

**MAGYARORSZÁG KORMÁNYA**

**T/7691 számú**

**törvényjavaslat**

**a Genfben, 1949. év szeptember hó 19. napján kelt közúti közlekedési Egyezmény, a Genfben, 1949. év szeptember hó 19-én kelt közúti jelzésekre vonatkozó Jegyzőkönyv, a Genfben, 1950. év szeptember hó 16-án kelt, az 1949. szeptember hó 19-én Genfben aláírt közúti közlekedésre vonatkozó Egyezményt és a közúti jelzésekre vonatkozó Jegyzőkönyvet kiegészítő európai Megállapodás, a Genfben, 1955. év december hó 16-án kelt, az 1949. évi közúti közlekedésre vonatkozó Egyezményt és az 1949. évi közúti jelzésekre vonatkozó Jegyzőkönyvet kiegészítő, az 1950. szeptember 16-án kötött európai Megállapodás módosítása tárgyában létrejött, a közúti munkálatok jelzéséről szóló Megállapodás, valamint a Genfben, 1957. év december hó 13. napján kelt, az útjelzésekre vonatkozó európai Egyezmény kihirdetéséről**

**Előadó: Dr. Palkovics László**

**innovációért és technológiáért  
felelős miniszter**

**Budapest, 2019. október**

## 2019. évi ... törvény

a Genfben, 1949. év szeptember hó 19. napján kelt közúti közlekedési Egyezmény, a Genfben, 1949. év szeptember hó 19-én kelt közúti jelzésekre vonatkozó Jegyzőkönyv, a Genfben, 1950. év szeptember hó 16-án kelt, az 1949. szeptember hó 19-én Genfben aláírt közúti közlekedésre vonatkozó Egyezményt és a közúti jelzésekre vonatkozó Jegyzőkönyvet kiegészítő európai Megállapodás, a Genfben, 1955. év december hó 16-án kelt, az 1949. évi közúti közlekedésre vonatkozó Egyezményt és az 1949. évi közúti jelzésekre vonatkozó Jegyzőkönyvet kiegészítő, az 1950. szeptember 16-án kötött európai Megállapodás módosítása tárgyában létrejött, a közúti munkálatok jelzéséről szóló Megállapodás, valamint a Genfben, 1957. év december hó 13. napján kelt, az útjelzésekre vonatkozó európai Egyezmény kihirdetéséről

*(a Genfben, 1949. év szeptember hó 19. napján kelt közúti közlekedési Egyezmény, a Genfben, 1949. év szeptember hó 19-én kelt közúti jelzésekre vonatkozó Jegyzőkönyv, a Genfben, 1950. év szeptember hó 16-án kelt, az 1949. szeptember hó 19-én Genfben aláírt közúti közlekedésre vonatkozó Egyezményt és a közúti jelzésekre vonatkozó Jegyzőkönyvet kiegészítő európai Megállapodás, a Genfben, 1955. év december hó 16-án kelt, az 1949. évi közúti közlekedésre vonatkozó Egyezményt és az 1949. évi közúti jelzésekre vonatkozó Jegyzőkönyvet kiegészítő az 1950. szeptember 16-án kötött európai Megállapodás módosítása tárgyában létrejött, a közúti munkálatok jelzéséről szóló Megállapodás, valamint a Genfben, 1957. év december hó 13. napján kelt, az útjelzésekre vonatkozó európai Egyezmény Magyarországra nézve nemzetközi jogi szempontból 1962. július 30-ától hatályosak azon részes államokkal szemben, amelyek nem részesei a Bécsben, 1968. november 8-án aláírt Közúti Közlekedési Egyezménynek)*

### 1. A közúti közlekedésre vonatkozó Egyezmény kihirdetése

#### 1. §

Az Országgyűlés a Genfben, 1949. év szeptember 19. napján kelt, a közúti közlekedésre vonatkozó Egyezményt (a továbbiakban: Genfi Közúti Egyezmény) e törvénnyel kihirdeti.

#### 2. §

- (1) A Genfi Közúti Egyezmény hivatalos magyar nyelvű fordítását az *1. melléklet* tartalmazza.
- (2) A Genfi Közúti Egyezmény hiteles angol nyelvű szövegét a *2. melléklet* tartalmazza.

### 2. A közúti jelzésekre vonatkozó Jegyzőkönyv kihirdetése

#### 3. §

Az Országgyűlés a Genfben, 1949. év szeptember 19-én kelt, a közúti jelzésekre vonatkozó Jegyzőkönyvet (a továbbiakban: Jegyzőkönyv) e törvénnyel kihirdeti.

#### 4. §

- (1) A Jegyzőkönyv hivatalos magyar nyelvű fordítását a *3. melléklet* tartalmazza.
- (2) A Jegyzőkönyv hiteles angol nyelvű szövegét a *4. melléklet* tartalmazza.

### **3. Az 1949. szeptember 19-én Genfben aláírt közúti közlekedésre vonatkozó Egyezményt és a közúti jelzésekre vonatkozó Jegyzőkönyvet kiegészítő európai Megállapodás kihirdetése**

#### **5. §**

Az Országgyűlés a Genfben, 1950. év szeptember 16-án kelt, az 1949. szeptember 19-én Genfben aláírt közúti közlekedésre vonatkozó Egyezményt és a közúti jelzésekre vonatkozó Jegyzőkönyvet kiegészítő európai Megállapodást (a továbbiakban: kiegészítő Megállapodás) e törvénnyel kihirdeti.

#### **6. §**

- (1) A kiegészítő Megállapodás hivatalos magyar nyelvű fordítását az *5. melléklet* tartalmazza.
- (2) A kiegészítő Megállapodás hiteles angol nyelvű szövegét a *6. melléklet* tartalmazza.

### **4. Az 1949. évi közúti közlekedésre vonatkozó Egyezményt és az 1949. évi közúti jelzésekre vonatkozó Jegyzőkönyvet kiegészítő 1950. szeptember 16-án kötött európai Megállapodás módosítása tárgyában létrejött, a közúti munkálatok jelzéséről szóló Megállapodás kihirdetése**

#### **7. §**

Az Országgyűlés a Genfben, 1955. év december 16-án kelt, az 1949. évi közúti közlekedésre vonatkozó Egyezményt és az 1949. évi közúti jelzésekre vonatkozó Jegyzőkönyvet kiegészítő 1950. szeptember 16-án kötött európai Megállapodás módosítása tárgyában létrejött, a közúti munkálatok jelzéséről szóló Megállapodást (a továbbiakban: módosító Megállapodás) e törvénnyel kihirdeti.

#### **8. §**

- (1) A módosító Megállapodás hivatalos magyar nyelvű fordítását a *7. melléklet* tartalmazza.
- (2) A módosító Megállapodás hiteles angol nyelvű szövegét a *8. melléklet* tartalmazza.

### **5. Az útjelzésekre vonatkozó európai Egyezmény kihirdetése**

#### **9. §**

Az Országgyűlés a Genfben, 1957. év december 13-án kelt, az útjelzésekre vonatkozó európai Egyezményt (a továbbiakban: Genfi Útjelzési Egyezmény) e törvénnyel kihirdeti.

#### **10. §**

- (1) Genfi Útjelzési Egyezmény hivatalos magyar nyelvű fordítását a *9. melléklet* tartalmazza.
- (2) A Genfi Útjelzési Egyezmény hiteles angol nyelvű szövegét a *10. melléklet* tartalmazza.

### **6. Záró rendelkezések**

#### **11. §**

Ez a törvény a kihirdetését követő napon lép hatályba.

#### **12. §**

E törvény végrehajtásához szükséges intézkedésekről a közlekedésért felelős miniszter és a közlekedésrendészetért felelős miniszter gondoskodik.

## **KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSRE VONATKOZÓ EGYEZMÉNY**

(Genf, 1949. szeptember 19.)

A Szerződő Államok attól az óhajtól vezéreltetve, hogy egységes szabályok felállításával a nemzetközi közúti közlekedés fejlődését elősegítsék és biztonságossá tegyék, a következő rendelkezésekben állapodtak meg :

### **I. FEJEZET**

#### **ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK**

##### *1. Cikk*

1. A Szerződő Államok – fenntartva teljes egészében a közútjaik használatára vonatkozó szabályalkotás jogát – megegyeznek abban, hogy közútjaikat a nemzetközi közúti közlekedésre a jelen Egyezményben megállapított feltételek mellett használják.

2. A Szerződő Államok a jelen Egyezmény rendelkezései által biztosított kedvezményeket nem kötelesek a területükön – megszakítás nélkül – egy évnél hosszabb idő óta tartózkodó gépjárművek, pótkocsik vagy járművezetők részére is megadni.

##### *2. Cikk*

1. A jelen Egyezmény *függelékait* az Egyezmény szerves részének kell tekinteni, az Államok mégis az Egyezmény aláírásakor, megerősítésekor, vagy a hozzá való csatlakozáskor, illetve a későbbiek során bármikor kijelenthetik, hogy az Egyezmény alkalmazásából az 1-es és 2-es számú függelék kizárják.

2. Bármelyik Szerződő Állam bármikor bejelentheti az Egyesült Nemzetek Főtitkárának, hogy az Egyezmény alkalmazásából általa a jelen cikk 1. pontja alapján kizárt 1-es és 2-es számú függelék a bejelentés időpontjától kezdve magára nézve kötelezőnek ismeri el.

##### *3. Cikk*

1. Azokat az intézkedéseket, amelyeknek életbeléptetésére nézve az összes Szerződő Államok, illetve közülük egyesek megegyeztek, vagy a jövőben megegyeznek avégből, hogy - a vám, a rendőrségi, az egészségügyi vagy egyéb alakiságok egyszerűsítésével - a nemzetközi közúti közlekedést megkönnyítsék, úgy kell tekinteni, hogy a jelen Egyezmény célkitűzésével megegyeznek.

2. *a)* Valamennyi Szerződő Állam biztosíték letétbehelyezését követelheti azon behozatali vámok vagy illetékek kiegyenlítésének fedezetül, amelyeket - ilyen biztosíték hiányában - a nemzetközi közlekedésben résztvevő gépjárművek behozatala alkalmával szedni szoktak.

*b)* A jelen cikk alkalmazása szempontjából a Szerződő Államoknak el kell fogadniuk a saját területükön működő olyan szervezet jóátállását, amely tagja valamely nemzetközi egyesületnek, ha ez a gépjárműre érvényes nemzetközi vámokmányt (mint pl.: a határátlépési carnet) bocsátott ki.

3. A Szerződő Államok a jelen Egyezmény rendelkezéseinek végrehajtása céljából mindent elkövetnek, hogy az ugyanazon nemzetközi útvonalon, egymás szomszédságában levő vámirodák és vámőrsök nyitvatartási idejét összehangolják.

#### 4. Cikk

1. A jelen Egyezmény rendelkezéseinek alkalmazása szempontjából:

A „nemzetközi közlekedés” kifejezés felöleli mindazt a közlekedést, amely legalább egy országhatár átlépésével bonyolódik le;

a „közút” kifejezés magában foglal minden közhasználatú utat, amely a járműközlekedés számára nyitva áll;

az „úttest” kifejezés a közútnak azt a részét jelenti, amelyen rendes körülmények között a járművek közlekedése lebonyolódik;

a „forgalmi sáv” kifejezés az úttestnek azt az osztott részét jelenti, amely elég széles ahhoz, hogy rajta egy járműsor közlekedjék;

a „vezető” kifejezés felöleli mindazon személyek körét, akik valamely jármű irányítását végzik, ideértve a kerékpárosokat, valamint a közúton az igavonó, málhás, nyerges, vagy csoportosan hajtott állatok hajtóit, illetve azokat, akik ezekre az állatokra ténylegesen felügyelnek;

a „gépjármű” kifejezésen az összes gépi szerkezettel ellátott és a közúton önerejéből közlekedő járművet kell érteni, amely rendes körülmények között személyek vagy áruk szállítására szolgál, kivéve ha sínen közlekedik, vagy elektromos vezetékhez kötötték. Az 1-es számú függelékhez csatlakozott összes Államok ebből a meghatározásból kizárják azokat a segédmotoros kerékpárokat, amelyek jellemzőit az említett függelék határozza meg;

a „nyerges vontató” kifejezésen – elsőtengely nélküli pótkocsi által követett – olyan gépjárműveket kell érteni, amelyekhez a pótkocsi olyan módon van hozzákapcsolva, hogy egyik része a vontató járművön nyugszik, a pótkocsi és rakománya súlyának jelentős részét a vontató viseli. Az ilyen pótkocsinak „félpótkocsi” a neve;

a „pótkocsi” kifejezésen mindazok a járművek értendők, amelyeknek az a rendeltetésük, hogy gépjárműhöz kapcsolják;

a „kerékpár” kifejezésen értendők mindazok a kerékpárok, amelyeket nem láttak el motorhajtású szerkezettel. Az 1-es számú függelékhez csatlakozott összes Államok e meghatározás alá vonják azokat a segédmotoros kerékpárokat, amelyek jellemzőit az említett függelék írja körül;

a jármű „összsúlya” kifejezés az útrakészen álló jármű és rakományának együttes súlyát jelenti, beleértve egyidejűleg a vezető és az összes többi szállított személy súlyát;

a „hasznos terhelés” az a súly, amelyet a járművet nyilvántartó ország illetékes hatósága legnagyobb terhelésként megengedett;

a jármű „megengedett legnagyobb összsúlya” kifejezés az útrakész állapotban levő jármű és a legnagyobb terhelés együttes súlyát jelenti.

#### 5. Cikk

A jelen Egyezményt nem szabad olyképpen értelmezni, mintha ez megengedné személyek ellenszolgáltatásért történő fuvarozását, vagy az áru fuvarozást, kivéve a járműveken utazók személypoggyászát; a fentieket úgy kell érteni, hogy ezek a kérdések, valamint azok, amelyeket a jelen Egyezmény nem szabályozott, a hazai törvényhozás hatáskörében maradnak azzal a megszorítással, hogy az idevágó egyéb nemzetközi egyezményeket és megállapodásokat alkalmazni kell.

## II. FEJEZET

### A KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS SZABÁLYAI

#### 6. Cikk

A Szerződő Államok mindegyikének meg kell tennie a megfelelő intézkedéseket a jelen fejezetben előírt szabályok megtartásának biztosítása érdekében.

#### 7. Cikk

Minden vezetőnek, gyalogosnak és egyéb személynek, aki a közutat igénybe veszi, olyan magatartást kell tanúsítania, hogy ezáltal a forgalomban veszélyt vagy zavart ne idézzon elő. Kerülnie kell a károkozást a személyekben, illetőleg a köz- és magánvagyonban.

#### 8. Cikk

1. Minden önállóan haladó járművet vagy összekapcsolt szerelvényt vezetővel kell ellátni.

2. Az igavonó, málhás vagy nyerges állatoknak vezetőjének, a haszonállatnak hajtójának kell lenni, kivéve a rendkívüli útszakaszokat, amelyeket a belépési pontokon meg kell jelölni.

3. A járműoszlopokat, illetve állatsordákat annyi vezetővel kell ellátni, amennyit a hazai jogszabályok előírnak.

4. A járműoszlopokat szükség esetén kisebb szakaszokra kell bontani és az egymást követő szakaszok között a zavartalan közlekedés biztosításához elegendő hosszúságú térközt kell tartani. Ez a rendelkezés nem alkalmazható olyan vidékeken, ahol nomád törzsek szoktak vándorolni.

5. A vezetők mindenkor kötelesek járművük, illetőleg állataik feletti uralmukat megőrizni. A közút többi használójának biztonsága érdekében a feljük való közeledés alkalmával kellő elővigyázatosságot kell tanúsítaniuk.

#### 9. Cikk

1. Azonos irányban haladó járművek a közút ugyanazon oldalán kötelesek haladni; a hajtási oldalnak egy országon belül valamennyi közúton egységesnek kell lennie. Az egységes hajtási oldal megállapítása a hazai jogszabályalkotás hatáskörébe tartozik.

2. Általános szabályként és mindazon esetekben, amikor a 7. Cikk rendelkezései előírják, valamennyi járművezető köteles:

a) kétforgalmú sávú úttesten, amely kétirányú közlekedésre szolgál, járművét a menetirány szerinti oldalon tartani;

b) kettőnél több forgalmi sávú úttesten, járművét a menetiránya szerinti oldalon levő és az útszegélyhez legközelebb eső forgalmi sávban tartani.

3. Az állatokat – a hazai jogszabályalkotásnak megfelelő módon – az útszegélyhez lehető legközelebb kell hajtani.

#### 10. Cikk

A járművek vezetői mindenkor kötelesek járművük sebessége feletti uralmukat megtartani és ésszerűen, óvatosan vezetni. Le kell lassítaniuk, vagy meg kell állniuk, valahányszor a körülmények ezt megkövetelik különösen akkor, ha a látási viszonyok nem jók.

## 11. Cikk

1. A vezetőknek szembejövőkkel találkozáskor, illetőleg amikor őket megelőzik, a menetirányuknak megfelelő forgalmi sávon, amennyire csak lehet, le kell húzódnuk az úttest szélére. A járművek és állatok előzésének – attól függően, hogy a kérdéses országban melyik oldalra előírt hajtás van – tőlük jobbra vagy balra kell lebonyolódni. E szabályok alkalmazása azonban nem kötelező a villamosokra, közúti vasutakra, valamint egyes hegyi utakra.

2. Járművek vagy hajtott állatok közeledésekor minden vezető köteles:

a) járművel vagy hajtott állatokkal való találkozáskor elhaladásuk biztosítására elegendő helyet hagyni;

b) amikor valamely jármű őt megelőzni készül, a menetiránynak megfelelő oldalon – amennyire csak lehet – az úttest szélére húzódní és sebességének növelésétől tartózkodni.

3. Minden előzni szándékozó vezetőnek meg kell bizonyosodnia, hogy erre elegendő térköz áll rendelkezésére, s az előre-látási viszonyok az előzést veszélytelenül megengedik. Előzés után köteles járművét – attól függően, hogy az illető országban melyik oldalra előírt hajtás van – jobbra, illetőleg balra visszavezetni, de csak azután, miután meggyőződött, hogy ezt a megelőzött jármű, gyalogos, vagy állat zavarása nélkül megteheti.

## 12. Cikk

1. A vezetőknek, ha útelágazáshoz, útkereszteződéshez, úttorkolathoz vagy vasúti átjáróhoz érnek, különös elővigyázatosságot kell tanúsítaniuk, hogy a balesetet elkerüljék.

2. Bizonyos utak vagy útszakaszok kereszteződésénél áthaladási elsőbbséget lehet biztosítani. Ezt az elsőbbséget közúti jelzések elhelyezésével teszik észlelhetővé. Minden vezető, aki ilyen elsőbbséggel bíró utat, vagy útszakaszt megközelít, az azon haladó vezetőknek áthaladási elsőbbséget köteles biztosítani.

3. A 2-es számú függeléknek – útkereszteződéseknél az áthaladási elsőbbségre vonatkozó – azon rendelkezéseit, amelyeket a jelen cikk 2. pontja nem érint, az említett függelék alkalmazó Államoknak figyelembe kell venniük.

4. Minden vezető, mielőtt ráhajtana valamely közútra, köteles:

a) meggyőződni arról, hogy ezt a műveletet a közút többi használójának veszélyeztetése nélkül megteheti;

b) szándékát világosan jelezni;

c) az úttest – menetirányának megfelelő – szegélyéhez lehető legjobban lehúzódní, ha ugyanazon oldalra kanyarodással szándékozik az utat elhagyni;

d) a lehető legjobban az úttest középvonalához húzódní, ha az ellenkező oldalra kanyarodással akarja az utat elhagyni, kivéve a 16. Cikk 2. pontjában szabályozott esetet;

e) a szembejövő forgalmat semmi esetre sem akadályozni.

## 13. Cikk

1. Amikor a járműveket, vagy állatokat a közúton megállítják – ha azok nem állhatnak a közúton kívül – az útszegélyhez annyira közel kell félreállítani, amennyire csak lehetséges. A vezetők járműveiket, illetőleg állataikat csak akkor hagyhatják el, ha a balesetek elkerülése érdekében megtették a szükséges óvintézkedéseket.

2. Járművek vagy állatok nem tartózkodhatnak ott, ahol veszélyt vagy zavart idézhetnek elő, nevezetesen két út kereszteződésénél, útkanyarulatban, emelkedő csúcán, illetőleg ezek közelében.



#### 14. Cikk

Minden szükséges óvintézkedést meg kell tenni annak érdekében, hogy a jármű rakománya kár vagy veszély okozójává ne válhasson.

#### 15. Cikk

1. Napnyugta után és éjszaka, vagy amikor a légköri viszonyok megkövetelik, a közúton levő minden járműnek, illetve összekapcsolt járműegységnek legalább egy előre irányított fehér és legalább egy hátra irányított piros fényforrással kell rendelkeznie.

Ha a járművet – a kerékpárt és az oldalkocsi nélküli motorkerékpárt kivéve – elől csupán egy fehér fényforrással szerelték fel, ennek a szembejövő járművek felé eső oldalán kell lennie.

Azokban az országokban, ahol elől két fehér fényforrás az előírás, ezeket a jármű jobb és bal oldalán kell elhelyezni.

A piros fényt olyan fényforrás szolgáltathatja, amely különáll attól a világító testtől, amely a fehér fényt, illetőleg fényeket adja, vagy pedig – amikor a jármű csekély hossza és berendezései lehetővé teszik – ugyanaz a fényforrás is szolgáltathatja.

2. A járművön sohasem lehet előreirányított piros, illetőleg hátraírányított fehér fény és arra elől piros, hátul fehér fényvisszaverő szerkezet sem szerelhető. Ez a tilalom nem vonatkozik a hátramenet fehér vagy sárga fényforrásaira, ha a járművet nyilvántartó ország hazai szabályai ilyen fények használatát megengedik.

3. A fényforrásoknak és fényvisszaverő szerkezeteknek a jármű jelenlétét a közút többi használói felé hatásosan jelezniük kell.

4. Valamennyi Szerződő Állam, illetőleg ezek alárendelt szerve – azzal a feltétellel, hogy minden intézkedést megtesz a közlekedés biztonsága megszokott feltételeinek biztosítására – a jelen cikk rendelkezései alól kiveheti:

- a) a különleges célokat szolgáló vagy különleges körülmények között használatos járműveket;
- b) bizonyos különleges alakú vagy fajtájú járműveket;
- c) azokat a járműveket, amelyek kielégítő megvilágítású közúton várakoznak.

#### 16. Cikk

1. A jelen fejezet rendelkezéseit a trolibuszokra is alkalmazni kell.

2. a) A kerékpárosok a kerékpárutakon kötelesek közlekedni, ha őket erre külön jelzőtábla hívja fel, vagy ha a hazai szabályzat részükre azt kötelezővé teszi;

b) a kerékpárosok egy sorba kötelesek széthúzódni, minden olyan esetben, amikor a forgalom feltételei ezt megkövetelik és – a hazai szabályzat által előírt kivételes eseteket leszámítva – az úttesten kettőnél több sorban sohasem haladhatnak;

c) kerékpárosoknak tilos magukat járművel vontatni;

d) a 12. Cikk 4. pontjának d) bekezdésében előírt szabályt a kerékpárosokra olyan országokban, ahol a hazai szabályzat erre nézve másként rendelkezik, nem kell alkalmazni.

### III. FEJEZET

## JELEK ÉS JELZÉSEK

#### 17. Cikk

1. A jelzési rendszer egyöntetűségének biztosítása céljából – amennyire csak lehetséges – kizárólag csak az összes Szerződő Állam által elfogadott jeleket és jelzéseket kell a szóban forgó Állam közútjain elhelyezni. Ha egyes új jelzések alkalmazásának szüksége merül fel, ezeket –

alakjukra és színükre – valamint az esetleg alkalmazott jelképek természetére nézve – bele kell illeszteni abba a jelzési rendszerbe, amely ebben az Államban érvényben van.

2. Az előírt jelzések számát a feltétlenül szükséges mennyiségre kell korlátozni. Jelzések csak olyan helyeken alkalmazhatók, ahol ez elkerülhetetlenül szükséges.

3. A veszélyt jelző táblákat az akadályoktól elegendő távolságra kell elhelyezni, hogy ezekre az úthasználókat hatékonyan figyelmeztesse.

4. Az előírt jelzésen tilos minden olyan – tárgyától és jellegétől elütő – felirat alkalmazása, amely csökkenti láthatóságát, vagy megváltoztatja jellegét.

5. Minden olyan tábla vagy felirat alkalmazása tilos, amely az előírt jelzésekkel való összetévesztésre ad lehetőséget, vagy ezek olvashatóságát megnehezíti.

#### IV. FEJEZET

### GÉPJÁRMŰVEKRE ÉS PÓTKOCSIKRA ALKALMAZANDÓ ELŐÍRÁSOK A NEMZETKÖZI FORGALOMBAN

#### *18. Cikk*

1. Abból a célból, hogy a jelen Egyezmény előnyeiben részesüljön, minden gépjárművet valamely Szerződő Államnak vagy valamelyik alárendelt szervének – törvényhozásának megfelelően – nyilvántartásba kell vennie.

2. A kérelmező részére vagy az illetékes hatóság, vagy pedig egy erre feljogosított egyesület nyilvántartási igazolványt állít ki, amelynek tartalmaznia kell legalább a rendszámot, vagyis a nyilvántartási számot, a jármű gyártójának nevét, vagy cégét, a gyártási számot vagy a gyártás sziériaszámát, az első forgalombahelyezés időpontját, valamint az említett igazolvány kérelmezőjének teljes nevét és állandó lakóhelyét.

3. A fenti feltételek mellett kibocsátott nyilvántartási igazolványokat tartalmuk bizonyítékául valamennyi Szerződő Államban mindaddig el kell fogadni, amíg az ellenkezője be nem bizonyosodik.

#### *19. Cikk*

1. Minden gépjárműnek, legalább a hátulján táblára vagy magára a járműre írva, viselnie kell az illetékes hatóság által adott rendszámot. Ha a gépjármű egy vagy több pótkocsit vontat, a pótkocsinak, illetőleg a leghátulsó pótkocsinak a vonógépjármű rendszámát, vagy saját rendszámát kell viselnie.

2. A rendszám összetételét és elhelyezésének módját a 3. számú függelék határozza meg.

#### *20. Cikk*

1. A rendszámon kívül minden gépjárműnek hátulján táblára vagy magára a gépjárműre írva, viselnie kell a gépjármű nyilvántartásbavételi helyére utaló megkülönböztető jelzést. Ez a jelzés vagy az Államnak, vagy a nyilvántartásbavétel szempontjából valamely külön önálló egységet képező területnek a megjelölése. Ha a gépjármű egy vagy több pótkocsit vontat, a pótkocsi, illetőleg az utolsó pótkocsi hátulján a megkülönböztető jelzést meg kell ismételni.

2. A megkülönböztető jelzés összetételét és elhelyezésének módját a 4. számú függelék határozza meg.

## 21. Cikk

Minden gépjárműnek és minden pótkocsinak viselnie kell az 5. számú függelékben meghatározott azonossági jeleket.

## 22. Cikk

1. A gépjárműveknek és pótkocsijaiknak jó üzemállapotban levőknek és olyanoknak kell lenniük, hogy üzemeltetésük során a vezetőkre, a gépjármű utasaira és a közút többi használójára nézve veszélyt ne idézhessenek elő, s a köz- és magánvagyonban se tehessenek kárt.

2. Ezeken felül, a gépjárműveknek, a pótkocsiknak s felszereléseiknek meg kell felelniük a 6. számú függelék előírásainak és vezetőik ennek a függeléknek előírásait kötelesek megtartani.

3. A jelen cikk rendelkezéseit a trolibuszokra is alkalmazni kell.

## 23. Cikk

1. A Szerződő Államnak vagy helyi hatóságainak közútjain forgalomba bocsátott járművek méreteit és legnagyobb összsúlyát a hazai törvényhozás állapítja meg. A Szerződő Államok által a regionális egyezményekben – vagy ilyen egyezmény hiányában, valamely Szerződő Állam által – kijelölt bizonyos közutakon a megengedett méreteket és a legnagyobb összsúlyt a 7. számú függelék írja elő.

2. A jelen cikk rendelkezéseit a trolibuszokra is alkalmazni kell.

## V. FEJEZET

### GÉPJÁRMŰVEZETŐK A NEMZETKÖZI FORGALOMBAN

## 24. Cikk

1. Mindegyik Szerződő Állam a területére belépő valamennyi gépjárművezetőt, aki megfelel a 8. számú függelékben előírt feltételeknek, s akinek a részére – miután erre való alkalmasságát egy másik Szerződő Állam vagy valamely igazgatási egységének illetékes hatósága vagy az illetékes hatóság által feljogosított egyesület megállapította – érvényes vezetői engedélyt bocsátott ki, felhatalmazza arra, hogy közútjain további vizsga letétele nélkül a 9. és 10. számú függelékben meghatározott kategóriájú gépjárművet, illetőleg gépjárműveket vezethesse.

2. A Szerződő Állam a területére lépő gépjárművezetőtől mégis megkövetelheti, hogy rendelkezzen a 10. számú függelékben meghatározott mintának megfelelő nemzetközi gépjárművezetői engedéllyel, különösen akkor, ha olyan gépjárművezetőről van szó, aki olyan országból jött ahol hazai, gépjárművezetői engedély nem kötelező, vagy ha a kibocsátott hazai gépjárművezetői engedély a 9. számú függelékben előírt mintának nem felel meg.

3. A nemzetközi gépjárművezetői engedélyt a Szerződő Államoknak, vagy valamely igazgatási egységnek illetékes hatósága vagy e hatóság által felhatalmazott egyesület bocsátja ki és látja el a hatóság, illetőleg az Egyesület pecsétjével vagy bélyegzőjével, miután a gépjárművezető erre való alkalmasságáról bizonyosságot tett. Ez feljogosítja, hogy további vizsga nélkül és valamennyi Szerződő Államban azokat a kategóriájú gépjárműveket vezethesse, amelyekre az engedélyt kibocsátották.

4. Mind a hazai, mind a nemzetközi gépjárművezetői engedélyek használatának joga megvonható, ha nyilvánvaló, hogy a kibocsátáshoz előírt feltételek már nem állnak fenn.

5. A Szerződő Állam vagy alárendelt szerve a gépjárművezetőtől a fent említett gépjárművezetői engedély használatának jogát csak abban az esetben vonhatja vissza, ha ez utóbbi a hazai közlekedési szabályzatba ütköző olyan szabálytalanságot követett el, amely az említett Szerződő

Állam törvényhozása szerint a gépjárművezetői engedély visszavonásával jár. Ilyen esetben a Szerződő Állam vagy annak azon alárendelt szerve, amely az engedély használatának jogát visszavonta, az engedélyt visszatarthatja és megőrizheti annak a határidőnek leteltéig, amely időre a gépjárművezetőtől az engedélyt visszavonták, vagy addig az időpontig, míg ez utóbbi e Szerződő Állam területét el nem hagyja, feltéve, hogy elutazása megelőzi az említett határidő leteltét. Az Állam vagy alárendelt szerve az ilyen módon történt visszavonásról az engedélybe bejegyzést tehet, és az engedélyt kibocsátó hatósággal a gépjárművezető nevét és címét közölheti.

6. A jelen Egyezmény hatálybalépésétől számított öt év tartamára azokat a gépjárművezetőket, akik a gépjárműközlekedésre vonatkozó, Párizsban, 1926. április 4-én aláírt nemzetközi Egyezmény előírásai, vagy az amerikai államok egymásközi gépjárműközlekedésének szabályozására vonatkozó, 1943. december 15-én Washingtonban aláírásra megnyitott Egyezmény rendelkezései folytán vehetnek részt a nemzetközi forgalomban és a fenti egyezmények által előírt okmányok birtokában vannak, úgy kell tekinteni, hogy megfelelnek a jelen cikk által előírt feltételeknek.

#### 25. Cikk

A Szerződő Államok kötelezik magukat, hogy kölcsönösen megadják egymásnak a szükséges felvilágosításokat azoknak a hazai, vagy nemzetközi gépjárművezetői engedéllyel bíró személyeknek azonosításához, akiket valamilyen közlekedési szabály megszegése miatt büntetőjogi felelősség terhel. Hasonlóképpen megadják a szükséges felvilágosításokat minden súlyos balesetet okozó gépjármű tulajdonosának vagy annak a személynek azonosításához, akinek nevén a gépjárművet nyilvántartották.

### VI. FEJEZET

#### A NEMZETKÖZI FORGALOMBAN RÉSZT VEVŐ KERÉKPÁROKRA VONATKOZÓ RENDELKEZÉSEK

#### 26. Cikk

A kerékpárokat a következő felszerelésekkel kell ellátni:

- a) legalább egy hatásos fékkel;
- b) csengőből álló olyan figyelmeztető hangjelzőkészülékkel, amely alkalmas arra, hogy kellő távolságból hallható legyen; más hangjelzőkészülék nem alkalmazható;
- c) napnyugta után és éjszaka, vagy amikor a körülmények megkövetelik, előreirányított fehér vagy sárga fényforrással, valamint hátrairányított vörös fénnel vagy fényvisszaverő szerkezettel.

### VII. FEJEZET

#### ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

#### 27. Cikk

1. A jelen Egyezmény 1949. december 31-ig aláírás céljára nyitva áll az Egyesült Nemzetek Tagállamai, valamint mindazon Államok részére, amelyek meghívást kaptak az 1949-ben, Genfben tartott Közúti Közlekedési és Gépjárműközlekedési Konferenciára.

2. A jelen Egyezményt meg kell erősíteni. A megerősítő okiratokat az Egyesült Nemzetek Főtitkáránál helyezik letétbe.

3. 1950. január 1-től a jelen cikk 1. pontjában említett azok az Államok, amelyek nem írták alá a jelen Egyezményt, valamint a Gazdasági és Szociális Tanács határozata által megjelölt többi Államok a jelen Egyezményhez csatlakozhatnak. Hasonlóképpen nyitva áll csatlakozásra az Egyezmény minden olyan gyámság alatt álló Terület részére, amelynek igazgatását az Egyesült Nemzetekre bízták.

4. A csatlakozás a csatlakozási okmányok az Egyesült Nemzetek Főtitkáránál való letétbehelyezése útján történik.

#### 28. Cikk

1. Az aláírás, megerősítés, az Egyezményhez való csatlakozás alkalmával – vagy azt követően bármikor – mindegyik állam az Egyesült Nemzetek Főtitkárához intézett értesítésével bejelentheti, hogy jelen Egyezmény rendelkezéseit mindazokon a területeken alkalmazza, amely területek külügyi szolgálatát ellátja. E rendelkezések az értesítésben felsorolt területen vagy területeken az értesítésnek a Főtitkár részéről történő kézhezvételt követő 30. napon lépnek hatályba, illetőleg - ha az Egyezmény ekkor még nem lépett hatályba – annak hatálybalépésekor.

2. Amennyiben a körülmények azt megengedik, valamennyi Szerződő Állam kötelezi magát, hogy a legrövidebb időn belül intézkedik az iránt, hogy jelen Egyezmény alkalmazásra kerüljön azokon a területeken, amelyeknek külügyi szolgálatát ellátja, hacsak e területek kormányhatóságainak hozzájárulása alkotmányjogi szempontból nincs feltételként kimondva.

3. Mindazok az Államok, amelyek a jelen cikk 1. pontjában foglalt rendelkezéseknek megfelelően jelen Egyezménynek valamely olyan területen való alkalmazását jelentették be, amely terület külügyeit ellátják, bármikor bejelenthetik a Főtitkárnak, hogy ez az Egyezmény az értesítésben megjelölt területen érvényét veszti. Az Egyezmény a szóbanforgó területre nézve a bejelentés napját követő egy év múlva veszti érvényességét.

#### 29. Cikk

Jelen Egyezmény az ötödik megerősítő vagy csatlakozást bejelentő okirat letételétől számított harmincadik napon lép hatályba. Valamennyi megerősítő vagy csatlakozó Államra nézve az Egyezmény a megerősítő vagy csatlakozó okirat letételétől számított harmincadik napon lép hatályba.

Az Egyesült Nemzetek Főtitkára jelen Egyezmény hatálybalépésének napját valamennyi aláíró vagy ahhoz csatlakozó Állammal közli, valamint értesíti mindazokat az Államokat, amelyeket meghívtak az Egyesült Nemzetek Közúti Közlekedési és Gépjárműközlekedési Konferenciáján való részvételre.

#### 30. Cikk

Ez az Egyezmény hatálytalanítja és helyettesíti a Szerződő Felek között a Párizsban, 1926. évi április hó 24-én aláírt Nemzetközi Egyezményt a gépjárműközlekedésről, valamint az ugyanakkor aláírt Nemzetközi Egyezményt a közúti közlekedésről, továbbá a Washingtonban, 1943. évi december hó 15-én aláírásra megnyitott Egyezményt az amerikai államok közötti gépjárműforgalom szabályozása tárgyában.

#### 31. Cikk

1. Valamely Szerződő Állam által a jelen Egyezménnyel kapcsolatban javasolt bármely módosítást az Egyesült Nemzetek Főtitkárához kell eljuttatni, aki a javasolt módosítás szövegét valamennyi Szerződő Államnak azzal küldi meg, hogy négy hónapon belül közöljék vele:

a) kívánják-e, hogy a javasolt módosítás tanulmányozása céljából konferenciát hívjanak egybe;

b) azon a véleményen vannak-e, hogy a javasolt módosítást konferencia egybehívása nélkül fogadják el;

c) azon a véleményen vannak-e, hogy a javasolt módosítást konferencia egybehívása nélkül vessék el.

A javasolt módosítást a Főtitkárnak a Szerződő Államokon kívül azoknak az Államoknak is meg kell küldenie, amelyeket az Egyesült Nemzetek Közúti Közlekedési és Gépjárműközlekedési Konferenciájára való részvételre meghívtak.

2. A Főtitkárnak a javasolt módosítás tanulmányozása céljából akkor kell a Szerződő Államokat konferenciára egybehívnia, ha a konferencia egybehívását:

a) a Szerződő Államok legalább egynegyede kéri, amennyiben a javasolt módosítás nem a függelékekre, hanem az Egyezmény egyéb részeire vonatkozik;

b) a Szerződő Államoknak legalább egyharmada kéri, amennyiben a javasolt módosítás valamelyik függelékre vonatkozik, kivéve az 1. és 2. számú függelék;

c) a javasolt módosítással érintett függelékkel kötelezett Államoknak legalább egyharmada kéri, amennyiben az 1. és 2. számú függelékről van szó.

A Főtitkárnak a Szerződő Államokon kívül azokat az Államokat is meg kell hívnia, amelyeket az Egyesült Nemzetek Közúti Közlekedési és Gépjárműközlekedési Konferenciáján való részvételre annak idején meghívtak, vagy amelyeknek részvételét a Gazdasági és Szociális Tanács célszerűnek tartja.

Nem kerülnek alkalmazásra e rendelkezések akkor, ha az Egyezményre vonatkozó valamely módosítást a jelen cikk 5. pontjában foglalt rendelkezéseknek megfelelően fogadtak el.

