021, 56).

Het Verdrag verving het op 19 september 1949 gesloten Verdrag nopens het wegverkeer (*Trb.* 1951, 81) voor het Europese deel van Nederland. Het Verdrag van 1949 is op 8 juni 1957 voor de toenmalige Nederlandse Antillen in werking getreden (*Trb.* 1957, 220) en geldt nog steeds voor het Caribische deel van Nederland (de eilanden Bonaire, Sint Eustatius en Saba), Aruba, Curaçao en Sint Maarten. De regering van de Nederlandse Antillen en de regering van Aruba hebben bij de goedkeuring voor het Europese deel van Nederland laten weten geen medegelding van het Verdrag te wensen.

Het Verdrag heeft ten doel het internationale wegverkeer te vergemakkelijken en de verkeersveiligheid te verhogen door het aannemen van eenvormige verkeersregels. Het Verdrag bevat afspraken over onder andere de verkeersregels, de wederzijdse toelating door verdragsluitende partijen van voertuigen uit andere verdragsstaten en het (inter)nationaal rijbewijs. Daarnaast is het Verdrag belangrijk voor het stellen van kaders voor de technologische ontwikkelingen op het gebied van voertuigen. Het Verdrag geeft het kader voor de wetgever om verdere invulling te kunnen geven aan de ontwikkeling van voertuigen. Het Verdrag en de wijzigingen zorgen voor een kader dat past bij deze ontwikkeling. Dit wordt vervolgens meegenomen en uitgewerkt in Europese en nationale wet- en regelgeving.

2. De wijzigingen

De wijzigingen van 9 augustus 2023 van het Verdrag zijn voorbereid door de bevoegde UNECE Working Party 1 (hierna: WP.1), ook wel het «*Global Forum for Road Traffic Safety*». WP.1 is in 1950 opgericht als ad hoc werkgroep voor het voorkomen van verkeersongevallen.¹ In 1988 is WP.1 als intergouvernementeel orgaan onder de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (UNECE) opgericht. UNECE is een regionale organisatie van de Verenigde Naties en heeft als doel om duurzame economische groei te bevorderen in haar lidstaten. WP.1 richt zich op verbetering van de verkeersveiligheid in internationaal verkeer. Daarbij worden drie aspecten in hun onderlinge samenhang steeds meegenomen: het voertuig, het gedrag van de verkeersdeelnemers en de verkeersomgeving. Het Verdrag is een voorbeeld van een juridisch instrument van UNECE dat daar invulling aan geeft. Alle verdragsluitende partijen hebben hierin zitting. Zij kunnen beslissen over voorgestelde wijzigingen om het Verdrag actueel te houden. In WP.1 nemen daarnaast vertegenwoordigers van autofabrikanten, toeleveranciers en belangengroeperingen deel, maar deze hebben geen formeel stemrecht.

De regering van Italië heeft tijdens de 86^e zitting van WP.1 gehouden in Genève van 13 tot en met 17 maart 2023 in overeenstemming met artikel 49, eerste lid, van het Verdrag wijzigingen van artikel 25*bis*,

¹ Zie tekst Resolutie No 22 van 11 maart 1950, via link <https://unece.org/establishment-wp1>

artikel 32, Bijlage 1 en Bijlage 5 bij het Verdrag voorgesteld.² De Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties heeft deze wijzigingen op 9 augustus 2023 ter kennis gebracht van alle verdragsluitende partijen. De wijzigingen zullen ingevolge artikel 49, tweede lid, van het Verdrag in werking treden op 9 februari 2025, tenzij meer dan een derde van de verdragsluitende partijen voor 9 augustus 2024 de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties hebben medegedeeld dat zij de wijzigingen verwerpen, dan wel dat zij wensen dat een conferentie wordt bijeengeroepen ter bestudering van de wijzigingen. De wijzigingen zullen niet gelden voor de verdragsluitende partijen die de wijzigingen hebben verworpen of een conferentie wensten. De voorgestelde wijzigingen in artikel 25*bis* en artikel 32 van het Verdrag worden ter parlementaire goedkeuring voorgelegd. Om de relatie van de wijzigingen van de tekst van het Verdrag en de wijzigingen van Bijlage 1 en Bijlage 5 bij het Verdrag duidelijk te maken wordt in deze toelichting eveneens aandacht besteed aan de inhoud van die wijzigingen. De wijzigingen van Bijlage 1 en Bijlage 5 bij het Verdrag behoeven op grond van artikel 7, onderdeel f, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen echter niet de goedkeuring van de Staten-Generaal.

