

ЕВРОПЕЙСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ МИНИСТРОВ ТРАНСПОРТА

СОВМЕСТНОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ МИНИСТРОВ ТРАНСПОРТА ЕКМТ

[СЕМТ/СМ(98)26]

На своём заседании в Берлине Совет министров ЕКМТ принял заявление об общей транспортной политике. В этом Заявлении, подготовленном ЕКМТ для Третьей паневропейской конференции по транспорту (Хельсинки, 23 – 25 июня 1997 г.), Совет министров определил современную роль ЕКМТ в расширенной Европе и в этом контексте изложил основные направления транспортной политики на последующие годы.

С учетом Критской декларации (Вторая паневропейская конференция по транспорту, Крит, март 1994 г.), а также инициатив, осуществляемых в настоящее время в другой форме для содействия развитию паневропейской транспортной политики, Заявление сосредоточено на ряде основных принципов, которые, помимо содержащихся в Критской декларации, должны стать составной частью такой политики. Затем определены области, где ещё требуется достичь существенного прогресса, и соответствующие положения, которые ЕКМТ намерена претворять в собственных институциональных рамках.

Учитывая широкий интерес, проявляемый к этому Заявлению, было признано целесообразным воспроизвести его полностью, как оно было представлено на Хельсинскую конференцию, что и сделано ниже.

ПРЕАМБУЛА

Как реакция на радикальные геополитические изменения, которые произошли в Европе за последние десять лет, было предпринято несколько инициатив по подготовке почвы для новой европейской транспортной системы. Если в большинстве случаев результатом этих инициатив, вполне логично, стала модификация существующих форм сотрудничества для их адаптации к изменившимся условиям, то некоторые из них привели к появлению новых мероприятий, направленных на сведение вместе в очень широком масштабе всех существующих участников транспортного сектора в рамках паневропейских конференций по транспорту.

После изложения своих взглядов на первой из таких конференций в Праге в докладе «Основные направления транспортной политики в объединенной Европе», ЕКМТ в её роли, как форума для сотрудничества по транспортной политике на паневропейском уровне, подготовила нижеследующий документ для его рассмотрения на Хельсинской конференции, которая должна была состояться в июне 1997 г.

ЕКМТ разделяет общую точку зрения, на которой основана Критская декларация, и полностью согласна со всеми изложенными в ней основными принципами. В то же время, ЕКМТ считает, что эти принципы нуждаются в дальнейшем развитии, а в некоторых областях и в обновлении, с учётом последних тенденций развития, потребностей и ограничений, возникающих в ходе такого развития, а также для учета особых условий в некоторых европейских странах-членах ЕКМТ, которые не

являются членами Европейского союза.

В настоящее время существует довольно стойкий консенсус в отношении как общей цели, которую нужно достичь (это создание согласованной, эффективной и безопасной паневропейской транспортной системы, не противоречащей концепции экологически безопасного развития), так и экономической модели, на которой должна быть основана работа такой системы, а именно, либерализованный доступ на конкурентные транспортные рынки. В то же время существуют некоторые серьезные проблемы, которые необходимо преодолеть, прежде чем такая транспортная система может быть создана. Очевидно, что различные страны или группы стран, которые станут частью расширенной Европы, не все начнут своё членство при сопоставимых уровнях развития. Большое неравенство будет сохраняться в течение многих лет и касаться транспортной инфраструктуры, подвижного состава и качества обслуживания. География и даже история этих стран также создают проблемы. Страны, находящиеся сейчас в партнерских отношениях, не обязательно все получают одинаковую пользу от проходящих сейчас процессов, а изменения в правилах, касающиеся транспорта в странах центральной и восточной Европы, приведут к краткосрочным издержкам для адаптации, которые будут разными, как для разных стран, так и у разных перевозчиков. Все проводимые практические мероприятия должны разрабатываться и реализовываться с учетом специфических условий каждой страны. Они должны также подводить баланс между принятыми данной страной приоритетами (например, социальные и налоговые мероприятия, защита окружающей среды, региональное развитие и т.д.) и сопряженными с ними конфликтами и ограничениями, связанными с распределением ресурсов.