3. A jelen Egyezményre vonatkozó minden olyan módosító javaslatot, amelyet a konferencia kétharmad szótöbbséggel elfogadott, elfogadás céljából valamennyi Szerződő Állammal közölni kell. Az 1. és 2. számú függelékre vonatkozó módosítások kivételével minden, az Egyezményre vonatkozó módosítás a Szerződő Államok kétharmada által történő elfogadást követő kilencvenedik napon lép hatályba valamennyi Szerződő Államra nézve, kivéve azokat az Államokat, amelyek a hatálybalépés előtt kijelentik, hogy azt nem fogadják el.

Az 1. és 2. számú függelékre vonatkozó valamennyi módosítás hatálybalépéséhez a módosított függelékben kötelezett országok kétharmad többségének szavazata szükséges.

4. Az 1. és 2. számú függelékre vonatkozó módosítások kivételével az Egyezményt érintő módosító javaslat elfogadásakor a konferencia kétharmad szótöbbséggel kimondhatja, hogy a szóban levő módosítás olyan jellegű, hogy mindazok a Szerződő Államok, amelyek kijelentik, hogy azt nem fogadják el és amelyek azt a módosítás hatálybaléptetését követő tizenkét hónap múlva sem fogadják el, e határidő lejártakor megszűnnek az Egyezmény részesei lenni.

5. Abban az esetben, ha a Szerződő Államoknak legalább kétharmada a jelen cikk 1. pontjának b) bekezdése értelmében arról értesíti a Főtitkárt, hogy az indítványozott módosítást konferencia egybehívása nélkül is hajlandó elfogadni, erről a Főtitkár valamennyi Szerződő Államnak értesítést küld. A módosítás valamennyi Szerződő Államra nézve ettől az értesítéstől számított kilencvenedik napon válik hatályossá, kivéve azokat az Államokat, amelyek ezen határidőn belül bejelentik a Főtitkárnak, hogy a módosítást elvetik.

6. Ami az 1. és 2. számú függelékre vonatkozó módosító indítványokat és azokat a módosításokat illeti, amelyekre nézve, a jelen cikk 4. pontja nem tesz említést, az eredeti rendelkezések maradnak hatályban mindazokra a Szerződő Államokra nézve amelyek a 3. pontban említett bejelentést teszik, vagy amelyek az 5. pont szerint elvetik a módosító indítványt.

7. Az a Szerződő Állam, amely a jelen cikk 3. pontja értelmében tesz bejelentést, vagy amely a javasolt módosítást a jelen cikk 5. pontjának rendelkezései értelmében veti el, nyilatkozatát, illetőleg a javaslat elvetését a Főtitkárhoz intézett bejelentéssel bármikor visszavonhatja. Erre az Államra nézve a módosítás a Főtitkárhoz intézett értesítés kézhezvételével válik hatályossá.

### 32. Cikk

Jelen Egyezményt az Egyesült Nemzetek Főtitkárához intézett és egy évvel előzetesen közölt bejelentéssel lehet felmondani. A Főtitkár a felmondást valamennyi aláíró és csatlakozó Állammal közli. Az egy éves határidő lejártakor az Egyezmény a felmondó Szerződő Államra nézve érvényét veszti.

### 33. Cikk

A jelen Egyezmény magyarázatával vagy alkalmazásával kapcsolatban két vagy több Szerződő Állam között keletkezett véleményeltéréseket, amelyeket a felek tárgyalással vagy más egyeztetéssel rendezni nem tudnak, az érdekelt Szerződő Államok valamelyikének kérelmére döntés végett a Nemzetközi Bíróság elé lehet terjeszteni.

### 34. Cikk

A jelen Egyezmény egyetlen rendelkezését sem szabad olyannak tekinteni, mintha az valamely Szerződő Államot megakadályozna abban, hogy az Állam külső vagy belső biztonsága érdekében általa szükségesnek tartott állapot követelményeinek korlátjain belül az Egyesült Nemzetek alapokmánya rendelkezéseivel összeegyeztethető intézkedéseket foganatosítson.

### 35. Cikk

1. A 29. Cikkben és a 31. Cikk 1., 3. és 5. pontjában, valamint 32. Cikkben említett hivatalos bejelentéseken felül a Főtitkár a 27. Cikk 1. pontjában említett Államokkal a következőket közli:

a) azokat a nyilatkozatokat, amelyekkel a Szerződő Államok a 2. Cikk 1. pontjának megfelelően kimondják azt, hogy az 1. számú függelék, a 2. számú függelék, vagy egyiket sem veszik figyelembe az Egyezmény alkalmazásánál;

b) azokat a nyilatkozatokat, amelyekkel valamely Szerződő Állam a 2. Cikk 2. pontja értelmében azt az elhatározását jelenti be, hogy kötelezi magát az 1. számú függelék, a 2. számú függelék, vagy mindkettő alkalmazására;

c) a 27. Cikk értelmében történt aláírásokat, megerősítéseket és csatlakozásokat;

d) a 28. Cikk végrehajtásaképpen történt bejelentéseket az Egyezmény területi alkalmazásáról;

e) azokat a nyilatkozatokat, amelyekkel az Államok a 31. Cikk 3. pontja értelmében elfogadják az Egyezményre vonatkozó módosító indítványokat;

f) az Államok által a Főtitkárhoz a 31. Cikk 5. pontja értelmében bejelentett azt a tényt, hogy az Egyezményt módosító javaslatokat elvetik;

g) az Egyezmény módosításainak hatálybalépési időpontját a 31. Cikk 3. és 5. pontjaiban foglaltak értelmében;

h) azt az időpontot, amikor valamely Állam a 31. Cikk 4. pontja értelmében megszűnik az Egyezmény részese lenni;

i) módosító javaslat elvetésének visszavonását a 31. Cikk 7. pontja értelmében;

az Egyezményt módosító javaslatokban érdekelt Államok jegyzékét;

k) az Egyezmény felmondását a 32. Cikk értelmében;

l) annak bejelentését, hogy az Egyezmény a 28. Cikk 3. pontja értelmében valamely területre nézve elvesztette hatályát;

m) az egyes Államok által a 4. számú függelék 3. pontjában foglalt rendelkezéseknek megfelelően a megkülönböztető betűjelzésekről szóló bejelentéseket.

2. A jelen Egyezmény eredeti példányát a Főtitkárnál kell letétbe helyezni, aki a megfelelően hitelesített példányokat a 27. Cikk 1. pontjában említett Államoknak tartozik megküldeni.

3. A Főtitkár felhatalmazást nyert jelen Egyezménynek a hatálybalépéskor való bejegyzésére.

Ennek hiteléül alulírott küldöttek, jó és megfelelő formában elismert felhatalmazásuk bemutatása után, jelen Egyezményt aláírásukkal látták el.

Készült Genfben, egy példányban, angol és francia nyelven, azonos hitelű szöveggel, 1949. év szeptember hó 19. napján.

*(Aláírások)*

### 1. számú függelék

## **A KERÉKPÁROK ÉS GÉPJÁRMŰVEK MEGHATÁROZÁSÁRA VONATKOZÓ KIEGÉSZÍTŐ RENDELKEZÉSEK**

A legfeljebb 50 cm<sup>3</sup> (3,05 köbhüvelyk) hengerűrtartalmú, belső égésű segédmotorral ellátott kerékpárokat nem kell gépjárműveknek tekinteni, feltéve, hogy felépítésükre nézve megőrzik szokványos kerékpárjellegüket.

### 2. számú függelék

## **ÁTHALADÁSI ELSŐBBSÉG**

1. Amikor két jármű egyszerre ér olyan közutak kereszteződéséhez, amelyek közül egyik sem élvez a másikkal szemben elsőbbséget, azokban az országokban, ahol jobboldali hajtás van a balfelől érkező, – azokban az országokban, ahol baloldali hajtás van a jobbfelől érkező – jármű köteles a másikkal az áthaladást átengedni.

2. A villamosok és közúti vasutak elsőbbsége azonban fennáll.

### 3. számú függelék

## **JÁRMŰVEK RENDSZÁMA A NEMZETKÖZI FORGALOMBAN**

1. Valamennyi jármű rendszámának vagy számokból, vagy számokból és betűkből kell állnia. A számoknak arab számjegyeknek kell lenniük, olyanoknak, amilyenek az Egyesült Nemzetek okmányain használatosak; a betűknek latin betűknek kell lenniük. Mégis megengedett más számok és betűk alkalmazása, de ilyen esetben ezeket a fent említett számokkal és betűkkel meg kell ismételni.

2. A számnak nappal, világos időben 20 m (65 láb) távolságból olvashatónak kell lennie.

3. Ha a rendszámot külön táblára teszik ki, ezt a táblát megközelítőleg függőleges és a jármű saját hosszirányú szimmetriasíkjára merőleges helyzetben kell rögzíteni. Amikor a rendszámot magára a járműre rögzítik vagy festik, ennek a jármű hátsó része függőleges, vagy megközelítőleg függőleges felületén kell lennie.

4. A hátsó rendszámot olyan módon kell kivilágítani, ahogyan a 6. számú függelék előírja.



#### 4. számú függelék

### **A JÁRMŰVEK MEGKÜLÖNBÖZTETŐ JELZÉSE A NEMZETKÖZI FORGALOMBAN**

1. A megkülönböztető jelzésnek egytől háromig terjedő latin nagybetűből kell állnia. A betűk magasságának legalább nyolcvan mm-t (3,1 hüvelyk) és vonalvastagságuknak legalább 10 mm-t (0,4 hüvelyk) kell kitennie. A betűket fehér alpra fekete színnel kell olyan ellipszis alakban festeni, amelynek főtengelye vízszintes.

2. Ha a megkülönböztető jelzés három betűből áll, az ellipszis méretei: szélessége legalább 240 mm (9,4 hüvelyk), magassága legalább 145 mm (5,7 hüvelyk). Ezek a méretek szélességben 175 mm-re (6,9 hüvelyk), magasságban 115 mm-re (4,5 hüvelyk) csökkenthetők, ha a jelzés háromnál kevesebb betűből áll.

Ami a motorkerékpárok megkülönböztető jelzéseit illeti, az ellipszis méretei – ha a jelzés egy, két vagy három betűből áll – szélességben 175 mm-re (6,9 hüvelyk), magasságban 115 mm-re (4,5 hüvelyk) csökkenthetők.

3. A különböző Államok és területek megkülönböztető jelzései a következők:

Afrikai helységek és tartományok.....	E
Algéria .....	.DZ
Amerikai Egyesült Államok .....	.USA
Andorra .....	.AND
Argentína .....	.RA
Ausztrália.....	AUS
Ausztria .....	A
Barbados .....	.BDS
Belgium.....	.B
Botswana .....	.RB
Brazília .....	.BR
Bulgária .....	BG
Burma .....	BUR
Canada .....	CDN
Ceylon .....	CL
Chile.....	RCH
Ciprus .....	CY
Costa Rica .....	CR
Csehszlovákia.....	CS
Dahomey .....	DY
Dánia.....	DK
Dél-Afrika .....	ZA
Dominikai Köztársaság .....	.. DOM
Ecuador .....	EC
Egyesült Arab Köztársaság.....	ET
Egyesült Királyság.....	GB
Aden .....	ADN
Alderney .....	GBA

Bahamák .....	BS
British Honduras .....	BH
Brunei .....	BRU
Guernsey-sziget .....	GBG
Gibraltár .....	GBZ
Jersey .....	GBJ
Hong Kong .....	HK
Mauritius .....	MS
Szudán .....	SD
Seychelles .....	SY
Dél-Rodézia .....	SR
Province Wellesley .....	SS
Elefántcsontpart .....	CI
Finnország .....	SF
Francia tengerentúli területek .....	F
Franciaország .....	F
Fülöp-szigetek .....	PI
Gambia .....	.WAG
Ghána .....	.GH
Görögország .....	.GR
Guatemala .....	GCA
Haiti .....	RH
Hollandia .....	NL
Surinam .....	.SME
Holland Antillák .....	NA
India .....	IND
Indonézia .....	.RI
Irán .....	.IR
Írország .....	IRL
Izland .....	IS
Izrael .....	IL
Jamaica .....	JA
Japán .....	J
Jordánia .....	HKJ
Jugoszlávia .....	YU
Kambodzsa .....	.K
Kenya .....	EAK
Kína .....	RC
Kongó (Brazzaville) .....	RCB
Kongó (Dem. Rep. of) .....	CGO
Közép-Afrikai Köztársaság .....	RCA
Laosz .....	LAO
Lengyelország .....	PL
Lesotho .....	LS
Libanon .....	RL
Luxembourg .....	L
Madagaszkár .....	RM
Magyarország .....	.H
Malawi .....	MW
Malaysia .....	PTM

Mali .....	RMM
Málta .....	M
Marokkó .....	MA
Mexikó .....	MEX
Monaco .....	MC
Nicaragua .....	NIC
Niger .....	NIG
Nigéria .....	WAN
Norvégia .....	N
Nyugat-Szamoa .....	WS
Olaszország.....	I
Pakisztán .....	PAK
Paraguay .....	PY
Peru .....	PE
Portugália.....	P
Románia .....	R
Ruanda .....	RWA
San Marino .....	RSM
Senegal .....	SN
Sierra Leone .....	WAL
Spanyolország .....	E
Svájc .....	CH
Svédország .....	S
Szingapúr .....	SGP
Szíria .....	SYR
Szovjet Szocialista Köztársaságok Szövetsége...	SU
Tanganyika .....	EAT
Tanzániai Egyesült Köztársaság	
Thaiföld .....	T
Togo .....	TG
Törökország .....	.TR
Trinidad és Tobago .....	TT
Tunézia .....	TN
Uganda .....	EAU
Új-Zéland .....	NZ
Uruguay .....	U
Vatikán .....	V
Venezuela .....	YV
Vietnámi Szocialista Köztársaság.....	.VN
Windward-szigetek	
Grenada .....	WG
St. Lucia .....	WL
St. Vincent .....	WV
Zambia .....	RNR
Zanzibár .....	EAZ

Minden Állam – amennyiben előzőleg nem tette meg – az Egyezmény aláírásának illetve megerősítésének, vagy a hozzá való csatlakozásának időpontjában az általa választott megkülönböztető betűket, a Főtitkárnál bejegyeztetni köteles.

4. Abban az esetben, ha a megkülönböztető jelzést külön táblán tüntetik fel, ezt a táblát megközelítőleg függőlegesen és a jármű saját hosszirányú szimmetriasíkjára merőleges helyzetben kell rögzíteni. Amikor a megkülönböztető jelzést magára a járműre rögzítik vagy festik, ennek a jármű hátsó része függőleges vagy megközelítőleg függőleges felületén kell lennie.

### 5. számú függelék

## **JÁRMŰVEK AZONOSSÁGI JELEI A NEMZETKÖZI FORGALOMBAN**

1. Az azonossági jelek magukba kell, hogy foglalják:

a) Gépjárműveknél:

i) A jármű gyártójának nevét vagy márkáját;

ii) az alvázon vagy – alváz hiányában – a kocsiszekrényen a gyártó gyártási-, vagy szériaszámát;

iii) a motoron – ha a gyártó ilyen számot alkalmazott – a motor gyártási számát;

b) pótkocsiknál vagy az i) és ii) alatt felsorolt jeleket, vagy az illetékes hatóság által, a pótkocsik részére kiadott azonossági jelet.

2. A fent említett jeleket olyan helyekre kell elhelyezni, hogy hozzáférhetők és könnyen olvashatók legyenek; ezen felül olyanoknak kell lenniük, hogy ezeket nehezen lehessen megváltoztatni vagy eltüntetni.

### 6. számú függelék

## **GÉPJÁRMŰVEK ÉS PÓTKOCSIK FELSZERELÉSEIRE VONATKOZÓ MŰSZAKI FELTÉTELEK A NEMZETKÖZI FORGALOMBAN**

### I. Fékezés

#### **a) Gépjárművek fékezése az oldalkocsis vagy szóló motorkerékpárok kivételével**

Minden gépjárművet olyan fékekkel kell felszerelni, amelyek – függetlenül a terheléstől és emelkedőtől vagy lejtőtől, amelyen a jármű éppen van – lehetővé teszik a mozgó jármű feletti uralmat, annak biztos, gyors és hatásos megállítását.

A fékezést két olyan szerkezettel lehessen eszközölni, hogy bármelyik meghibásodása esetén a másik képes legyen a járművet kellő távolságon belül megállítani.

Ebben a szövegben az egyik szerkezetnek „üzemi fék”, a másiknak „rögzítő fék” a neve.

A rögzítőféknek olyannak kell lennie, hogy egy tisztán mechanikus működésű szerkezet segítségével befékezve tudjon maradni még a vezető távollétében is.

A szerkezetek bármelyike által fékezett kerekre gyakorolt fékhatásnak a hosszirányú szimmetriatengelyhez képest egyenlően kell eloszolniuk.

A fékező felületeknek állandóan összeköttetésben kell lenniük a kerekkel a szétválás lehetősége nélkül, kivéve azt a pillanatnyi szétválasztást, amely tengelykapcsolás, a sebességváltás, vagy egy szabadon futó kerék bekapcsolása miatt történik.

Legalább az egyik szerkezetnek a kerekre közvetlenül ráerősített fékező felületre vagy egy meghibásodásra nem érzékeny közbeeső darabra kell hatnia.

## **b) Pótkocsik fékezése**

Minden pótkocsira, amelynek megengedett legnagyobb összsúlya a 750 kg-ot (1650 fontot) meghaladja, legalább egy olyan fékszerkezetet kell szerelni, amely a jármű hosszanti szimmetriásíkjával részarányosan elosztott kerekekre s a kerekek számának legalább a felére hat.

Az előző bekezdés rendelkezései azonban azokra a pótkocsikra is alkalmazandók, amelyeknek megengedett legnagyobb összsúlya nem haladja ugyan meg a 750 kg-ot (1650 fontot), de a vontató jármű önsúlyának felénél több.

A fékszerkezetnek annál a pótkocsinál, amelynek megengedett legnagyobb összsúlya meghaladja a 3500 kg-ot (7700 fontot), olyannak kell lennie, hogy a vonójárműtől vezérelve lehessen működésbe hozni; ha a pótkocsi megengedett legnagyobb összsúlya nem haladja meg a 3500 kg-ot (7700 fontot), fékberendezése működésbe hozható a vonójármű és a pótkocsi közeledése által (ráfutófék).

A fékszerkezetnek olyannak kell lennie, hogy a lekapcsolt pótkocsit befékezze.

Minden fékkel felszerelt pótkocsit olyan szerkezettel kell ellátni, amely a kapcsolat szétszakadása esetén önműködően biztosítja megállítást. Ezt a rendelkezést nem kell alkalmazni sem azokra a kétkerekű táborozó pótkocsikra, sem azokra a poggyász-szállító könnyű pótkocsikra, amelyeknek súlya a 750 kg-ot (1650 font) meghaladja, feltéve, hogy ezeket a pótkocsikat a főösszeköttetésen felül láncból vagy drótkötélből álló másodlagos összeköttetéssel látták el.

## **c) Nyerges járművek és járműkombinációk fékezése**

### *i) Nyerges járművek*

A fentebbi *a)* pont rendelkezéseit kell alkalmazni minden nyerges járműre. A félpótkocsit – abban az esetben, ha megengedett legnagyobb összsúlya a 750 kg-ot (1650 fontot) meghaladja –, legalább egy olyan fékszerkezettel kell ellátni, amelyet a vontatójármű üzemi fékjének vezérlése működtet.

A félpótkocsi fékszerkezetének egyébként olyannak kell lennie, hogy lekapcsolt állapotban a kerekeket befékezze.

A hazai szabályzat előírhatja, hogy minden fékkel ellátott félpótkocsit olyan fékszerkezettel szereljenek fel, amely a kapcsolat szétszakadása esetén önműködően biztosítja megállítást.

### *ii) Járműkombinációk*

Minden járműkombinációt, amely egy gépjárműből és egy vagy több pótkocsiból áll, olyan fékekkel kell felszerelni, amelyek – függetlenül a terheléstől és az emelkedőtől vagy lejtőtől, amelyen a jármű éppen van – lehetővé teszik a mozgó jármű feletti uralmat, annak biztos, gyors és hatásos megállítást.

## **d) Oldalkocsis vagy szóló motorkerékpárok fékezése**

Minden motorkerékpárt el kell látni két – kézzel vagy lábbal működtethető – olyan fékszerkezettel, amelyek lehetővé teszik a mozgó jármű feletti uralmat, s annak biztos, gyors és hatásos megállítást.

## **II. Világítás**

a) Az oldalkocsis és szóló motorkerékpár kivételével minden gépjárműre, amelynek óránkénti sebessége sík úton meghaladhatja a 20 km-t (12 mérföldet), elöl fel kell szerelni legalább két fehér vagy sárga fényű olyan országúti fényszórót, amely éjszaka tiszta időben a jármű előtti utat legalább 100 m (325 láb) távolságon hatásosan képes megvilágítani.

b) Az oldalkocsis és szóló motorkerékpár kivételével minden gépjárműre, amelynek óránkénti sebessége sík úton meghaladhatja a 20 km-t (12 mérföldet), elöl fel kell szerelni két fehér vagy sárga fényű olyan tompított fényszórót, amely szükség esetén, éjszaka tiszta időben a jármű előtti utat legalább 30 m (100 láb) távolságon hatásosan képes megvilágítani anélkül, hogy a közút többi használóját – bármilyen legyen is a hajtási irány – vakítaná.

A tompított fényszóró használata az országúti fényszóró helyett azokban az esetekben kötelező, amikor ez – azért, hogy a közút többi használóját ne vakítsa – szükséges.

c) Minden oldalkocsis vagy szóló motorkerékpárt fel kell szerelni legalább egy – az a) és b) bekezdés feltételeinek megfelelő – országúti és tompított fényszóróval. E kötelezettség alól mégis felmenthetők a legfeljebb 50 cm<sup>3</sup> (3,05 köbhüvelyk) hengerűrtartalmú motorral felszerelt motorkerékpárok.

d) A szóló motorkerékpár kivételével minden gépjárművet elöl fel kell szerelni két fehér fényű városi lámpával. Ezeknek a lámpáknak éjszaka, tiszta időben a jármű elejétől 150 m (500 láb) távolságról látszaniuk kell anélkül, hogy az út többi használóját vakítsák.

A világítófelületnek a jármű hosszirányú szimmetria-síkjától legtávolabb eső pontjához a lehető legközelebb kell lennie, de a jármű szélességének legkülsőbb pontjától mindenképpen 400 mm-nél (16 hüvelyknél) közelebb.

A városi lámpát éjszaka mindazon esetekben égetni kell, mikor ezeknek a lámpáknak használata kötelező, még a tompított fényszóróval egyidejűleg is abban az esetben, ha a tompított fényszóró világítófelülete nem esik legalább 400 mm-re (16 hüvelykre) a jármű szélességének a legkülsőbb pontjától.

e) Minden gépjárművet, illetőleg valamely járműkombináció végére kapcsolt pótkocsit hátul fel kell szerelni legalább egy olyan vörös lámpával, amely éjszaka, tiszta időben 150 m (500 láb) távolságról látható.

f) Minden gépjármű, vagy pótkocsi hátulján levő rendszámot éjszaka meg kell olyan módon világítani, hogy tiszta időben a jármű hátuljától legalább 20 m (65 láb) távolságból olvasható legyen.

g) A hátsó vörös lámpának, illetőleg lámpáknak és a hátsó rendszámtábla lámpájának a városi lámpák, tompított fényszórók vagy országút fényszórók bármelyikével egyidejűleg ki kell gyulladniuk.

h) A szóló motorkerékpár kivételével minden gépjárművet fel kell szerelni két, lehetőleg nem háromszög alakú vörös fényvisszaverő prizmával, amelyet jármű hátulján kétoldalt egyformán kell elhelyezni. E fényvisszaverő prizmák külső szélének a jármű szélességének legkülsőbb pontjához a lehető legközelebb kell esnie, de mindenképpen közelebb, mint 400 mm (16 hüvelyk). Ezek a fényvisszaverő prizmák elhelyezhetők a hátsó vörös lámpákban is, ha az utóbbiak megfelelnek a fenti feltételeknek. Ezeknek a fényvisszaverő prizmáknak éjszaka, tiszta időben – ha két országúti fényszóró megvilágította – legalább 100 m (325 láb) távolságból látszaniuk kell.

i) Minden szóló motorkerékpárt fel kell szerelni egy lehetőleg nem háromszög alakú olyan vörös fényvisszaverő prizmával, amelyet a jármű hátulján – vagy a hátsó vörös lámpában, vagy azon kívül – kell elhelyezni, s amelynek láthatósága tekintetében meg kell felelni a fenti h) bekezdésben előírt feltételeknek.

j) Minden pótkocsit és nyerges járművet fel kell szerelni két, lehetőleg háromszög alakú vörös fényvisszaverő prizmával, amelyeket a jármű hátulján kétoldalt részarányosan kell elhelyezni. Ezeknek a fényvisszaverő prizmáknak éjszaka, tiszta időben – ha két országúti fényszóró megvilágította – legalább 100 m (325 láb) távolságból látszaniuk kell.

Ha a fényvisszaverő prizma háromszög alakú, ennek olyan egyenlőoldalú háromszögnek kell lennie, amelynek egyik oldala legalább 150 mm (6 hüvelyk) s amelynek egyik csúcsa fölfelé néz. A háromszög vízszintes oldala legkülsőbb szélének a jármű szélességének legkülsőbb pontjához a lehető legközelebb kell esnie, de mindenképpen közelebb, mint 400 mm (16 hüvelyk).

k) Motorkerékpár kivételével minden gépjárművet, illetőleg minden járműkombináció végére kapcsolt pótkocsit, a hátulján fel kell szerelni legalább egy piros vagy narancssárga színű féklámpával. Ennek a lámpának akkor kell kigyúlnia, amikor a gépjármű üzemi fékje működésbe lép. Ha a féklámpa piros színű, fényerejének felül kell múlnia a hátsó vörös lámpáét abban az esetben, ha ezzel együtt, vagy ugyanabban a lámpatestben helyezték el. A féklámpa a pótkocsikra és félpótkocsikra nem kötelező, ha ezek mérete olyan, hogy a vonójármű féklámpája hátulról látható marad.

l) Ha valamely gépjárműre irányjelzőkészülékeket szereltek, ezeknek az alábbi típusok valamelyikéhez kell tartozniuk:

i) Mozgókaros, a jármű mindkét oldalán kicsapódó fajtájú, amely a kar vízszintes helyzetében folyamatos narancsszínű fényt ad.

ii) Merev rögzítésű, villogó narancsszínű fényt ad s a jármű mindkét oldalán az oldalfalakra helyezték el.

iii) Merev rögzítésű, a jármű mindkét oldalának első és hátsó szélén helyezték el, előre fehér vagy narancs, hátra narancs vagy piros villogó fényt ad.

m) Az irányjelzőkészülék kivételével semmilyen lámpa nem villoghat.

n) Ha valamely járműnek több azonos rendeltetésű lámpája van, ezeknek azonos színűeknek kell lenniük és az oldalkocsis motorkerékpárok kivételével a lámpákat kettőnként részarányosan kell a hosszirányú szimmetriáshoz képest elhelyezni.

o) Ugyanabba a világító szerkezetbe több lámpa helyezhető el, feltéve hogy ezek közül a lámpák közül mindegyik megfelel a rá vonatkozó fenti rendelkezéseknek.

### III. Egyéb rendelkezések

#### a) Kormánykészülék

Minden gépjárművet fel kell szerelni egy szilárd kormánykészülékkel, amely a könnyű, gyors és biztos fordulást lehetővé teszi.

#### b) Visszapillantó tükör

Minden gépjárművet fel kell szerelni legalább egy kielégítő méretű, olyan módon elhelyezett visszapillantó tükörrel, amely a vezető számára lehetővé teszi, hogy üléséből szemmel tarthassa a jármű mögötti utat. Ez a rendelkezés azonban nem kötelező az oldalkocsis vagy szóló motorkerékpárokra.

#### c) Figyelmeztető hangjelző

Minden gépjárművet fel kell szerelni legalább egy kielégítő hangerejű figyelmeztető hangjelzőkészülékkel; csengők, gongok, harangok, valamint szirénák és egyéb éles hangú készülékek használata tilos.

#### d) Ablaktörlő

Minden szélvédőüveggel ellátott gépjárművet fel kell szerelni legalább egy olyan ablaktörlővel, amelynek működtetése nem veszi igénybe a vezető állandó beavatkozását. Ez azonban nem kötelező az oldalkocsis vagy szóló motorkerékpárokra.

### **e) Szélvédőüveg**

A szélvédőüvegeknek tartós anyagúaknak, tökéletesen átlátszóknak és olyanoknak kell lenniük, hogy törés esetén ne képezzenek éles szilánkokat. A rajta keresztül látott tárgyak ne látszanak eltorzultaknak.

### **f) Hátramenetszerkezet**

Minden gépjárművet – ha a gépjármű önsúlya meghaladja a 400 kg-ot (900 fontot) – fel kell szerelni egy, a vezető üléséből működtethető hátramenet-szerkezettel.

### **g) Kipufogótompító szerkezet**

A túl erős vagy szokatlan motorzaj elkerülése végett minden gépjárművet állandóan fel kell szerelni hangtompító szerkezettel, amelynek olyannak kell lennie, hogy működését a vezető menet közben ne kapcsolhassa ki.

### **h) Abroncsok**

A gépjárműveknek és pótkocsijainak kerekeit légtömlesztő, vagy rugalmasság tekintetében ezzel egyenértékű egyéb rendszerű abroncsokkal kell felszerelni.

### **i) A járműnek lejtőn való elindulását meggátló szerkezet**

Minden gépjárművet, amelynek megengedett legnagyobb összsúlya a 3500 kg-ot (7700 fontot) meghaladja – amikor olyan ország hegyvidékein közlekedik, ahol a hazai szabályzat előírja –, el kell látni olyan szerkezettel – mint pl. ék, vagy támasztó –, amely a jármű előre vagy hátra történő mozgását megakadályozza.

### **j) Általános rendelkezések**

*i)* A gépjármű gépi berendezései és hozzátartozó készülékei, amennyire csak lehet olyanok legyenek, hogy ne képezzék tűzveszély vagy robbanás kockázatát, ártalmas gázok, kellemetlen bűzök vagy zörejek kibocsátására se adjanak lehetőséget és összeütközés esetén se legyenek veszélyforrások.

*ii)* Minden gépjárműnek olyan szerkesztésűnek kell lennie, hogy a vezető látómezeje előre, jobbra, balra kielégítő legyen és biztosan vezethessen.

*iii)* A fékezésre és a világitásra vonatkozó előírásokat nem kell azokra a rokkantkocsikra alkalmazni, amelyeket a fékezés és világitás tekintetében a nyilvántartó ország rendelkezéseinek megfelelően szereltek fel. A jelen bekezdés alkalmazása szempontjából a „rokkantkocsi” kifejezés olyan önmeghajtású járművet jelent, amelynek önsúlya nem haladja meg a 300 kg-ot (700 fontot), amelynek óránkénti sebessége nem lépi túl a 30 km-t (19 mérföldet) és amelyet valamely betegségben vagy testi fogyatkozásban szenvedő személy használatára terveztek és szerkesztettek (nem egyszerűen csak hozzáalakítottak) s amelyet rendes körülmények között ilyen személy használ.



## IV. Járműkombinációk

a) A „kapcsolt járműkombináció” egy vonójárműből s egy vagy két pótkocsiból állhat. A nyerges járművet követheti egy pótkocsi, de ha a nyerges járművet személyek szállítására használják, a pótkocsinak nem lehet egynél több tengelye és e pótkocsi személyek szállítására nem használható.

b) Minden Szerződő Állam mégis bejelentheti, hogy csak egy pótkocsit engedélyez a vonójármű után, s hogy nyerges jármű után egyet sem engedélyez. Bejelentheti azt is, hogy személyszállításra nyerges jármű alkalmazását nem engedélyezi.

## V. Átmeneti rendelkezések

Az I., II. rész és a III. rész e) pontja a jelen Egyezmény életbeléptetésétől számított kétévi határidő leteltével válik alkalmazhatóvá azokra a gépjárművekre, amelyeket ez időpont után helyeztek első ízben forgalomba s ezek pótkocsijaira. Ez a haladék öt évre szól azokra a gépjárművekre, amelyeknek első forgalombahelyezése megelőzi a fent említett kétévi határidő lejártát, hasonlóképpen a pótkocsikra is.

E haladék ideje alatt a következő rendelkezések alkalmazandók:

a) Minden gépjárművet el kell látni vagy két egymástól független fékrendszerrel, vagy egy olyan fékrendszerrel, amely két egymástól független vezérlés által működik és amelynek egyike - még akkor is, ha a másik meghibásodik - működjék, s mind az egyik, mind a másik rendszer legyen kielégítő hatású és gyors működésű.

b) Minden szólóban közlekedő gépjárművön napnyugta után az éjszaka tartamára meg kell gyújtani elől legalább két fehér lámpát, egyiket jobbra, másikat balra helyezve és hátul egy vörös lámpát.

A kétkerekű oldalkocsi nélküli motorkerékpároknál azonban az első lámpák száma egy lámpára csökkenthető.

c) Minden gépjárművet egy vagy több olyan világítóberendezéssel is el kell látni, amely az utat előre, kellő távolságra, hatásosan megvilágítja, hacsak a fent előírt fehér lámpák ennek a feltételnek nem felelnek meg.

Ha a jármű óránkénti 30 km-es (19 mérföldes) sebességnél többre képes, az említett távolság nem lehet 100 m-nél (325 láb) kisebb.

d) Azokat a világítókészülékeket, amelyek vakítást idézhetnek elő, úgy kell szerkeszteni, hogy lehetővé tegyék a vakítás kiküszöbölését a közút többi igénybevevőjével való találkozáskor, vagy mindazokban az esetekben, amikor ennek megakadályozása célszerű. A vakítás kiküszöbölése olyan legyen, hogy mégis hagyjon elegendő fényerőt arra, hogy a közutat 25 m (80 láb) távolságig hatásosan bevilágítsa.

e) Ami az első világítást illeti, a pótkocsis gépjárművek ugyanazon szabályok alá esnek, mint a szóló gépjárművek; a hátsó vörös világítást a pótkocsi hátuljára kell szerelni.

## ***ELŐÍRÁSOK***

### ***7. számú függelék***

## ***JÁRMŰVEK MÉRETEI ÉS SÚLYA A NEMZETKÖZI FORGALOMBAN***

1. Ezt a függeléket a 23. Cikkben említett feltételekben kijelölt közutakra kell alkalmazni.

2. Ezeken az utakon a megengedett legnagyobb méretek és súlyok, üresen vagy rakottan – azzal a kikötéssel, hogy egy jármű sem szállíthat olyan rakományt, amely meghaladja a nyilvántartó ország illetékes szerve által megengedhető legnagyobb összsúlyként meghatározott súlyt –, a következők:

	Méter	Láb
a ) Teljes szélesség	2,50	8,20
b ) Teljes magasság	3,80	12,50
c) Teljes hosszúság:		
Kéttengelyű teherautók	10,00	33,00
Kéttengelyű személyszállító járművek	11,00	36,00
Három-, vagy többtengelyű járművek	11,00	36,00
Nyerges járművek	14,00	46,00
Egy pótkocsis járműkombináció <sup>1</sup>	18,00	59,00
Két pótkocsis járműkombináció <sup>2</sup>	22,00	72,00
Megengedett legnagyobb összsúly:		
d )		
	Tonna	Font
i) A legjobban megterhelt tengelyen <sup>3</sup>	8,00	17,60
ii) A legjobban megterhelt olyan kettős tengelyen, amelynél a csoporttengely két tengelye közti távolság 1,00 méter (40 hüvelyk) vagy ennél több és kevesebb mint 2,00 méter (7 láb)	14,50	32,00
iii) Járműnek, nyerges járműnek, vagy egyéb járműkombinációnak:		
A szóló jármű, nyerges jármű vagy minden más járműkombináció két szélső tengelyének métertávolsága	A szóló jármű, nyerges jármű vagy minden más járműkombináció megengedett legnagyobb összsúlya tonnában	
1-től kevesebb mint 2-ig	14,50	
2-től kevesebb mint 3-ig	15,00	
3-től kevesebb mint 4-ig	16,25	
4-től kevesebb mint 5-ig	17,50	
5-től kevesebb mint 6-ig	18,75	
6-től kevesebb mint 7-ig	20,00	
7-től kevesebb mint 8-ig	21,25	

<sup>1</sup> A 6. számú függelék járműkombinációkra vonatkozó IV. részét a jelen függelék tárgyát képező járműkombinációkra is alkalmazni kell.

<sup>2</sup> A 6. számú függelék járműkombinációkra vonatkozó IV. részét a jelen függelék tárgyát képező járműkombinációkra is alkalmazni kell.

<sup>3</sup> A tengelynyomás úgy határozandó meg, mint a kerekek által az útra átvitt összes teher; a kerekek közepei belefoglalhatók két, egymástól 1m (40 hüvelyk) távolságra eső – a kocsis tengelyére merőlegesen állított, s az egész kocsiszélességig kinyúló – függőleges sík közé.

8-től kevesebb mint 9-ig	22,50
9-től kevesebb mint 10-ig	23,75
10-től kevesebb mint 11-ig	25,00
11-től kevesebb mint 12-ig	26,25
12-től kevesebb mint 13-ig	27,50
13-től kevesebb mint 14-ig	28,75
14-től kevesebb mint 15-ig	30,00
15-től kevesebb mint 16-ig	31,25
16-től kevesebb mint 17-ig	32,50
17-től kevesebb mint 18-ig	33,75
18-től kevesebb mint 19-ig	35,00
19-től kevesebb mint 20-ig	36,25

A szóló jármű, nyerges jármű vagy minden más járműkombináció két szélső tengelyének távolsága lábban

A szóló jármű, nyerges jármű vagy minden más járműkombináció megengedett legnagyobb összsúlya fontban

3-től kevesebb mint 7-ig	32,00
7-től kevesebb mint 8-ig	32,480
8-től kevesebb mint 9-ig	33,320
9-től kevesebb mint 10-ig	34,160
10-től kevesebb mint 11-ig	35,000
11-től kevesebb mint 12-ig	35,840
12-től kevesebb mint 13-ig	36,680
13-től kevesebb mint 14-ig	37,520
14-től kevesebb mint 15-ig	38,360
15-től kevesebb mint 16-ig	39,200
16-től kevesebb mint 17-ig	40,040
17-től kevesebb mint 18-ig	40,880
18-től kevesebb mint 19-ig	41,720
19-től kevesebb mint 20-ig	42,560
20-től kevesebb mint 21-ig	43,400
21-től kevesebb mint 22-ig	44,240
22-től kevesebb mint 23-ig	45,080
23-től kevesebb mint 24-ig	45,920
24-től kevesebb mint 25-ig	46,760
25-től kevesebb mint 26-ig	47,600
26-től kevesebb mint 27-ig	48,440
27-től kevesebb mint 28-ig	49,280
28-től kevesebb mint 29-ig	50,120
29-től kevesebb mint 30-ig	50,960
30-től kevesebb mint 31-ig	51,800
31-től kevesebb mint 32-ig	52,640
32-től kevesebb mint 33-ig	53,480
33-től kevesebb mint 34-ig	54,320
34-től kevesebb mint 35-ig	55,160
35-től kevesebb mint 36-ig	56,000
36-től kevesebb mint 37-ig	56,840
37-től kevesebb mint 38-ig	57,680
38-től kevesebb mint 39-ig	58,520
39-től kevesebb mint 40-ig	59,360
40-től kevesebb mint 41-ig	60,200
41-től kevesebb mint 42-ig	61,040
42-től kevesebb mint 43-ig	61,880
43-től kevesebb mint 44-ig	62,720
44-től kevesebb mint 45-ig	63,560

45-től kevesebb mint 46-ig	64,400
46-tól kevesebb mint 47-ig	65,240
47-től kevesebb mint 48-ig	66,080
48-tól kevesebb mint 49-ig	66,920
49-től kevesebb mint 50-ig	67,760
50-től kevesebb mint 51-ig	68,600
51-től kevesebb mint 52-ig	69,440
52-től kevesebb mint 53-ig	70,280
53-tól kevesebb mint 54-ig	71,120
54-től kevesebb mint 55-ig	71,960
55-től kevesebb mint 56-ig	72,800
56-tól kevesebb mint 57-ig	73,640
57-től kevesebb mint 58-ig	74,480
58-tól kevesebb mint 59-ig	75,320
59-től kevesebb mint 60-ig	76,160
60-tól kevesebb mint 61-ig	77,000
61-től kevesebb mint 62-ig	77,840
62-től kevesebb mint 63-ig	78,680
63-tól kevesebb mint 64-ig	79,520
64-től kevesebb mint 65-ig	80,360

iv) Ha a nemzetközi forgalomban részt vevő járművek megengedett legnagyobb összsúlya tekintetében eltérés mutatkoznék aszerint, hogy ezeket az iii) alpont táblázatában méteregységben, vagy lábban és fontban fejezték ki, a táblázat azon részének számait kell alkalmazni, amely a magasabb megengedett legnagyobb összsúlyt engedélyezi.