De wijzigingen zijn voorgesteld om te zorgen voor consistentie tussen het Verdrag en voertuigspecifieke regelgeving. De uitwerking van dergelijke regelgeving vindt plaats in de bevoegde UNECE Working Party 29 (hierna: WP.29), ook wel het «*Global Forum for Vehicle Regulations*». WP.29 valt eveneens onder UNECE. Deze regelgeving wordt vastgelegd in de reglementen van de Verenigde Naties (hierna: VN-reglementen) die zijn gevoegd bij de Overeenkomst betreffende de vaststelling van geharmoniseerde technische reglementen van de Verenigde Naties voor voertuigen op wielen en voor uitrustingsstukken en onderdelen die daarop kunnen worden gemonteerd en/of gebruikt, en betreffende de voorwaarden voor wederzijdse erkenning van goedkeuringen die krachtens die reglementen van de Verenigde Naties zijn verleend; Genève, 20 maart 1958 (*Trb.* 1959, 83 en laatstelijk *Trb.* 2024, 5) en de Overeenkomst betreffende de vaststelling van mondiale technische reglementen voor wielvoertuigen, uitrustingsstukken en onderdelen die kunnen worden aangebracht en/of gebruikt op wielvoertuigen; Genève, 25 juni 1998 (*Trb.* 2001, 78). Hierin wordt geharmoniseerde voertuigreglementering voorgesteld die (via de Europese Commissie) van toepassing kunnen worden. Deze VN-reglementen regelen de wederzijdse erkenning van typegoedkeuringen. De VN-reglementen bij de Overeenkomst van 1958 worden op grond van artikel 7, onderdeel b, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen gekwalificeerd als uitvoeringsverdragen die in beginsel geen parlementaire goedkeuring behoeven. Volgens de verklaring die de Europese Unie heeft afgelegd bij toetreding tot de op 25 juni 1998 in Genève gesloten Overeenkomst betreffende de vaststelling van mondiale technische reglementen voor wielvoertuigen, uitrustingsstukken en onderdelen die kunnen worden aangebracht en/of gebruikt op wielvoertuigen (*Trb.* 2001, 78) zijn de bij die laatst genoemde overeenkomst gevoegde VN-reglementen gaan behoren tot de exclusieve bevoegdheid van de Europese Unie.

3. Artikelsgewijze toelichting

Met deze wijzigingen worden het Verdrag en Bijlage 1 en 5 daarbij op een aantal punten gewijzigd. De wijzigingen zijn voorgesteld om verschillen, die zijn ontstaan door technische ontwikkelingen, tussen de voertuigspecifieke regelgeving in de VN-reglementen en het Verdrag te harmoniseren. Op de manier wordt het Verdrag actueel gehouden.

² ECE/TRANS/WP.1/2017/1/Rev.2 (unece.org)

Artikel 25bis Bijzondere regels betreffende tunnels aangegeven door middel van speciale verkeerstekens

De wijziging van het tweede lid van artikel 25bis leidt ertoe dat alle bestuurders ervoor moeten zorgen dat het groot licht of dim licht ontstoken is, zelfs wanneer een tunnel verlicht is.