Так как за короткие сроки достичь этой общей цели во всех странах невозможно, необходимо установить первоначальные рамки, которые позволят всем странам, которых это касается, несмотря на трудности, по крайней мере, двигаться в одном направлении и принимать конкретные меры для достижения общей конечной цели.

Обязанности, возложенные на министров транспорта, включают не только выработку политики в той области, за которую они отвечают, но и реализацию этой политики. Поэтому ЕКМТ сосредоточивает своё внимание на практических мерах, которые, опираясь на существующий общий фундамент, необходимо принимать для достижения желаемых результатов.

В данном Заявлении особое внимание обращено на образ действия, который ЕКМТ, в свете описанной выше ситуации, считает наиболее подходящим, и на положения, которые, действуя таким образом, ЕКМТ намерена претворять в собственных институциональных рамках.

СОВМЕСТНОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ

Совет министров Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ), заседавший в Берлине 21 и 22 апреля 1997 г.:

1. Одобряет меры, содействующие проведению общеевропейской транспортной политики, принятые институтами Европейского сообщества и межправительственными организациями, ответственными за транспорт в сфере своей компетенции, в частности, в виде создания законодательства Сообщества для транспортного сектора, заключения различных соглашений между Сообществом и не входящими в него европейскими странами, а также конвенций и договоров, созданных в рамках Экономической Комиссии для Европы ООН, и соответствующих резолюций, принятых Европейской конференцией гражданской авиации (ЕСАС) и самой ЕКМТ¹

2. Подчёркивает роль ЕКМТ:

- **Оказание помощи (своей ролью, как политического форума) в создании в расширенной Европе объединенной транспортной системы**, которая экономически и технически эффективна, отвечает наивысшим возможным нормам по безопасности и защите окружающей среды и полностью учитывает социальное измерение, и
- Оказание помощи в строительстве моста между Европейским союзом и Европейским экономическим районом и другими частями континента на политическом уровне.

Совет напоминает, что при выполнении этой последней роли им уже принято большое число резолюций, направленных на распространение наследия Сообщества на все страны-члены ЕКМТ²

Кроме того, система квот многосторонних разрешений на международные перевозки грузов автомобильным транспортом, введенная в рамках ЕКМТ и распространенная за последние несколько лет на всех её новых стран-членов, также содействует постепенному достижению интеграции транспортных рынков на паневропейском уровне³.

3. Поддерживает инициативы, предпринятые в других формах, по комплексному подходу к созданию интегрированных и экологически безопасных транспортных сообщений и систем, и, в частности, следующие:

- Белая книга Европейской комиссии по будущему развитию общей транспортной политики, содержащая также выводы Совета Европейского союза по этому вопросу.
- Программа работ Европейской комиссии по общей транспортной политике на 1995 - 2000 гг.
- Белая книга Европейской комиссии по подготовке ассоциированных стран центральной и восточной Европы к вхождению во внутренний рынок Евросоюза.
- Различные конвенции и европейские соглашения, касающиеся транспорта, разработанные в рамках ЭКЕ ООН.
- Декларация Второй паневропейской конференции по транспорту (Крит, март, 1994 г.)

4. Особо отмечает точку зрения, выраженную в Критской декларации, о том, что общеевропейская транспортная политика должна быть разработана как всеобщее целое с полным учетом принципов, изложенных в ее разделе В 1-5.

5. Одобряет подход, записанный в Критской декларации, в отношении продолжения работы по выработке общеевропейской транспортной политики и создания в Европе согласованной транспортной системы (пункты раздела С 1-9).

6. Считает целесообразным, чтобы при дальнейшей разработке паневропейской транспортной политики в неё были включены принципы Критской декларации в виде следующих элементов:

- Подтвердить, что в рамках рыночно ориентированной экономики должен быть подведен хороший баланс между общим вкладом транспорта в экономическое и социальное развитие

с одной стороны и защитой окружающей среды и безопасностью с другой стороны, в целях создания **устойчивой транспортной системы**.