3. A Szerződő Államok körzeti megállapodásokat köthetnek, amelyekben magasabb, megengedett legnagyobb összsúlyokat rögzíthetnek le, mint a jegyzék számértékei. Mégis ajánlatos, hogy a legjobban terhelt tengelyre megengedett legnagyobb súly ne haladja meg a 13 tonnát (28,660 fontot).

4. Minden Szerződő Államnak, amikor kijelöli azokat a közutakat, amelyekre ezt a függelék alkalmazni kell, ismertetnie kell az említett utakon a közlekedés számára átmenetileg megengedett méreteket, illetve legnagyobb súlyokat:

a) ha ezeken akár olyan kompok, olyan alagutak, akár pedig olyan hidak vannak, amelyek nem engedik meg a jelen függelékben ismertetett méretű és engedélyezett súlyú járművek áthaladását;

b) ha ez utak jellege és műszaki feltételei elégtelenek ahhoz, hogy az említett áthaladást lehetővé tegyék.

5. Azon járművek vagy kapcsolt járműkombinációk részére, amelyek a fent rögzített méret- vagy maximális súlykorlátozásokat túllépik, minden Szerződő Állam, illetve ez Államok minden alárendelt szerve különleges forgalmi engedélyeket bocsáthat ki.

6. Minden Szerződő Állam vagy az Állam alárendelt szerve egy bizonyos időtartamra korlátozhatja, vagy megtilthatja olyan utakon gépjárművek közlekedését, amelyeket a jelen függelék alkalmazása szempontjából kijelölt, illetőleg megszorításokat alkalmazhat a járművek súlyát illetően azon járművekre nézve, amelyek ilyen úton közlekednek, ha az út megrongálódás, nagy eső, havazás, olvadás, vagy egyéb kedvezőtlen légköri viszonyok miatt a rendes körülmények között megengedett súlyú járművektől súlyos károkat szenvedne.

### 8. számú függelék

## ***A NEMZETKÖZI FORGALOMBAN RÉSZTVEVŐ GÉPJÁRMŰVEZETŐKRE MEGSZABOTT FELTÉTELEK***

A megengedett legkisebb életkor valamely gépjármű vezetéséhez – az Egyezmény 24. Cikkében előírt feltételeket figyelembe véve – tizennyolc év.

Mégis minden Szerződő Állam vagy alárendelt szerve elismerheti érvényességét azoknak a vezetői engedélyeknek, amelyeket egy másik Szerződő Állam a motorkerékpárok és betegkocsik tizennyolc évnél fiatalabb korú vezetői részére bocsátott ki.

9. számú függelék

**A VEZETŐI ENGEDÉLY MINTÁJA**

Mérete: 74 X 105 mm

Színe: rózsaszínű

1. Az engedély a kibocsátó Állam által előírt nyelven vagy nyelveken szövegezendő meg.
2. Az okmány címe az 1. számú jegyzetben előírt nyelven, vagy nyelveken fejezendő ki, amely után francia nyelvű fordítása következik: „Permis de conduire.”
3. A kézírásos bejegyzések latin betűkkel, vagy úgynevezett angol írással írandók (vagy legalább megismétlendők).
4. Az engedélyt kibocsátó ország illetékes hatóságai által tett esetleges kiegészítő bejegyzések a nemzetközi forgalmat nem érintik.
5. A 4. számú függelékben meghatározott megkülönböztető jelzésnek az ovális részben szerepelnie kell. *Külső oldal*

Az engedélyt kibocsátó ország illetékes hatóságainak bejegyzéseire fenntartott hely, ideértve az időszakos megújításokra vonatkozókat is.		Az ország neve Hatóság bélyegzője vagy pecsétje  VEZETŐI ENGEDÉLY
---	--	---

		Lakóhely változása	Járműkategóriák, amelyekre az engedély érvényes
1. Név: .....			
2. Utónév*: .....			
3. Szül. idő** és hely***: .....	Kelt: .....	A	Oldalkocsis vagy szülő-motorkerékpárok, rokkantkocsis és olyan háromkerekű gépjárművek, amelyeknek üres súlya nem haladja meg a 400 kg-ot (900 fontot).
4. Lakóhely: .....	Aláírás: .....		
Fénykép: 35 X 45 mm			
5. Kibocsátó: .....	Kelt: .....	B	Áruszállításra használt gépjárművek, amelyeknek megengedett legnagyobb összsúlya meg nem haladja a 3500 kg-ot (7700 fontot). E járműkategóriához egy könnyű pótkocsi kapcsolható.
6. ....-en .....-án	Aláírás: .....		
7. Érvényes: .....	Kelt: .....	D	B, C vagy D kategóriába sorolt járművek, amelyeknek vezetője nemcsak könnyű, hanem más pótkocsik vontatására is jogosult.
No. ....	Aláírás: .....		
Hatóság aláírása: .....			

\* - Az apa vagy édesje neve erre a helyre bevezethető  
 \*\* - vagy a hozzávetőleges kor a kiállítás időpontjában  
 \*\*\* - ha ismert,  
 - vagy a hivatalos leírás.

A jármű „megengedett legnagyobb összsúlya” kifejezés az átviteltől álló jármű és a legnagyobb terhelés együttes súlyát jelenti.  
 A „legnagyobb terhelés” kifejezés az a súly értenőd, amelyet a járművet gyártó gyártó ország illetékes hatósága megengedett legnagyobb terhelésként ki-  
 nyilvánított.  
 Könnyű pótkocsik azok, amelyeknek megengedett legnagyobb összsúlya nem ha-  
 ladja meg a 750 kg-ot (1650 fontot).

## 10. számú függelék

### NEMZETKÖZI VEZETŐI ENGEDÉLY MINTÁJA

Mérete: 105 X 148 mm

Színei:

Borítólapja: szürke

Lapjai: fehérek

Az 1. és 2. oldal hazai nyelven, vagy nyelveken szövegezendő meg.

Az utolsó oldal teljes egészében franciául szövegezendő.

A pótlapok az utolsó oldal I. részének feljegyzéseit ismétlik meg más nyelveken. Ezeket a következő nyelveken kell megszövegezni.

- Az engedélyt kibocsátó hatóság által előírt nyelven vagy nyelveken;
- Az Egyesült Nemzetek hivatalos nyelvein;
- Az engedélyt kibocsátó állam választására bízott legfeljebb hat másik nyelven.

Az engedély különböző nyelvű hivatalos fordítása a Kormányok által közzétett az Egyesült Nemzetek Főtitkárával (mindegyik a rá vonatkozó nyelven).

A kézírásos bejegyzések mindig latin betűkkel írandók vagy úgynevezett angol folyóírással.

1. oldal  
(Borítólap)

(Az ország neve)

Nemzetközi gépjárműforgalom  
**NEMZETKÖZI VEZETŐI ENGEDÉLY**

Az 1949. szeptember 19-i közúti közlekedésre  
vonatkozó Egyezmény

.....  
Kibocsátották: .....-ban  
.....-án

Hatóság bélyegzője  
vagy pecsétje

A hatóság aláírása vagy bélyegzője vagy a hatóság által felhatalmazott társaság aláírása  
vagy bélyegzője

(Fedőlap hátulja)

A jelen engedély valamennyi szerződő Állam területén érvényes - az engedélyt kiállító Szerződő Állam területét kivéve - a kibocsátás napjától számított egy éven belül az utolsó oldalon megjelölt kategóriába, vagy kategóriákba tartozó járművek vezetésére.

(A Szerződő Államok tetszés szerinti felsorolására fenntartott hely)

Magától értetődően a jelen engedély semmi szín alatt nem menti fel tulajdonosát az alól a kötelezettség alól, hogy abban az államban, ahol éppen van, vagy közlekedik, teljes mértékben alkalmazkodják azokhoz az érvényes törvényekhez és szabályokhoz, amelyek valamely foglalkozás megkezdésére vagy gyakorlására vonatkoznak.

A vezetőre vonatkozó feljegyzések:

Név: ..... 1.  
 Utónév: ..... 2.  
 Születési hely: \*\* ..... 3.  
 Születési idő: \*\*\* ..... 4.  
 Lakóhely: ..... 5.

Járműkategóriák, amelyekre az engedély érvényes:

Oléalkocsi vagy szőlőmotorvezérlésként, traktoroként és olyan hátrókerékes gépjárművek, amelyeknek üres súlya nem haladja meg a 400 kg-ot (860 fontot) A

Gépjárművek, amelyeket személyek szállítására használnak és amelyekben a vezetőülésen kívül legfeljebb nyolc ülőhely van, vagy amelyeket áruok szállítására használnak és megengedett legnagyobb összsúlya nem haladja meg a 3,500 kg-ot (7700 fontot). E gépjárműkategóriához egy könnyű pótkocsi kapcsolható. B

Áruszállításra használt gépjárművek, amelyeknek megengedett legnagyobb összsúlya meghaladja a 3,500 kg-ot (7700 fontot). E járműkategóriához egy könnyű pótkocsi kapcsolható. C

Gépjárművek, amelyeket személyek szállítására használnak és amelyekben a vezetőülésen kívül több mint nyolc ülőhely van. E gépjárműkategóriához egy könnyű pótkocsi kapcsolható. D

D, C vagy D kategóriába sorolt járművek, amelyeknek vezetője nemcsak könnyű, hanem más pótkocsi vezetésére is jogosult. E

A jármű „megengedett” legnagyobb összsúlya kifejezés az órákban állapított terhelés és a legnagyobb teherrel való terhelést jelenti.  
 A „legnagyobb teher” kifejezés az a súly átvétel, amelyet a járművek nyújtóereje az órákban megadott megengedett legnagyobb teherterhelés mellett képes elviselni.  
 A könnyű pótkocsi az a, amelynek megengedett legnagyobb összsúlya nem haladja meg a 700 kg-ot (1540 fontot).

1. ....
2. ....
3. ....
4. ....
5. ....



A tulajdonos aláírása:

Kivárások:  
(országok)

- |           |            |
|-----------|------------|
| I. ....   | V. ....    |
| II. ....  | VI. ....   |
| III. .... | VII. ....  |
| IV. ....  | VIII. .... |

**KIVÁRÁSOK**

A tulajdonos részleges vezetési jogát (ország) ..... misti

Hely: .....  
 Kelt: .....  
 Aláírás: .....  
 Megjegyzés: minden országon a név megírásával helyre kell hozni, ha a terület hely már eltér.

Kivárások:  
(országok)  
I—VIII.

\* = Amikor vagy a név vagy az a helyre bevezethető  
 \*\* = Név helyre  
 \*\*\* = Vagy a bevezethetőség ideje az igazolmány kiadásának időpontjában  
 \*\*\*\* = Vagy a bevezethetőség ideje

A Magyar Népköztársaság az Egyezményhez az alábbi fenntartással csatlakozott:  
 A Magyar Népköztársaság az Egyezmény 33. Cikkének rendelkezéseit magára nézve nem tekinti kötelezőnek.



## **CONVENTION ON ROAD TRAFFIC**

(Geneva, 19 September 1949)

The Contracting States, desirous of promoting the development and safety of international road traffic by establishing certain uniform rules, have agreed upon the following provisions:

### **CHAPTER I. GENERAL PROVISIONS**

#### **Article 1**

1. While reserving its jurisdiction over the use of its own roads, each Contracting State agrees to the use of its roads for international traffic under the conditions set out in this Convention.
2. No Contracting State shall be required to extend the benefit of the provisions of this Convention to any motor vehicle or trailer, or to any driver having remained within its territory for a continuous period exceeding one year.

#### **Article 2**

1. The Annexes to this Convention shall be considered as integral parts of the Convention; it being understood, however, that any State may on signature or ratification of, or accession to, the Convention, or at any time thereafter, by declaration exclude Annexes 1 and 2 from its application of the Convention.
2. Any Contracting State may at any time give notice to the Secretary-General of the United Nations that it will be bound, as from the date of the said notification, by Annexes 1 and 2 as excluded under the terms of paragraph 1 of this Article.

#### **Article 3**

1. Measures which all the Contracting States or certain of them may have agreed, or shall in the future agree, to put into effect with a view to facilitating international road traffic by simplifying customs, police, health or other requirements will be regarded as being in conformity with the object of this Convention.
2.
  - (a) A bond or other form of security guaranteeing payment of any import duties and import taxes which would, in the absence of such security, be chargeable on the importation of any motor vehicle admitted to international traffic may be required by any Contracting State;
  - (b) A Contracting State shall accept for the purposes of this Article the guarantee of an organization established in its own territory affiliated to an international association which

has issued a valid international customs pass for the motor vehicle (such as a *carnet de passages en douane*).

3. For the fulfilment of the requirements provided for in this Convention the Contracting States will endeavour to keep open during the same hours customs offices and posts next to each other on the same international road.

#### **Article 4**

1. For the purpose of this Convention the following expressions shall have the meanings hereby assigned to them:

"International traffic" means any traffic which crosses at least one frontier;

"Road" means any way open to the public for the circulation of vehicles;

"Carriageway" means that portion of a road normally used by vehicular traffic;

"Lane" means any one of the parts into which the carriageway is divisible, each sufficient in width for one moving line of vehicles;

"Driver" means any person who drives a vehicle, including cycles, or guides draught, pack or saddle animals or herds or flocks on a road, or who is in actual physical control of the same;

"Motor vehicle" means any self-propelled vehicle normally used for the transport of persons or goods upon a road, other than vehicles running on rails or connected to electric conductors. Any State bound by Annex 1 shall exclude from this definition cycles fitted with an auxiliary engine of the type described in that Annex;

"Articulated vehicle" means any motor vehicle with a trailer having no front axle and so attached that part of the trailer is superimposed upon the motor vehicle and a substantial part of the weight of the trailer and of its load is borne by the motor vehicle. Such a trailer shall be called a "semi-trailer";

"Trailer" means any vehicle designed to be drawn by a motor vehicle;

"Cycle" means any cycle not self-propelled. Any State bound by Annex 1 shall include in this definition cycles fitted with an auxiliary engine of the type described in that Annex;

"Laden weight" of a vehicle means the weight of the vehicle and its load when the vehicle is stationary and ready for the road, and shall include the weight of the driver and of any other persons carried for the time being;

"Maximum load" means the weight of the load declared permissible by the competent authority of the country of registration of the vehicle; "Permissible maximum weight" of a vehicle means the weight of the vehicle and its maximum load when the vehicle is ready for the road.

"Permissible maximum weight" of a vehicle means the weight of the vehicle and its maximum load when the vehicle is ready for the road.

## **Article 5**

This Convention is not to be taken as authorizing the carriage of persons for hire or reward or the carriage of goods other than the personal baggage of the occupants of the vehicle; it being understood that these matters and all other matters not provided for in this Convention remain within the competence of domestic legislation, subject to the application of other relevant international conventions or agreements.

## **Chapter II. RULES OF THE ROAD**

### **Article 6**

Each Contracting State shall take appropriate measures to ensure the observance of the rules set out in this Chapter.

### **Article 7**

Every driver, pedestrian or other road user shall conduct himself in such a way as not to endanger or obstruct traffic; he shall avoid all behaviour that might cause damage to persons, or public or private property.

### **Article 8**

1. Every vehicle or combination of vehicles proceeding as a unit shall have a driver.
2. Draught, pack or saddle animals shall have a driver, and cattle shall be accompanied, except in special areas which shall be marked at the points of entry.
3. Convoys of vehicles and animals shall have the number of drivers prescribed by domestic regulations.
4. Convoys shall, if necessary, be divided into sections of moderate length, and be sufficiently spaced out for the convenience of traffic. This provision does not apply to regions where migration of nomads occurs.
5. Drivers shall at all times be able to control their vehicles or guide their animals. When approaching other road users, they shall take such precautions as may be required for the safety of the latter.

### **Article 9**

1. All vehicular traffic proceeding in the same direction on any road shall keep to the same side of the road, which shall be uniform in each country for all roads. Domestic regulations concerning one-way traffic shall not be affected.
2. As a general rule and whenever the provisions of Article 7 so require, every driver shall:

- (a) on two-lane carriageways intended for two-way traffic, keep his vehicle in the lane appropriate to the direction in which he is travelling;
  - (b) on carriageways with more than two lanes, keep his vehicle in the lane nearest to the edge of the carriageway appropriate to the direction in which he is travelling.
3. Animals shall be kept as near as possible to the edge of the road in accordance with domestic regulations.

### **Article 10**

The driver of a vehicle shall at all times have its speed under control and shall drive in a reasonable and prudent manner. He shall slow down or stop whenever circumstances so require, and particularly when visibility is not good.

### **Article 11**

1. Drivers when meeting or being overtaken shall keep as close as practicable to the edge of the carriageway on the side appropriate to the direction in which they are travelling. In overtaking, a driver shall pass on the left or the right of the overtaken vehicle or animal according to the rule observed in the country concerned. These rules shall not necessarily apply in the case of tramcars, trains on roads, and certain mountain roads.
2. On the approach of any vehicle or accompanied animal, drivers shall:
  - (a) when meeting, leave sufficient space for the vehicle or accompanied animal coming from the opposite direction;
  - (b) when being overtaken, keep as close as practicable to the appropriate edge of the carriageway and not accelerate.
3. Drivers intending to overtake shall make sure that there is sufficient room and sufficient visibility ahead to permit overtaking without danger. After overtaking they shall bring their vehicles back to the right or left hand side according to the rule observed in the country concerned, but only after making sure that this will not inconvenience the vehicle, pedestrian or animal overtaken.

### **Article 12**

1. Every driver approaching a fork, crossroads, road junction or level-crossing shall take special precautions to avoid accidents.
2. Priority of passage may be accorded at intersections on certain roads or sections of road. Such priority shall be marked by signs and every driver approaching such a road or section of road shall be bound to yield the right of way to drivers travelling along it.
3. The provisions of Annex 2 regarding the priority of passage at intersections not covered by paragraph 2 of this Article shall be applied by the States bound by the said Annex.
4. Every driver before starting to turn into a road shall:

- (a) Make sure that he can do so without danger to other road users;
- (b) Give adequate notice of his intention to turn;
- (c) Move over as far as practicable to the edge of the carriageway on the side appropriate to the direction in which he is travelling if he wishes to turn off the road on that side;
- (d) Move as near as practicable towards the middle of the carriageway if he wishes to leave the road and turn to the other side, except as provided for in paragraph 2 of Article 16;
- (e) In no case hamper the traffic coming from the opposite direction.

### **Article 13**

1. Stationary vehicles or animals shall be kept off the carriageway if feasible, or, if not, as close as practicable to the edge of the carriageway. Drivers shall not leave vehicles or animals until they have taken all necessary precautions to avoid an accident.
2. Vehicles and animals shall not be left waiting where they are likely to cause danger or obstruction, and in particular at or near a road intersection, a bend or the top of a hill.

### **Article 14**

All necessary precautions shall be taken to ensure that the load of a vehicle shall not be a cause of damage or danger.

### **Article 15**

1. From nightfall and during the night, or when atmospheric conditions render it necessary, every vehicle or combination of vehicles on a road shall show at least one white light in front and at least one red light in the rear.  
When a vehicle, other than a cycle or a motorcycle without sidecar, is provided with only one white light in front, this shall be placed on the side nearest to traffic coming from the opposite direction.  
In countries where two white front lights are obligatory, such lights shall be placed one on the right and one on the left of the vehicle.  
The red light may be produced either by a device distinct from that which produces the white light or lights in front or by the same device when the vehicle is short enough and so arranged as to permit this.
2. In no case shall a vehicle have a red light or a red reflector directed to the front or a white light or a white reflector directed to the rear. This provision shall not apply to a white or yellow reversing light in cases where the domestic legislation of the country of registration of the vehicle permits such lights.
3. Lights and reflex reflectors shall be such as to ensure that the vehicle is clearly indicated to other road users.

4. Any Contracting State or subdivision thereof may, provided that all measures are taken to guarantee normal conditions of safety, exempt from certain provisions of this Article.
  - (a) Vehicles used for special purposes or under special conditions;
  - (b) Vehicles of special shape and kind;
  - (c) Stationary vehicles on adequately lighted roads.

#### **Article 16**

1. The provisions of this Chapter shall apply to trolley-buses.
2.
  - (a) Cyclists shall use cycle tracks where there is an obligation to do so indicated by an appropriate sign, or where such obligation is imposed by domestic regulations;
  - (b) Cyclists shall proceed in single file where circumstances so require and, except in special cases provided for in domestic regulations, shall never proceed more than two abreast on the carriageway;
  - (c) Cyclists shall not be towed by vehicles;
  - (d) The provisions of paragraph 4(d) of Article 12 shall not apply to cyclists where domestic regulations provide

### **CHAPTER III. SIGNS AND SIGNALS**

#### **Article 17**

1. With a view to ensuring a homogeneous system, the road signs and signals adopted in each Contracting State shall, as far as possible, be the only ones to be placed on the roads of that State. Should it be necessary to introduce any new sign, the shape, colour and type of symbol employed shall conform with the system in use in that State.
2. The number of approved signs shall be limited to such as may be strictly necessary. They shall be placed only at points where they are essential.
3. The danger signs shall be placed at a sufficient distance from the object indicated to give road users adequate warning.
4. The affixing to an approved sign of any notice not related to the purpose of such sign and liable to obscure it or to interfere with its character shall be prohibited.
5. All boards and notices which might be confused with the approved signs or make them more difficult to read shall be prohibited.

### **CHAPTER IV. PROVISIONS APPLICABLE TO MOTOR VEHICLES AND TRAILERS IN INTERNATIONAL TRAFFIC**

## **Article 18**

1. In order to be entitled to the benefits of this Convention, a motor vehicle shall be registered by a Contracting State or subdivision thereof in the manner prescribed by its legislation.
2. A registration certificate containing at least the serial number, known as the registration number, the name or the trade mark of the maker of the vehicle, the maker's identification or serial number, the date of first registration and the full name and permanent place of residence of the applicant for the said certificate shall be issued either by the competent authority or by an association duly empowered to do so.
3. This certificate shall be accepted by all Contracting States as *prima facie* evidence of the information entered thereon.

## **Article 19**

1. Every motor vehicle shall display at least at the back on a special plate or on the vehicle itself, a registration number issued or allotted by the competent authority. In the case of a motor vehicle drawing one or more trailers the single trailer or the last trailer shall display the registration number of the drawing vehicle or its own registered number.
2. The composition of the registration number and the manner in which it is displayed shall be as set out in Annex 3.

## **Article 20**

1. Every motor vehicle shall in addition to the registration number display at the back, inscribed on a plate or on the vehicle itself, the distinguishing sign of the place of registration of this vehicle. This sign shall indicate either a State or a territory which constitutes a distinct unit from the point of view of registration. In the case of a motor vehicle drawing one or more trailers this sign shall also be displayed at the back of the single trailer or of the last trailer.
2. The composition of the distinguishing sign and the manner in which it is displayed shall be as set out in Annex 4.

## **Article 21**

Every motor vehicle and trailer shall carry the identification marks set out in Annex 5.

## **Article 22**

1. Every motor vehicle and trailer shall be in good working order and in such safe mechanical condition as not to endanger the driver, other occupants of the vehicle or any person upon the road, or cause damage to public or private property.
2. In addition, every motor vehicle, or trailer, and its equipment shall conform to the provisions of Annex 6 and the driver of every motor vehicle shall observe the rules set out therein.
3. The provisions of this Article shall apply to trolley-buses.

## **Article 23**

1. The maximum dimensions and weights of vehicles permitted to travel on the roads of each Contracting State or subdivision thereof shall be matters for domestic legislation. On certain roads designated by States Parties to regional agreements or, in the absence of such agreements, by a Contracting State, the permissible maximum dimensions and weights shall be those set out in Annex 7.
2. The provisions of this Article shall apply to trolleybuses.

## **CHAPTER V. DRIVERS OF MOTOR VEHICLES IN INTERNATIONAL TRAFFIC**

### **Article 24**

1. Each Contracting State shall allow any driver admitted to its territory who fulfils the conditions which are set out in Annex 8 and who holds a valid driving permit issued to him, after he has given proof of his competence, by the competent authority of another Contracting State or subdivision thereof, or by an Association duly empowered by such authority, to drive on its roads without further examination motor vehicles of the category or categories defined in Annexes 9 and 10 for which the permit has been issued.
2. A Contracting State may however require that any driver admitted to its territory shall carry an international driving permit conforming to the model contained in Annex 10, especially in the case of a driver coming from a country where a domestic driving permit is not required or where the domestic permit issued to him does not conform to the model contained in Annex 9.
3. The international driving permit shall, after the driver has given proof of his competence, be delivered by the competent authority of a Contracting State or subdivision thereof, or by a duly authorised Association, and sealed or stamped by such authority or Association. The holder shall be entitled to drive in all Contracting States without further examination motor vehicles coming within the categories for which the permit has been issued.
4. The right to use the domestic as well as the international driving permit may be refused if it is evident that the conditions of issue are no longer fulfilled.
5. A Contracting State or a subdivision thereof may withdraw from the driver the right to use either of the abovementioned permits only if the driver has committed a driving offence of such a nature as would entail the forfeiture of his driving permit under the legislation and regulations of that Contracting State. In such an event, the Contracting State or subdivision thereof withdrawing the use of the permit may withdraw and retain the permit until the period of the withdrawal of use expires or until the holder leaves the territory of that Contracting State, whichever is the earlier, and may record such withdrawal of use on the permit and communicate the name and address of the driver to the authority which issued the permit.
6. During a period of five years beginning with the entry into force of this Convention, any driver admitted to international traffic under the provisions of the International Convention relative to Motor Traffic signed at Paris on 24 April 1926, or of the Convention on the



Regulation of Inter-American Automotive Traffic opened for signature at Washington on 15 December 1943, and holding the documents required thereunder, shall be considered as fulfilling the requirements of this Article.

## **Article 25**

The Contracting States undertake to communicate to each other such information as will enable them to establish the identity of persons holding domestic or international driving permits when they are liable to proceedings for a driving offence. They further undertake to make known the information required to establish the identity of the owner or the person in whose name a foreign vehicle which has been involved in a serious accident is registered.

## **CHAPTER VI. PROVISIONS APPLICABLE TO CYCLES IN INTERNATIONAL TRAFFIC**

### **Article 26**

Every cycle shall be equipped with:

- (a) at least one efficient brake;
- (b) an audible warning device consisting of a bell, to the exclusion of any other audible warning device, capable of being heard at a reasonable distance;
- (c) a white or yellow light in front and a red light or a red reflex reflector in the rear from nightfall and during the night or when atmospheric conditions render it necessary.

## **CHAPTER VII. FINAL PROVISIONS**

### **Article 27**

1. This Convention shall be open, until 31 December 1949, for signature by all States Members of the United Nations and by every State invited to attend the United Nations Conference on Road and Motor Transport held at Geneva in 1949.
2. This Convention shall be ratified and the instruments of ratification deposited with the Secretary-General of the United Nations.
3. From 1 January 1950, this Convention shall be open for accession by those of the States referred to in paragraph 1 of this Article which have not signed this Convention and by any other State which the Economic and Social Council may by resolution declare to be eligible. It shall also be open for accession on behalf of any Trust Territory of which the United Nations is the administering authority.
4. Accession shall be effected by the deposit of an instrument of accession with the Secretary-General of the United Nations.

### **Article 28**

1. Any State may, at the time of signature, ratification or accession, or at any time thereafter, declare, by notification addressed to the Secretary-General of the United Nations, that the provisions of this Convention will be applicable to all or any of the territories for the international relations of which it is responsible. These provisions shall become applicable in the territories named in the notification thirty days after the date of receipt of such notification by the Secretary-General or, if the Convention has not entered into force at that time, then upon the date of its entry into force.
2. Each Contracting State, when circumstances permit, undertakes to take as soon as possible the necessary steps in order to extend the application of this Convention to the territories for the international relations of which it is responsible, subject, where necessary for constitutional reasons, to the consent of the governments of such territories.
3. Any State which has made a declaration under paragraph 1 of this Article applying this Convention to any territory for the international relations of which it is responsible may at any time thereafter declare by notification given to the Secretary-General that the Convention shall cease to apply to any territory named in the notification and the Convention shall, after the expiration of one year from the date of the notification, cease to apply to such territory.

#### **Article 29**

This Convention shall enter into force on the thirtieth day after the date of the deposit of the fifth instrument of ratification or accession. This Convention shall enter into force for each State ratifying or acceding after that date on the thirtieth day after the deposit of its instrument of ratification or accession. The Secretary-General of the United Nations shall notify each of the signatory or acceding States and every other state invited to attend the United Nations Conference on Road and Motor Transport of the date on which this Convention enters into force.

#### **Article 30**

This Convention shall terminate and replace, in relations between the Contracting States, the International Convention relative to Motor Traffic and the International Convention relative to Road Traffic signed at Paris on 24 April 1926, and the Convention on the Regulation of Inter-American Automotive Traffic opened for signature at Washington on 15 December 1943.

#### **Article 31**

1. Any amendment to this Convention may be proposed by any Contracting State. The text of such proposed amendment shall be communicated to the Secretary-General of the United Nations who shall transmit it to each Contracting State with a request that such State reply within four months stating whether it:
  - (a) Desires that a conference be convened to consider the proposed amendment; or
  - (b) Favours the acceptance of the proposed amendment without a conference; or
  - (c) Favours the rejection of the proposed amendment without a conference.

The proposed amendment shall also be transmitted by the Secretary-General to all States, other than Contracting States, invited to attend the United Nations Conference on Road and Motor Transport.

2. The Secretary-General shall convene a conference of the Contracting States to consider the proposed amendment, if the convening of a conference is requested:
  - (a) by at least one-quarter of the Contracting States in the case of a proposed amendment to any part of the Convention other than the Annexes;
  - (b) by at least one-third of the Contracting States in the case of a proposed amendment to an Annex other than Annexes 1 and 2;
  - (c) in the case of Annexes 1 and 2 by at least one-third of the States bound by the Annex to which an amendment has been proposed. The Secretary-General shall invite to the Conference such States, other than Contracting States, invited to attend the United Nations Conference on Road and Motor Transport or whose participation would, in the opinion of the Economic and Social Council, be desirable. The provisions of this paragraph shall not apply in cases where an amendment to the Convention has been adopted in accordance with paragraph 5 of this Article.
3. Any amendment to this Convention which shall be adopted by a two-thirds majority vote of a conference shall be communicated to all Contracting States for acceptance. Ninety days after its acceptance by two-thirds of the Contracting States each amendment to the Convention, except for those to Annexes 1 and 2, shall enter into force for all the Contracting States except those which, before it enters into force, make a declaration that they do not adopt the amendment. For the entry into force of any amendment to Annexes 1 and 2 the majority shall be two-thirds of the States bound by the amended Annex.
4. The Conference may by a two-thirds majority vote determine at the time of the adoption of an amendment to this Convention, except for those to Annexes 1 and 2, that the amendment is of such a nature that any Contracting State which has made a declaration that it does not accept the amendment and which then does not accept the amendment within a period of twelve months after the amendment enters into force shall, upon the expiration of this period, cease to be a party to the Convention.
5. In the event of a two-thirds majority of the Contracting States informing the Secretary-General pursuant to paragraph 1(b) of this Article that they favour the acceptance of the amendment without a conference, notification of their decision shall be communicated by the Secretary-General to all the Contracting States. The amendment shall upon the expiration of ninety days from the date of such notification become effective as regards all the Contracting States except those States which notify the Secretary-General that they object to such an amendment within that period.
6. As regards amendments to Annexes 1 and 2, and any amendment not within the scope of paragraph 4 of this Article, the existing provisions shall remain in force in respect of any Contracting State which has made a declaration or lodged an objection with respect to such an amendment.

7. A Contracting State which has made a declaration in accordance with the provisions of paragraph 3 of this Article, or has lodged an objection in accordance with the provisions of paragraph 5 of this Article to an amendment, may withdraw such declaration or objection at any time by notification addressed to the Secretary-General. The amendment shall be effective as regards that State upon receipt of such notification by the Secretary-General.

### **Article 32**

This Convention may be denounced by means of one year's notice given to the Secretary-General of the United Nations, who shall notify each signatory or acceding State thereof. After the expiration of this period the Convention shall cease to be in force as regards the Contracting State which denounces it.

### **Article 33**

Any dispute between any two or more Contracting States concerning the interpretation or application of this Convention, which the Parties are unable to settle by negotiation or by another mode of settlement, may be referred by written application from any of the Contracting States concerned to the International Court of Justice for decision.

### **Article 34**

Nothing in this Convention shall be deemed to prevent a Contracting State from taking action compatible with the provisions of the Charter of the United Nations and limited to the exigencies of the situation which it considers necessary for its external or internal security.

### **Article 35**

1. The Secretary-General shall, in addition to the notifications provided for in Article 29, paragraphs 1, 3 and 5 of Article 31 and Article 32, notify the States referred to in paragraph 1 of Article 27 of the following:
  - (a) Declarations by Contracting States that they exclude Annex 1, Annex 2, or both of them, from the application of the Convention in accordance with paragraph 1 of Article 2;
  - (b) Declarations by Contracting States that they shall be bound by Annex 1, Annex 2, or both of them, in accordance with paragraph 2 of Article 2;
  - (c) Signatures, ratifications and accessions in accordance with Article 27;
  - (d) Notifications with regard to the territorial application of the Convention in accordance with Article 28;
  - (e) Declarations whereby States accept amendments to the Convention in accordance with paragraph 3 of Article 31;

- (f) Objections to amendments to the Convention communicated by States to the Secretary-General in accordance with paragraph 5 of Article 31;
  - (g) The date of entry into force of amendments to the Convention in accordance with paragraphs 3 and 5 of Article 31;
  - (h) The date on which a State has ceased to be a Party to the Convention, in accordance with paragraph 4 of Article 31;
  - (i) Withdrawals of objections to an amendment in accordance with paragraph 7 of Article 31;
  - (j) The list of States bound by any amendment to the Convention;
  - (k) Denunciations of the Convention in accordance with Article 32;
  - (l) Declarations that the Convention has ceased to apply to a territory in accordance with paragraph 3 of Article 28;
  - (m) Notifications with respect to distinctive letters made by States in accordance with the provisions of paragraph 3 of Annex 4.
2. The original of this Convention shall be deposited with the Secretary-General who will transmit certified copies thereof to the States referred to in paragraph 1 of Article 27.
  3. The Secretary-General is authorized to register this Convention upon its entry into force.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned representatives, after having communicated their full powers, found to be in good and due form, have signed this Convention.

DONE at Geneva, in a single copy, in the English and French languages, both texts authentic, this nineteenth day of September, one thousand nine hundred and forty-nine.

*(Signatures)*

#### **ANNEX 1. ADDITIONAL PROVISION CONCERNING DEFINITIONS OF MOTOR VEHICLE AND CYCLE**

Cycles fitted with an auxiliary internal combustion engine having a maximum cylinder capacity of 50 cm<sup>3</sup> (3.05 cu. in.) shall not be considered as motor vehicles, provided that they retain all the normal characteristics of cycles with respect to their structure.

#### **ANNEX 2. PRIORITY OF PASSAGE**

1. When any two vehicles are simultaneously approaching a road intersection by roads of which one does not enjoy priority over the other, the vehicle approaching from the left in countries where the direction of traffic is on the right, and from the right in countries where the direction of traffic is on the left, shall yield the right of way to the other vehicle.

2. The right of priority shall not necessarily apply in the case of tramcars and trains on roads.

### **ANNEX 3. REGISTRATION NUMBER OF VEHICLES IN INTERNATIONAL TRAFFIC**

1. The registration number of a vehicle shall consist either of figures or of figures and letters. The figures shall be in Arabic numerals as used in United Nations documents and the letters in Latin characters. When other numerals or characters are used, they shall be repeated in the numerals or characters of the types mentioned above.
2. The number shall be legible in normal daylight at a distance of 20 m. (65 feet).
3. When the registration number is displayed on a special plate, this plate shall be fixed in a vertical or nearly vertical position and in a plane perpendicular to the longitudinal axis of the vehicle itself. When the number is fixed to or painted on the vehicle itself, this shall be done on a vertical or nearly vertical surface at the back of the vehicle.
4. The rear registration number shall be illuminated as prescribed in Annex 6.

### **ANNEX 3. REGISTRATION NUMBER OF VEHICLES IN INTERNATIONAL TRAFFIC**

1. The registration number of a vehicle shall consist either of figures or of figures and letters. The figures shall be in Arabic numerals as used in United Nations documents and the letters in Latin characters. When other numerals or characters are used, they shall be repeated in the numerals or characters of the types mentioned above.
2. The number shall be legible in normal daylight at a distance of 20 m. (65 feet).
3. When the registration number is displayed on a special plate, this plate shall be fixed in a vertical or nearly vertical position and in a plane perpendicular to the longitudinal axis of the vehicle itself. When the number is fixed to or painted on the vehicle itself, this shall be done on a vertical or nearly vertical surface at the back of the vehicle.
4. The rear registration number shall be illuminated as prescribed in Annex 6.