Artikel 32 Regels voor het voeren van verlichting

De wijzigingen in de leden 1a, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 van artikel 32 en in paragraaf 8 van Bijlage 1 betreffen redactionele wijzigingen. Met de wijziging in het eerste lid, onderdeel b, wordt een verwijzing naar paragraaf 30 van Bijlage 5 vervangen door een verwijzing naar paragraaf 22.2 van Bijlage 5. Verder

worden in het tweede lid, onderdeel a en c, het dertiende lid, onderdeel a en b en het veertiende lid, onderdeel a en b van artikel 32 en in de paragrafen 2 en 8 van Bijlage 1 begripsomschrijvingen vervangen met de bedoeling consistentie aan te brengen tussen het Verdrag en de VN-reglementen.

Met de wijziging van vierde lid van artikel 32 wordt verduidelijkt dat mistlichten alleen ontstoken mogen worden bij mist of soortgelijke toestand van verminderd zicht en, wat betreft mistvoorlichten, ter vervanging van dimlichten. Daarnaast mag nationale wet- en regelgeving het gelijktijdige gebruik van mistvoorlichten en dimlichten, het gelijktijdige gebruik van mistvoorlichten en hoeklichten en het gebruik van mistvoorlichten op smalle wegen met veel bochten toestaan.

Met de wijziging van het vijfde lid van artikel 32 wordt verduidelijkt dat bij voertuigen met breedtelichten aan de voorzijde deze lichten samen met de grote lichten, de dimlichten of de mistvoorlichten worden ingeschakeld. De functie van de breedtelichten aan de voorzijde mag worden vervangen door de dimlichten en/of grote lichten, op voorwaarde dat bij uitval van dergelijke lichten de breedtelichten aan de voorzijde automatisch weer worden ingeschakeld.

Met de wijziging van het zesde lid van artikel 32 wordt de voorwaarde dat achterlichten in dat geval samen met de voorlichten moeten worden gebruikt geschrapt.

Met de wijzigingen van het achtste lid van artikel 32 is het woord «aanhangwagen» vervangen door de woorden «aanhangwagens gekoppeld aan motorvoertuigen». Daarnaast zijn, net als in het vierde lid, de specifieke situaties die leiden tot verminderd zicht, zoals dichte mist, sneeuwval of zware regen, gewijzigd in dichte mist en soortgelijke toestand van verminderd zicht.

Met de wijziging van het twaalfde lid van artikel 32 is een bijzin toegevoegd zodat optionele extra achteruitrijlichten mogen blijven branden tijdens korte en langzame voorwaartse manoeuvres. Ook is lid 12bis aan artikel 32 toegevoegd waarin staat dat manoeuvreer lichten alleen mogen worden gebruikt wanneer het voertuig niet sneller rijdt dan 10 km per uur.

De wijziging van het veertiende lid, onderdeel a, van artikel 32 verduidelijkt de kleur licht van speciale waarschuwingslichten. Deze waarschuwingslichten mogen een blauw en/of rood licht uitstralen.

Bijlage 1 Uitzonderingen op de verplichting motorvoertuigen en aanhangwagens in het internationale verkeer toe te laten

De wijziging van paragraaf 2(a) van Bijlage 1 dient ter verduidelijking. Het woord «spanningsmeters» wordt vervangen door «monitoring systemen». Het woord «achteruitkijkspiegels» in paragraaf 2(c) is vervangen door «achteruitkijkspiegels/voorzieningen voor indirect zicht» ter verduidelijking en voor consistentie met de VN-reglementen omdat voorzieningen met indirect zicht ook gebruikt kunnen worden als achteruitkijkspiegel.