- Подчеркнуть приемлемость **принципа субсидиарности**, согласно которому, действие производится на многостороннем уровне только в тех случаях, когда цели предложенного мероприятия не могут быть удовлетворительно достигнуты действиями на уровне одной страны или ниже.
- Особо отметить важность **содействия созданию** надлежащей правовой и иной базы для эффективного развития наиболее экологичных и безопасных видов транспорта, таких как железнодорожный, внутренний водный и прибрежный морской транспорт, а также **интермодального (комбинированного) транспорта**.
- Признать важную роль, которую играет **автомобильный транспорт**, благодаря его гибкости, эффективности и того факта, что он является особенно подходящим видом транспорта для перевозок на короткие расстояния и в районах с малой плотностью населения и как соединительное звено между другими видами транспорта.
- Подчеркнуть важность содействия **взаимодействию**, как внутри одного вида транспорта, так и между разными видами транспорта, для создания эффективных транспортных систем, обеспечивающих широкие возможности доступа и взаимосвязи.
- Напомнить о необходимости содействия экономической и социальной интеграции и оказания помощи для уменьшения региональных неравенств, учитывая особенности **островных стран, стран, не граничащих с морем, и отдаленных регионов**, где транспортные системы и связи с основными транспортными сетями ещё нуждаются в улучшении.
- В отношении **государственных субсидий**, учитывая особые характеристики транспортного сектора, подчеркнуть необходимость прозрачности финансирования, как частных, так и государственных перевозчиков, для избежания неэффективности затрат и искажения конкуренции.

7. Для ускорения экологически безопасного торгового и экономического развития континента, соблюдая указанные выше основные принципы, Совет считает, что дальнейший значительный прогресс должен быть достигнут в следующих областях:

- Формулирование и координация общей транспортной политики.
- Постепенное улучшение европейской транспортной инфраструктуры с целью создания интегрированной и согласованной системы.
- Улучшение защиты окружающей среды, повышение безопасности и доступности транспортной системы.
- Постепенная либерализация доступа на рынок и адаптация рыночных структур к развитию конкуренции.
- Гармонизация и улучшение условий конкуренции, включая социальные аспекты, и одинаковое не дискриминационное применение соответствующих положений нормативных актов.

- Устранение препятствий для более тесной интеграции всех стран Европы, в частности, устранение препятствий на пограничных переездах, и обеспечение безопасности транспортных операций.

8. Считает, что в предстоящие годы особенно важно следующее.

- **В отношении формулирования и координации проведения общей транспортной политики**

Продолжать работы по координации политики и практики во всех европейских странах и по устранению искажений конкуренции и неэффективности. Это потребует предвидения новых проблем и быстрой реакции на них, что возможно только на основании глубокого и хорошо обоснованного анализа существующих вопросов.

В связи с этим ЕКМТ:

- Будет продолжать поддерживать интеграцию разными способами, т.е. политическими мероприятиями, созданием форума для открытых и дальновидных политических дебатов, проведением научных исследований, политических анализов и обменом информацией.
- Будет продолжать заниматься экономическими исследованиями в общеевропейских масштабах путём проведения круглых столов и симпозиумов. Результаты таких исследований будут представляться для политического обсуждения на их начальной стадии с тем, чтобы можно было своевременно рассматривать решения возникающих проблем. Это будет подкрепляться созданием улучшенной транспортной статистики.

- **В отношении инфраструктуры**

Продолжать развивать транспортную инфраструктуру путём лучшего и научно обоснованного использования сетей, лучшего управления движением, соединения трансевропейской сети ЕС с другими частями Европы и достаточного финансирования. Для более эффективной координации инвестиционных планов стран-членов международной значимости необходим интермодальный (межвидовой) подход в соответствии с принципами и процедурами, установленными совместно различными участвующими международными организациями с целью интеграции как потребностей экономического развития, так и последствий для окружающей среды. ЕКМТ приветствует предпринятую Европейской комиссией инициативу по содействию развитию инфраструктурных систем, как важного шага к созданию паневропейской транспортной сети, и будет стараться обеспечить, чтобы сеть ЕС была надлежаще соединена с другими странами ЕКМТ.

В этом отношении ЕКМТ, которая в тесном сотрудничестве с ЕС и ЭКЕ ООН уже внесла свой вклад в работу Хельсинской конференции, будет:

- продолжать делать периодические политические обзоры и анализы, включающие такие вопросы, как развитие европейского транспорта, транспортные прогнозы, развитие рынка, инвестиции в транспортную инфраструктуру, а также текущие ключевые политические вопросы, стоящие перед лицами, принимающими решения;
- содействовать лучшему пониманию вопросов, касающихся распределения затрат на инфраструктуру, и гармонизации подхода к их распределению в международном масштабе, основываясь на кратком обзоре налоговых систем на автомобильном транспорте в странах ЕКМТ и анализе конкретных результатов разделения управления железнодорожной инфраструктурой и перевозками, когда такое разделение будет

сделано.