### **ANNEX 4. DISTINGUISHING SIGN OF VEHICLES IN INTERNATIONAL TRAFFIC**

1. The distinguishing sign shall be composed of one to three letters in capital Latin characters. The letters shall have a minimum height of 80 mm. (3.1 in.) and their strokes a width of 10 mm. (0.4 in.). The letters shall be painted in black on a white ground of elliptical form with the major axis horizontal.
2. If the distinguishing sign is composed of three letters, the dimensions of the ellipse shall be at least 240 mm. (9.4 in.) in width and 145 mm. (5.7 in.) in height. The dimensions may be reduced to 175 mm. (6.9 in.) in width and 115 mm. (4.5 in.) in height if the sign carries less than three letters.
3. As regards the distinguishing signs for motorcycles, the dimensions of the ellipse, whether the sign is composed of one, two or three letters, may be reduced to 175 mm. (6.9 in.) in

width and 115 mm. (4.5 in.) in height. 3. The distinctive letters for the different States and territories are as follows:

Andorra .....	AND
Algeria .....	DZ
Argentina .....	RA
Australia .....	AUS
Austria .....	A
Barbados .....	BDS
Belgium .....	B
Botswana .....	RB
Brazil .....	BR
Bulgaria .....	BG
Burma .....	BUR
Cambodia .....	K
Canada .....	CDN
Central African Republic .....	RCA
Ceylon .....	CL
Chile .....	RCH
China .....	RC
Congo (Brazzaville) .....	RCB
Congo (Dem. Rep. of) .....	CGO
Costa Rica .....	CR
Cyprus .....	CY
Czechoslovakia .....	CS
Dahomey .....	DY
Denmark .....	DK
Dominican Republic .....	DOM
Ecuador .....	EC
Finland .....	SF
France .....	F
French Overseas Territories .....	F
Gambia .....	WAG
Ghana .....	GH
Greece .....	GR
Guatemala .....	GCA
Haiti .....	RH
Holy See .....	V
Hungary .....	H
Iceland .....	IS
India .....	IND
Indonesia .....	RI
Iran .....	IR
Ireland .....	IRL
Israel .....	IL
Italy .....	I
Ivory Coast .....	CI
Jamaica .....	JA
Japan .....	J
Jordan .....	HKJ

Kenya .....	EAK
Laos .....	LAO
Lebanon .....	RL
Lesotho .....	LS
Luxembourg .....	L
Madagascar .....	RM
Malawi .....	MW
Malaysia .....	PTM
Mali .....	RMM
Malta .....	M
Mexico .....	MEX
Monaco .....	MC
Morocco .....	MA
Netherlands .....	NL
Surinam .....	SME
Netherlands Antilles .....	NA
New Zealand .....	NZ
Nicaragua .....	NIC
Niger .....	NIG
Nigeria .....	WAN
Norway .....	N
Pakistan .....	PAK
Paraguay .....	PY
Peru .....	PE
Philippines .....	PI
Poland .....	PL
Portugal .....	P
Romania .....	R
Rwanda .....	RWA
San Marino .....	RSM
Senegal .....	SN
Sierra Leone .....	WAL
Singapore .....	SGP
South Africa .....	ZA
Spain .....	E
African localities and provinces .....	E
Sweden .....	S
Switzerland .....	CH
Syria .....	SYR
Thailand .....	T
Togo .....	TG
Trinidad and Tobago .....	TT
Tunisia .....	TN
Turkey .....	TR
Uganda .....	EAU
Union of Soviet Socialist Republics .....	SU
United Arab Republic .....	ET
United Kingdom .....	GB
Aden .....	AND
Alderney .....	GBA



Bahamas .....	BS
British Honduras .....	BH
Brunei .....	BRU
Guernsey .....	GBG
Gibraltar .....	GBZ
Jersey .....	GBJ
Hong Kong .....	HK
Mauritius .....	MS
Province Wellesley .....	SS
Seychelles .....	SY
Southern Rhodesia .....	SR
Swaziland .....	SD
Windward Islands	
Grenada .....	WG
St. Lucia .....	WL
St. Vincent .....	WV
United Republic of Tanzania	
Tanganyika .....	EAT
Zanzibar .....	EAZ
United States of America .....	USA
Uruguay .....	U
Venezuela .....	YV
Viet-Nam (Republic of) .....	VN
Western Samoa .....	WS
Yugoslavia .....	YU
Zambia .....	RNR

Any State which has not already done so shall on signature or ratification of, or accession to, this Convention, notify the Secretary-General of the distinctive letters selected by that State.

4. When the distinguishing sign is carried on a special plate this plate shall be fixed in a vertical or nearly vertical position and in a plane perpendicular to the longitudinal axis of the vehicle itself. When the sign is fixed to or painted on the vehicle itself, this shall be done on a vertical or nearly vertical surface at the back of the vehicle.

## **ANNEX 5. IDENTIFICATION MARKS OF VEHICLES IN INTERNATIONAL TRAFFIC**

1. The identification marks shall comprise:
  - (a) In the case of a motor vehicle:
    - (i) The name or the trade mark of the maker of the vehicle,
    - (ii) On the chassis or, in the absence of a chassis, on the body, the maker's identification or serial number,
    - (iii) On the engine, the maker's engine number if such a number is placed thereon by the maker,
  - (b) In the case of a trailer, either the information referred to in (i) and (ii) above or an identification mark issued for the trailer by the competent authority.
2. The marks mentioned above shall be placed in accessible positions and shall be in a form easily legible and not capable of being easily removed or altered.

## **ANNEX 6. TECHNICAL CONDITIONS CONCERNING THE EQUIPMENT OF MOTOR VEHICLES AND TRAILERS IN INTERNATIONAL TRAFFIC**

### **I. BRAKING**

#### *(a) Braking of motor vehicles other than motor cycles with or without sidecars*

Every motor vehicle shall be equipped with brakes capable of controlling the movement of and of stopping the vehicle in an efficient, safe and rapid way under any conditions of loading on any up or down gradient on which the vehicle is operated.

The braking shall be operated by means of two devices so constructed that, in the event of failure of one of the braking devices, the other shall be capable of stopping the vehicle within a reasonable distance.

For the purpose of this Annex, one of these braking devices will be called the "service brake" and the other one the "parking brake".

The parking brake shall be capable of being secured, even in the absence of the driver, by direct mechanical action.

Either means of operation shall be capable of applying braking force to wheels symmetrically placed on each side of the longitudinal axis of the vehicle.

The braking surfaces shall always be connected with the wheels of the vehicle in such a way that it is not possible to disconnect them otherwise than momentarily by means of a clutch, gear box or free wheel.

One at least of the braking devices shall be capable of acting on braking surfaces directly attached to the wheels of the vehicle or attached through parts not liable to failure.

#### *(b) Braking of trailers*

Every trailer having a permissible maximum weight exceeding 750 kg. (1,650 lbs.) shall be equipped with at least one braking device acting on wheels placed symmetrically on each side of the longitudinal axis of the vehicle and acting on at least half the number of wheels.

The provisions of the preceding paragraph shall be required, however, in respect of trailers if the permissible maximum weight does not exceed 750 kg. (1,650 lbs.) but exceeds one-half of the unladen weight of the drawing vehicle.

The braking device of trailers with a permissible maximum weight exceeding 3,500 kg. (7,700 lbs.) shall be capable of being operated by applying the service brake from the drawing vehicle. When the permissible maximum weight of the trailer does not exceed 3,500 kg. (7,700 lbs.) its braking device may be brought into action merely by the trailer moving upon the drawing vehicle (overrun braking).

The braking device of the trailer shall be capable of preventing the rotation of the wheels when the trailer is uncoupled.

Any trailer equipped with a brake shall be fitted with a device capable of automatically stopping the trailer if it becomes detached whilst in motion. This provision shall not apply to two-wheeled camping trailers or light luggage trailers whose weight exceeds 750 kg. (1,650 lbs.) provided that they are equipped in addition to the main attachment with a secondary attachment which may be a chain or a wire rope.

#### *(c) Braking of articulated vehicles and combinations of motor vehicles and trailers*

- (i) Articulated vehicles The provisions of paragraph (a) of this Part shall apply to every articulated vehicle. A semi-trailer having a permissible maximum weight exceeding 750 kg. (1,650 lbs.) shall be equipped with at least one braking device capable of being operated by applying the service brake from the drawing vehicle.  
The braking device of the semi-trailer shall, in addition, be capable of preventing the rotation of the wheels when the semi-trailer is uncoupled.  
When required by domestic regulations a semi-trailer equipped with a brake shall be fitted with a device capable of stopping automatically the semi-trailer if it becomes detached whilst in motion.
- (ii) Combinations of motor vehicles and trailers Every combination of a motor vehicle and one or more trailers shall be equipped with brakes capable of controlling the movement of and of stopping the combination in an efficient, safe and rapid way under any conditions of loading on any up or down gradient on which it is operated.

(d) *Braking of motor cycles with or without sidecars*

Every motor cycle shall be equipped with two braking devices which may be operated by hand or foot, capable of controlling the movement of and of stopping the motor cycle in an efficient, safe and rapid way.

## II. LIGHTING

- (a) Every motor vehicle other than a motor cycle with or without sidecar and capable of exceeding 20 km. (12 miles) per hour on the level shall be equipped with at least two white or yellow driving lights, fitted in front, capable of adequately illuminating the road for a distance of 100 m. (325 feet) in front of the vehicle at night time in clear weather.
- (b) Every motor vehicle other than a motor cycle with or without sidecar and capable of exceeding 20 km. (12 miles) per hour on the level shall be equipped with two white or yellow passing lights fitted at the front of the vehicle and capable when necessary of adequately illuminating the road at right in clear weather in front of the vehicle for a distance of 30 m. (100 feet) without causing glare or dazzle to other road users whatever the direction of the traffic may be.  
Passing lights shall be used instead of driving lights in all cases when the use of lights causing no dazzle or glare is necessary or compulsory.
- (c) Every motor cycle with or without sidecar shall have at least one driving light and one passing light conforming to the provisions of (a) and (b) of this Part. However, motor cycles with an engine of a maximum cylinder capacity of 50 cm.<sup>3</sup>(3.05 cu. in.) may be excluded from this obligation.
- (d) Every motor vehicle other than a motor cycle without sidecar shall be equipped with two white position (side) lights at the front. These lights shall be clearly visible at night time in clear weather at a distance of 150 m. (500 feet) from the front of the vehicle without causing any glare or dazzle to other road users.  
The part of the illuminating surface of these lights from the longitudinal axis of the vehicle shall be as near as possible to and in no case further than 400 mm. (16 in.) from the extreme outer edges of the vehicle. Position (side) lights shall be shown at night time in all cases when the use of such lights is compulsory and at the same time as the passing lights if no

part of the illuminating surface of the lamps of the passing lights is within 400 mm. (16 in.) of the extreme outer edges of the vehicle.

- (e) Every motor vehicle and every trailer at the end of a combination of vehicles shall be equipped at the rear with at least one red light visible at night time in clear weather at a distance of 150 m. (500 feet) from the rear of the vehicle.
- (f) The registration number displayed at the rear of a motor vehicle or a trailer shall be capable of illumination at night time in such a manner that it can be read in clear weather at a distance of 20 m. (65 feet) from the rear.
- (g) The red rear light or lights and the light for the rear registration number shall be shown at the same time as any of the following: position (side) lights, passing lights or driving lights.
- (h) Every motor vehicle other than a motor cycle without sidecar shall be equipped with two red reflex reflectors preferably of other than triangular form, fitted symmetrically at the rear and on opposite sides of the vehicle. The outer edges of each of these reflectors must be as near as possible to and in no case further than 400 mm. (16 in.) from the outer edges of the vehicle. These reflectors may be incorporated in the rear red lamps if these lamps comply with the above requirements. These reflectors shall be visible at night time in clear weather from a distance of at least 100 m. (325 feet) when illuminated by means of two driving lights.
- (i) Every motor cycle without sidecar shall be equipped with a red reflex reflector preferably of other than triangular form, fitted at the rear of the vehicle, either incorporated in, or separate from, the rear red lamp and shall comply with the conditions of visibility mentioned under paragraph (h) of this Part.
- (j) Every trailer and every articulated vehicle shall be equipped with two red reflex reflectors, preferably triangular in shape, fitted symmetrically at the rear and on opposite sides of the vehicle. These reflectors shall be visible at night time in clear weather from a distance of at least 100 m. (325 feet) when illuminated by means of two driving lights.  
When the reflectors are triangular in shape, the triangle shall be equilateral, with sides of at least 150 mm. (6 in.) and shall be upright in position. The outer corner of each of these reflectors shall be as near as possible to and in no case further than 400 mm. (16 in.) from the extreme outer edges of the vehicle.
- (k) With the exception of motor cycles, every motor vehicle and every trailer at the end of a combination of vehicles shall be equipped with at least one stop light at the rear showing a red or amber light. This light shall be actuated upon application of the service brake of the motor vehicle. If the stop light is red in colour and is either incorporated in, or associated with, the rear red light, its intensity shall be greater than that of the rear red light. The stop light shall not be required on trailers and semi-trailers when their dimensions are such that the stop light of the drawing vehicle remains visible from the rear.
- (l) When a motor vehicle is equipped with direction indicators, such indicators shall be one of the following:
  - (i) A moveable arm protruding beyond each side of the vehicle and illuminated by a steady amber light when the arm is in the horizontal position;

- (ii) A constantly blinking or flashing amber light affixed to each side of the vehicle;
  - (iii) A constantly blinking or flashing light placed at each side of the front and rear of the vehicle. The colour of such lights shall be white or orange towards the front and red or orange towards the rear.
- (m) No lights, with the exception of direction indicators, shall be flashing or blinking lights.
- (n) If a vehicle is equipped with several lights of the same kind, they shall be of the same colour and, except in the case of motor cycles with sidecars, two of these lights shall be placed symmetrically to the longitudinal axis of the vehicle.
- (o) Several lights may be incorporated in the same lighting device provided each of these lights complies with the appropriate provisions of this Part.

### **III. OTHER CONDITIONS**

#### *(a) Steering apparatus*

Every motor vehicle shall be equipped with a strong steering apparatus which will allow the vehicle to be turned easily, quickly and with certainty.

#### *(b) Driving mirror*

Every motor vehicle shall be equipped with at least one driving mirror of adequate dimensions so placed as to enable the driver to view from his seat the road to the rear of the vehicle. However, this provision shall not be compulsory for motor cycles with or without sidecar.

#### *(c) Warning devices*

Every motor vehicle shall be equipped with at least one audible warning device of sufficient strength which shall not be a bell, gong, siren or other strident toned device.

#### *(d) Windscreen wiper*

Every motor vehicle fitted with a windscreen shall have at least one efficient windscreen wiper functioning without requiring constant control by the driver. However, this provision shall not be compulsory for motor cycles with or without sidecars.

#### *(e) Windscreens*

Windscreens shall be made of a stable substance, transparent and not likely to produce sharp splinters if broken. The objects seen through this substance shall not appear distorted.

#### *(f) Reversing device*

Every motor vehicle shall be equipped with a reversing device controlled from the driver's seat if the weight of the motor vehicle when empty exceeds 400 kg. (900 lbs.).

*(g) Exhaust silencer*

Every motor vehicle shall have an exhaust silencer in constant operation to prevent excessive or unusual noise, the working of which cannot be interrupted by the driver while on the road.

*(h) Tires*

The wheels of motor vehicles and their trailers shall be fitted with pneumatic tyres, or with some other tyres of equivalent elasticity.

*(i) Device to prevent a vehicle from running down a gradient*

When travelling in a mountainous region of a country where it is required by domestic regulations, any motor vehicle of which the permissible maximum weight exceeds 3,500 kg. (7,700 lbs.) shall carry a device, such as a scotch or chock, which can prevent the vehicle from running backwards or forwards.

*(j) General provisions*

- (i) In so far as possible the machinery or accessory equipment of any motor vehicle shall not entail a risk of fire or explosion, nor cause the emission of noxious gases or offensive odours or produce disturbing noises, nor be a source of danger in case of collision.
- (ii) Every motor vehicle shall be so constructed that the driver shall be able to see ahead, to the right and to the left, clearly enough to enable him to drive safely.
- (iii) The provisions relating to braking and lighting shall not apply to invalid carriages which comply with the domestic regulations in the country of registration as regards brakes, lights and reflectors. For the purpose of this paragraph "invalid carriage" shall mean a motor vehicle whose unladen weight does not exceed 300 kg. (700 lbs.), whose speed does not exceed 30 km. (19 miles) per hour, and which is specially designed and constructed (and not merely adapted) for the use of a person.

#### **IV. COMBINATION OF VEHICLES**

- (a) A "combination of vehicles" may be composed of a drawing vehicle and one or two trailers. An articulated vehicle may draw a trailer, but if such articulated vehicle is used for the carriage of passengers, the trailer shall have not more than one axle and shall not carry passengers.
- (b) Any Contracting State may, however, indicate that it will only permit that one trailer be drawn by a vehicle and that it will not permit an articulated vehicle to draw a trailer. It may also indicate that it will not permit articulated vehicles for the transport of passengers.

#### **V. TRANSITIONAL PROVISIONS**

The provisions of Parts I, II and paragraph (e) of Part III of this Annex shall apply to any motor vehicle first registered at any time subsequent to a date two years after the entry into force of this Convention, and to any trailer drawn thereby. The said provisions shall apply five years after the

entry into force of this Convention to any motor vehicle first registered at any time previous to a date two years after the entry into force of this Convention, and to any trailer.

In the meantime the following provisions shall apply:

- (a) Every motor vehicle shall be equipped with either two systems of brakes, independent of each other, or one system of brakes with two independent means of operation, of which one means of operation will function, even if the other fails to function, provided that in all cases the system used is really effective and rapid in action.
- (b) Every motor vehicle travelling alone shall, during the night and from sunset, be fitted in front with at least two white lights placed one on the right and the other on the left, and, at the back, with a red light. For motor cycles unaccompanied by a sidecar, the number of lights in front may be reduced to one.
- (c) Every motor vehicle shall also be equipped with one or more devices capable of effectively illuminating the road for a sufficient distance ahead unless the two white lights prescribed above already fulfil this condition. If the vehicle is capable of proceeding at a speed greater than 30 km. (19 miles) an hour this distance shall not be less than 100 m. (325 feet).
- (d) Lamps which may produce a dazzling effect shall be provided with means for eliminating the dazzling effect when other users of the road are met, or on any occasion when such elimination would be useful. The elimination of the dazzling effect shall, however, leave sufficient light to illuminate the road clearly for at least 25 m. (80 feet).
- (e) Motor vehicles drawing trailers shall be subject to the same regulations as separate motor vehicles in so far as forward lighting is concerned; the rear red light shall be carried on the back of the trailer.

## PROVISIONS

-

## ANNEX 7. DIMENSIONS AND WEIGHTS OF VEHICLES IN INTERNATIONAL TRAFFIC

1. This Annex applies to highways designated in accordance with Article 23.
2. On these roads the permissible maximum dimensions and weights, unladen or with load, provided that no vehicle shall carry a maximum load in excess of that declared permissible by the competent authority of the country in which it is registered, shall be as follows:

	<i>Metres</i>	<i>Feet</i>
(a) Overall width	2.50	8.20
(b) Overall height	3.80	12.50
(c) Overall length:		
Goods vehicles with two axles	10.00	33.00
Passenger vehicles with two axles	11.00	36.00
Vehicles with three or more axles	11.00	36.00
Articulated vehicles	14.00	46.00
Combination of vehicles with	18.00	59.00

one trailer\*

Combination of vehicles with 22.00 72.00

two trailers\*

\* The provisions of Part IV of Annex 6 concerning combinations of vehicles shall also apply to the combinations of vehicles mentioned in this Annex.

(d) Permissible maximum weight:	<i>Metric tons</i>	<i>lbs.</i>
(i) Per most heavily loaded axle**	8.00	17,600
(ii) Per most heavily loaded tandem axle group (the two axles of the group	14.50	32,000

being at least 40 inches (1.00 metre) and less than 7 feet (2.00 metres) apart)

\*\* An axle weight shall be defined as the total weight transmitted to the road by all wheels the centres of which can be included between two parallel transverse vertical planes 1.00 m. (40 inches) apart extending across the full width of the vehicle.

(iii) Per vehicle, articulated vehicle or other combination

<i>Distance, in metres, between the extreme axles of vehicle, articulated vehicle or other combination</i>	<i>Permissible maximum weight, in metric tons, of a vehicle, articulated vehicle or other combination</i>	<i>Distance, in feet, between the extreme axles of a vehicle, articulated vehicle or other combination</i>	<i>Permissible maximum weight in lbs., of vehicle, articulated vehicle or other combination</i>
From 1 to less than 2	14.50	From 3 to less than 7	32,000
		From 7 to less than 8	32,480
From 2 to less than 3	15.00	From 8 to less than 9	33,320
		From 9 to less than 10	34,160
From 3 to less than 4	16.25	From 10 to less than 11	35,000
		From 11 to less than 12	35,840
From 4 to less than 5	17.50	From 12 to less than 13	36,680
		From 13 to less than 14	37,520
From 5 to less than 6	18.75	From 14 to less than 15	38,360
		From 15 to less than 16	39,200
From 6 to less than 7	20.00	From 16 to less than 17	40,040
		From 17 to less than 18	40,880
From 7 to less than 8	21.25	From 18 to less than 19	41,720
		From 19 to less than 20	42,560
From 8 to less than 9	22.50	From 20 to less than 21	43,400
		From 21 to less than 22	44,240



From 9 to less than 10	23.75	From 22 to less than 23	45,030
		From 23 to less than 24	45,920
From 10 to less than 11	25.00	From 24 to less than 25	46,760
		From 25 to less than 26	47,600
From 11 to less than 12	26.25	From 26 to less than 27	48,440
		From 27 to less than 28	49,280
From 12 to less than 13	27.50	From 28 to less than 29	50,120
		From 29 to less than 30	50,960
From 13 to less than 14	28.75	From 30 to less than 31	51,800
		From 31 to less than 32	52,640
From 14 to less than 15	30.00	From 32 to less than 33	53,480
		From 33 to less than 34	54,320
From 15 to less than 16	31.25	From 34 to less than 35	55,160
		From 35 to less than 36	56,000
From 16 to less than 17	32.50	From 36 to less than 37	56,840
		From 37 to less than 38	57,680
From 17 to less than 18	33.75	From 38 to less than 39	58,520
		From 39 to less than 40	59,360
From 18 to less than 19	35.00	From 40 to less than 41	60,200
		From 41 to less than 42	61,040
From 19 to less than 20	36.25	From 42 to less than 43	61,880
		From 43 to less than 44	62,720
		From 44 to less than 45	63,560
		From 45 to less than 46	64,400
		From 46 to less than 47	65,240
		From 47 to less than 48	66,080
		From 48 to less than 49	66,920
		From 49 to less than 50	67,760
		From 50 to less than 51	68,600
		From 51 to less than 52	69,440
		From 52 to less than 53	70,280
		From 53 to less than 54	71,120
		From 54 to less than 55	71,960
		From 55 to less than 56	72,800
		From 56 to less than 57	73,640
		From 57 to less than 58	74,480
		From 58 to less than 59	75,320
		From 59 to less than 60	76,160
		From 60 to less than 61	77,000
		From 61 to less than 62	77,840
		From 62 to less than 63	78,680
		From 63 to less than 64	79,520
		From 64 to less than 65	80,360

- (iv) If in respect of any vehicle admitted to international traffic the permissible maximum weight under the part expressed in metric units of the table set out in subparagraph (iii)

differs from the permissible maximum weight under the part expressed in feet and pounds, the higher of the two figures shall be adopted.

3. Contracting States may conclude regional agreements increasing the permissible maximum weights beyond those in the list. It is suggested, however, that the permissible maximum weight per most heavily loaded axle should not exceed 13 metric tons (28,660 lb.).
4. When any Contracting State designates roads to which this Annex shall apply, it shall indicate the maximum dimensions or weights provisionally permissible for traffic on such roads:
  - (a) Where they have ferries, tunnels or bridges which would restrict the passage of vehicles of the dimensions and weights permitted in this Annex;
  - (b) Where their character or condition calls for the restriction of the circulation of such vehicles on them.
5. Specific traffic authorizations for vehicles or combinations of vehicles exceeding the maximum dimensions or weights given herein may be issued by any Contracting State or subdivision thereof.
6. Any Contracting State or subdivision thereof may limit or prohibit the operation of motor vehicles upon any designated road to which this Annex shall apply or impose restrictions as to the weight of vehicles to be operated upon any such road for a limited period, whenever any such road by reason of deterioration, heavy rain, snow, thawing or other unfavourable climatic conditions would be seriously damaged by vehicles of the weights normally permitted.

#### **ANNEX 8. CONDITIONS TO BE FULFILLED BY DRIVERS OF MOTOR VEHICLES IN INTERNATIONAL TRAFFIC**

The minimum age for driving a motor vehicle under the conditions set out in Article 24 of the Convention shall be eighteen years.

Any Contracting State or subdivision thereof may, however, recognize the driving permits issued by other Contracting States to drivers of motorcycles and invalid carriages of a lower age than eighteen years.

#### **ANNEX 9. MODEL DRIVING PERMIT**

Dimensions: 74 x 105 mm.

Colour: Pink

1. The permit will be drawn up in the language(s) prescribed by the legislation of the State.
2. The title of the document "Driving Permit" will be written in the language(s) prescribed in 1 above and will be followed by the translation in French "*Permis de conduire*".

3. The inscriptions should be written (or at least repeated) in Latin characters or in so-called English script.
4. The additional remarks, if any, by the competent authorities of the issuing country will not apply to international traffic.
5. The distinguishing sign as defined in Annex 4 shall be inscribed in the oval.

Outside pages

Outside pages [Name of country]  
 Reserved for [Seal or stamp of  
 endorsements by the authority]  
 competent DRIVING PERMIT  
 authorities of the  
 issuing country and  
 including periodic  
 renewal.

Inside pages 1. Surname 2. Other names* 3. Date** and place*** of birth 4. Permanent place of residence [Photograph 35 x 45 mm] Signature of holder**** 5. Issued by 6. at..... .on 7. Valid until..... ..... No..... [Seal or stamp of authority] [Signature of authority.]	Changes of address: Date Signature Seal or stamp of authority _____ _____ Date Signature Seal or stamp of authority _____ _____ Date Signature Seal or stamp of authority _____ _____ Additional remarks if any by the competent authorities of the issuing country.	Vehicles for which the permit is valid:
A B C D E	Seal or stamp of authority Seal or stamp of authority Seal or stamp of authority Seal or stamp of authority Seal or stamp of authority	

\* Father's or husband's name may be inserted.

\*\* Or approximate age on date of issue.

\*\*\* If known.

\*\*\*\* Or thumb impression of holder.

Note: Sections A, B, C, D and E (above) are shown separately below. Vehicles for which the permit is valid:

- |   |                            |
|---|----------------------------|
| <b>A</b> Motor cycles with or without a sidecar, invalid carriages and three-wheeled motor vehicles with an unladen weight not exceeding 400 kg. (900 lbs.)   | Seal or stamp of authority |
| <b>B</b> Motor vehicles used for the transport of passengers and comprising in addition to the driver's seat, at most 8 seats, or those used for the transport of goods and having a permissible maximum weight not exceeding 3,500 kg. (7,700 lbs.). Vehicles in this category may be coupled with a light trailer | Seal or stamp of authority |
| <b>C</b> Motor vehicles, used for the transport of goods and of which the permissible maximum weight exceeds 3,500 kg. (7,700 lbs.). Vehicles in this category may be coupled with a light trailer.   | Seal or stamp of authority |
| <b>D</b> Motor vehicles, used for the transport of passengers comprising, in addition to the driver's seat, more than 8 seats. Vehicles in this category may be coupled with a light trailer.   | Seal or stamp of authority |
| <b>E</b> Motor vehicles of categories B, C or D for which the driver is licensed, with other than a light trailer.  | Seal or stamp of authority |

"Permissible maximum weight" of a vehicle means the weight of the vehicle and its maximum load when the vehicle is ready for the road.

"Maximum load" means the weight of the load declared permissible by the competent authority of the country of registration of the vehicle.

"Light trailers" shall be of a permissible maximum weight not exceeding 750 kg. (1,650 lbs.).

## **ANNEX 10. MODEL INTERNATIONAL DRIVING PERMIT**

Dimensions: 105 x 148 mm.

Colours: cover: grey

pages: white

Pages 1 and 2 shall be drawn up in the national language or languages.

The entire last page shall be drawn up in French.

Additional pages of the International Driving Permit shall repeat in other languages the text of Part I of the last page. They shall be drawn up in the following languages:

- (a) language(s) prescribed by the legislation of the issuing State,
- (b) the official languages of the United Nations,

(c) at the most six other languages, chosen at the discretion of the issuing State. The authoritative translation of the text of the permit in the different languages shall be communicated to the Secretary-General of the United Nations by Governments, each one in the language which concerns it. The written remarks shall be written in Latin characters or in so-called English script.

Page 1  
(Cover)

[Name of Country]  
International Motor Traffic  
INTERNATIONAL DRIVING  
PERMIT

Convention on International Road Traffic of 19 September 1949

Issued at ..... Date of Issue .....

[Seal or stamp of authority ]

[Signature or seal of authority or Signature or seal of the Association empowered by the authority]

Page 2 (inside cover)

This permit is valid in the territory of all the Contracting States with the exception of the territory of the Contracting State where issued, for the period of one year from the date of issue, for the driving of vehicles included in the category or categories mentioned on the last page of this permit.

[Space reserved for a list of the Contracting States (optional)]

It is understood that this permit shall in no way affect the obligation of the holder to conform strictly to the laws and regulations relating to residence or to the exercise of a profession which are in force in each country through which he travels.

Last page

**Part I Particulars concerning the Driver:**

Surname 1

Other names\* 2

Place of birth\*\* 3

Date of birth\*\*\* 4

Permanent place of residence 5

**Vehicles for which the permit is valid:** Motor cycles, with or without a sidecar, invalid carriages and three-wheeled motor vehicles with an unladen weight not exceeding 400 kg. (900 lbs.)  
Motor vehicles used for the transport of passengers and comprising, in addition to the

A

B

driver's seat, at most 8 seats, or those used for the transport of goods and having a permissible maximum weight not exceeding 3,500 kg. (7,700 lbs.). Vehicles in this category may be coupled with a light trailer

Motor vehicles used for the transport of goods and of which the permissible maximum weight exceeds 3,500 kg. (7,700 lbs.). Vehicles in this category may be coupled with a light trailer. C

Motor vehicles, used for the transport of passengers comprising, in addition to the driver's seat, more than 8 seats. Vehicles in this category may be coupled with a light trailer. D

Motor vehicles of categories B, C or D, as authorized above, with other than a light trailer. E

"Permissible maximum weight" of a vehicle means the weight of the vehicle and its maximum load when the vehicle is ready for the road. "Maximum load" means the weight of the load declared permissible by the competent authority of the country of registration of the vehicle, "Light trailers" shall be those of a permissible maximum weight not exceeding 750 kg. (1,650 lbs.).

**EXCLUSION** Holder of this permit is deprived of the right to drive in (country) ..... by reason of ..... Seal or Stamp of authority

Part II

- 1.....
- 2.....
- 3.....
- 4.....
- 5.....

A [Photograph]

[Seal or stamp]

B  
[Seal or stamp]

C  
[Seal or stamp]

D

[Seal or stamp]

E  
[Seal or stamp]

EXCLUSIONS (countries)

I .....	V .....
II .....	VI .....
III .....	VII .....
IV .....	VIII .....

\* Father's or husband's name may be inserted.

\*\* If known.

\*\*\* Or approximate age on date of issue.

\*\*\*\* Or thumb impression.

**A KÖZÚTI JELZÉSEKRE VONATKOZÓ JEGYZŐKÖNYV**  
**(Tartalmazza az 1964. október 22-én hatályba lépett módosításokat)**  
**ENSZ KONFERENCIA A KÖZÚTI ÉS MOTOROS KÖZLEKEDÉSRŐL**  
**A KÖZÚTI JELZÉSEKRE VONATKOZÓ JEGYZŐKÖNYV**

A Jegyzőkönyvben részes Államok attól az óhajtól vezéreltetve, hogy a közúti közlekedés biztonságát lehetővé tegyék és a közúti jelzések egységes rendszerének bevezetésével a nemzetközi közúti közlekedést megkönnyítsék,  
a következő rendelkezésekben állapodtak meg:

**I. RÉSZ**

**ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK**

*1. Cikk*

A Jegyzőkönyv Szerződő Felei elfogadják az itt leírt közúti jelzési rendszert és vállalják annak mielőbbi bevezetését. E célból – új jelzések felállításakor vagy a már jelenleg meglévők felújításakor – az itt előírt jelzéseket helyezik el. A Jegyzőkönyvben előírt rendszernek meg nem felelő jelzések teljes kicserélését legkésőbb e Jegyzőkönyvnek az egyes Szerződő Felekre vonatkozó hatálybalépéstől számított tízévi határidő alatt meg kell valósítani.

*2. Cikk*

A Szerződő felek kötelezik magukat, hogy hatálybalépés után mielőbb hozzáfognak azoknak a jelzéseknek kicseréléséhez, amelyek e Jegyzőkönyvben előírt rendszer valamelyik jelzésének jellemzőit ábrázolják ugyan, de más jelentésük van, mint amelyet a fenti rendszer hozzájuk fűz.

**II. RÉSZ**

**KÖZÚTI JELZŐTÁBLÁK**

**I. fejezet**

**Általános rendelkezések**

*3. Cikk*

A közúti jelzések nemzetközi rendszere három jelzőtáblacsoportot foglal magában, úgymint:

- a) Veszélyt jelző táblák;
- b) Feltétlen előírásokat adó jelzőtáblák, amelyek tovább megoszlanak;
  - i) Tilalmi jelzőtáblákra,
  - ii) Kötelező jelzőtáblákra,



c) Pusztán felvilágosító jellegű jelzőtáblák, amelyek tovább megoszlanak:

- i) Felvilágosító jelzőtáblákra,
- ii) Előjelző és iránymutató jelzőtáblákra,
- iii) Helységnevjelző és útagonosító jelzőtáblákra.

#### 4. Cikk

A táblák alakjának jelzőtábla-csoportonként különbözniük kell.

#### 5. Cikk

1. A Szerződő Felek azokat a jelképeket, amelyek ezen Jegyzőkönyvhöz tartozó ábrákon feltüntetett jelzőtáblákon szerepelnek, közúti jelzőtáblarendszerünk alapelemeiként fogadják el. Ezeket szabály szerint a táblák belsején kell feltüntetni.

2. Abban az esetben, ha a Szerződő Felek ezeknek a jelképeknek a módosításait szükségesnek is találnák, a módosítások a lényeges jellemzőket nem változtathatják meg.

3. A jelzőtáblák megértésének megkönnyítése céljából – a jelzőtábla alatt téglalap alakú táblán – kiegészítő jelzések alkalmazhatók.

4. Abban az esetben, ha akár magukon a jelzőtáblákon, akár a kiegészítő táblákon feliratok szerepelnek, a szöveget hazai nyelven vagy nyelveken, esetleg az Egyesült Nemzetek valamely hivatalos nyelvén kell megfogalmazni. A jelen pont előírásait a 33. Cikk 2. pontjában előírt „STOP” felíratra nem kell alkalmazni.

5. A Szerződő Felek által alkotott új jelzőtáblákat – a Genfben, 1949. szeptember 19-én aláírásra megnyitott közúti közlekedésre vonatkozó Egyezmény 17. Cikkének 1. pontjában előírt feltételeknek megfelelően – az Egyesült Nemzetek Főtitkárának kell bejelenteni, aki ezekről valamennyi Szerződő Felet értesíti.

#### 6. Cikk

1. A jelzőtáblákon, jelképeken és feliratokon az e Jegyzőkönyvben előírt színek használandók, kivéve, ha használatukat rendkívüli körülmények gyakorlatilag lehetetlenné teszik.

2. Ha a színek szabadon választhatók, az azonos csoportba tartozó jelzőtábláknál azonos feltételek mellett minden ország ugyanazokat a színeket köteles alkalmazni.

3. A táblák hátoldalának semleges színűeknek kell lenniük, kivéve a III, C. 1 a, b jelzőtáblát, valamint a II, A. 15 jelzést, ha ez utóbbi a II, A. 14 jelzőtábla hátulján szerepel.

#### 7. Cikk

Világítás, vagy fényvisszaverő anyag vagy eszköz alkalmazása legalább a veszélyt jelző tábláknál és a határozott előírásokat adó jelzőtábláknál ajánlatos, ha alkalmazásuk a közúti jelzőtáblákat éjjel láthatóbbá teszi; a választott megoldásnak azonban olyannak kell lennie, hogy a közút igénybevevőit ne vakítsa el és a jelképek vagy feliratok felismerhetőségét, illetve olvashatóságát ne gátolja.

#### 8. Cikk

1. A jelzőtáblák méreteinek olyanoknak kell lenniük, hogy a jelképek távolról láthatók, közelről könnyen megérthetők legyenek.

2. A különböző jelzőtáblák méreteit minden országban szabványosítani kell, úgy, hogy ez a lehető legteljesebb egyöntetűséget biztosítsa. Általánosságban minden jelzőtáblatípusnak kétféle nagysága lehet: normális és kicsinyített. Ez utóbbi akkor kerül alkalmazásra, amikor normálméretű

táblák alkalmazását az elhelyezési lehetőségek nem teszik lehetővé, illetve amikor a közút igénybevevőinek biztonsága ezt nem követeli meg. Kivételes esetekben – korábbi jelzőtábla emlékeztetbeidézése céljából vagy sűrűn lakott helyek belsejében – különleges, kisebb méretű jelzőtábla is alkalmazható.

#### *9. Cikk*

1. Lakott területen kívül – hacsak különleges körülmények nem akadályozzák – a táblák tengelye az úttest vele szomszédos szélétől legfeljebb 2 m távolságra helyezendő el.
2. Lakott területen és hegyes vidéken a jelzőtáblának az úttest szélé felé eső legszélsőbb része és az úttest szélére bocsátott merőleges közötti távolság nem lehet kevesebb, mint 0.50 m. Bizonyos kivételes esetekben csekélyebb távolság is megengedhető.

#### *10. Cikk*

1. E Jegyzőkönyvben, a táblák talajfeletti magasságán a tábla alsó szélének az útkoronához viszonyított magassága értendő
2. Ugyanazon az útvonalon, lehetőség szerint azonos magasságot kell betartani.

## **II. Fejezet**

### **I. CSOPORT**

#### **Veszélyt jelző táblák**

#### *11. Cikk*

1. A veszélyt jelző táblák alakja: egyenlőoldalú háromszög. A háromszög egyik csúcsa fölfelé néz, kivéve a „FIGYELEM - ELSŐBBSÉGGEL BÍRÓ ÚT” (I,22) jelzőtáblát, amelynek egyik csúcsa lefelé áll.
2. A táblák piros szegélyűek és alapszínük fehér vagy világossárga. A jelképek feketék vagy sötét színűek.
3. A normális méretű jelzőtábla háromszögének oldalhossza legalább 0,90 m, s a kisebb méretűé legkevesebb 0,60 m.
4. A jelzőtáblákat a hajtási iránynak megfelelő oldalon a hajtással szemben kell elhelyezni. Ezek megismételhetők az út másik oldalán is.
5. Ha a jelen Jegyzőkönyv ellenkező rendelkezést nem tartalmaz, a jelzőtáblákat a jelzett veszélyes ponttól legalább 150 m-re és legfeljebb 250 m-re kell elhelyezni, kivéve azt az esetet, amikor a helyi körülmények ezt lehetetlenné teszik. Ezekben a rendkívüli esetekben a jelzőtábla 150 m-nél közelebb is helyezhető, de ilyenkor is a jelzett veszélyes ponttól a lehető legtávolabbra és ugyanakkor különleges óvintézkedéseket kell fogantatni.
6. A jelzőtábla magassága legfeljebb 2,20 m és lakott területen kívül legalább 0,60 m legyen.
7. A jelzőtáblákat olyan módon kell elhelyezni, hogy semmi ne takarja s a gyalogjárókat ne akadályozza.