Bijlage 5 Technische eisen betreffende motorvoertuigen en aanhangwagens

De nieuwe paragraaf 18(b) van Hoofdstuk I (Remmen) van Bijlage 5 bepaalt dat als alternatief voor de bepalingen van paragraaf 18(a) een motorfiets mag zijn uitgerust met een remsysteem dat de remmen op alle wielen bedient, bestaande uit twee of meer subsystemen die in werking worden gesteld door een enkele bedieningseenheid die zo is ontworpen dat een enkel defect in een subsysteem niet ten koste gaat van een ander subsysteem. Paragraaf b is vernummerd tot paragraaf c. De bestaande paragrafen 19 tot en met 45 van Hoofdstuk II (Voertuigverlichting en inrichtingen voor lichtsignalen) van Bijlage 5 worden geheel vervangen door de paragrafen 19 tot 39.4 om, voor wat betreft de begripsomschrijvingen en de technische eisen, voor consistentie te zorgen met de VN-reglementen. Paragraaf 20.1 bepaalt dat, voor wat betreft de technische eisen, de kleuren van de lichten in Hoofdstuk II van Bijlage 5 zoveel mogelijk overeen dienen te stemmen met de omschrijvingen in de in de laatste alinea van paragraaf 2 van deze nota beschreven VN-reglementen. Ook de wijziging in paragraaf 47 van Hoofdstuk III (Andere voorschriften) heeft als doel om voor consistentie tussen het Verdrag en de VN-reglementen te zorgen. De subtitel «Achteruitkijkspiegels» is gewijzigd in «Achteruitkijkspiegels en andere voorzieningen voor indirect zicht». Om makkelijker aan te kunnen sluiten bij technologische ontwikkelingen is gekozen voor een meer algemene invulling van paragraaf 47. De wijziging in paragraaf 60(a) in Hoofdstuk IV (Uitzonderingen) van Bijlage 5 bepaalt dat de verdragssluitende partijen uitzonderingen mogen toestaan voor motorvoertuigen en aanhangwagens met een toegestane maximum constructiesnelheid van niet meer dan 30 km per uur of voertuigen met een toegestane maximum snelheid die door de nationale wet- en regelgeving is beperkt tot 30 km per uur. De wijzigingen in lid 60(b) en 60(c) betreffen een omschrijving van personen met beperkte mobiliteit. De wijziging in lid 60(e) betreft de toevoeging van een voorbeeld «zoals sneeuwplougen». Paragraaf 61 bepaalt dat de verdragssluitende partijen uitzonderingen mogen toestaan voor door hun ingeschreven voertuigen die aan het internationale verkeer kunnen deelnemen. De paragrafen (a) en (e) worden geschrapt en de rest van de paragrafen vernummerd, paragraaf 61(c) wordt de term zwaai- of knipperlichten voor vervangen door speciale waarschuwingslichten. Door de toevoeging van paragraaf 61(f) wordt het toestaan van witte opvallende markeringen aan de achterzijde van motorvoertuigen en aanhangwagens als uitzondering toegevoegd. Het schrappen van het Aanhangsel (Definitie van kleurenfilters ter verkrijging van de in Bijlage 5 genoemde kleuren) betreft een wijziging om te zorgen voor consistentie met de VN-reglementen.

4. Een ieder verbindende bepalingen

De wijzigingen van 9 augustus 2023 van het Verdrag betreffen verplichtingen tussen verdragsluitende partijen maar bevatten naar het oordeel van de regering een ieder verbindende bepalingen in de zin van de artikelen 93 en 94 van de Grondwet die aan rechtssubjecten rechtstreeks rechten toekennen of plichten opleggen. Het betreft de wijzigingen van artikel 25*bis*, tweede lid, en artikel 32, met uitzondering van het vierde, zesde, zevende, elfde en veertiende lid, onderdeel c, de bepalingen van Bijlage 1, met uitzondering van paragraaf 8, en de bepalingen van Bijlage 5, met uitzondering van de paragrafen 19, a tot en met x, 21.3, 28.2, 60 en 61.

5. Koninkrijkspositie

Wat betreft het Koninkrijk der Nederlanden zullen de wijzigingen van 9 augustus 2023 van het Verdrag en van Bijlage 1 en Bijlage 5 bij het Verdrag, evenals het Verdrag, voor het Europese deel van Nederland gelden.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers

De Minister van Buitenlandse Zaken,
H.G.J. Bruins Slot