ЕКМТ настоятельно просит те страны-члены, которые этого ещё не сделали, присоединиться к такому соглашению ЭКЕ ООН, как АGTC (Европейское соглашение по важным международным линиям комбинированного транспорта и связанным с ними сооружениям), АGR (Европейское соглашение по главным международным артериям), и АGС (Европейское соглашение по главным международным железнодорожным линиям), и рекомендует возможно быстрее ратифицировать АGN (Европейское соглашение по главным внутренним водным путям международного значения).

- **В отношении окружающей среды**

Особенно важно развивать транспорт в соответствии с наилучшей экологической практикой и с принципом эффективности затрат, а также с концепцией сбережения окружающей среды и природных ресурсов. Необходимо ускорить разработку и реализацию более строгих экологических стандартов для автомобилей, интернализацию внешних издержек и принятие мер по уменьшению вредных выбросов в атмосферу, особенно в городских районах.

В этой области ЕКМТ будет делать следующее.

- *Продолжать работать на основании доклада по интернализации внешних издержек, представленного в Берлине, и в тесном сотрудничестве с ОЭСР и ЕС разрабатывать согласованные подходы к решениям в этой области.*
- *Изучать возможности дальнейших действий в контексте системы квот многосторонних разрешений для стимулирования использования автомобилей, отвечающих наиболее строгим экологическим стандартам и требованиям безопасности.*
- *В соответствии с новыми данными внесет изменения в свою работу по выбросам CO₂ транспортными средствами и проведёт анализ экономической целесообразности разных способов уменьшения этих выбросов.*
- *Продолжать свой диалог с автомобильной промышленностью для слежения за прогрессом в реализации совместной декларации, принятой в 1995 г., и каждые два года докладывать о результатах этого диалога.*
- *Подведет итоги работы с ОЭСР по городскому транспорту⁴ и проведет анализы в новых странах-членах и городах.*

ЕКМТ надеется на то, что Конференция ЭКЕ ООН по транспорту и окружающей среде, запланированная на ноябрь 1997 г., ускорит введение согласованных экологических стандартов. ЕКМТ внесёт действенный вклад в работу этой конференции.

- **В отношении безопасности и доступности транспортной системы**

Обеспечение безопасной и доступной подвижности – важные цели транспортной политики. Хотя за последнее время наблюдается значительное уменьшение числа людей, погибших и травмированных на европейских дорогах, однако оно остаётся очень большим и должно быть уменьшено.

Что касается доступности транспорта, то и в этой области достигнут заметный прогресс в приспособлении транспортной системы для людей с ограниченной подвижностью. Число нуждающихся в этом людей постоянно растёт, и ещё многое требуется сделать для создания транспортной системы, легко доступной для всех людей.

В этой области ЕКМТ будет делать следующее.

- *Продолжать подчеркивать важность повышения безопасности и побуждать свои страны-члены к полной реализации своих многочисленных рекомендаций по безопасности⁵. В частности, ЕКМТ в сентябре 1997 г. проведёт в Польше семинар по "Коммуникационным стратегиям по безопасности дорожного движения" и продолжит свою работу по уязвимым участникам дорожного движения.*
- *Продолжать способствовать облегчению доступа к транспорту людям с ограниченной подвижностью в соответствии с положениями, изложенными в Декларации по уязвимым участникам дорожного движения, и побуждать страны к выполнению Широкой резолюции по этому вопросу, принятой Советом министров в Берлине.*

• **В отношении доступа на рынок и конкуренции**

Доступ на рынок и конкуренция на всех видах транспорта должны быть улучшены для повышения эффективности транспорта. Конкретнее, на автомобильном транспорте и там, где это ещё не произошло, необходимо планомерное изменение частной собственности. Важно также сделать железнодорожный и комбинированный транспорт более эффективными и конкурентоспособными и для этого осуществить действия, позволяющие железным дорогам полностью развить свои потенциальные возможности, например, путём принятия дальнейших мер по открытию железнодорожных сетей для конкуренции, учитывая опыт, полученный на первом этапе процесса либерализации, который сейчас продолжается. Предприятия железнодорожного, внутреннего водного и прибрежного морского транспорта должны сотрудничать с автомобильными перевозчиками для содействия развитию комбинированного (смешанного) транспорта.