#### *12. Cikk*

A »TEKNŐ VAGY BUKKANÓ« (I, 1) jelzőtáblát kell alkalmazni, ha az illetékes hatóság szükségesnek tartja egyenetlen felületű vagy teknőszerű útszakaszhoz, illetve bemélyedéshez, hegynyereghez vagy domborhátú hídhoz való közlekedés jelzését.



**I,1**

*13. Cikk*

1. A „VESZÉLYES ÚTKANYARULAT” vagy „VESZÉLYES ÚTKANYARULATOK” (I,2) jelzőtábla csak olyan kanyarulat, illetve kanyarulatok közelében alkalmazandó, amelyek fizikai adottságaik, vagy rossz beláthatóságuk miatt veszélyesek.



**I,2**

2. Minden Szerződő Fél részére megengedett, hogy a fenti jelzőtábla helyett olyan jelzőtáblákat alkalmazzon, amelyek világosabban utalnak a kanyarulat természetére. Ezt a helyettesítést az említett Fél egész területén kell alkalmazni. E váltakozó jelzőtáblák a következők:



**1,3** — útkanyarulat jobbra,



**1,4** — útkanyarulat balra,



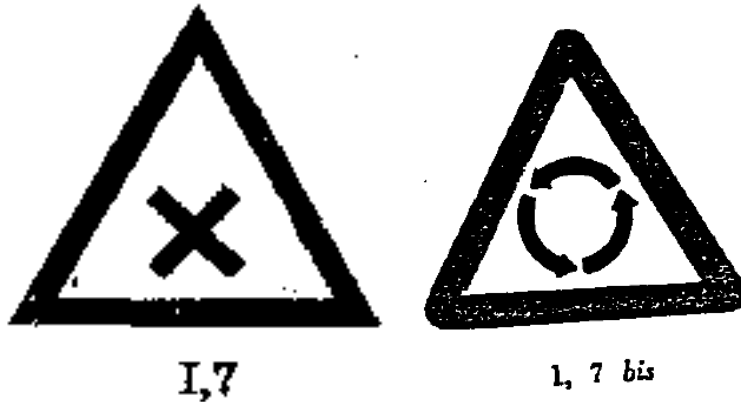
**1,5** — kettős útkanyarulat, az első jobbra,



**1,6** — kettős útkanyarulat, az első balra.

#### 14. Cikk

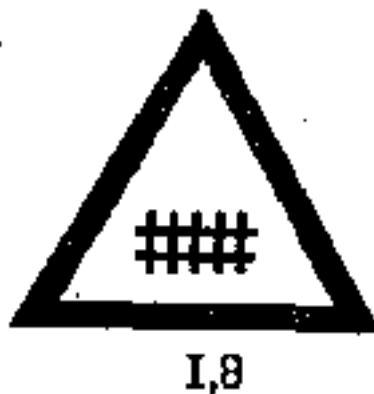
1. Az »ÚTKERESZTEZŐDÉS« (I, 7) jelzőtáblát kell alkalmazni, ha az illetékes hatóság szükségesnek tartja útelágazáshoz, útkereszteződéshez vagy úttorkolathoz való közeledés jelzését. Ezt a jelzőtáblát lakott területen csak kivételes esetben szabad alkalmazni.



2. Abban az esetben, ha az útkereszteződésben - amelyhez a közlekedést jelezték - körforgalmú közlekedés van, az I, 7 jelzőtábla helyett és ennek helyén az alábbi I, 7 bis jelzőtábla alkalmazható; ha bal oldali hajtás van, a jelkép nyilainak iránya fordított.

#### 15. Cikk

1. A »SOROMPÓS VASÚTI ÁTJÁRÓ« (I, 8) jelzőtáblát kell alkalmazni minden olyan szintbeli vasúti átjáróhoz való közeledés jelzésére, amely a vasút mindkét oldalán sorompóval vagy félsorompóval van felszerelve.



2. A »SOROMPÓ NÉLKÜLI VASÚTI ÁTJÁRÓ« (I, 9) jelzőtáblát kell alkalmazni minden sorompó vagy félsorompó nélküli szintbeli vasúti átjáróhoz való közeledés jelzésére.



3. Azokon a közutakon, ahol éjszaka erős gépjárműforgalom van, az 1. és a 2. pontban említett jelzőtáblákat ki kell világítani, fényvisszaverő szerkezettel kell ellátni, vagy fényvisszaverő anyaggal kell bevonni.

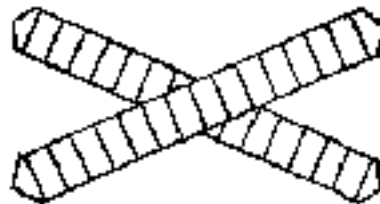
4. A sorompókkal vagy félsorompókkal felszerelt szintbeli vasúti átjárónál a sorompóknak vagy félsorompóknak az úton keresztbeállítása azt jelenti, hogy a közút igénybevevőjének nincs joga az átjárón áthaladni; a sorompók vagy a félsorompók mozgásának ugyanez a jelentése.

5. A szintbeli vasúti átjáró sorompóira és félsorompóira piros és fehér vagy piros és világossárga csíkokat kell festeni; befesthetők fehérre vagy világossárgára, ha középujt nagy piros koronggal szerelik fel. Éjszakai láthatóságuk fokozása céljából a sorompókat és a félsorompókat piros színű fényforrással vagy fényvisszaverő szerkezettel kell ellátni, vagy piros színű fényvisszaverő anyaggal kell bevonni, vagy amíg nincsenek teljesen felnyitva, fényszóróval kell megvilágítani.

6. Minden sorompó vagy félsorompó nélküli szintbeli vasúti átjáróhoz vezető úton a vasútvonal közvetlen szomszédságában Szent-Andráskereszt alakú jelzőtáblát (I. 10 és I. 11) vagy ilyen keresztet ábrázoló semleges alapszínű, téglalap alakú táblát kell elhelyezni. ha a vasútvonalnak két vagy több sínpárja van, a Szent-Andráskereszt vagy legalább alsó karjai megkettőzhetők. A keresztet pirosra és fehérre, vagy pirosra és világossárgára kell festeni.



**I,10**



**I,11**

7. A helyi érdekű vasútvonalon, iparvágányon vagy az ehhez hasonló vasúti vágányszakaszon levő szintbeli vasúti átjárónál, ha kisebb forgalmú úttal vagy útkereszteződéssel esik egybe, minden Szerződő Fél:

- lakott területen kívül az 1., 2., 3., 5. és 6. pontban előírt rendszer tekintetében bizonyos egyszerűsítéseket vagy kivételeket alkalmazhat;

- lakott területen az 1., 2., 3., 5. és 6. pont rendelkezései helyett olyan előírásokat alkalmazhat, amelyek részéről a legalkalmasabbnak látszanak.

#### *16. Cikk*

1. A „VESZÉLYES LEJTŐ” (I,12) jelzőtábla akkor alkalmazandó, amikor az illetékes hatóságok szükségesnek látják valamely veszélyes lejtő megközelítésének jelzését, ha a lejtés szintkülönbsége meghaladja a 10 százalékot, vagy a helyi körülményekből eredően veszélyt rejt magában.

2. A lejtő meredekségére utalásnak magán a jelzőtáblán kell lennie, mint például az I,12a és I,12b ábrákon



**I,12<sup>a</sup>**



**I,12<sup>b</sup>**

*17. Cikk*

Az „ÚTSZŰKÜLET” (I,13) jelzőtáblát akkor kell alkalmazni, amikor az illetékes hatóságok szükségesnek tartják jelezni az útestet olyan mértékű elszűkülését, amely veszélyes lehet.



**I,13**

*18. Cikk*

A »NYITHATÓ HÍD« (I, 14) jelzőtáblát kell alkalmazni, ha az illetékes hatóság szükségesnek tartja valamely nyitható hídhoz való közeledés jelzését.



**I,14**

*19. Cikk*

1. A „MUNKÁLATOK” (I,15) jelzőtáblát a közúton folyamatban levő munkák lebonyolítási szakasza közelében kell alkalmazni.

2 A munkahelyek határai éjszaka tisztán megjelölendők.



**I,15**

*20. Cikk*

A „CSÚSZÓS ÚTTEST” (I,16) jelzőtáblát akkor kell alkalmazni, amikor az illetékes hatóságok szükségét látják, hogy megjelöljék az úttest valamely olyan szakaszát, mely bizonyos feltételek mellett csúszós felületűvé válhatik.



**I,16**

*21. Cikk*

1. A „GYALOGÁTKELŐHELY” (I,17) jelzőtábla akkor alkalmazandó, amikor az illetékes hatóságok szükségesnek tartják valamely gyalogátkelőhely megközelítésének megjelölését. A gyalogátkelőhelyek megjelölési módjának megválasztása az illetékes hatóságra tartozik.

2. A Jegyzőkönyv 11. Cikke 5. pontjának rendelkezései erre a jelzőtáblára nem alkalmazandók,



**I,17**

*22. Cikk*



1. A „GYERMEKEK” (I,18) jelzőtáblát akkor kell alkalmazni, amikor az illetékes hatóságok szükségesnek látják gyermekek által sűrűn látogatott olyan helyek megközelítésének megjelölését, mint például iskolák vagy játszóterek.

2. A Jegyzőkönyv 11. Cikke 5. pontjának rendelkezései erre a jelzőtáblára nem alkalmazandók.



**I,18**

*23. Cikk*

A »FIGYELEM, ÁLLATOK« (I, 19) jelzőtáblát kell alkalmazni, ha az illetékes hatóság szükségesnek tartja olyan terület kezdetét megjelölni, amelyen fennáll a lehetősége annak, hogy a gépjárművezető hajtó nélküli állatokkal találkozék; a jelzőtáblán ábrázolt jelkép olyképpen módosítható, hogy az a különleges eseteknek megfeleljen.



**I,19**

*24. Cikk*

Az „ÚTKERESZTÉZŐDÉS ALÁRENDELTE ÚTVONALLAL” (I,20) jelzőtáblát elsőbbséggel rendelkező, vagy nagyforgalmú útvonalon akkor kell kitenni, amikor az illetékes hatóságok szükségesnek látják, hogy megjelöljék az olyan úttal való kereszteződéshez közeledést, amelynek - valamely Szerződő Fél területén, ahol ennek a jelzőtáblának alkalmazása megegyezik a közlekedési szabállyal -, nincs elsőbbsége.



**I,20**

*25. Cikk*

1. Az „EGYÉB VESZÉLYEK” (I,21) jelzőtábla akkor alkalmazandó, amikor az illetékes hatóságok szükségesnek vélik valamely – e Jegyzőkönyv 12-től 24-ig terjedő Cikkeiben említetteken kívüli – veszély megközelítésének jelzését.



**I,21**

2. Mégis a tábla belsején a jelkép helyén fekete vagy sötét színű – a veszélyt közelebről meghatározó – felirat alkalmazható, mint pl. méretkorlátozás, komp, kőomlás.

3. Ezen a táblán vagy a jelképnek, vagy a feliratnak vagy mindkettőnek mindig szerepelnie kell.

4. A jelzőtábla alá téglalap alakú kiegészítő tábla helyezhető el, amelyen a Szerződő Fél területén használatos felirat vagy jelkép szerepel.

*26. Cikk*

Ahol a légköri viszonyok tömör lemezek használatát akadályozzák, a 12-15. Cikkeken felsorolt különféle veszélyek jelzésére piros, belül üres háromszög alkalmazható. A háromszög alá minden esetben ki kell tenni egy téglalap alakú táblát, amely feltünteti a jelképet és esetleg a veszélyre figyelmeztető megfelelő feliratot.

*27. Cikk*

1. A „FIGYELEM-ELSŐBBSÉGGEL BÍRÓ ÚT” (I,22) jelzőtábla abból a célból alkalmazandó, hogy a vezető részére jelezze miszerint ez köteles átengedni az áthaladást azoknak a gépjárműveknek, melyek azon az úton közlekednek, amelyhez közeledik.



**I,22**

2. Ezt a jelzőtáblát meghatározott távolságban arra az útra kell elhelyezni, amelynek nincs elsőbbsége s ez nyílt terepen a kereszteződéstől legfeljebb 50 m-re, lakott területen legfeljebb 25 m-re lehet.

Egyébként ajánlatos az ilyen útra – a kereszteződéshez amilyen közel csak lehetséges – helyzetvonalat, sávot vagy jelzést alkalmazni.

3. Ha az I, 22 alatti jelzőtáblát alkalmazzák, azt nem előzheti meg az I, 7 alatti jelzőtábla, de megelőzheti az I, 22 alatti másik jelzőtábla, kiegészítve egy téglalap alakú táblával, amely jelzi azt a távolságot, amely elválasztja az elhelyezési pontot a kereszteződéstől, amint ezt az I, 22a ábra mutatja.

Ha az előrehelyezett jelzőtábla és az elsőbbséggel rendelkező vagy nagyforgalmú út kereszteződése között más útkereszteződés is van, az előrehelyezett jelzőtábla mindezeknél megismétlendő.



**300m**

**I,22<sup>a</sup>**

Amikor az előrehelyezett jelzőtábla és az elsőbbséggel rendelkező-, vagy nagyforgalmúnak nevezett út kereszteződése között más útkereszteződések is vannak, az előrehelyezett jelzőtábla mindezeknél megismétlendő.

### III. Fejezet

## II. CSOPORT

### Határozott előírásokat adó jelzőtáblák

#### 28. Cikk

1. E csoport jelzőtáblái az illetékes hatóság által előírt tilalmakat vagy kötelezettségeket jelzik.
2. E csoport jelzőtáblái korong alakúak.
3. A II, A. 16 jelzőtáblát kivéve, a normálméretű jelzőtáblák átmérője legalább 0,60 m, a csökkentett méretű jelzőtábláké legalább 0,40 m. A II, A. 15, 17, 18 és a II, B. 1, 2 jelzőtáblák esetében átmérőjük lecsökkenthető 0,20 m-re, ha közbeeső jelzőtáblákat használnak.
4. A jelzőtáblákat a hajtási iránynak megfelelő oldalon, a hajtással szemben kell elhelyezni. Ezek megismételhetők az út másik oldalán is.
5. A jelzőtáblákat annak a helynek tözsomszédságában kell elhelyezni, ahol a tilalom vagy kötelezettség hatálya kezdődik vagy folytatódik. Mégis azok a jelzőtáblák, amelyek kanyarodási tilalmat, vagy kötelező haladási irányt jeleznek, előre helyezhetők megfelelő távolságra attól a helytől, amelyre a tilalmat vagy kötelezettséget előírták.
6. A jelzőtáblák magassága legfeljebb 2,20 m és legalább 0,60 m legyen.

#### II, A. Tilalmi jelzőtáblák

#### 29. Cikk

Amennyiben a jelen Jegyzőkönyv másként nem rendelkezik, a tilalmi jelzőtáblák színei a következők: piros szegéllyel határolt fehér vagy világossárga alap, fekete vagy sötét színű jelkép.

#### 30. Cikk

A forgalmi tilalmakat jelentő jelzőtáblák a következők:

a) „FORGALOM TILOS (MINDKÉT IRÁNYBAN)” (II,A.1) jelzőtábla;



**II,A.1.**

b) „BEHAJTÁS MINDEN JÁRMŰNEK TILOS” (II,A.2) jelzőtábla; ez a jelzőtábla piros színű vízszintes fehér vagy világosszínű sávval;



**II,A.2.**

c) „JOBBRA (VAGY BALRA) KANYARODNI TILOS” (II,A.3) jelzőtábla; a nyíl jobbra vagy balra mutat a tilalom értelme szerint;



**II,A.3.**

d) »ELŐZNI TILOS« (II,A.4) jelzőtábla alkalmazandó annak jelzésére, hogy az előzésre megállapított általános előírásokon felül tilos előzni – a szóló motorkerékpár kivételével – minden gépi meghajtású járművet (a trolibuszokat is beleértve); bal oldali hajtás esetén a jelképen szereplő gépkocsik színei felcserélendők.



**II,A.4.**

*31. Cikk*

Az egyes járműcsoportokra alkalmazandó tilalmi jelzőtáblák a következők:

a) „BEHAJTÁS SZÓLÓ MOTORKERÉKPÁROK KIVÉTELÉVEL MINDEN GÉPJÁRMŰNEK TILOS” (II,A.5) jelzőtábla;



**II,A.5.**

b) „BEHAJTÁS SZÓLÓ MOTORKERÉKPÁROKNAK TILOS” (II,A.6) jelzőtábla;



**II,A.6.**

c) „BEHAJTÁS MINDEN GÉPJÁRMŰNEK TILOS” (II,A.7) jelzőtábla;



**II,A.7.**

d) „BEHAJTÁS .....TONNÁVAL NAGYOBB TERHELT SÚLYÚ ÁRUSZÁLLÍTÓ JÁRMŰVEKNEK TILOS” (II,A.8) jelzőtábla;



**II, A.8.**

e) „BEHAJTÁS KERÉKPÁROSOKNAK TILOS” (II,A.9) jelzőtábla;



**II, A.9.**

*32. Cikk*

A járművek méret-, súly-, vagy sebességkorlátozásait jelentő jelzőtáblák a következők:

a) „BEHAJTÁS ..... MÉTERT (..... LÁBAT) MEGHALADÓ SZÉLESSÉGŰ JÁRMŰVEKNEK TILOS” (II,A.10) jelzőtábla;



**II, A.10.**

b) „BEHAJTÁS ..... MÉTERT (..... LÁBAT) MEGHALADÓ ÖSSZMAGASSÁGŰ JÁRMŰVEKNEK TILOS” (II,A.11) jelzőtábla



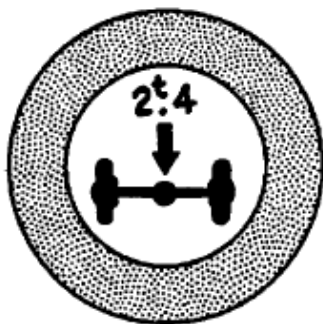
II, A.11.

c) „RÁHAJTÁS ..... TONNÁNÁL NAGYOBB TERHELT SÚLYÚ JÁRMŰVEKNEK TILOS” (II,A.12) jelzőtábla alá téglalap alakú kiegészítő tábla helyezhető, amely bizonyos közlekedési szabályokat írhat elő, vagy a járműveknek azt a legnagyobb számát, ahányan egyszerre valamely hídon áthaladhatnak;



II, A.12.

d) „BEHAJTÁS ..... TONNÁNÁL NAGYOBB TENGELYNYOMÁSÚ NEHÉZ JÁRMŰVEKNEK TILOS” (II,A.13) jelzőtábla;



II, A.13

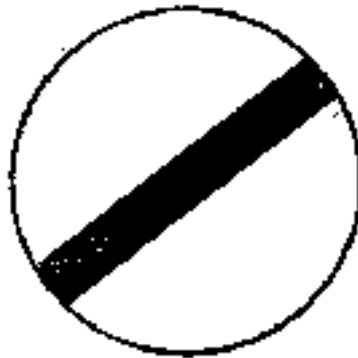
e) „SEBESSÉ GKORLÁTOZÁS” (II,A.14) jelzőtábla; e jelzőtábla alá téglalap alakú, piros szegélyű kiegészítő tábla helyezhető, amely a sebességkorlátozás alkalmazását szabályozó feltételekre utal;





**II,A.14.**

f) »SEBESSÉGKORLÁTOZÁS VÉGE« (II, A. 15) jelzőtábla (fekete vagy sötét színű, ferde sávval áthúzott fehér vagy világossárga alap); annak a pontnak a megjelölésére kell alkalmazni, ahol az előírt sebességkorlátozás hatálya megszűnik; ez feltüntethető a II, A. 14 jelzőtábla hátoldalán is, jóllehet ennek következtében nincs a haladási iránynak megfelelő oldalon.



**II, A. 15.**

*33. Cikk*

1. A »MEGÁLLJ A KERESZTEZŐDÉSNEEL« jelzőtáblát annak jelzésére kell alkalmazni, hogy a vezető – mielőtt ráhajtana egy másik útra – köteles megállni és az áthaladást azoknak a járműveknek átengedni, amelyek azon az úton közlekednek.

2. Ez a jelzőtábla egyik csúcsával lefelé néző piros háromszög köré húzott körből áll. A háromszögben „STOP” szó lehet, mint a II,A.16. ábrán.



**II,A.16.**

3. A normális méretű jelzőtábla átmérője legalább 0,90 m és a csökkentett méretű jelzőtábláé legalább 0,60 m.

4. Ezt a jelzőtáblát kellő távolságban arra az útra kell elhelyezni, amelynek nincs elsőbbsége, s ez nyílt terepen a kereszteződéstől legfeljebb 50 m-re, lakott területen legfeljebb 25 m-re lehet.

Egyébként ajánlatos az ilyen útra, a kereszteződéshez amilyen közel csak lehet, helyzetvonalat, sávot vagy jelzést alkalmazni.

5. Ha a II, A. 16 alatti jelzőtáblát alkalmazzák, azt nem előzheti meg az I, 7 alatti jelzőtábla, de megelőzheti az I, 22 alatti másik jelzőtábla, kiegészítve egy téglalap alakú táblával, amely jelzi azt a távolságot, amely elválasztja az elhelyezési pontot a kereszteződéstől, amint azt az I, 22a ábra mutatja.

Ha az előrehelyezett jelzőtábla és az elsőbbséggel rendelkező vagy nagyforgalmú út kereszteződése között más útkereszteződés is van, az előrehelyezett jelzőtábla mindezeknél megismétlendő.

#### 34. Cikk

1. Az „ÁLLJ (VÁMŐRSÉG)” (II,A.17) jelzőtábla abból a célból alkalmazandó, hogy jelezze az olyan közeli vámőrséget, ahol a megállás kötelező.

Ezen a jelzőtáblán a „vám” szó szerepel. Ezt a szót valamely szomszédos terület nyelvén is hozzá lehet írni (II,A.17).



II,A.17.

2. Ezt a jelzőtáblát egyéb megállási kötelezettség jelzésére is lehet alkalmazni; ebben az esetben a „vám” feliratot olyan felirattal kell helyettesíteni, amely lerögzíti a megállás okát.

#### 35. Cikk

1. A »MEGÁLLÁS VAGY VÁRAKOZÁS KORLÁTOZOTT« (II, A. 18) jelzőtáblát annak a helynek a megjelölésére kell alkalmazni, ahol valamely járművet tilos megállítani vagy várakoztatni, illetve a várakozási idő korlátozott. A korong közepe kék, áthúzva piros átlóval, körülkerítve piros szegéllyel.



## II, A.18.

2. A magyarázó felirat nélküli tábla az állandó jellegű várakozási tilalom jelzésére alkalmazandó.

3. A feliratok, amelyek a következő esetekben pontosan körülírják:

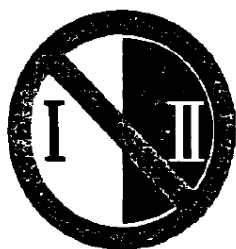
a) A várakozási tilalom alkalmazásának órákban történő behatárolását,

b) A várakozás megengedett időtartamát,

c) Az utalást arra, hogy a várakozás napok szerint váltakozóan hol az úttest egyik, hol a másik oldalán megengedett,

d) Bizonyos járműcsoportok részére vonatkozó kivételeket jelezni lehet akár a jelzőtábla alá helyezett kiegészítő táblán, akár pedig a jelzőtáblán, de csak azzal a feltétellel, hogy ezek a feliratok a jelzőtábla alapvető jelentését ne változtassák meg, ne tegyék azt kétértelművé vagy nehezen érthetővé.

3. bis Annak jelzésére, hogy a várakozás az út egyik vagy másik oldalán váltakozva tilos, alkalmazható az alábbi »VÁLTAKOZÓ VÁRAKOZÁS« (II, A. 18 bis) jelzőtábla is:



II, A.18 bis



és, amennyiben a jelzőtábla alá elhelyezett kiegészítő táblán más előírás nincs, a várakozási tilalom páratlan napokon az úttestnek az I. számjegy felőli oldalára, páros napokon a II. számjegy felőli oldalára vonatkozik.

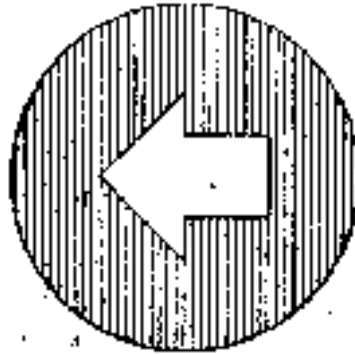
4. Valamely jármű megállási tilalmát vagy magán a jelzőtáblán, vagy a jelzőtábla alatti kiegészítő táblán alkalmazott „MEGÁLLNI TILOS” felirat jelzi.

5. Azok a Szerződő Felek, amelyek korábban már alkalmazták a „VÁRAKOZNI TILOS” jelzőtáblát (piros korong, közepén kör alakú fehér vagy világossárga mezőben átlós piros vonással áthúzott P betű) azért, hogy megtiltsák a kocsik – vezetőjükkel együtt vagy azok nélküli – huzamosabb idejű tartózkodását, ideiglenesen mellőzhetik jelzési rendszerük fentiek szerinti módosítását. Mégis – a II, A.18 jelzőtábla lévén a jelen Jegyzőkönyv szerint egyedül megengedett – szerfölött ajánlatos a Szerződő Felek részére, hogy a járművek megállási és várakozási módozatait területeiken a fenti 1-től 4-ig terjedő pontokban kifejtett előírásoknak megfelelően jelezzék.

## II, B. Kötelező jelzőtáblák

### 36. Cikk

1. A kötelező jelzőtáblák színeinek a következőknek kell lenniük: kék alap és fehér jelkép.
2. A kötelező jelzőtáblák a következők:
  - a) „KÖTELEZŐ HALADÁSI IRÁNY” (II,B.1) jelzőtábla; a jelzőtáblán szereplő jelkép – hogy különleges esetekre is megfeleljen – módosítható;



**II, B.1.**

- b) A »KERÉKPÁROSOK SZÁMÁRA KÖTELEZŐ KERÉKPÁRÚT« (II, B. 2) jelzőtáblát annak jelzésére kell alkalmazni, hogy a kerékpárosok kötelesek a részükre fenntartott külön kerékpárúton közlekedni.



**II, B.2.**

- c) »Az ELŐÍRT LEGKISEBB SEBESSÉG« (II, B. 3) jelzőtáblát kell alkalmazni, ha az úton közlekedő járművek legalább a jelzett sebességgel kötelesek közlekedni.



**II, B.3**

## **IV. Fejezet**

### **III. CSOPORT**

#### **Csupán felvilágosító jellegű jelzőtáblák**

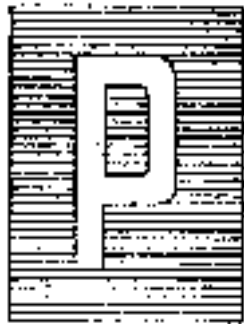
### 37. Cikk

1. E jelzőtáblacsoport táblái téglalap alakúak.
2. Ha a színek szabadon választhatók, az uralkodó szín egy esetben sem lehet piros.

### III, A. Felvilágosító jelzőtáblák

#### 38. Cikk

1. A „VÁRAKOZÓHELY” (III,A.1) jelzőtábla abból a célból alkalmazandó, hogy jelezze azokat a helyeket, ahol a várakozás megengedett.
2. E jelzőtábla táblája négyzet alakú.
3. A normál méretű jelzőtábla négyzetének oldalhossza legalább 0,60 m és a csökkentett méretű jelzőtáblánál legalább 0,40 m.
4. Ez a jelzőtábla az útra merőlegesen vagy azzal párhuzamosan helyezhető el.



**III,A.1.**

5. A tábla kék alapszínű és a P betű fehér színű.
6. E jelzőtábla alá olyan feliratú téglalap alakú tábla helyezhető, amely korlátozza a várakozás megengedett idejét, vagy a várakozóhely irányát jelzi.

#### 39. Cikk

1. A „KÓRHÁZ” jelzőtábla abból a célból alkalmazandó, hogy a járművezetők részére jelezze, tegyenek meg minden szükséges óvintézkedést, amelyet bizonyos egészségügyi létesítmények közelléte megkövetel, különösképpen, hogy amennyire csak lehet, zaj előidézését kerüljék.
2. A táblán a H-jelkép alatt „kórház” szó szerepel, mint III,A.2. ábrán.



**III,A.2.**

3. A tábla kék alapú és felirata fehér.
4. E tábla síkját az útra merőlegesen kell elhelyezni.

#### 40. Cikk

1. A segélyállomásokat jelentő jelzótáblák a következők:

a) Az „ELSŐSEGÉLYHELY” (III,A.3 vagy III,A.4) jelzótábla, amely abból a célból alkalmazandó, hogy jelezze valamely hivatalos, elismert egyesület által létesített elsősegélyhely megközelítését;



**III,A.3.**



**III,A.4.**

b) A „MŰSZAKI SEGÉLYÁLLOMÁS” (III,A.5) jelzótábla, amelyet valamely közeli műszaki segélyállomás jelzésére alkalmaznak;



**III,A.5.**

c) A „TELEFON” (III,A.6) jelzótábla, amelyet valamely közeli telefonállomás jelzésére alkalmaznak;



**III,A.6.**

d) Az „ÜZEMANYAGTÖLTŐ-ÁLLOMÁS” (III,A.7) jelzótábla, amelyet annak a jelzésére alkalmaznak, hogy a megjelölt távolságra üzemanyag-töltő-állomás van;



**III,A.7.**

2. A jelen cikkben előírt jelzőtáblák téglalapjának rövidebb oldala vízszintesen helyezendő el. Alapjuk kék. A jelzőtábla fehér négyzetének belsején, fekete vagy sötét színű jelkép van a III,A.3 illetve III,A.4 jelzőtáblák eseteit kivéve, amelyek jelképe piros. A fehér négyzet oldalhosszának legalább 0,30 m-nek kell lennie. A III,A.7 jelzőtábla esetében azonban a négyzetet olyan fehér téglalap helyettesíti, amelynek kisebbik oldala vízszintesen helyezendő el.

3. Az 1. pont *b)*, *c)* és *d)* bekezdéseiben említett jelzőtáblák alkalmazását az illetékes hatóságok szabályozzák.

#### *41. Cikk*

1. Az „ELSŐBBSÉGGEL BÍRÓ ÚT” jelzőtábla (III,A.8) abból a célból alkalmazandó, hogy egy elsőbbséggel bíró út kezdetét jelezze.



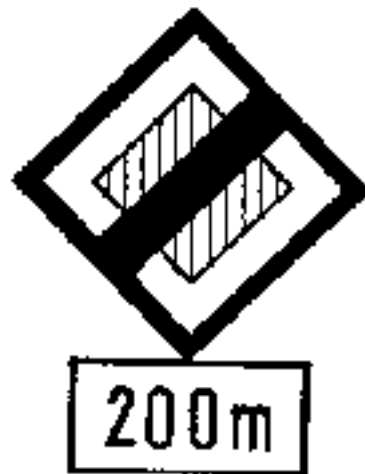
**III,A.8.**

2. Ez a jelzőtábla ezeken az utakon meg is ismételhető.

3. Az „ELSŐBBSÉGNEK VÉGE” (III,A.9) jelzőtábla abból a célból alkalmazandó, hogy egy elsőbbséggel bíró út végét megjelölje olyankor, amikor ennek az útnak kezdetén a III,A.8 jelzőtáblát kitétték.



**III,A.9.**



**III,A.9**

4. Ezt a jelzőtáblát egyébként abból a célból is lehet alkalmazni, hogy jelezze, miszerint egy ilyen út véget fog érni. Ilyenkor kiegészül egy téglalap alakú kiegészítő táblával, amelyet a jelzőtábla alá helyeznek annak a távolságnak megjelölésével, amelyen belül az elsőbbség megszűnik. A III,A.9a ábra példa erre a jelzőtáblára.

5. Ezeknek a jelen cikkben előírt jelzőtábláknak a táblája olyan négyzet alakú, amelynek egyik átlója függőleges.

6. A normális méretű jelzőtábla oldalhossza legalább 0,60 m és legalább 0,40 m a csökkentett méretű jelzőtábláké. Lakott területen pedig – ha megismétlő jelzőtáblaként tették ki –, legalább 0,25 m.

7. A tábla alapja sárga, amelyet fekete vagy sötét szegélyű fehér sáv vesz körül. A III,A.9 jelzőtábla harántsávja pedig fekete, vagy sötétszínű.

8. Ezeket a jelzőtáblákat a hajtási iránynak megfelelő oldalon a hajtás irányával szemben kell elhelyezni. Megismételhetők az út másik oldalán is.

### *III, B. Előjelző és iránymutató jelzőtáblák*

#### *42. Cikk*

1. Az előjelző táblák téglalap alakúak.

2. Ezeket úgy kell méretezni, hogy a jelzéseket a nagy sebességgel haladó járművek vezetői könnyen megérthessék.

3. Ezeket a jelzőtáblákon vagy világos alapon sötét színű betűkből álló felirat van, vagy sötét színű alapon világos színű betűkből álló felirat.

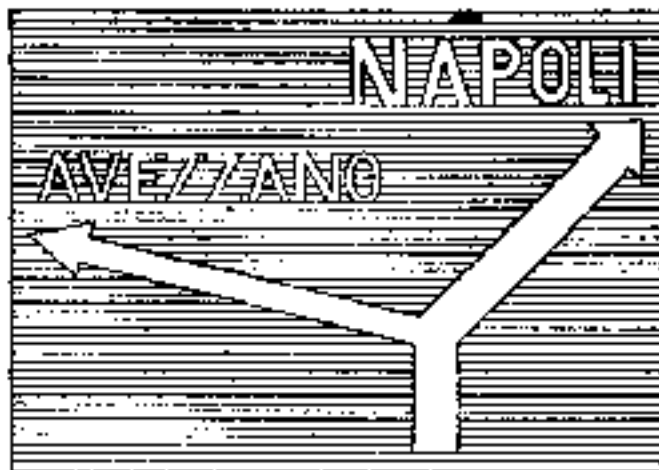
4. Ezeket a jelzőtáblákat a kereszteződéstől 100-tól 250 m-ig terjedő távolságra kell kihelyezni. Autóutakon ez a távolság felvihető 500 m-ig.

5. A III,B.1a és a III,B.1b ábrák példák erre a jelzőtáblára.





III,B.1ª



III,B.1ª

43. Cikk

1. Az irányt mutató táblák – egyik végükön nyílhegyben végződő – téglalap alakúak; a téglalap hosszabbik oldalát vízszintesen kell elhelyezni.
2. Egy táblán az ugyanabba az irányba eső több helység neve is szerepelhet.
3. Amikor a távolságokat feltüntetik, a kilométereket (vagy a mérföldeket) jelző számokat a helység neve és a nyílhegy közé kell elhelyezni.
4. E jelzőtáblák színei azonosak az előjelző táblákéival.
5. A III,B.2a és III,B.2b ábrák példák erre a jelzőtáblára.



III,B.2ª



III,B.2ª

III, C. Helységnévjelző és útazonosító jelzőtáblák

44. Cikk

1. A helységet jelző táblák téglalap alakúak, amelyeknek nagyobbik oldala vízszintes elhelyezésű.
2. E jelzőtáblák méreteinek és elhelyezési körülményeinek olyanoknak kell lenniük, hogy még éjszaka is látszódnak.
3. Ezeken a jelzőtáblákon vagy világos alapon sötét betűkből álló felirat van, vagy sötétszínű alapon világosszínű betűkből álló felirat.
4. Ezeket a jelzőtáblákat a település bejárata előtt az út szélén, a hajtási iránynak megfelelő oldalon, hajtással szemben helyezik el.
5. A III,C.1a és III,C.1b ábrák példák ezekre a jelzőtáblákra.



III,C.1<sup>a</sup>



III,C.1<sup>b</sup>

45. Cikk

1. A különleges úazonosító jelzőtáblák, amelyeken számok, betűk vagy szám- és betűkombinációk vannak, téglalap alakúak.
2. Ezek a feliratok vagy a kilométerkövekre tehetők ki, vagy más jelzőtáblák alá, illetve fölé helyezhetők, vagy pedig önálló jelzőtáblát alkothatnak.
3. A III,C.2a ábra példa erre a jelzőtáblára.



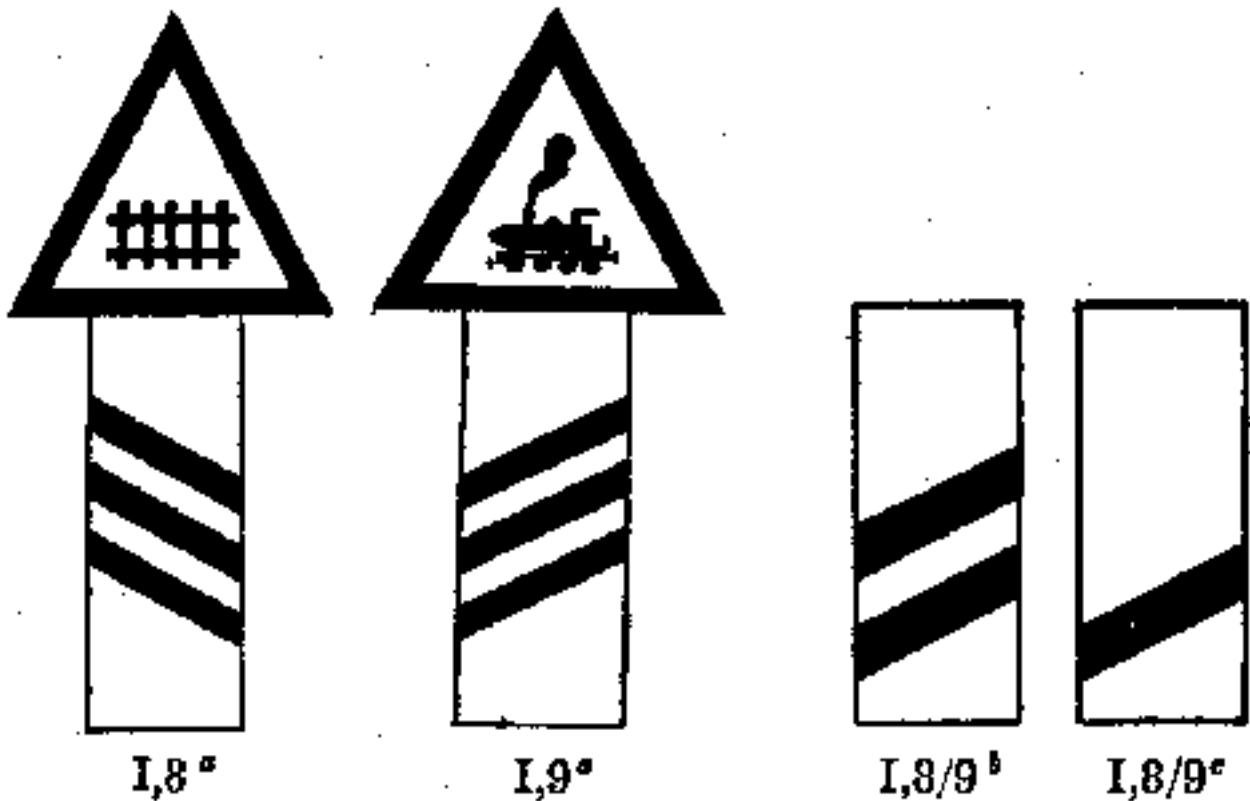
III,C.2<sup>a</sup>

III. RÉSZ

A szintbeli vasúti átjárókra vonatkozó pótrendelkezések

46. Cikk

Ha az illetékes hatóság szükségesnek tartja, az I, 8 vagy az I, 9 jelzőtábla alá fehér vagy sárga alapon három, ferde piros csíkkal ellátott függőleges táblát lehet elhelyezni, feltéve, hogy a jelzőtábla és a vasútvonal közötti távolságnak megközelítőleg két- és egyharmadában azonos alakú fehér vagy sárga alapú két, illetve egy, ferde piros csíkkal ellátott önálló jelzőtáblát is elhelyeznek. Az I, 8a, az I, 9a, az I, 8/9b és az I, 8/9c ábrák példák ezekre a táblákra.



47. Cikk

1. Ha valamely szintbeli vasúti átjárónál a vonat közeledésének vagy a sorompók, illetve a felsorompók küszöbön álló lezárásának jelzésére jelzőkészüléket létesítenek, ennek a következőkből kell állnia:

a) vagy – a 4. pontban előírt rendelkezések fenntartása mellett – egy villogó piros fényből, vagy az ugyanazon állványra elhelyezett, felváltva villogó két piros fényből; ezt a fényt, illetve ezeket a fényeket hangjelzés kísérheti;

b) vagy csak hangjelzésből.

2. a) Minden szintbeli vasúti átjárót, amelyet olyan sorompókkal vagy felsorompókkal láttak el, amelyek kezelését olyan helyről vezérlik, ahonnan azok nem láthatók, fel kell szerelni az 1. a) vagy az 1. b) pontban meghatározott jelzőkészülékekkel,

b) minden szintbeli vasúti átjárót, amelyet a közeledő vonat által önműködően vezérelt sorompókkal vagy felsorompókkal láttak el, az 1. a) pontban meghatározott jelzőkészülékekkel kell felszerelni.

3. Az 1. pontban előírt jelzőkészülék működése azt jelenti, hogy a közút igénybevevőjének nincs joga az átjárón áthaladni.

4. Kivételesen – olyan lakott területeken belül, ahol a keresztezések az 53. Cikkben előírt közlekedési jelzőlámpákkal vannak felszerelve, vagy az ilyen lakott területek közelében – az 1. pontban előírt jelzőkészüléket vagy az 53. Cikkben említett háromszínű fényjelző berendezéssel, vagy csak e berendezés sárga és piros fényével lehet helyettesíteni; a sárga és piros fénynek ilyenkor a közút valamennyi igénybevevőjére nézve az a jelentése, mint amelyet az 53. Cikk a járművekkel szemben előír. Ilyen helyettesítés esetén a 15. Cikk 1. vagy 2. pontjában előírt előjelző tábla kitétele mellőzhető, ha a helyi körülmények között nehéz lenne ezt olyan módon elhelyezni, hogy az megfelelően látható legyen.

5. A sorompókkal vagy felsorompókkal felszerelt olyan szintbeli vasúti átjárónál, amelynél a sorompók működtetését önműködően a közeledő vonat vezérli, vagy amelyeket olyan kezelőhelyről

vezérelnek, ahonnan a sorompók vagy félsorompók nem láthatók, a sorompók vagy félsorompók lezáródó mozgásának olyannak kell lennie, hogy az átjáróhoz közeledő vagy az átjáróra már ráhaladt közutat igénybevevőnek – amikor a jelzőkészülék működésbe lép – elegendő ideje legyen az átjáró előtt megállni, illetve rajta áthaladni.

#### 48. Cikk

A sorompókkal vagy félsorompókkal felszerelt szintbeli vasúti átjárónál a sorompók működtetését a vasútforgalom teljes ideje alatt biztosítani kell. Ha a sorompókkal vagy félsorompókkal felszerelt átjáró véglegesen átkerül a sorompó vagy félsorompó nélküli szintbeli vasúti átjárók csoportjába, a sorompókat vagy félsorompókat el kell távolítani abból a célból, hogy a közút igénybevevői részéről minden téves értelmezés elkerülhető legyen.

#### 49. Cikk

A 47. Cikk 1. a) pontjában előírt, a vonatok közeledését jelző készülékeket a vasúti pálya közvetlen szomszédságában, és amennyiben Szent-András-kereszt alakú jelzőtábla van kitéve – ha csak lehetséges – ennek a jelzőtáblának a tartóoszlopán kell elhelyezni. Ha a jelzőkészülék önműködő, megfelelő intézkedéseket kell tenni a működésben beálló hiba elhárítására, és arra, hogy a jelzőkészülék nem működés vagy rosszul működés esetén ne vezethessen téves értelmezésre.

#### 50. Cikk

Szintbeli vasúti átjárónál a sorompók vagy félsorompók és a vonatok közeledését jelző készülék csak abban az esetben mellőzhető, ha a közút igénybevevői a vasúti pályát az átjáró mindkét oldaláról beláthatják, mégpedig úgy, hogy – a legnagyobb sebességű vonatot véve is számításba – a vasút akár egyik, akár másik oldala felől közeledő vezetőnek, még mielőtt a szintbeli vasúti átjáróra érne, elegendő ideje legyen a megállásra, illetve, hogy a közútnak azok az igénybevevői, akik a vonat feltűnésének pillanatában az átjáróra már ráhajtottak, az áthaladást idejében be tudják fejezni.

## IV. RÉSZ

### A közlekedési rendőr jelzései

#### 51. Cikk

A közlekedési rendőröket olyan felszereléssel kell ellátni s olyan módon kell elhelyezni, hogy a közút minden igénybevevője őket jól láthassa.

#### 52. Cikk

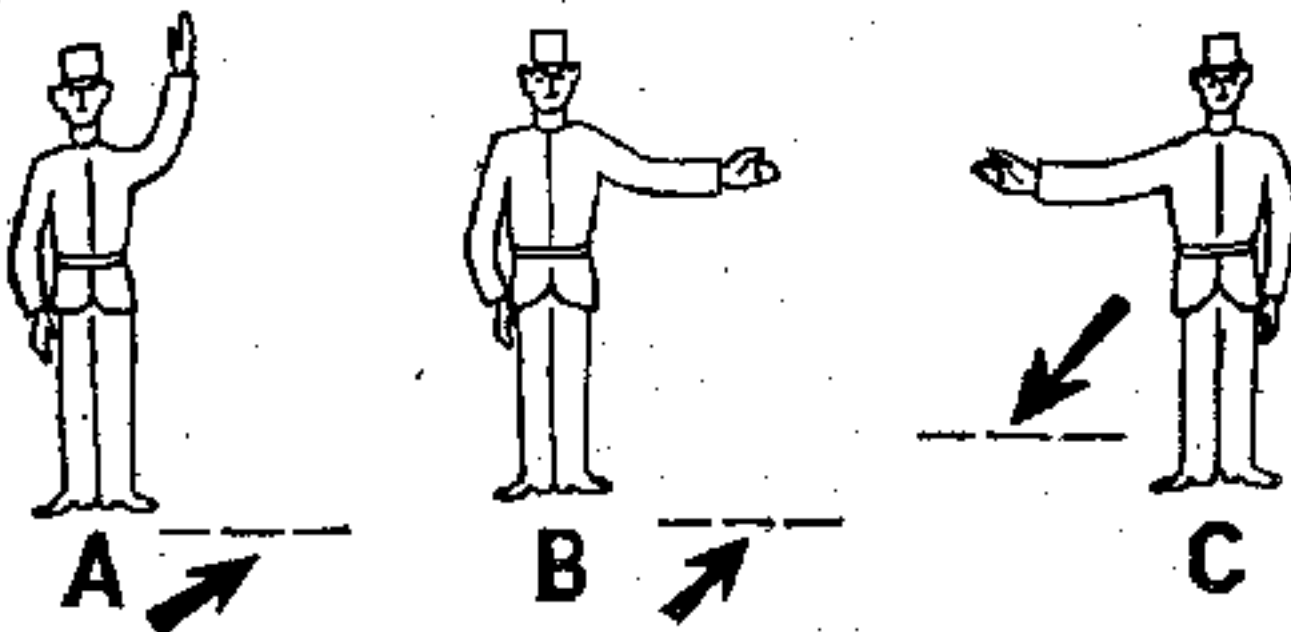
1. A közlekedési rendőr karjelzéseinek az alábbi két rendszer valamelyikének kell megfelelniük:

#### Első rendszer

A karjelzés „ÁLLJ” a rendőrrel szembejövő járműveknek; függőlegesen felemelt kar előrenéző tenyérrel.

C karjelzés - „ÁLLJ” a rendőrnek hátulról jövő járműveknek: a megállítandó járművek hajtási irányának megfelelő oldalra vízszintesen kinyújtott kar, előrenéző tenyérrel.

Az A és C karjelek egyidejűleg is alkalmazhatók.



## Második rendszer

B karjelzés - „ÁLLJ” a szembejövő járműveknek: a megállítandó járművek hajtási irányának megfelelő oldalra vízszintesen kinyújtott kar; előrenéző tenyérrel.

C karjelzés - „ÁLLJ” a hátulról jövő járműveknek: a megállítandó járművek hajtási irányának megfelelő oldalra vízszintesen kinyújtott kar előrenéző tenyérrel.

A B és a C karjelzések egyszerre is használhatóak.

2. Karjelzés használata a járművek elindítása céljából mindkét rendszerben megengedett.

## V. RÉSZ

### Közúti fényjelzések

#### 53. Cikk

1. A közlekedési világító jelzések fényeinek jelentése a következő:

a) A háromszínű rendszerben:

A piros fény azt jelenti, hogy a járművek áthaladása tilos;

A zöld fény azt jelenti, hogy a járművek áthaladhatnak;

Amikor a zöld fény után sárga fény következik, ez azt jelenti, hogy a járműveknek tilos a jelzést túlhaladniok, hacsak a sárga fény kigyulladásakor nincsenek olyan közel a jelzéshez, hogy mielőtt még a jelzést elhagynák, már nem tudnának kellő biztonságban megállni;

Amikor a sárga fényt a vörös fénnel együtt vagy utána alkalmazzák, kigyulladásuk a jelzés értelmének küszöbön álló megváltozását jelzi, ami nem jelenti azt, hogy az áthaladás tilalma megszűnt volna.

b) A kétszínű rendszerben:

A piros fény azt jelenti, hogy a járművek áthaladása tilos;

A zöld fény azt jelenti, hogy a járművek áthaladhatnak;

A piros fény kigyulladására – mialatt a zöld fény még égve marad –, ugyanazt jelenti, mint a háromszínű rendszerben a zöld fényt követő sárga fény.

2. Amikor egyedüli sárga villogó fényt alkalmaznak, ez a jelzés „ÓVATOSSÁGOT” jelent.

3. A fényeket egymás fölé kell elhelyezni. A piros fényt rendes körülmények között felülre, a zöld fényt alulra kell elhelyezni. Amikor sárga fényt is alkalmaznak, ez a vörös és a zöld fény közé helyezendő.

4. Ha a fényjelző készüléket az úttest szélére helyezik, a legalsó lámpa alsó szélének – rendes körülmények között – legalább 2 m-re és legfeljebb 3,50 m-re kell az úttest fölé kerülnie; ha lehetséges, minden fényjelzést – a kereszteződés ellenkező oldalán – meg kell ismételni. Ha pedig a fényjelző készülékeket az úttest fölé helyezik, a legalsó lámpa alsó szélének, legalább 4,50 m magasan kell lennie az úttest fölött.

## VI. RÉSZ

### Jelzések az úttesten

#### 54. Cikk

1. Az esetben, amikor lakott területen kívül valamely úttesten kettőnél több nyomvonal van, e nyomvonalak közötti elválasztó sávot – rendes körülmények között –, jól láthatóan meg kell jelölni.

2. Amikor lakott területen kívül valamely három nyomvonalú útnak olyan szakaszai vannak, ahol a kilátási viszonyok nem kielégítőek, vagy más veszélyes pontjai vannak, az úttestet teljes szélességében csupán két nyomvonalra kell osztani.

3. Két nyomvonalú utakon, a közöttük levő elválasztósáv megoldható ugyanazokkal a jelekkel, mint az elégtelen kilátású vagy egyéb veszélyes szakaszoknál.

4. A 2. és 3. pontban említett elválasztó sávok azt jelentik, hogy a járművek – rendes közlekedési viszonyok mellett –, a hajtási irányuk által meghatározott nyomvonalukról nem térhetnek le.

#### 55. Cikk

1. Amikor az úttest szegélyét fényforrásokkal vagy fényvisszaverő berendezésekkel jelölik, két különböző színű fény, illetve fényvisszaverő berendezés alkalmazható.

2. Az úttest hajtási iránya szerinti oldalára eső szélének megjelölésére piros vagy narancsszín alkalmazható s az úttest hajtási iránnyal ellenkező szélének megjelölésére fehér szín.

3. Ahol az úttest tengelyében levő kerékvetők vagy járdaszigetek ottlétének megjelölésére fényforrásokat vagy fényvisszaverő berendezéseket használnak, a fehér vagy sárga szín használata ajánlatos.

## VII. RÉSZ

### Záró rendelkezések

#### 56. Cikk

1. Ez a Jegyzőkönyv 1949. december 31-ig aláírásra nyitva áll mindazon Államok részére, amelyek az 1949. szeptember 19-én Genfben aláírásra elkészített Közúti Közlekedésre vonatkozó Egyezményt aláírták.

2. Ez a Jegyzőkönyv megerősítendő. A megerősítő okiratok az Egyesült Nemzetek Főtitkáránál helyezendők letétbe.

3. 1950. január 1-től kezdve azok az Államok, amelyek a Közúti Közlekedésre vonatkozó Egyezményt aláírták, valamint azok, amelyek később csatlakoznak hozzá, e Jegyzőkönyvhöz csatlakozhatnak. E Jegyzőkönyv ugyancsak nyitva áll azon gyámság alatt levő területek nevében való csatlakozásra, amelyeknek igazgatásával az Egyesült Nemzeteket bízták meg és amelyek nevében a fenti Egyezményhez való csatlakozás is megtörtént.

4. A csatlakozás a csatlakozásról szóló okiratnak az Egyesült Nemzetek Főtitkáránál való letétbehelyezésével történik.

#### *57. Cikk*

1. Aláíráskor, megerősítéskor, csatlakozáskor vagy a későbbiek során bármikor bármelyik Állam az Egyesült Nemzetek Főtitkárához intézett közlemény által bejelentheti, hogy e Jegyzőkönyv rendelkezéseit alkalmazni fogja mindazonokon a területeken, amelyeknek nemzetközi kapcsolatait az illető Állam tartja fenn. A fenti rendelkezéseket a bejelentésben megjelölt területen vagy területeken a harmincadik naptól kezdődően kell alkalmazni attól a naptól számítva, amikor a Főtitkár az említett bejelentést megkapta, illetőleg ha a Jegyzőkönyv még nem lenne hatályban, a hatálybalépéskor.

2. Szerződő Felek kötelezik magukat, hogy mihelyt a körülmények lehetővé teszik, mielőbb megteszik a szükséges intézkedéseket annak érdekében, hogy e Jegyzőkönyv alkalmazását kiterjesszék azokra a területekre is, amelyeknek nemzetközi kapcsolatait az illető Állam biztosítja, ahol pedig az alkotmányból folyó rendelkezések azt előírják, ezen területek kormányának beelegyezésével.

3. Valamennyi Állam, amely a jelen cikk 1. pontjának megfelelő bejelentést tett, e Jegyzőkönyv alkalmazását illetően olyan területre nézve, amelyet nemzetközi viszonylatban képvisel, a későbbiek során a Főtitkárhoz intézett értesítésben bármikor bejelentheti, hogy e Jegyzőkönyv alkalmazása a bejelentésben említett területekre vonatkozóan megszűnik. Ez a Jegyzőkönyv az értesítés keltétől számított egy év múlva az említett területeken hatályát veszti.

#### *58. Cikk*

Ez a Jegyzőkönyv az ötödik megerősítő vagy csatlakozó okirat letétbe helyezése után tizenöt hónappal lép hatályba. Mindazok az Államok, amelyek ez időpont után erősítik meg a Jegyzőkönyvet, vagy ahhoz ez időpont után csatlakoznak, ezekre nézve a Jegyzőkönyv tizenöt hónappal a megerősítő vagy csatlakozó okiratok letétbe helyezése után lép hatályba.

Az Egyesült Nemzetek Főtitkára e Jegyzőkönyv érvénybelépésének időpontját közölni fogja az aláíró csatlakozó Államokkal, valamint azokkal az Államokkal, amelyeket az Egyesült Nemzeteknek a közúti és gépkocsiközlekedés tárgyában tartott konferenciájára meghívtak.

#### *59. Cikk*

Az 1931. március 30-án, Genfben aláírásra elkészített Közúti Jelzések Egységesítésére vonatkozó Egyezmény részesei e Jegyzőkönyvhöz való csatlakozással, vagy a Jegyzőkönyv megerősítésével kötelezik magukat, hogy a megerősítő vagy csatlakozó irataik letétbe helyezésétől számított három hónapon belül a fenti Egyezményt felmondják.

#### *60. Cikk*

1. A jelen Jegyzőkönyvhöz minden szerződő Állam egy vagy több módosítást javasolhat. Az ilyen módon javasolt valamennyi módosítás szövegét még kell küldeni az Egyesült Nemzetek

Szervezete Főtitkárának, aki azokat valamennyi szerződő Állammal közli, felkérve őket, hogy négy hónapon belül ismertessék:

- a) kívánják-e konferencia összehívását a javasolt módosító javaslat tanulmányozására;
- b) vagy elfogadják-e konferencia összehívása nélkül az indítványozott módosító javaslatot;
- c) vagy azon a véleményen vannak-e, hogy konferencia összehívása nélkül vessék el az indítványozott módosító javaslatot.

A Főtitkárnak az indítványozott módosító javaslatot azon nem Szerződő Államoknak is meg kell küldenie, amelyek az Egyesült Nemzeteknek a Közúti és Gépjárműközlekedés tárgyában tartott konferencián való részvételre meghívást kaptak.

2. Ha a Szerződő Feleknek legalább egyharmada kéri a konferencia összehívását, a Főtitkár az indítványozott módosító javaslat tanulmányozása céljából a Szerződő Felek konferenciáját összehívja.

A Főtitkár erre a konferenciára azokat a nem Szerződő Államokat is meghívja, amelyek az Egyesült Nemzeteknek a Közúti és gépjármű-közlekedés tárgyában tartott konferenciáján való részvételre meghívást kaptak, vagy amelyeknek a jelenlétét a Gazdasági és Szociális Tanács kívánatosnak tartja.

E pont rendelkezései nem kerülnek alkalmazásra abban az esetben, ha e Jegyzőkönyvre vonatkozó módosító javaslatot ezen cikk 5. pontjában foglalt rendelkezéseknek megfelelően elfogadták.

3. E Jegyzőkönyvre vonatkozó minden módosító javaslatot, amelyet a Konferencia kétharmados többséggel elfogad, elfogadás céljából a Szerződő Felekkel közlik. Miután a Szerződő Feleknek kétharmada elfogadta a javaslatot, ez az elfogadás után kilencven nappal valamennyi Szerződő Félre nézve érvénybe lép, azoknak kivételével, akik a hatálybalépés időpontja előtt bejelentik, hogy a módosító javaslatot nem fogadják el.

4. E Jegyzőkönyvre vonatkozó valamely módosító javaslat elfogadásakor a konferencia kétharmad többséggel úgy is dönthet, hogy a módosító javaslat olyan jellegű, hogy az a Szerződő Fél, amely kijelenti, hogy a módosító javaslatot nem fogadta el, illetve az a Fél, amely a hatálybalépés után számított 12 hónapon belül sem fogadja azt el, ezen határidő lejártakor megszűnik a Jegyzőkönyvnek részese lenni.

5. Abban az esetben, ha ezen cikk 1. pontjának b) bekezdése értelmében a Szerződő Feleknek legalább kétharmada arról értesíti a Főtitkárt, hogy elfogadják konferencia összehívása nélkül a módosító javaslatot, a Főtitkár ezen elhatározásukról az összes Szerződő Feleket értesíti. A módosító javaslat ez értesítés keltétől számított kilencven nappal az összes Szerződő Felekre nézve hatályba lép azok kivételével, akik ezen időpontig a Főtitkárt értesítik, hogy a módosító javaslatot nem fogadják el.

6. Ezen cikk 4. pontjában említetteken kívül módosító javaslatokra nézve az eredeti rendelkezés marad érvényben azon Szerződő Felek tekintetében, akik a 3. pontban foglalt nyilatkozatot megtették, vagy az 5. pont értelmében a módosító javaslatot nem fogadták el.

7. Az a Szerződő Fél, amely ezen cikk 3. pontja értelmében nyilatkozatot tesz, vagy amely ezen cikk 5. pontjának rendelkezései alapján valamely módosító javaslattal szembeni ellenvetést tesz, bármikor visszavonhatja ezt a nyilatkozatot vagy ellenvetést a Főtitkárhoz intézett értesítéssel. A módosító javaslat e Szerződő Fél vonatkozásában az említett értesítésnek a Főtitkárhoz való érkezésekor válik hatályossá.

## 61. Cikk

Ez a Jegyzőkönyv az Egyesült Nemzetek Főtitkárához egy évvel előre intézett bejelentés útján mondható fel, aki ezt a felmondást valamennyi aláíró vagy csatlakozó Állammal közli. Ezen egyévi határidő lejártakor a Jegyzőkönyv hatálya a felmondást bejelentő Szerződő Félre megszűnik.



## 62. Cikk

Két vagy több Szerződő Fél közötti véleményeltérést, amely a Jegyzőkönyv magyarázatából vagy alkalmazásából származik és amelyet a Felek tárgyalások útján vagy más módon rendezni nem tudnak, az érdekelt Szerződő Felek valamelyikének kérelmére a Nemzetközi Bíróság (Cour Internationale de Justice) elé lehet vinni döntés céljából.

## 63. Cikk

E Jegyzőkönyv egyetlen rendelkezését sem szabad olyannak tekinteni, mintha az valamely Szerződő Felet megakadályozna abban, hogy a Szerződő Felek külső vagy belső biztonsága érdekében szükségesnek tartott állapot követelményeinek korlátjain belül az Egyesült Nemzetek alapokmánya rendelkezéseivel összeegyeztethető intézkedéseket foganatosítson.

## 64. Cikk

1. Az 5. Cikk 5. pontjában, az 58. Cikkben, a 60. Cikk 1., 3., 5. pontjaiban, valamint a 61. Cikkben említett értesítéseken felül az Egyesült Nemzetek Főtitkára közli az 56. Cikk 1. pontjában említett Államokkal :

- a) az 56. Cikk alapján történt aláírásokat, megerősítéseket és csatlakozásokat;
- b) az 57. Cikk végrehajtásaként e Jegyzőkönyvnek területi alkalmazása tárgyában küldött értesítéseket;
- c) azokat a bejelentéseket, amelyekkel az Államok elfogadják e Jegyzőkönyvre vonatkozó módosító javaslatokat a 60. Cikk 3. pontjának megfelelően;
- d) az Államok által a Főtitkárhoz intézett és e Jegyzőkönyvre vonatkozó módosító javaslatokkal kapcsolatos ellenvetést a 60. Cikk 5. pontjának megfelelően;
- e) az e Jegyzőkönyvvel kapcsolatban tett módosító javaslatoknak hatálybalépési időpontját a 60. Cikk 3. és 5. pontjainak megfelelően;
- f) azt az időpontot, amikor valamely Állam megszűnik e Jegyzőkönyv részesének lenni a 60. Cikk 4. pontjának megfelelően;
- g) e Jegyzőkönyvre vonatkozó módosító javaslattal kapcsolatban tett ellenvetés visszavonását a 60. Cikk 7. pontja alapján;
- h) azon Államok jegyzékét, amelyek elfogadták e Jegyzőkönyvvel kapcsolatban tett módosító javaslatokat;
- i) a közúti jelzések egységesítésének tárgyában 1931. március 30-án kelt egyezmény felmondását e Jegyzőkönyv 59. Cikkének megfelelően;
- j) e Jegyzőkönyv felmondását a 61. Cikkben foglaltaknak megfelelően.

2. A Jegyzőkönyv eredeti példányát a Főtitkárnál helyezik letétbe, aki ennek hiteles másolatait az 56. Cikk 1. pontjában említett Államoknak megküldi.

3. A Főtitkár felhatalmazást nyer a Jegyzőkönyv nyilvántartásba vételére, annak hatálybalépésekor.

Ennek hitelül az alulírott képviselők, miután jó és kellő alakban talált megbízásaikat bemutatták, e Jegyzőkönyvet aláírták.

Készült Genfben egy példányban angol és francia nyelven, egyaránt hiteles szöveggel 1949. év szeptember hó 19. napján.”

*(Aláírások)*

A Magyar Népköztársaság a Jegyzőkönyvhöz az alábbi, fenntartással csatlakozott:

A Magyar Népköztársaság a Jegyzőkönyv 15. Cikke 5. pontja azon szabályát, amely szerint a sorompóval ellátott szintbeli átjárókat Andrásskereszt alakú jelzőtáblákkal felszerelni nem szabad, valamint a Jegyzőkönyv 62. Cikkének rendelkezéseit magára nézve nem tekinti kötelezőnek.

**PROTOCOL ON ROAD SIGNS AND SIGNALS**

*(including amendments that entered into force on 22 October 1964)*

**UNITED NATIONS CONFERENCE ON ROAD AND MOTOR TRANSPORT**

**PROTOCOL ON ROAD SIGNS AND SIGNALS**

The States Parties to this Protocol, desiring to ensure the safety of road traffic and to facilitate international road traffic by a uniform system of road signalling,

Have agreed upon the following provisions:

**Part I**

**GENERAL PROVISIONS**

**ARTICLE 1**

The Contracting Parties to this Protocol accept the system of road signalling described herein and undertake to introduce it, as soon as possible. For this purpose, they will erect the signs set out in this Protocol as and when new signs are put up or those now in existence are renewed. Signs which do not conform to the system provided in this Protocol shall be completely replaced within a period not exceeding ten years from the date of the coming into force of this Protocol in respect of each of the Contracting Parties.

**ARTICLE 2**

The Contracting Parties undertake, as soon as this Protocol comes into force, to replace signs which, although they have the distinguishing features of a sign belonging to the system provided in this Protocol are used with a different meaning from the one attaching to that sign in this system.

**Part II**

**ROADSIDE TRAFFIC SIGNS**

**Chapter I**

**GENERAL**

**ARTICLE 3**

The international system of roadside traffic signs shall comprise three classes of signs, namely:

- (a) Danger signs;
- (b) Signs giving definite instructions subdivided into:

- (i) Prohibitory signs,
- (ii) Mandatory signs;
- (c) Informative signs subdivided into:
  - (i) Indication signs,
  - (ii) Advance direction signs and direction signs,
  - (iii) Place and route identification signs.

#### ARTICLE 4

There shall be a distinctive shape for each class of sign.

#### ARTICLE 5

1. The symbols as indicated on the signs shown in the tables appended to this Protocol shall be accepted by the Contracting Parties as the fundamental basis of their roadside traffic signs. As a rule they shall appear within the signplate.

2. Where Contracting Parties consider it necessary to modify the symbols, these modifications shall be such as not to alter the essential character of the symbols.

3. For the purpose of facilitating the interpretation of the signs additional information may be given on a rectangular plate below the sign.

1. Where an inscription is used within or below a sign, it shall be in the national language or languages, and if so desired in one of the official languages of the United Nations.

The provisions of this paragraph shall not apply to the inscription “Stop” referred to in article 33, paragraph 2.

5. New signs, created by Contracting Parties in accordance with the provisions of article 17 of paragraph 1, of the Convention on Road Traffic opened for signature at Geneva on 19 September 1949, shall be communicated to the Secretary- General of the United Nations, who shall notify all Contracting Parties.

#### ARTICLE 6

1. The colours used on the signs, symbols and inscriptions shall be those prescribed in this Protocol, unless exceptional conditions make them impracticable.

2. Where the colours to be used are optional, each country shall employ the same colours for any one class of signs used under the same conditions.

3. The reverse side of signs shall be of a neutral colour except in the case of the signs III, C.1<sup>a-b</sup> and symbol II, A.15 when affixed to the reverse side of sign II., A.14.

#### ARTICLE 7

The use of lighting or of reflecting materials or devices is recommended at least for danger signs and signs giving definite instructions where such use improves the visibility of roadside traffic signs

at night time; but they should not dazzle road users or obscure the legibility of the symbol or the inscription.

#### ARTICLE 8

1. The dimensions of sign plates shall be such that the sign can be easily seen from a distance and easily understood near at hand.
2. The dimensions of various signs shall be standardised in each country so as to ensure the maximum uniformity. In general, two sizes shall be used for each type, namely, a standard size and a reduced size for use where conditions do not permit or the safety of road users does not require the erection of the standard size. In exceptional circumstances, a special small type sign may be used inside built-up areas or for repeating the main sign.

#### ARTICLE 9

1. Outside built-up areas, the centre line of the signs shall be not more than 2 m from the nearside edge of the carriageway unless special circumstances render this impracticable.
2. In built-up areas and mountainous country, the distance between the edge of the sign nearest the carriageway and a vertical line drawn from the edge of the carriageway shall be not less than 0.50 m. In exceptional cases, however, this distance may be reduced.

#### ARTICLE 10

1. In this Protocol the height of signs above the ground shall mean the height of the lower edge of the signs from the level of the road.
2. So far as possible a uniform height shall be observed over the same route.

### **Chapter II**

#### CLASS I. DANGER SIGNS

#### ARTICLE 11

1. The danger signs shall be in the shape of an equilateral triangle with one point upwards except in the case of sign "PRIORITY ROAD AHEAD" (I, 22) which shall have a point downwards.
2. These signs shall have a red border with white or light yellow ground. Symbols shall be black or dark.
3. For signs of the standard size, the length of each side of the triangle shall be not less than 0.90 m and for the reduced size, not less than 0.60 m.
4. The signs shall be placed on the side of the road appropriate to the direction of the traffic concerned and facing that traffic. They may be repeated on the other side of the road.
5. Unless otherwise provided hereafter in this Protocol, the signs shall be placed at not less than 150 m and not more than 250 m from the hazard unless this is impracticable on account of local

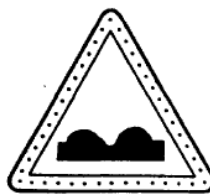
conditions. In such exceptional cases the sign shall be erected at less than 150 m, but as far as possible from the hazard and special provisions shall be made.

6. The height of signs shall be not more than 2.20 m and, outside built-up areas, not less than 0.60 m.

7. The signs shall be placed in such a way that they cannot be obscured nor be a hindrance to pedestrians.

#### ARTICLE 12

The sign "UNEVEN ROAD" (I, 1) shall be used wherever the competent authorities deem it necessary, as the approach sign to sections of the road in which the road is uneven, to a gutter or drain crossing the road, or to a humpback or hump bridge.



I, 1

#### ARTICLE 13

1. The sign "DANGEROUS BEND" or "DANGEROUS BENDS" (I, 2) shall be used only as the approach sign for a bend or bends which are dangerous owing to their physical characteristics or to reduced visibility.



I, 2

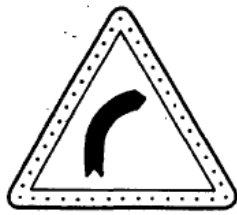
2. Each Contracting Party may elect to substitute for the above sign, signs giving a clearer indication of the bend or bends. Such substitution shall apply throughout the territory of the Contracting Party concerned. These alternative signs are:

I, 3 — right bend

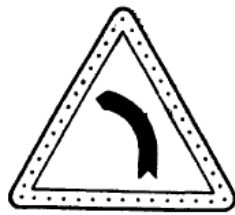
I, 4 — left bend

I, 5 — double bend, the first to the right

I, 6 — double bend, the first to the left.



I,3



I,4



I,5



I,6

#### ARTICLE 14

1. The sign "ROAD INTERSECTION" (I, 7) shall be used wherever the competent authorities deem it necessary, as the approach sign for a fork, crossroads or road junction. In built-up areas this sign shall only be used in exceptional cases.
2. When there is a roundabout at the crossroads to be indicated, the sign 1, 7 *bis* shown below may be used instead of sign I, 7; where the left-hand rule of the road is observed, the arrows on the sign shall be reversed.



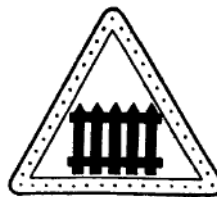
I,7



I, 7 bis

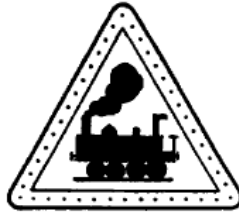
#### ARTICLE 15

1. The sign "LEVEL-CROSSING WITH GATES" (I, 8) shall be used as the approach sign for every level-crossing with gates and for every level-crossing equipped with staggered half-gates on either side of the railway track.



I,8

2. The sign "LEVEL-CROSSING WITHOUT GATES" (I, 9) shall be used as the approach sign for every level-crossing without either gates or half-gates.



I, 9

3. On roads with a large volume of motor traffic during the night, the signs referred to in paragraphs 1 and 2 of this article shall be illuminated or provided with reflectors or reflecting material.

4. At level-crossings equipped with gates or half-gates, the extension of such gates or half-gates across the road shall mean that no road-user may pass; the movement of gates or half-gates shall have the same meaning.

5. The gates and half-gates of level-crossing shall be painted in stripes of red and white or red and light yellow. Alternatively, the gates may be painted white or light yellow with a large central red disc. In order to make gates more visible at night they shall either be provided with red lights or red reflectors or red reflecting material or be illuminated by a floodlight whenever they are not fully open.

6. At all level-crossings without either gates or half-gates there shall be placed, in the immediate vicinity of the railway line, a sign in the form of a Saint Andrew's cross (I, 10 and I, 11) or a rectangular signplate, on which this symbol is displayed against a neutral background. The Saint Andrew's cross, or in any case its lower arms, may be double if there are two tracks or more. It shall be painted in red and white or in red and light yellow.



I, 10



I, 11

7. In the case of level-crossings situated on local railways, on connecting lines to factory sidings or on parts of railway lines assimilable to such connecting lines, especially in the case of roads of minor local traffic importance or where a level-crossing is coincident with a road intersection, each Contracting Party may:

Outside built-up areas, make certain simplifications in or exceptions to the system laid down in paragraphs 1, 2, 3, 5 and 6 of this article;

In built-up areas, apply whatever regulations it deems most appropriate in place of the provisions of paragraphs 1, 2, 3, 5 and 6 of this article.

## ARTICLE 16



1. The sign "DANGEROUS HILL" (I, 12) shall be used wherever the competent authorities deem it necessary, as the approach sign for a dangerous descent. The descent must be steeper than ten per cent or the local conditions such that it constitutes a danger.

2. The gradient shall be shown on the sign, as for example, in diagrams I, 12<sup>a</sup> and I, 12<sup>b</sup>.



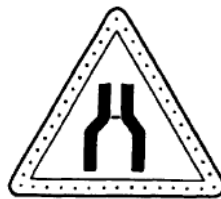
I, 12<sup>a</sup>



I, 12<sup>b</sup>

#### ARTICLE 17

The sign "CARRIAGEWAY NARROWS" (I, 13) shall be used, wherever the competent authorities deem it necessary, as the approach sign to a place where the carriageway narrows in such a manner that it may constitute a danger.



I, 13

#### ARTICLE 18

The sign "OPENING BRIDGE" (I, 14) shall be used, wherever the competent authorities deem it necessary, as the approach sign to a bridge that can be opened.



I, 14

#### ARTICLE 19

1. The sign "ROAD WORKS" (I, 15) shall be used as the approach sign to works on the road.

2. The limits of the roadworks shall be clearly indicated at night.



I, 15

#### ARTICLE 20

The sign "SLIPPERY CARRIAGEWAY" (I, 16) shall be used, wherever the competent authorities deem it necessary, as the approach sign to a section of the carriageway which, under certain conditions, may have a slippery surface.



I, 16

#### ARTICLE 21

1. The sign "PEDESTRIAN CROSSING" (I, 17) shall be used, wherever the competent authorities deem it necessary, as the approach sign to a pedestrian crossing. The marking of pedestrian crossings shall be decided upon by the competent authorities.

2. The provisions of paragraph 5 of article 11 of this Protocol are not applicable to this sign.



I, 17

#### ARTICLE 22

1. The sign "CHILDREN" (I, 18) shall be used, wherever the competent authorities deem it necessary, as the approach sign to places frequented by children, such as a school or a playground.

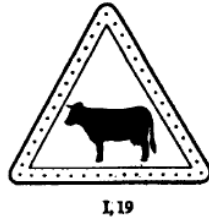
2. The provisions of paragraph 5 of article 11 of this Protocol shall not apply to this sign.



I, 18

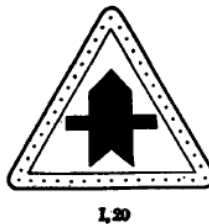
## ARTICLE 23

The sign "BEWARE OF ANIMALS" (I, 19) shall be used, wherever the competent authorities deem it necessary, to mark the point of entry of a road into a special area where unaccompanied animals are liable to be encountered; the symbol shown on this sign may be modified to cover special cases.



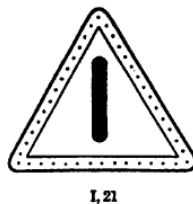
## ARTICLE 24

The sign "INTERSECTION WITH A NON-PRIORITY ROAD" (I, 20) shall be used wherever the competent authorities deem it necessary on a priority or a major road as an approach sign to an intersection with a nonpriority road, in the territory of any Contracting Party where the use of such a sign corresponds to traffic rules.



## ARTICLE 25

1. The sign "OTHER DANGER" (I, 21) shall be used, wherever the competent authorities deem it necessary, as the approach sign for a danger other than those indicated in articles 12 to 24 of this Protocol.



2. However, an inscription in black or dark colour defining the danger, such as a roundabout, limited headroom or width, ferry or falling rocks, may be placed within the sign in substitution for the symbol.

3. This sign shall always contain the symbol or an inscription or both.

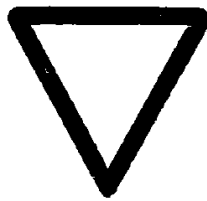
4. An additional rectangular plate bearing an inscription or a symbol in current use in the territory of any Contracting Party may be placed underneath the sign.

#### ARTICLE 26

Where atmospheric conditions do not permit the use of full sign, a hollow red triangle may be used to indicate the different dangers referred to in articles 12 to 25. A rectangular plate shall always be placed below the triangle on which the appropriate symbol or inscription or both of them shall be given to indicate the danger.