В этой области ЕКМТ:

- *Продолжит свою работу по приватизации и дерегулированию для создания эффективного и хорошо управляемого сектора автомобильного транспорта, особенно в странах с переходной экономикой; будет следить за достигаемым прогрессом и давать политические советы.*
- *Продолжит использование своей системы квот многосторонних разрешений, как важного инструмента транспортной политики в расширенной Европе.*
- *Одобрят предпринятую Европейской комиссией инициативу по дальнейшей разработке политики по железнодорожному транспорту, и в этой связи рассмотрит соответствующие мероприятия в дополнение к существующим резолюциям по железнодорожному транспорту.*
- *Проанализирует ход проведения реформы железнодорожного транспорта, включая отделение инфраструктуры от перевозок, в странах-членах, и по полученным результатам подготовит соответствующий доклад своему Совету министров в 1998 г.*
- *Будет добиваться того, чтобы его Резолюции № 94/6 и 97/2 по комбинированному транспорту и, в частности, распространение постановления ЕС и ЕЭР на начальную и конечную части комбинированной перевозки, выполняемые автомобильным транспортом, были реализованы во всем регионе ЕКМТ.*
- *Рекомендует, чтобы в текущую работу ЭКЕ ООН были включены вопросы прибрежного морского транспорта для заключения соглашения по комбинированным перевозкам (AGTC), аналогично тому, как это было сделано для внутреннего водного транспорта.*

- **В отношении гармонизации условий конкуренции,**

Необходимо на основе взаимного дополнения и обоюдной конвергенции ускорить сближение юридических и административных положений и их применение единообразным и недискриминационным образом для содействия интеграции рынка, основываясь на критериях высокого уровня. Для минимизации искажения конкуренции необходимо сделать следующее: установить более строгое принудительное обеспечение соблюдения существующих положений, особенно правил, касающихся времени вождения автомобиля при перевозках грузов автомобилями, а также веса и габаритов автомобилей, и проанализировать новые правила по гармонизации условий труда. Важно также не упускать из виду социальные вопросы транспорта (гармонизация юридических положений, присоединение к существующим соглашениям и дальнейшее совершенствование технических инструментов).

В этой области ЕКМТ:

- *Во исполнение своей Венской резолюции по доступу на рынок подготовила стандартную форму двустороннего соглашения по автомобильному транспорту и рекомендует странам-членам использовать её, как первый шаг к дальнейшей гармонизации.*
- *Продолжит развитие своей системы квот многосторонних разрешений, как важного инструмента для интеграции рынка и гармонизации экологических стандартов и требований по безопасности, и примет меры для недопущения подделки разрешений.*
- *Приветствует и поддерживает переговоры ЕС по нерегулярным перевозкам пассажиров автобусами (во исполнение резолюции ЕКМТ по этому вопросу) и стремится к их быстрейшему завершению.*
- *Продолжит изучение возможностей распространения законодательства ЕС на всю Европу, и, когда это целесообразно, примет соответствующие резолюции.*
- *Будет организовывать проведение Круглых столов по социальным вопросам транспорта, выводы которых использовать для дальнейших действий.*
- *Рекомендует, чтобы все его страны-члены присоединились к Европейскому соглашению по работе экипажей автомобилей, занятых на международных перевозках (АЕТР), если они этого еще не сделали.*
- *Настоятельно просит свои страны-члены отменить дискриминационные пограничные или дорожные сборы и другие мероприятия, зависящие от того, какой стране принадлежат автомобили, водители или грузы.*