#### ARTICLE 27

1. The sign "PRIORITY ROAD AHEAD" (I, 22) shall be used to indicate to a driver that he shall give way to vehicles moving along the road which he is approaching.



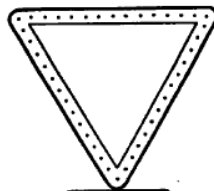
I, 22

2. This sign shall be placed on roads without priority at a suitable distance from the intersection, which may be in open country up to 50 m and in built-up areas up to 25 m.

It is recommended that there shall also be placed on such roads, as near to the intersection as practicable, a suitable position sign, mark or line.

3. The sign I, 22 is used, it shall not be preceded by the sign I, 7, but it may be preceded by an advance sign consisting of sign I, 22 supplemented by a rectangular plate bearing an indication of the distance from the intersection, as shown in diagram I, 22<sup>a</sup>.

When there are other intersections between the advance sign and the intersection with a priority or a major road, the advance sign shall be repeated after each of these other intersections.



I, 22<sup>a</sup>

### Chapter III

#### CLASS II. SIGNS GIVING DEFINITE INSTRUCTIONS

#### ARTICLE 28

1. The signs of this class indicate prohibitions or obligations laid down by the competent authorities.
2. The signs of this class shall be circular in shape.
3. Except as regards the sign II, A.16, the diameter shall be at least 0.60 m for signs of standard size and at least 0.40 m for the reduced size. In the case of signs II, A. 15, 17, 18 and II, B.I, 2, the diameter may be reduced to 0.20 m if intermediate signs are used.
4. The signs shall be placed on the side of the road appropriate to the direction of the traffic and facing the traffic concerned. They may be repeated on the other side of the road.
5. The signs shall be placed in the immediate vicinity of the point where the prohibition or obligation starts or continues. Nevertheless, the signs prohibiting turning or showing the direction to be followed may be placed at a suitable distance in advance.
6. The height of signs shall not be more than 2.20 m and not less than 0.60 m.

## II, A. PROHIBITORY SIGNS

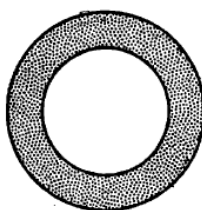
### ARTICLE 29

Except where otherwise specified or shown in the diagrams of this Protocol, the colours of prohibitory signs shall be as follows: white or light yellow, with a red border, the symbol being black or of a dark colour.

### ARTICLE 30

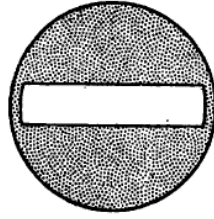
The signs indicating traffic prohibitions shall be the following:

- (a) The sign "CLOSED TO ALL VEHICLES (IN BOTH DIRECTIONS)" (II, A.1);



II, A.1

- (b) The sign "NO ENTRY FOR ALL VEHICLES" (II, A.2); this sign shall be red with a white or light horizontal bar;



II, A.2

(c) The sign "TURNING TO THE RIGHT (OR TO THE LEFT) PROHIBITED" (II, A.3); the arrow shall be turned towards the right or left according to the relevant prohibition;



II, A.3

(d) The sign "OVERTAKING PROHIBITED" (II, A.4); this sign shall be used to indicate that in addition to the general rules for overtaking of any self-propelled road vehicle (including a trolleybus), other than a motor cycle without sidecar, is prohibited; where the left-hand rule of the road is observed, the colours of the two cars illustrated shall be reversed.



II, A.4

### ARTICLE 31

The signs indicating prohibition for certain classes of vehicles shall be the following:

(a) The sign "NO ENTRY FOR ALL MOTOR VEHICLES EXCEPT MOTOR CYCLES WITHOUT SIDECARS" II, A.5);



II, A.5

(b) The sign "NO ENTRY FOR MOTOR CYCLES WITHOUT SIDECARS" (II, A.6);



II, A.6

(c) The sign "NO ENTRY FOR ALL MOTOR VEHICLES" (II, A.7);



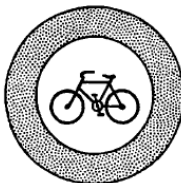
II, A.7

(d) The sign "NO ENTRY FOR GOODS CARRYING VEHICLES EXCEEDING . . . TONS LADEN WEIGHT" II, A.8);



II, A.8

(e) The sign "NO ENTRY FOR PEDAL CYCLISTS" (II, A.9).



II, A.9

## ARTICLE 32

The signs indicating restrictions on the dimensions, or weight or speed of vehicles shall be the following:

(a) The sign "NO ENTRY FOR VEHICLES HAVING OVERALL WIDTH EXCEEDING . . . METRES (. . . FEET)" (II, A.10);



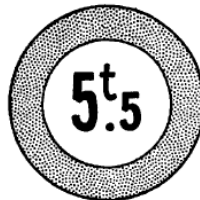
II, A.10

(b) The sign "NO ENTRY FOR VEHICLES HAVING OVERALL HEIGHT EXCEEDING . . . METRES (. . . FEET)" (II, A.11);



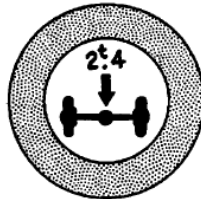
II, A.11

(c) The sign "NO ENTRY FOR VEHICLES EXCEEDING. . . TONS LADEN WEIGHT" (II, A.12); an additional rectangular plate indicating special traffic rules or the maximum number of vehicles permitted on a bridge at the same time may be affixed underneath this sign;



II, A.12

(d) The sign "NO ENTRY FOR VEHICLES HAVING AN AXLE WEIGHT EXCEEDING . . . TONS" (II, A.13);



II, A.13

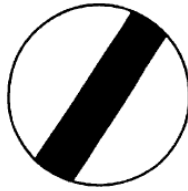
(e) The sign "SPEED-LIMIT" (II, A.14); an additional rectangular plate with a red edge bearing an inscription concerning the conditions of implementation of the imposed speed-limit may be affixed underneath this sign;



II, A.14

(f) The sign "END OF SPEED-LIMIT" (II, A.15) (white or light yellow ground with an oblique black or dark coloured bar) shall be used to indicate the point at which the effect of the sign "SPEED-LIMIT" ceases; it may be affixed to the reverse side of sign II, A.14 even though, as a result, it would not be placed on the side of the road appropriate to the direction of the traffic.





II, A.15

### ARTICLE 33

1. The sign "STOP AT INTERSECTION" shall be used to indicate that a driver shall stop before entering another road and shall give way to vehicles moving along that road.
2. This sign shall consist of a red triangle with the point downwards inscribed within a red circle. The triangle may have the word "Stop" as shown in the diagram II, A.16.



II, A.16

3. The diameter of this sign shall be at least 0.90 m for the sign of standard size and at least 0.60 m for the reduced size.
4. This sign shall be placed at roads without priority, at a suitable distance from the intersection, up to 50 m in open country and up to 25 m in built-up areas. It is recommended that there should also be placed on this road a suitable position sign, mark or line, as near to the intersection as practicable.
5. Where the sign II, A.16 is used, it shall not be preceded by the sign I, 7, but it may be preceded by an advance sign consisting of sign I, 22, supplemented by a rectangular plate bearing in indication of the distance from the intersection as shown in diagram I, 22<sup>a</sup>.

When there are other intersections between the advance sign and the intersection with a priority or a major road, the advance sign shall be repeated after each of these other intersections.

### ARTICLE 34

1. The sign "STOP (CUSTOMS)" (II, A.17) shall be used to indicate the presence of a customs house at which the traveller has to stop. The word "Customs" shall appear on the sign. The translation of the word "Customs" in a language of the neighbouring territory may be added (II, A.17).

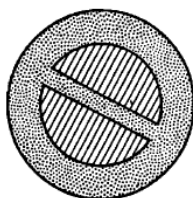


II, A.17

2. This sign may be used to indicate other obligations to stop; in this case the inscription "Customs" shall be replaced by an inscription indicating the reason for the stop.

### ARTICLE 35

1. The sign "RESTRICTED STOPPING OR WAITING" (II, A.18) shall be used to indicate restricted or prohibited waiting and the prohibition of stopping a vehicle. The centre of this sign shall be blue with a diagonal red bar surrounded by a red border.



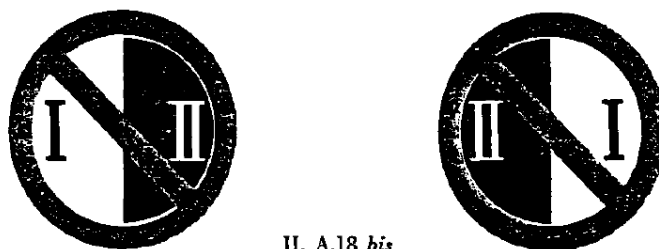
II, A.18

2. In the absence of any explanatory inscription the sign shall be used to indicate a permanent prohibition of waiting.

3. Inscriptions may be placed on a plate placed underneath the sign or on the sign itself, specifying:

- (a) The hours between which the prohibition of waiting apply,
  - (b) The duration of authorized waiting,
  - (c) The days upon which waiting is permitted alternately on one or other side of the road,
  - (d) The exceptions applicable to particular categories of vehicles,
- provided that such inscriptions shall not detract from the general meaning nor make the sign ambiguous or unclear.

3 *bis*<sup>4</sup> To indicate that waiting is prohibited on one side or the other of the road alternately, the following sign "WAITING ON ALTERNATE SIDES" (II, A.18 *bis*) may also be used:



II, A.18 *bis*

<sup>4</sup> The text of paragraph 3 *bis* embodies the amendments that entered into force on 22 October 1964, in accordance with the procedure laid down in article 60.

However, Portugal is not bound by the text of the new paragraph 3 *bis* of article 35.

and, except as otherwise indicated in the instructions on an additional plate placed below the sign, the prohibition of waiting shall then apply to the figure I side on odd dates and to the figure II side on even dates.

4. An inscription "STOPPING PROHIBITED", placed on a plate under the sign or on the sign itself, shall indicate that the stopping of a vehicle is prohibited.

5. Contracting Parties which have previously adopted the sign "WAITING PROHIBITED" (red disc with circular centre in white or pale yellow bearing the letter P with a diagonal red stroke) for the prohibition of prolonged parking of vehicles with or without their drivers, shall provisionally be at liberty to retain their system unchanged. However, the sign II, A.18 is the only sign adopted in this Protocol for this purpose and Contracting Parties are strongly recommended to adopt this sign for stopping or parking of vehicles in their territories in accordance with the principles set out in paragraphs 1 to 4 above.

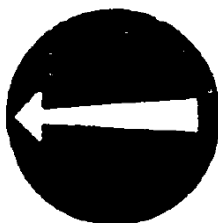
## II, B. MANDATORY SIGNS

### ARTICLE 36

1. The colour of mandatory signs shall be as follows: blue ground with a white symbol.

2. Mandatory signs are the following:

(a) The sign "DIRECTION TO BE FOLLOWED" (II, B.1); it is permissible to adopt variations of the symbol on this sign in order to meet special cases;



II, B.1

(b) The sign "COMPULSORY CYCLE TRACK" (II, B.2) which shall be used to indicate that cyclists shall use the special track reserved for them.



II, B.2

c) The sign "COMPULSORY MINIMUM SPEED" (II, B.3); this sign shall be used to indicate that vehicles using the road shall travel at not less than the speed indicated.



II, B.3

## Chapter IV

### CLASS III. INFORMATIVE SIGNS

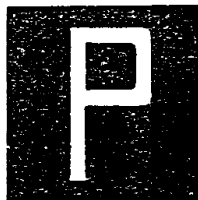
#### ARTICLE 37

1. The signs of this class shall be rectangular in shape.
2. Where the colours to be used are optional, the colour red shall in no case predominate.

#### III, A. INDICATION SIGNS

#### ARTICLE 38

1. The sign "PARKING" (III, A.I) shall be used to indicate authorized parking places.
2. This sign shall be square in shape.
3. The side of the square shall be at least 0.60 m for the sign of standard size and 0.40 m for the sign of reduced size.
4. The sign shall be placed facing the traffic or facing across the carriageway.



III, A.1

5. The colour of the sign shall be blue and the colour of the letter P white.
6. A rectangular plate under the sign may be used for inscriptions giving the period during which parking is allowed or indicating the direction of the parking place.

#### ARTICLE 39

1. The sign "HOSPITAL" shall be used to indicate to the drivers of vehicles that they should take the precautions required in the proximity of medical establishments and, in particular, to refrain from making unnecessary noise.
2. This sign shall consist of the symbol H above the word "Hospital" as shown in diagram III, A.2.



III, A.2

3. The colour of the sign shall be blue and the inscription white.
4. The sign shall be placed facing the traffic.

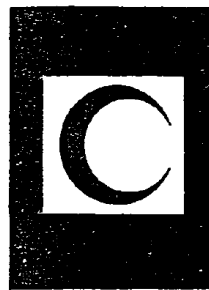
#### ARTICLE 40

1. The signs indicating auxiliary service posts are the following:

- (a) The sign "FIRST-AID STATION" (III, A.3 and III, A.4) which shall be used to indicate that there is in the neighbourhood a first-aid station organized by an officially recognized association;



III, A.3



III, A.4

- (b) The sign "MECHANICAL HELP" (III, A.5) which shall be used to indicate that there is a service station in the neighbourhood;



III, A.5

- (c) The sign "TELEPHONE" (III, A.6) which shall be used to indicate that there is a telephone in the neighbourhood;



III, A.6

(d) The sign "FILLING STATION" (III, A.7) which shall be used to indicate that there is a filling station within the distance indicated on the sign.



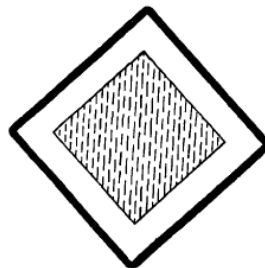
III, A.7

2. The shorter side of the rectangle of the signs provided for in this article shall be placed horizontally. The colour shall be blue, with a black or dark symbol on a white square. In the case, however, of the signs III, A.3 or III, A.4, the symbol shall be red. The side of the square shall be at least 0.30 m. In the case, however, of the sign III, A.7, a white rectangle with the shorter side horizontal shall be substituted for the square.

3. The signs described in (b), (c) and (d) of paragraph 1 shall be used as prescribed by the competent authorities.

#### ARTICLE 41

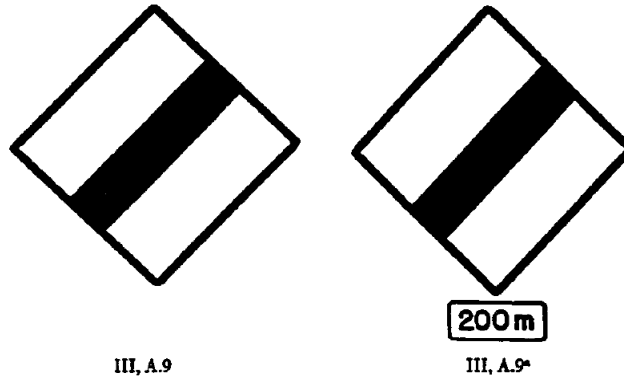
1. The beginning of a priority road may be indicated by the sign "PRIORITY ROAD" (III, A.8).



III, A.8

2. The sign may also be repeated along priority roads.

3. The end of a priority road shall be indicated by the sign "END OF PRIORITY" (III, A.9) where the sign III, A.8 has been used at the beginning of the road.



4. The sign III, A.9 may be also used to indicate approach to the end of a priority road. In such a case, a rectangular plate shall be added underneath the sign, indicating the distance at which the priority ends, as shown in diagram III, A.9<sup>a</sup>.

5. The signs provided for in this article shall be square with one point downwards.

6. The side of the square shall be at least 0.60 m for the standard size and at least 0.40 m for the reduced size and 0.25 m for signs repeated within built-up areas.

7. The border of the signs provided for in this article shall be white with a black or dark rim on the outside and the centre shall be yellow. In the case of sign III, A.9, the transverse bar shall be black or dark.

8. The signs shall be placed on the side of the road appropriate to the direction of traffic and facing the traffic concerned. They may be repeated on the other side of the road.

### III, B. ADVANCE DIRECTION SIGNS AND DIRECTION SIGNS

#### ARTICLE 42

1. The advance direction signs shall be rectangular in shape.

2. Their size shall be such that the indication can be understood easily by drivers of vehicles travelling at speed.

3. These signs shall have either a light ground with dark lettering or a dark ground with light lettering.

4. Advance direction signs shall be placed at a distance of between 100 m and 250 m from the intersection on normal roads. On special motor roads, this distance may be increased to 500 m.

5. Diagrams III, B.1<sup>a</sup> and III, B.1<sup>b</sup> are examples of this sign.



III, B.1<sup>a</sup>



III, B.1<sup>b</sup>

#### ARTICLE 43

1. Direction signs shall be rectangular with the longer side horizontal and shall terminate in the form of an arrow-head.
2. The names of several places lying in the same direction may be indicated on one sign.
3. When distances are indicated, the figures giving kilometres (or miles) shall be inscribed between the name of the place and the arrow-head.
4. The colours of these signs shall be the same as those for advance direction signs.
5. Diagrams III, B.2<sup>a</sup> and III, B.2b are examples of this sign.



III, B.2<sup>a</sup>



III, B.2<sup>b</sup>

#### III, C. PLACE AND ROUTE IDENTIFICATION SIGNS

#### ARTICLE 44

1. Signs indicating a locality shall be rectangular in shape with the longer side horizontal.
2. These signs shall be of such a size and placed in such a manner that they shall be visible even at night.
3. These signs shall have either a light ground with dark lettering, or a dark ground with light lettering.
4. These signs shall be placed before the beginning of a built-up area, on the side of the road appropriate to the direction of traffic and facing the traffic concerned.
5. Diagrams III, C.1<sup>a</sup> and III, C.1<sup>b</sup> are examples of this sign.





III, C.1<sup>a</sup>



III, C.1<sup>b</sup>

### ARTICLE 45

1. The signs for the special identification of routes, bearing numbers or letters or a combination of numbers and letters, shall be rectangular in shape.
2. The inscriptions may be affixed to milestones, to other signs or be placed as separate signs.
3. Diagram III, C.2<sup>a</sup> is an example of this sign.



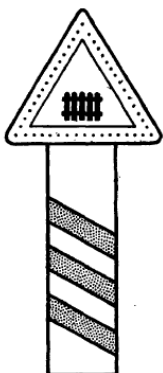
III, C.2<sup>a</sup>

### Part III

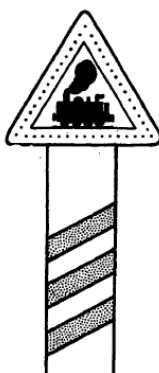
### SUPPLEMENTARY PROVISIONS CONCERNING LEVEL-CROSSINGS

### ARTICLE 46

Wherever the competent authorities deem it necessary, a vertical plate hearing three red oblique bars on a white or yellow ground may be placed below a sign I, 8 or I, 9, provided that plates of identical form and bearing respectively two red oblique bars and one red oblique bar on a white or yellow ground are placed as independent signs at about two-thirds and one-third of the distance between that sign and the railway line. Diagrams I, 8<sup>a</sup>; I, 9<sup>a</sup>; I, 8/9<sup>b</sup> and I, 8/9<sup>c</sup> are examples of these plates.



I, 8<sup>a</sup>



I, 9<sup>a</sup>



I, 8/9<sup>b</sup>



I, 8/9<sup>c</sup>

## ARTICLE 47

1. If a signalling system is installed at a level-crossing to give warning of the approach of a train or of the imminent closing of the gates or half-gates, it shall consist either:

- (a) Subject to the provisions of paragraph 4 of this article, of a flashing red light or two red lights flashing alternately and placed on the same post; such light or lights being accompanied or not being accompanied by a sound signal; or
- (b) Of a simple sound signal.

2.(a) All level-crossings equipped with gates or half-gates operated from a box from which the gates are not visible shall be equipped with the signalling system described in paragraph 1 (a) or in paragraph 1 (b) above;

(b) All level-crossings equipped with gates or half-gates operated automatically by the approach of trains shall be equipped with the signalling system described in paragraph 1 (a) above.

3.The signal provided for in paragraph 1 of this article means that no road-user may pass.

4. Exceptionally, in or near built-up areas in which there are intersections equipped with the traffic light signals described in article 53 of this Protocol, the signalling referred to in paragraph 1 of the present article may be replaced either by the three-colour light system described in the aforesaid article 53 or by the amber and red lights only of that system; the amber and red lights shall then have for all road-users the meaning indicated in article 53 for vehicular traffic. In the event of such replacement, the approach sign provided for by paragraph 1 or paragraph 2 of article 15 may be dispensed with if, by reason of local conditions, it would be difficult to affix it in such a way that it would be sufficiently visible.

5. At every level-crossing equipped with gates or half-gates the operation of which is controlled automatically by the approach of a train or is controlled from an operating box from which the gates or half-gates are not visible, the closing movement of the gates or half-gates shall be such that road-users approaching the crossing or already on it when the signalling device comes into operation shall have time to stop before reaching the crossing, or to clear it.

## ARTICLE 48

At all level-crossings equipped with gates or half-gates, the gates or half-gates shall be kept in operation during the whole period when train services are in operation. Should a level-crossing with gates or half-gates be permanently reclassified as a level-crossing without gates or half-gates, the gates or half-gates shall be removed to avoid any misunderstanding on the part of the users of the road.

## ARTICLE 49

The devices signalling the approach of trains prescribed in article 47, paragraph 1 a) of this Protocol shall be placed in the immediate vicinity of the railway and, if a sign in the form of a Saint Andrew's cross is used, wherever possible on the same post as that sign. Where signalling is automatic, appropriate measures shall be taken to guard against any defect in the working of a signal and to ensure that the signal cannot be misinterpreted if it fails to work or works incorrectly.

## ARTICLE 50

Level-crossings shall not be without either gates or half-gates and signalling of the approach of trains unless the railway line on both sides of the level-crossing is clearly visible t, having regard, in particular, to the speed of the train, so that the driver of a vehicle approaching the railway from either side may have time to stop before entering the level-crossing when a train is in sight and road users who have already entered the crossing when a train appears have time to clear the crossing.

## Part IV

### SIGNALS TO BE MADE BY TRAFFIC POLICE

#### ARTICLE 51

Traffic police shall be so equipped and stationed as to be visible to all road users.

#### ARTICLE 52

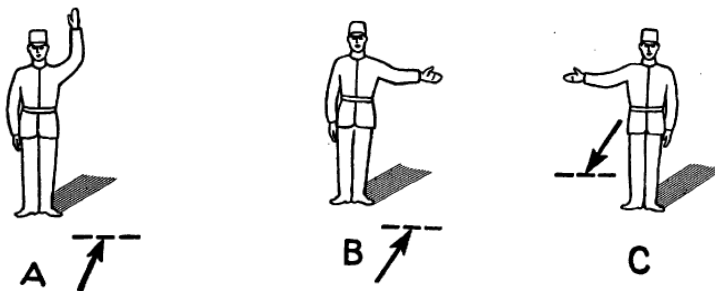
1. Signals to be made by traffic police shall conform to one of the two following systems:

##### *First system*

Signal A — to indicate "STOP" to the vehicles approaching the officer from the front: arm raised vertically, palm of the hand to the front.

Signal C — to indicate "STOP" to the vehicles approaching the officer from the rear: arm extended horizontally to the side of the road to which the traffic concerned is keeping, palm of the hand to the front.

Signals A and C may be used simultaneously.



##### *Second system*

Signal B — to indicate "STOP" to the vehicles approaching the officer from the front: arm extended horizontally to the side of the road to which the traffic concerned is keeping, palm of the hand to the front.

Signal C — to indicate "STOP" to the vehicles approaching the officer from the rear: arm extended horizontally to the side of the road to which the traffic concerned is keeping, palm of the hand to the front.

Signals B and C may be used simultaneously.

2. Under both systems, a beckoning gesture with the hand may be made to call vehicles forward.

## **Part V**

### **TRAFFIC LIGHT SIGNALS**

#### **ARTICLE 53**

1. The lights of the traffic light signals shall be given the following meaning:

(a) In a three-coloured system:

Red indicates that vehicular traffic must not pass the signal;

Green indicates that vehicular traffic may pass the signal;

When amber is used after the green signal, it shall be taken as prohibiting vehicular traffic from proceeding beyond the signal unless the vehicle is so close to the signal, when the amber signal first appears that it cannot safely be stopped before passing the signal;

When amber is used in conjunction with or after the red signal, it indicates an impending change in the indications of the signal and shall not be taken as permitting vehicular traffic to proceed.

(b) In the two-colour system:

Red indicates that vehicular traffic must not pass the signal;

Green indicates that vehicular traffic may pass the signal;

The combination of green and red shall have the same meaning as amber after green in the three-colour system.

2. When a single amber intermittent light is used, it shall indicate "CAUTION".

3. The lights shall be placed one above the other. As a rule the red light shall be placed at the top and the green light at the bottom. Where amber light is used, it shall be placed between the red and the green lights.

4. When traffic light signals are placed at the side of the carriageway, the height of the lower edge of the lowest light above the carriageway shall normally be not less than 2 m and not more than 3.50 m; where possible, every light signal should be repeated on the opposite side of the intersection. When they are suspended over the carriageway, the height of the lower edge of the lowest light above the carriageway shall be not less than 4.50 m.

## **Part VI**

### **ROAD MARKINGS**

## ARTICLE 54

1. Where a carriageway outside a built-up area has more than two lanes, these shall as a rule be made clearly distinguishable.
2. Where a three-lane carriageway outside a built-up area passes through sections where the visibility is not sufficient, or at other danger points, the total width of the carriageway shall be divided only into two lanes.
3. Where a carriageway has two lanes in any section where the visibility is not sufficient and at other danger points, the lanes should be clearly distinguishable.
4. The marking of lanes as provided for under paragraphs 2 and 3 of this article indicates that under normal traffic conditions no vehicle should deviate from the lane reserved for traffic proceeding in its direction.

## ARTICLE 55

1. Where the edges of the carriageway are defined by means of lights or reflecting devices, two different colours may be used for such lights or devices.
2. Either red or orange may be used to indicate the edge of the carriageway on the side of the road of the direction of the traffic, and white to indicate the edge of the carriageway on the opposite side.
3. Where lights or reflecting devices are used to indicate the presence of posts or refuges in the carriageway, the colours white or amber should be employed.

## Part VII

### FINAL PROVISIONS

## ARTICLE 56

1. This Protocol shall be open, until 31 December 1949, for signature by all States signatories to the Convention on Road Traffic, opened for signature at Geneva on 19 September 1949.
2. This Protocol shall be ratified and the instruments of ratification deposited with the Secretary-General of the United Nations.
3. From 1 January 1950, this Protocol shall be open for accession by States signatories to the Convention on Road Traffic and by States acceding or having acceded to it. It shall also be open for accession on behalf of any Trust Territory of which the United Nations is the Administering Authority and on behalf of which the said Convention has been acceded to.
4. Accession shall be effected by the deposit of an instrument of accession with the Secretary-General of the United Nations.

## ARTICLE 57

1. Any State may, at the time of signature, ratification or accession, or at any time thereafter, declare, by notification addressed to the Secretary-General of the United Nations, that the provisions of this Protocol will be applicable to all or any of the territories for the international relations of which it is responsible. These provisions shall become applicable in the territories named in the notification thirty days after the date of receipt of such notification by the Secretary-General or, if the Protocol has not entered into force at that time, then upon the date of its entry into force.
2. Each Contracting Party, when the circumstances permit, undertakes to take as soon as possible the necessary steps in order to extend the application of this Protocol to the territories for the international relations of which it is responsible, subject, where necessary for constitutional reasons, to the consent of the Governments of such territories.
3. Any State which has made a declaration under paragraph 1 of this article applying this Protocol to any territory for the international relations of which it is responsible may at any time thereafter declare by notification given to the Secretary-General that the Protocol shall cease to apply to any territory named in the notification and the Protocol shall, after the expiration of one year from the date of the notification, cease to apply to such territory.

#### ARTICLE 58

This Protocol shall enter into force fifteen months after the date of the deposit of the fifth instrument of ratification or accession. This Protocol shall enter into force for each State ratifying or acceding after that date fifteen months after the deposit of its instrument of ratification or accession.

The Secretary-General of the United Nations shall notify each of the signatory or acceding States and every other State invited to attend the United Nations Conference on Road and Motor Transport of the date on which this Protocol comes into force.

#### ARTICLE 59

In ratifying this Protocol or in acceding to it, each State Party to the Convention concerning the Unification of Road Signals opened for signature at Geneva on 30 March 1931 undertakes to denounce that Convention within three months of the date of the deposit of its instrument of ratification or accession to this Protocol.

#### ARTICLE 60

1. Any Contracting State may propose one or more amendments to this Protocol. The text of such proposed amendment shall be communicated to the Secretary-General who shall transmit it to each other Contracting Party bound by this Protocol with a request that such Contracting Party reply within four months stating whether it:
  - (a) Desires that a Conference be convened to consider the proposed amendment; or
  - (b) Favours the acceptance of the proposed amendment without a Conference; or
  - (c) Favours the rejection of the proposed amendment without a Conference.

The proposed amendment shall also be transmitted by the Secretary-General to all States, other than Contracting Parties, invited to attend the United Nations Conference on Road and Motor Transport.

2. The Secretary-General shall convene a Conference of the Contracting Parties to consider the proposed amendment, if the convening of a Conference is requested by at least one-third of the Contracting Parties.

The Secretary-General shall invite to the Conference such States, other than the Contracting Parties, who were invited to attend the United Nations Conference on Road and Motor Transport or whose participation would, in the opinion of the Economic and Social Council, be desirable.

The provisions of this paragraph shall not apply in cases where an amendment to this Protocol has been adopted in accordance with paragraph 5 of this article.

3. Any amendment to this Protocol which shall be adopted by a two-thirds majority vote of a Conference shall be communicated to all Contracting Parties for acceptance. Ninety days after its acceptance by two-thirds of the Contracting Parties each amendment shall enter into force for all Contracting Parties except those which, before it enters into force, make a declaration that they do not adopt the amendment.
4. The Conference may by a two-thirds majority vote determine at the time of the adoption of an amendment to this Protocol that it is of such a nature that any Contracting Party which has made a declaration that it does not accept the amendment and which then does not accept the amendment within a period of twelve months after the amendment enters into force shall, upon the expiration of this period, cease to be a Party to this Protocol.
5. In the event of a two-thirds majority of the Contracting Parties informing the Secretary-General pursuant to paragraph 1 (6) of this article that they favour the acceptance of the amendment without a Conference, notification of this decision shall be communicated by the Secretary-General to all the Contracting Parties. The amendment shall on the expiration of ninety days from the date of such notification become effective as regards all Contracting Parties except those which notify the Secretary-General that they object to such an amendment within that period.
6. As regards amendments not within the scope of paragraph 4 of this article, the existing provisions shall remain in force in respect of any Contracting Party which has made a declaration or lodged an objection with respect to such an amendment.
7. A Contracting Party which has made a declaration in accordance with the provisions of paragraph 3 of this article or has lodged an objection in accordance with paragraph 5 of this article to an amendment may withdraw such declaration or objection at any time by notification addressed to the Secretary-General. The amendment shall be effective as regards that Contracting Party upon receipt of such notification by the Secretary-General.

#### ARTICLE 61

This Protocol may be denounced by means of one year's notice given to the Secretary-General of the United Nations, who shall notify each signatory or acceding State thereof. After the expiration of this period the Protocol shall cease to be in force as regards the Contracting Party which denounces it.

## ARTICLE 62

Any dispute between any two or more Contracting Parties concerning the interpretation or application of this Protocol, which the parties are unable to settle by negotiation or by another mode of settlement, may be referred by written application from any of the Contracting Parties concerned to the International Court of Justice for decision.

## ARTICLE 63

Nothing in this Protocol shall be deemed to prevent a Contracting Party from taking action compatible with the provisions of the Charter of the United Nations and limited to the exigencies of the situation which it considers necessary for its external or internal security.

## ARTICLE 64

1. The Secretary-General of the United Nations shall, in addition to the notifications provided for in paragraph 5 of article 5, article 58, paragraphs 1, 3 and 5 of article 60, and article 61, notify the States referred to in paragraph 1 of article 56 of the following:

- (a) Signatures, ratifications and accessions in accordance with article 56;
- (b) Notifications with regard to the territorial application of this Protocol in accordance with article 57;
- (c) Declarations whereby States accept amendments in accordance with paragraph 3 of article 60;
- (d) Objections to amendments to this Protocol communicated by States to the Secretary-General in accordance with paragraph 5 of article 60;
- (e) The date of entry into force of amendments in accordance with paragraphs 3 and 5 of article 60;
- (f) The date on which a State has ceased to be a Party to this Protocol, in accordance with paragraph 4 of article 60;
- (g) Withdrawals of objections to an amendment in accordance with paragraph 7 of article 60;
- (h) The list of States bound by any amendment to this Protocol;
- (i) Denunciations of the Convention concerning the Unification of Road Signals of 30 March 1931, in accordance with article 59 of this Protocol;
- (j) Denunciations of this Protocol in accordance with article 61.

2. The original of this Protocol shall be deposited with the Secretary-General who will transmit certified copies thereof to the States referred to in paragraph 1 of article 56.

3. The Secretary-General is authorized to register this Protocol upon its entry into force.



IN WITNESS WHEREOF the undersigned representatives, after having communicated their full powers, found to be in good and due form, have signed this Protocol.

DONE at Geneva, in a single copy, in the English and French languages, both texts authentic, this nineteenth day of September, one thousand nine hundred and forty-nine.

*(Signatures)*

**AZ 1949. SZEPTEMBER 19-ÉN GENFBEN ALÁÍRT KÖZÚTI  
KÖZLEKEDÉSRE VONATKOZÓ EGYEZMÉNYT ÉS A KÖZÚTI JELZÉSEKRE  
VONATKOZÓ JEGYZŐKÖNYVET KIEGÉSZÍTŐ EURÓPAI MEGÁLLAPODÁS**

*1. Cikk*

Alulírottak, kellő felhatalmazás birtokában megállapodtak abban, hogy az 1949. évi szeptember hó 19-i közúti közlekedésre vonatkozó Egyezményt és a közúti jelzésekre vonatkozó Jegyzőkönyvet kiegészítik a következő pontokra nézve:

**Közúti közlekedésre vonatkozó Egyezmény**

*A 9. Cikkhez*

A járdaszigetek mellett minden jármű jobb vagy bal oldalon haladhat el, kivéve azokat az eseteket:

ahol a járdaszigeten elhelyezett nyíl előírja a járdasziget valamelyik oldalán való elhaladást;

ahol a járdasziget a kétirányú hajtású úttest tengelyében van elhelyezve a jármű – azokban az országokban, ahol jobboldali hajtás van – bal oldala felől hagyja el a járdaszigetet, illetve jobb oldala felől azokban az országokban, ahol baloldali hajtás van.

*A 24. Cikkhez*

1. A rokkantak részére kibocsátott vezetői engedélyek, amelyekben olyan megjegyzés van, hogy a rokkantságra tekintettel csak különlegesen felszerelt járművek vezetésére érvényesek, a 24. Cikk 1. pontjának megfelelő engedély-kategóriát képezik.

2. Ennek a megjegyzésnek piros tintával írva tartalmaznia kell a „RESTREINT” szót, valamint a vezető rokkantságának megfelelően felszerelt jármű nyilvántartási számát.

*Az 1. számú függelékhez*

A segédmotorral ellátott kerékpárok – feltéve, hogy használati lehetőségüket illetően megőrzik szokványos kerékpárjellegüket – nem tekintendők gépjárműveknek.

**A közúti jelzésekre vonatkozó Jegyzőkönyv**

*Az 5. Cikkhez*

a) Az 5. Cikk 1. pontjában említett jelképeket nemzetközileg alkalmazni kell.

b) Kiegészítő jelzések csak a jelzés értelmezésének megkönnyítése vagy jelentésének azonos meghatározása érdekében alkalmazhatók.

c) Az Egyesült Nemzetek Főtitkárával való közlés előtt – amint ezt az 5. pont előírja – a Szerződő Felek a létesítési szándékolt új jelképek tekintetében előzetes megegyezés elérése céljából kötelesek ahhoz a bizottsághoz fordulni, amelyet az Európai Gazdasági Bizottság keretében létesítenek, vagy valamely más, emezt helyettesíteni hivatott szervezethez, amelyben képviselőjük lesz.

#### *A 19. Cikkhez*

A közúti munkálatok határait váltakozóan piros-fehér csíkozású korlátokkal, éjszaka ezenkívül piros lámpákkal vagy piros fényvisszaverő szerkezetekkel kell jelezni.

#### *A 25. Cikkhez*

Az „EGYÉB VESZÉLYEK” jelzőtáblán a 25. Cikk 1. pontjában említett jelképet kell kötelezően alkalmazni.

#### *A 26. Cikkhez*

A kivágott háromszög nem használható a 12-től 25-ig terjedő cikkekben felsorolt különféle veszélyek jelzésére.

#### *A 33. Cikkhez*

A „MEGÁLLJ A KERESZTEZŐDÉSÉNél” jelzőtáblán a „STOP” szó kötelezően szerepel.

#### *Az 53. Cikkhez*

1. A piros fényt mindig felülre és a zöld fényt alulra kell elhelyezni.
2. Amikor a fények jelentésének pontosabb meghatározása céljából kiegészítő jelzést alkalmaznak, ennek a jelnek egy, a piros fényen vízszintesen áthúzódó átlátszatlan sávból kell állnia, tekintet nélkül a fények elhelyezésére.

#### *A 55. Cikkhez*

a) Az útzonosító kiegészítő jelzés, amelyet a nemzetközi forgalmat lebonyolító nagy utak jelzésére szántak (azok a közutak, amelyeket a többi érdekelt Szerződő Állammal egyetértve az az Állam, amelynek területén van, az utak folytatólágossága és műszaki jellemzőinek egyöntetősége alapján ilyenekké kijelölt) téglalap alakú.

b) A sötétzöld alapon fehér felirattal álló jelzésen „E” betűnek kell lennie, amit az utat jelölő arab számjegy követ.

c) Ez a jelzés más jelzéseken vagy velük kombinálva is kithető.

d) Méreteiknek olyanoknak kell lenniük, hogy az általuk adott jelzést a nagy sebességgel haladó járművek vezetői is könnyen megérthessék.

#### *2. Cikk*

1. Ez a Megállapodás az 1951. évi június hó 30-ik napjáig áll nyitva aláírásra, ez időpont után mindazon országok csatlakozhatnak a Megállapodáshoz, amelyek részt vesznek az Európai Gazdasági Bizottság munkájában és részesei az 1949. szeptember 19-i Közúti Közlekedésre vonatkozó Egyezménynek, valamint a Közúti Jelzésekre vonatkozó Jegyzőkönyvnek.

2. A csatlakozási és – adott esetben – a megerősítő okiratokat az Egyesült Nemzetek Főtitkáránál kell letétbe helyezni, aki ezt e cikk 1. pontjában említett valamennyi országgal közli.

### 3. Cikk

Ez a Megállapodás az Egyesült Nemzetek Főtitkárához hat hónappal előre küldött értesítés útján mondható fel, aki ezt a felmondást a többi Szerződő Fél tudomására hozza. A Megállapodás a hathónapos határidő leteltével a felmondást eszközölő Szerződő Félre nézve hatályát veszti:

### 4. Cikk

1. Az 1. Cikkben említett 1949. szeptember 19-i Egyezmény és Jegyzőkönyv hatálybalépése után ez a Megállapodás csak azzal a feltétellel lép hatályba, ha ebben az Egyezményben és Jegyzőkönyvben részes Felek közül három ország ennek a Megállapodásnak részesévé válik.
2. Hatályát veszti, bármely időpontban, ha a Szerződő Felek száma háromnál kevesebb lesz.

### 5. Cikk

E Megállapodás magyarázását vagy alkalmazását érintő és két vagy több Szerződő Fél között felmerülő minden olyan vitát, amelyet a Felek közvetlen tárgyalások útján vagy más módon eldönteni nem tudnak, az érdekelt Szerződő Felek valamelyikének kérelmére döntés végett választott bírói döntőbizottság elé lehet vinni, amelybe mindegyik érdekelt Szerződő Fél egy tagot jelöl ki s amelynek elnökét az Egyesült Nemzetek Főtitkára jelöli ki.

### 6. Cikk

1. E Megállapodás eredetijét az Egyesült Nemzetek Főtitkáranál helyezik letétbe, aki a 2. Cikk 1. pontjában említett országok mindegyikéhez eljuttatja annak egy-egy hitelesített másolati példányát.

2. A Főtitkár felhatalmazást nyert, hogy e Megállapodást hatálybalépésekor vegye nyilvántartásba.

Ennek HITELEÜL alulírott küldöttek jó és megfelelő formában elismert felhatalmazásuk bemutatása után e Megállapodást aláírásukkal látták el.

KÉSZÜLT GENFBEN egy példányban, angol és francia nyelven, azonos hitelű szöveggel, ezerkilencszázötven évi szeptember hó tizenhatodik napján.”

*(Aláírások.)*

A Magyar Népköztársaság a Megállapodáshoz az alábbi fenntartással csatlakozott:

A Magyar Népköztársaság a Megállapodás 5. Cikkének rendelkezéseit magára nézve nem tekinti kötelezőnek.

***EUROPEAN AGREEMENT SUPPLEMENTING THE CONVENTION ON  
ROAD TRAFFIC  
AND THE PROTOCOL ON ROAD SIGNS AND SIGNALS, SIGNED AT  
GENEVA ON***

19 SEPTEMBER 1949

Article 1

The undersigned, duly authorized, have agreed to supplement the Convention on Road Traffic and the Protocol on Road Signs and Signals, signed on 19 September, 1949, with regard to the following points:

CONVENTION ON ROAD TRAFFIC

Ad article 9

Vehicles may pass on either side of refuges, except in the case of:

- 1) A refuge bearing an arrow indicating the side on which it should be passed; or of
- 2) Central refuges on two-way carriageways which should be passed on the right in countries where traffic keeps to the right or on the left in countries where traffic keeps to the left.

Ad article 24

1. Driving permits issued to disabled persons and including a clause to the effect that they are valid only for vehicles specially designed to take account of the disability, shall constitute a category of permit within the meaning of article 24, paragraph 1.

2. This clause must include, in red ink, the word "RESTREINT" as well as the registration number of the vehicle specially equipped to take account of the driver's disability.

Ad annex 1

Cycles fitted with an auxiliary motor will not be considered as motor vehicles provided that they have the normal characteristics of bicycles as to their performance.

PROTOCOL ON ROAD SIGNS AND SIGNALS

Ad article 5

(a) The symbols referred to in article 5, paragraph 1, shall be adopted for international use.

(b) No additional indications may be given except for the purpose of facilitating the interpretation of the sign or for making clear its meaning.

(c) The Contracting Parties undertake to submit to a committee, which would be set up under the auspices of the Economic Commission for Europe or by any other body which may replace the Economic Commission for Europe and on which they themselves shall be represented, any new symbols which they intend to adopt, with a view to reaching preliminary agreement prior to the

communication of such symbols to the Secretary-General of the United Nations as stipulated in paragraph 5.

Ad article 19

The limits of the roadworks shall be indicated by barriers painted in red and white stripes and, in addition, at night, by red lamps or reflectors.

Ad article 25

The symbol referred to in article 25, paragraph 1, shall be obligatory for the sign "OTHER DANGER".

Ad article 26

The hollow red triangle shall not be used to indicate the different dangers referred to in articles 12 to 25.

Ad article 33

The word "STOP" shall be obligatory in the sign "STOP AT INTERSECTION".

Ad article 53

1. The red light shall always be placed at the top and the green light at the bottom.
2. In cases where a supplementary sign is envisaged to indicate more specifically the identity of a light independently of its position, this sign should consist of an opaque horizontal bar across the red light.

Ad article 55

- (a) The supplementary sign for the identification of routes, intended to distinguish the main international traffic highways (so designated, in agreement with the other Contracting States concerned, by the State through whose territory they run to indicate continuous routes and uniform technical features) shall be rectangular in shape.
- (b) The sign, consisting of white letters on a dark green ground, shall bear the letter E followed by the number of the highway in Arabic figures.
- (c) The sign may be affixed to other signs or combined with them.
- (d) Its dimensions shall be such that drivers of vehicles moving at high speed can easily follow the directions.

Article 2

1. This Agreement shall be open until 30 June 1951 for signature and, after that date, for accession by the countries participating in the work of the Economic Commission for Europe and Parties to the Convention on Road Traffic and the Protocol on Road Signs and Signals of 19 September 1949.
2. The instruments of accession and, if required, of ratification, shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall notify all the countries referred to in paragraph 1 of this Article of the receipt thereof.

### Article 3

This Agreement may be denounced by means of six months' notice given to the Secretary General of the United Nations, who shall notify the other Contracting Parties thereof. After the expiration of the six months' period, the Agreement shall cease to be in force as regards the Contracting Party which has denounced it.

### Article 4

1. This Agreement shall enter into force at the time of the entry into force of the Convention and Protocol of 19 September 1949, referred to in article 1, on condition that three of the States Parties to the said Convention and Protocol shall have become Parties to the Agreement.
2. It shall terminate if at any time the number of Contracting Parties thereto is less than three.

### Article 5

Any dispute between any two or more Contracting Parties concerning the interpretation or application of this Agreement, which the Parties are unable to settle by negotiation or by another mode of settlement, may be referred for decision, at the request of any one of the Contracting Parties concerned, to an arbitral commission, of which each of the Contracting Parties concerned shall designate a member and the chairman of which shall be appointed by the Secretary General of the United Nations.

### Article 6

1. The original of this Agreement shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall transmit a certified copy thereof to each of the countries referred to in article 2, paragraph 1.
2. The Secretary-General is authorized to register this Agreement upon its entry into force.

IN FAITH WHEREOF the undersigned representatives, having communicated their full powers, found in good and due form, have signed this Agreement.

DONE at Geneva, in a single copy, in the English and French languages, both texts being equally authentic, this sixteenth day of September, one thousand nine hundred and fifty.

*(Signatures)*

**AZ 1949. ÉVI KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSRE VONATKOZÓ EGYEZMÉNYT ÉS AZ  
1949. ÉVI KÖZÚTI JELZÉSEKRE VONATKOZÓ JEGYZŐKÖNYVET  
KIEGÉSZÍTŐ 1950. SZEPTEMBER 16-ÁN KÖTÖTT EURÓPAI  
MEGÁLLAPODÁS MÓDOSÍTÁSA TÁRGYÁBAN LÉTREJÖTT**

**MEGÁLLAPODÁS**

**A közúti munkálatok jelzéséről**

Alulírottak, kellő felhatalmazás birtokában  
a következő rendelkezésekben állapodtak meg:

*1. Cikk*

Az 1949. évi szeptember hó 19-i közúti közlekedésre vonatkozó Egyezményt és a közúti jelzésekre vonatkozó Jegyzőkönyvet kiegészítő 1950. évi szeptember hó 16-i európai Megállapodás szövegében az a mondat, hogy „A közúti munkálatok határait váltakozóan piros-fehér csíkozású korlátokkal, éjszaka ezenkívül piros lámpákkal vagy piros fényvisszaverő szerkezetekkel kell jelezni”, amely a „19. Cikkhez” cím alatt szerepel, a következő mondattal helyettesítendő:

„A közúti munkálatok határait váltakozóan piros-fehér csíkozású korlátokkal, éjszaka ezenkívül piros vagy narancsszínű lámpákkal vagy ilyen színű fényvisszaverő szerkezetekkel kell jelezni; ezek a lámpák, illetőleg szerkezetek – a Jegyzőkönyv 55. Cikke rendelkezéseinek megfelelően – mégis lehetnek fehér színűek, ha csupán az egyik irányba haladó közlekedés számára láthatók és amikor az ilyen közlekedési iránnyal szemben levő közúti munkálatok határait jelzik, illetőleg lehetnek fehér vagy sárga színűek, amikor olyan közúti munkálatok határait jelzik, amelyek a közlekedés két hajtási irányát választják el egymástól. Piros lámpák használata esetén ezek csak folyamatos (nem vibráló) fényűek lehetnek”

*2. Cikk*

Ez a Megállapodás 1956. évi január hó 16. napjáig áll nyitva aláírásra, illetőleg ez időpont után csatlakozásra, az 1949. évi szeptember hó 19-i közúti közlekedésre vonatkozó Egyezmény és a közúti jelzésekre vonatkozó Jegyzőkönyvet kiegészítő 1950. évi szeptember hó 16-i Európai Megállapodás Szerződő Felei részére és akkor lép hatályba, amikor mindezeket a Szerződő Felek aláírják, illetőleg adott esetben megerősítik vagy csatlakoznak hozzá.

*3. Cikk*

A Megállapodás eredeti példányát az Egyesült Nemzetek Szervezete Főtitkáránál helyezik letétbe, aki egy-egy hitelesített másolati példányát eljuttatja mindazon országokhoz, amelyek részt vesznek az Európai Gazdasági Bizottság munkáiban és amelyek részesei az 1949. évi szeptember hó 19-i közúti közlekedésre vonatkozó Egyezménynek, valamint a közúti jelzésekre vonatkozó Jegyzőkönyvnek.



Ennek HITELEÜL alulírott küldöttek jó és megfelelő formában elismert felhatalmazásuk bemutatása után e Megállapodást aláírásukkal látták el.

KÉSZÜLT GENFBEN egy példányban, angol és francia nyelven, azonos hitelű szöveggel, ezerkilencszázötvenöt évi december hó tizenhatodik napján.”

*(Aláírások)*

A Magyar Népköztársaság a Megállapodáshoz az alábbi fenntartással csatlakozott:

A Magyar Népköztársaság a Megállapodás 5. Cikkének rendelkezéseit magára nézve nem tekinti kötelezőnek.

**AGREEMENT ON SIGNS FOR ROAD WORKS AMENDING THE EUROPEAN  
AGREEMENT OF 16 SEPTEMBER 1950 SUPPLEMENTING THE 1949  
CONVENTION ON ROAD TRAFFIC AND THE 1949 PROTOCOL ON ROAD  
SIGNS AND SIGNALS**

The undersigned, duly authorized,  
Have agreed on the following provisions:

**ARTICLE 1**

In the European Agreement of 16 September 1950, supplementing the Convention on Road Traffic and the Protocol on Road Signs and Signals of 19 September 1949, the sentence "The limits of the road works shall be indicated by barriers painted in red and white stripes and, in addition, at night, by red lamps or reflectors" under the heading "Ad Article 19" shall be replaced by the following text:

"The limits of road works shall be indicated by barriers painted in red and white stripes and, in addition, at night, by red or amber lamps or reflectors. By analogy with the provisions of article 55 of the Protocol, these lamps or reflectors may, however, be white when visible to traffic coming from one direction only and marking the limits of road works on the opposite side of the road from that traffic, and white or yellow when they mark the limits of road works separating the two streams of traffic. If red lamps are used they must show a continuous light."

**ARTICLE 2**

This Agreement shall be open until 16 January 1956 for signature and thereafter for accession by the Contracting Parties to the European Agreement of 16 September 1950, supplementing the Convention on Road Traffic and the Protocol on Road Signs and Signals of 19 September 1949 and shall enter into force when all these Contracting Parties have signed it and ratified it if necessary, or have acceded to it.

**ARTICLE 3**

The original of this Agreement shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall transmit a certified copy thereof to each of the countries participating in the work of the Economic Commission for Europe and Parties to the Convention on Road Traffic and the Protocol on Road Signs and Signals of 19 September 1949.

IN FAITH WHEREOF the undersigned representatives, having communicated their full powers, found in good and due form, have signed this Agreement.

DONE at Geneva, in a single copy, in the French and English languages, both texts being equally authentic, this sixteenth day of December, one thousand nine hundred and fifty-five.

*(Signatures)*

## **AZ ÚTJELZÉSEKRE VONATKOZÓ EURÓPAI EGYEZMÉNY**

A Szerződő Felek,  
attól az óhajtól vezéreltetve, hogy az útjelzések egységesítésével hozzájáruljanak a nemzetközi közúti közlekedés biztonságához,  
a következőkben egyeztek meg:

### *1. Cikk*

1. Ezen Egyezmény szempontjából:

- a) „Útjelzéseken” az úttest felületén vagy a hozzátartozó műtárgyakon - mint a szegélyek, járdák, peremek - a forgalom szabályozása céljából alkalmazott jeleket;
  - b) „Úttest-jelzéseken” az úttest felületén alkalmazott útjelzéseket kell érteni.
2. Ezen Egyezmény szempontjából az úttest-jelzések a következőképp oszlanak meg:
- a) hosszirányú jelzések;
  - b) keresztirányú jelzések;
  - c) egyéb jelzések.

### *2. Cikk*

1. A hosszirányú jelzések folyamatos és szaggatott vonalból állnak.
2. A folyamatos vonalból álló hosszirányú jelzés azt jelzi, hogy tilos minden járműnek azt keresztezni vagy fölötte haladni. E tilalom alól minden Szerződő Fél – ha az útmenti ingatlanok megközelítése érdekében szükséges – kivételt tehet.
3. A szaggatott vonalból álló hosszirányú jelzést a járművek a közlekedési szabályok megtartása mellett átléphetik. A szaggatott vonalak esetenként különböző alakúak lehetnek.
4. A folyamatos vonal mellett alkalmazott szaggatott vonalból álló hosszirányú jelzés azt jelenti, hogy a követendő magatartásra nézve a műveletbe (manőverezésbe) kezdő járműhöz közelebb eső vonal a mérvadó.

### *3. Cikk*

1. A keresztirányú jelzések folyamatos és szaggatott vonalból állnak.
2. Egy vagy több közlekedési forgalmi sáv szélességében keresztirányban húzott folyamatos vonalból álló keresztirányú jelzés annak a megállásnak vonalát jelzi, amelyet vagy az „Állj, elsőbbségadás kötelező” jelzőtábla, vagy jelzőlámpa, vagy a közlekedési rendőr által adott jelzés, vagy pedig általánosságban a közlekedési szabályzat ír elő.
3. Keresztirányú szaggatott vonalokból álló keresztirányú jelzések azokban az ajánlásokban előírt esetekben alkalmazhatók, amelyeket azokon az üléseken fogadnak el, amelyeken a Szerződő Felek képviselői részt vesznek, vagy amelyekre meghívást kapnak.

### *4. Cikk*

Más úttest-jelzések, mint például nyilak, ferdeirányú párhuzamos vonalak, vagy úttestre festett feliratok a függőleges jelzőberendezések által adott jelzések megismétlésére, vagy abból a célból alkalmazhatók, hogy a közút használói részére olyan jelzéseket adjanak, amelyek függőleges jelzőberendezésekkel kellőképpen nem fejezhetők ki.

## 5. Cikk

A Szerződő Felek előírhatják, hogy az útjelzések jelzőszegekkel is kiképezhetők, azonban úttest-jelzések esetén ilyenkor – minden összetévesztési lehetőség kiküszöbölése céljából – elő kell írniuk, hogy a jelzőszegek távolsága különbözzék aszerint, hogy folyamatos, vagy pedig szaggatott vonal ábrázolásáról van szó.

## 6. Cikk

1. Az úttest-jelzések sárga vagy fehér színűek; ez utóbbi azonban helyettesíthető ezüst, vagy világosszürke árnyalatú színnel is.

2. Ha valamely országban két szín használatos, egyikük – kivéve az úttest szélét határoló vonalakat – a mozgásban levő járművek számára szánt jelzésekre használandó, s a másik várakozás és az úttest szélét határoló vonalak jelzésére; egyébként a gyalogosok és a kerékpárosok részére szánt jelzéseknek teljesen azonos színűeknek kell lenniük.

## 7. Cikk

1. Útjelzések alkalmazhatók a közúthoz tartozó létesítményeken is, nevezetesen a járdaszéleken és útszegélyeken abból a célból, hogy – különösen éjjel – láthatóbbá tegyék a járdaszéleket vagy a közúton levő akadályokat. Használhatók tilos várakozási mezők kijelölésére, vagy más hasonló jelzések kifejezésére is.

2. Szerződő Felek az úttesthez tartozó létesítmények minden egyes útjelzészféleségére ugyanazt a szint vagy ugyanazt a színkombinációt kötelesek használni.

## 8. Cikk

A Szerződő Feleknek – útjelzések létesítése vagy felújítása alkalmával – törekedniük kell azoknak az ajánlásoknak gyakorlati alkalmazására, amelyeket azoknak az üléseknek folyamán fogadnak el, amelyeken a Szerződő Felek képviselői részt vesznek, vagy amelyekre meghívást kapnak.

## 9. Cikk

1. Az Európai Gazdasági Bizottság tagországai és e Bizottság alapokmánya 8. szakaszának értelmében a Bizottságnak tanácskozási joggal bíró országai ezen Egyezmény Szerződő Feleivé válhatnak:

a) annak aláírásával;

b) megerősítés fenntartásával történő aláírás utáni megerősítésével;

c) hozzá való csatlakozással.

2. Azok az országok, amelyek az Európai Gazdasági Bizottság bizonyos munkáiban a Bizottság alapokmányának 11. szakasza értelmében részt vehetnek, úgy válhatnak ezen Egyezmény Szerződő Feleivé, hogy hatálybalépése után csatlakoznak hozzá,

3. Az Egyezmény 1958. február 28-ig bezárólag áll nyitva aláírásra. Ez idő után csatlakozásra áll nyitva.

4. A megerősítés vagy csatlakozás az erre vonatkozó okiratnak az Egyesült Nemzetek Szervezete Főtitkáránál való letétbe helyezésével történik.

#### *10. Cikk*

1. Ez az Egyezmény a kilencvenedik napon lép hatályba, miután azt a 9. Cikk 1. szakaszában említett országok közül öten – megerősítés fenntartása nélkül – aláírták, vagy a megerősítő, illetőleg csatlakozási okírásukat letétbe helyezték.

2. Minden olyan országra nézve, amely az Egyezményt az öt ország részéről megerősítés fenntartása nélkül történt aláírás, vagy megerősítő, illetőleg csatlakozási okirat letétbe helyezése után erősíti meg, vagy csatlakozik hozzá, a szóbanforgó ország megerősítő vagy csatlakozási okiratának letétbehelyezését követő kilencvenedik napon lép hatályba.

#### *11. Cikk*

1. Az Egyezményt bármely Szerződő Fél felmondhatja az Egyesült Nemzetek Szervezete Főtitkárához intézett ilyen értelmű bejelentéssel.

2. A felmondás a bejelentésnek a Főtitkárhoz való beérkezését követő tizenöt hónap múlva lép hatályba.

#### *12. Cikk*

Ez az Egyezmény – ha hatálybalépését követő bármelyik tizenkét havi folytatólagos időszakban a Szerződő Felek száma ötnél kevesebb lesz –, hatályát veszti.

#### *13. Cikk*

1. Bármely ország, az Egyezménynek a megerősítés fenntartása nélküli aláírása, vagy a megerősítő, illetőleg csatlakozási okirat letétbe helyezése alkalmával, vagy ezt követőleg bármikor az Egyesült Nemzetek Szervezete Főtitkárához intézett bejelentésben kijelentheti, hogy az Egyezmény a nemzetközi szempontból általa képviselt területek egészére vagy azok egy részére terjed ki. Az Egyezmény a bejelentésben megjelölt területre vagy területekre attól a naptól számított kilencvenedik napon lép hatályba, amikor a Főtitkár a bejelentést megkapta, vagy – ha ezen a napon az Egyezmény még nincs hatályban –, hatálybalépésétől kezdődően.

2. Az az ország, amely e cikk 1. szakasza értelmében tett nyilatkozattal ennek az Egyezménynek érvényét kiterjesztette valamely olyan területre, amelyet nemzetközi vonatkozásban képvisel, az Egyezményt a 11. Cikk rendelkezései értelmében erre a területre vonatkozóan külön is felmondhatja.

#### *14. Cikk*

1. Az Egyezmény két vagy több Szerződő Fél közötti értelmezését vagy alkalmazását érintő minden vitát, amennyire csak lehetséges, a vitában álló Felek közötti tárgyalás útján kell rendezni.

2. A tárgyalások útján nem rendezhető minden vitát, választott bírósági eljárás alá kell vonni, ha a vitában álló Szerződő Felek valamelyike kéri. Ilyenkor a vitás ügyet a vitában álló felek által közös megegyezéssel választott, egy vagy több döntőbíró elé kell utalni. Ha a választott bírósági kereset keltétől számított három hónapon belül a vitában álló Felek nem tudnak a bíró, vagy bírók kiválasztására nézve megegyezni, a Felek bármelyike kérheti az Egyesült Nemzetek Szervezetének Főtitkárát, hogy jelöljön ki egyetlen döntőbíró, aki elé kell a vitát utalni.

3. A jelen cikk 2. szakasza értelmében kijelölt bíró vagy bírók döntése a vitában álló Szerződő Felekre kötelező.

#### *15. Cikk*

1. Bármelyik Szerződő Fél az Egyezmény aláírása, megerősítése vagy a hozzá történt csatlakozása alkalmával kijelentheti, hogy az Egyezmény 14. Cikkében foglaltakat nem ismeri el magára nézve kötelezőnek. A többi Szerződő Felet az Egyezmény 14. Cikke nem fogja kötni azokkal a Szerződő Felekkel szemben, amelyek ilyen fenntartással éltek.

2. A jelen cikk 1. szakasza értelmében fenntartással élt bármelyik Szerződő Fél az Egyesült Nemzetek Szövetsége Főtitkárához intézett bejelentéssel ezt a fenntartást bármikor visszavonhatja.

3. Ezen Egyezménnyel kapcsolatban más fenntartás nem köthető ki.

#### *16. Cikk*

1. Minden Szerződő Fél javaslatba hozhatja ezen Egyezmény egy vagy több módosítását. Valamennyi módosítástervezet szövegét az Egyesült Nemzetek Szervezete Főtitkárához kell eljuttatni, aki azt megküldi valamennyi Szerződő Félnek és tudomására hozza a 9. Cikk 1. szakaszában említett egyéb országoknak is.

2. E cikk 1. szakaszának megfelelően beküldött módosító javaslattervezetet elfogadottnak kell tekinteni, ha a Szerződő Felek a javasolt módosítás ellen a Főtitkár részéről történt közzétételt követő hat hónapi időtartamon belül semmilyen ellenvetést nem tesznek. Ez esetben a módosítás három hónappal a hat hónapi időtartam letelte után valamennyi Szerződő Félre nézve hatályba lép.

3. Ha e cikk 2. szakaszában előírt hat hónapi időtartam alatt a módosítástervezet ellen ellenvetést tesznek, a tervezet elutasítottként tekintendő és hatálytalanná válik.

#### *17. Cikk*

Az Egyezmény 16. Cikkében előírt tájékoztatásokon felül, az Egyesült Nemzetek Szervezete Főtitkárának mind a 9. Cikk 1. szakaszában említett országokat, mind pedig a 9. Cikk 2. szakaszának alkalmazásával Szerződő Félként vált országokat értesítenie kell:

- a) a 9. Cikk értelmében történt aláírásokról, megerősítésekről és csatlakozásokról;
- b) arról az időpontról, amikor ez az Egyezmény a 10. Cikknek megfelelően hatálybalép;
- c) a 11. Cikk értelmében történő felmondásokról;
- d) a 12. Cikknek megfelelően ezen Egyezmény hatályának megszűnéséről;
- e) a 13. Cikk értelmében érkezett bejelentésekről;
- f) a 15. Cikk 1. és 2. szakasza értelmében beérkezett nyilatkozatokról és bejelentésekről;
- g) a 16. Cikknek megfelelően valamennyi módosítás hatálybalépéséről vagy a módosítástervezet ellen tett észrevételről.

#### *18. Cikk*

Ezen Egyezmény eredeti példánya 1958. február 28-a után az Egyesült Nemzetek Szervezete Főtitkáránál kerül letétbe, aki hitelesített másolatait a 9. Cikk 1. és 2. szakaszában említett valamennyi országhoz eljuttatja.

ENNEK HITELELÉÜL, kellő felhatalmazás birtokában, alulírottak a jelen Egyezményt aláírták.

KÉSZÜLT Genfben, ezerkilencszázötvenhét december hó tizenharmadikán, egyetlen példányban angol és francia nyelven, egyaránt hiteles szöveggel.”

*(Aláírások)*

## **EUROPEAN AGREEMENT ON ROAD MARKINGS**

THE CONTRACTING PARTIES,

DESIRING to contribute to the safety of international road traffic by ensuring uniformity in road markings,

HAVE AGREED as follows:

### Article 1

1. For the purpose of this Agreement:

- a) The term “road markings” shall mean markings on the surface of the travelled way or on its ancillary works such as kerbs, footpaths, shoulders, for the guidance and regulation of road users.
- b) The term “surface markings” shall mean road markings on the surface of the travelled way.

2. For the purpose of this Agreement, surface markings shall be classified as follows:

- a) longitudinal markings;
- b) transverse markings;
- c) other markings.

### Article 2

1. Longitudinal markings shall consist of continuous lines and broken lines.

2. When a longitudinal marking consists of a continuous line, no vehicle shall be allowed to cross or straddle it. Exceptions to this rule may be authorized by each Contracting Party when it is necessary in order to give access to property along the road.

3. When a longitudinal marking consists of a broken line, vehicles shall be allowed to cross it, provided that traffic rules are respected. Broken lines may take different forms according to circumstances.

4. When a longitudinal marking consists of a continuous line adjacent to a broken line, it shall have the meaning of the line nearest to the vehicle at the start of the manoeuvre.

### Article 3

1. Transverse markings shall consist of continuous lines and broken lines.

2. When a transverse marking consists of a continuous line across one or more traffic lanes, it shall indicate the line behind which drivers should stop when complying with a “STOP AT INTERSECTION” sign, with an indication given by a traffic light signal or a traffic controller, or with any other traffic regulation.

3. A transverse marking consisting of broken transverse lines may be used in the cases indicated in the recommendations to be adopted at meetings which representatives of the Contracting Parties attend or are invited to attend.

### Article 4

Other surface markings such as arrows, oblique parallel lines or words painted on the travelled way may be used to repeat the indications given by vertical signs or to give road users indications which cannot be suitably conveyed by vertical signs.



## Article 5

Each Contracting Party may provide for road markings to take the form of studs, but in the case of surface markings it shall require, in order to avoid all possibility of confusion, that the studs be placed at different intervals for continuous and broken lines.

## Article 6

1. Road surface markings shall be yellow or white; the latter, however, may be replaced by shades of silver or light grey.
2. When both colours are used in a particular country, one shall be used for markings intended for moving vehicular traffic other than border lines, and the other shall be used for markings indicating parking and waiting regulations, and for border lines; markings intended for pedestrians or cyclists, however, shall all be of the same colour.

## Article 7

1. Markings may be used on ancillary works of the roadway, particularly kerbs and shoulders, to improve the visibility, especially at night, of the kerbs or of obstacles on the road. They may also be used to indicate areas where waiting is forbidden, or to give other similar indications.
2. Each Contracting Party shall keep the same colour or given combination of colours for all road markings of the same type on ancillary works of the roadway.

## Article 8

At the time of laying or renewing road markings, the Contracting Parties shall endeavour to apply the recommendations to be adopted at meetings which representatives of the Contracting Parties attend or are invited to attend.

## Article 9

1. Countries members of the Economic Commission for Europe and countries admitted to the Commission in a consultative capacity under paragraph 8 of the Commission's Terms of Reference may become Contracting Parties to this Agreement - (a) by signing it; (b) by ratifying it after signing it subject to ratification; (c) by acceding to it.
2. Such countries as may participate in certain activities of the Economic Commission for Europe in accordance with paragraph 11 of the Commission's Terms of Reference may become Contracting Parties to this Agreement by acceding thereto after its entry into force.
3. The Agreement shall be open for signature until 28 February 1958, inclusive. Thereafter it shall be open for accession.
4. Ratification or accession shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General of the United Nations.

## Article 10

1. This Agreement shall come into force on the ninetieth day after five of the countries referred to in article 9, paragraph 1, have signed it without reservation or ratification or have deposited their instruments of ratification or accession.
2. For any country ratifying or acceding to it after five countries have signed it without reservation or ratification or have deposited their instruments of ratification or accession, this Agreement shall

enter into force on the ninetieth day after the said country has deposited its instrument of ratification or accession.

#### Article 11

1. Any Contracting Party may denounce this Agreement by so notifying the Secretary-General of the United Nations.
2. Denunciation shall take effect fifteen months after the date of receipt by the Secretary-General of the notification of denunciation.

#### Article 12

This Agreement shall cease to have effect if, for any period of twelve consecutive months after it has entered into force, the number of Contracting Parties is less than five.

#### Article 13

1. Any country may, at the time of signing this Agreement without reservation of ratification or of depositing its instruments 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 ninetieth 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.
2. Any country which has made a declaration under 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 11 of the Agreement.

#### Article 14

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 under paragraph 2 of this article shall be binding on the Contracting Parties in dispute.

#### Article 15

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 14 of the Agreement. Other Contracting Parties shall not be bound by article 14 in respect of any Contracting Party which has entered such a reservation.

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 shall be permitted.

#### Article 16

1. Any Contracting Party may propose one or more amendments to this Agreement. The text of any proposed amendments shall be transmitted to the Secretary-General of the United Nations, who shall transmit it to all Contracting Parties and inform all other countries referred to in article 9, paragraph 1.
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. In this event the amendment shall enter into force for all Contracting Parties three months after the expiry of the aforesaid period of six months.
3. If, within the period of six months referred to in paragraph 2 of this article 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.

#### Article 17

In addition to the notifications provided for in article 16 of the Agreement, the Secretary-General of the United Nations shall notify the countries referred to in article 9, paragraph 1, and the countries which have become Contracting Parties under article 9, paragraph 2, of –

- (a) signatures, ratifications and accessions under article 9;
- (b) the dates of entry into force of this Agreement in accordance with article 10;
- (c) denunciations under article 11;
- (d) the termination of this Agreement in accordance with article 12;
- (e) notifications received in accordance with article 13;
- (f) declarations and notifications received in accordance with article 15, paragraphs 1 and 2;
- (g) the entry into force of any amendment, or the objections expressed to a draft amendment, in accordance with article 16.

#### Article 18

After 28 February 1958, 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 article 9, paragraphs 1 and 2.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned being duly authorized thereto, have signed this Agreement.

DONE at Geneva, this thirteenth day of December one thousand nine hundred and fifty-seven in a single copy in the English and French languages, each text being equally authentic.

*(Signatures)*

## INDOKOLÁS

### Általános indokolás

**Ezen indokolás a jogalkotásról szóló 2010. évi CXXX. törvény 18. § (3) bekezdése, valamint a Magyar Közlöny kiadásáról, valamint a jogszabály kihirdetése során történő és a közjogi szervezetszabályozó eszköz közzététele során történő megjelöléséről szóló 5/2019. (III. 13.) IM rendelet 20. §-a alapján a Magyar Közlöny mellékleteként megjelenő Indokolások Tárában közzétételre kerül.**

Magyarországon a genfi közúti közlekedési tárgyú nemzetközi egyezmények – így a Genfben, 1949. év szeptember hó 19. napján kelt, közúti közlekedési Egyezmény (a továbbiakban: Genfi Közúti Egyezmény), a Genfben, 1949. év szeptember hó 19-én kelt, a közúti jelzésekre vonatkozó Jegyzőkönyv (a továbbiakban: Jegyzőkönyv), a Genfben, 1950. év szeptember hó 16-án kelt, az 1949. szeptember 19-én Genfben aláírt közúti közlekedésre vonatkozó Egyezményt és a közúti jelzésekre vonatkozó Jegyzőkönyvet kiegészítő európai Megállapodás (a továbbiakban: kiegészítő Megállapodás), a Genfben, 1955. év december hó 16-án kelt az 1949. évi közúti közlekedésre vonatkozó Egyezményt és az 1949. évi közúti jelzésekre vonatkozó Jegyzőkönyvet kiegészítő 1950. szeptember 16-án kötött európai Megállapodás módosítása tárgyában létrejött, a közúti munkálatok jelzéséről szóló európai Megállapodás (a továbbiakban: módosító Megállapodás), valamint a Genfben, 1957. év december hó 13. napján kelt, az útjelzésekre vonatkozó európai Egyezmény (a továbbiakban: Genfi Útjelzési Egyezmény) – az 1962. évi 28. törvényerejű rendelettel kerültek kihirdetésre, amely jogszabály azonban az egyes jogszabályok és jogszabályi rendelkezések hatályon kívül helyezéséről szóló 2007. évi LXXXII. törvény 1. § (1) bekezdése értelmében 2007. július 1-jén hatályát veszítette.

Ugyanakkor nemzetközi jogi értelemben Magyarország továbbra is részese a Genfi Közúti Egyezménynek, a Jegyzőkönyvnek, a kiegészítő Megállapodásnak, a módosító Megállapodásnak és a Genfi Útjelzési Egyezménynek, ezért indokolt ezek ismételt kihirdetése.

## **Részletes indokolás**

### *Az 1. §-hoz*

A Genfben, 1949. év szeptember 19. napján kelt, a közúti közlekedésre vonatkozó Egyezmény kihirdetését tartalmazza.

### *A 2. §-hoz*

A Genfi Közúti Egyezmény belső jogba átültetett hiteles angol és hivatalos magyar nyelvű szövegét tartalmazza. A Genfi Közúti Egyezmény – többek között – a közúti közlekedés, a jelek és jelzések szabályait, a gépjárművekre és pótkocsikra alkalmazandó előírásokat, valamint a gépjárművezetőkre vonatkozó rendelkezéseket tartalmazza.

### *A 3. §-hoz*

A Genfben, 1949. év szeptember 19-én kelt, közúti jelzésekre vonatkozó Jegyzőkönyv kihirdetését tartalmazza.

### *A 4. §-hoz*

A Jegyzőkönyv belső jogba átültetett hiteles angol és hivatalos magyar nyelvű szövegét tartalmazza. A Jegyzőkönyvben részes államok célja, hogy a közúti közlekedés biztonságát lehetővé tegyék és a közúti jelzések egységes rendszerének bevezetésével a nemzetközi közúti közlekedést megkönnyítsék. A Jegyzőkönyv a közúti jelzőtáblák szabályait rögzíti részletesen, kitérve a veszélyt jelző táblákra, a feltétlen előírásokat adó jelzőtáblákra, a tilalmi jelzőtáblákra, a kötelező jelzőtáblákra, a pusztán felvilágosító jellegű jelzőtáblákra. Ezen kívül szabályozza a határozott előírásokat adó jelzőtáblákat, az úttesteken lévő jelzéseket, a közúti fényjeleléseket, a közlekedési rendőr jelzéseit, továbbá a szintbeli vasúti átjárókra vonatkozó pótrendelkezéseket.

### *Az 5. §-hoz*

A Genfben, 1950. év szeptember 16-án kelt, az 1949. szeptember 19-én Genfben aláírt közúti közlekedésre vonatkozó Egyezményt és a közúti jelzésekre vonatkozó Jegyzőkönyvet kiegészítő európai Megállapodás kihirdetését tartalmazza.

### *A 6. §-hoz*

A kiegészítő Megállapodás belső jogba átültetett hiteles angol és hivatalos magyar nyelvű szövegét tartalmazza. A kiegészítő Megállapodás a Genfi Közúti Egyezmény és Jegyzőkönyv tekintetében tesz kiegészítést, így – többek között – kitér arra, hogy a járdaszigetek mellett minden jármű meghatározott kivétellel jobb vagy bal oldalon haladhat el és szabályozza továbbá a mozgássérültek részére kibocsátott vezetői engedélyeket. A közúti jelzésekre vonatkozó Jegyzőkönyv tekintetében a kiegészítő Megállapodás kimondja, hogy kiegészítő jelzések csak a jelzés értelmezésének megkönnyítése vagy jelentésének azonos meghatározása érdekében alkalmazhatók. A kiegészítő Megállapodás magyarázását vagy alkalmazását érintő és két vagy több szerződő fél között felmerülő minden olyan vitát, amelyet a felek közvetlen tárgyalások útján vagy más módon eldönteni nem tudnak, az érdekelt felek valamelyikének kérelmére döntés végett választott bírói döntőbizottság elé lehet vinni, amelybe mindegyik érdekelt fél egy tagot jelöl ki.

#### *A 7. §-hoz*

A Genfben, 1955. év december 16-án kelt, az 1949. évi közúti közlekedésre vonatkozó Egyezményt és az 1949. évi közúti jelzésekre vonatkozó Jegyzőkönyvet kiegészítő 1950. szeptember 16-án kötött európai Megállapodás módosítása tárgyában létrejött, a közúti munkálatok jelzéséről szóló európai Megállapodás kihirdetését tartalmazza.

#### *A 8. §-hoz*

A módosító Megállapodás belső jogba átültetett hiteles angol és hivatalos magyar nyelvű szövegét tartalmazza. A módosító Megállapodás a közúti munkálatok jelzése tekintetében tesz kiegészítést.

#### *A 9. §-hoz*

A Genfben, 1957. év december 13-án kelt, az útjelzésekre vonatkozó európai Egyezmény kihirdetését tartalmazza.

#### *A 10. §-hoz*

A Genfi Útjelzési Egyezmény belső jogba átültetett hiteles angol és hivatalos magyar nyelvű szövegét tartalmazza. A Genfi Útjelzési Egyezmény értelmében a szerződő felek célja, hogy az útjelzések egységesítésével hozzájáruljanak a nemzetközi közúti közlekedés biztonságához. A Genfi Útjelzési Egyezmény szerint útjelzések alkalmazhatók a közúthoz tartozó létesítményeken is, nevezetesen a járdaszéleken és útszegélyeken abból a célból, hogy – különösen éjjel – láthatóbbá tegyék a járdaszéleket vagy a közúton levő akadályokat. A felek az úttesthez tartozó létesítmények minden egyes útjelzésre ugyanazt a színt vagy ugyanazt a színekombinációt kötelesek használni.

#### *A 11. §-hoz*

Hatályba léptető rendelkezés.

#### *A 12. §-hoz*

Megnevezi a törvény végrehajtásáért felelős minisztereket. A törvény végrehajtásához szükséges intézkedésekről a közlekedésért felelős miniszter és a közlekedésrendészetért felelős miniszter gondoskodik.