- **В отношении устранения препятствий для повышения эффективности**

Существует много разных препятствий для более эффективной работы транспорта, которые необходимо устранить. Во-первых, нужно ещё больше сократить время простоя транспорта на пограничных переездах и упростить таможенную очистку и другие процедуры, производимые при пересечении границ. Необходимо также улучшить техническую совместимость различных транспортных систем, как внутри видов транспорта, так и в местах взаимодействия или стыковки разных видов транспорта. Во-вторых, важно решить проблему возрастания объёмов движения и заторов, учитывая ограниченные возможности расширения дорожных сетей, особенно в плотно заселённых районах Европы. Улучшение должно достигаться путём использования новейших телекоммуникационных систем и систем управления движением. В-третьих, необходимо обеспечить безопасность на транспорте и резко сократить уголовные преступления, мошенничество и нарушения законов на транспорте. В-четвертых, в интересах повышения эффективности затрат необходимо постепенно переходить к интернализации внешних издержек от транспорта.

В этой области ЕКМТ:

- *Помня свою Резолюцию 94/5 об устранении препятствий на пограничных переездах для международных перевозок грузов автомобильным транспортом, рекомендует своим странам-членам реализовать предложенные в ней мероприятия, если они этого ещё не сделали.*
- *Продолжит свою работу для этой цели, и в 1998 г. проанализирует ситуацию на тот момент и предложит новые мероприятия, где они целесообразны.*
- *Будет стремиться улучшить координацию помощи, предоставляемой разными институтами, и повысить её прозрачность.*
- *Рекомендует своим странам-членам присоединиться к Конвенции ЭКЕ ООН по гармонизации пограничного контроля (октябрь 1982 г.), если они этого ещё не сделали.*
- *Будет продолжать анализировать специфические аспекты взаимодействия систем на железнодорожном транспорте.*
- *Говоря более конкретно, будет работать в области новейших средств телеуправления и связи и, в тесном сотрудничестве с ЕС и промышленностью, над их согласованным и допускающим взаимодействие практическим применением. Главные вопросы в этой области, которыми будет заниматься ЕКМТ, следующие.*
 - a) *Обмен информацией по использованию новых технологий и связанные с этим юридические, административные, организационные и экономические вопросы.*
 - b) *Создание совместимых инструментов для управления движением транспорта и передачи сообщений о его движении, включая работу по стандартизации различных элементов информационных систем.*
 - c) *Разработка процессуального кодекса для обмена сообщениями по управлению международными перевозками и движением транспорта.*
 - d) *Слежение за реализацией определенных технологий.*
- *Представит на конференцию в Хельсинки Декларацию по преступлениям на транспорте, принятую его Советом министров на своем заседании в Берлине, и проанализирует ход реализации этой Декларации.*

Наконец, министры подчеркивают важность международного диалога и дискуссии для мониторинга и анализа указанных выше принципов и нахождения практических путей преодоления трудностей. Они подтверждают роль ЕКМТ в активном и продуктивном содействии такому диалогу и, тем самым, в создании согласованной и эффективной транспортной системы в расширенной Европе, совместимой с целями безопасности, сохранности окружающей среды и социальной политики.

ПРИМЕЧАНИЕ

¹ В частности, Консолидированная резолюция № 94/4 по грузовому автомобильному транспорту

² - Резолюция № 90/2 по использованию для международных перевозок грузов автомобилей, нанятых без водителей.

- Резолюция № 91/1 по весам, габаритам и некоторым другим техническим характеристикам определенных автомобилей.
- Резолюция № 93/6 по развитию международного железнодорожного транспорта.
- Консолидированная резолюция № 94/4 по грузовому автомобильному транспорту.
- Резолюция № 95/1 по доступу на европейские транспортные рынки.
- Резолюция № 95/2 по международным перевозкам пассажиров автобусами.
- Резолюция № 95/3 о распространении Резолюции по развитию международного железнодорожного транспорта.

³ - Резолюция № 91/2 по ситуации в системе квот многосторонних разрешений ЕКМТ на международные перевозки грузов автомобильным транспортом на 1 января 1992 г.

- Резолюция № 92/1 по системе квот многосторонних разрешений ЕКМТ на международные перевозки грузов автомобильным транспортом общего пользования.
- Документ [ЕСМТ/СМ(93)12/Final/Rev1] о предложениях по развитию системы квот разрешений.
- Резолюция № 95/4 о включении в систему квот многосторонних разрешений категории "особо зелёный и безопасный грузовик".
- Документ [ЕСМТ/СМ(96)5] о предложениях по распределению квоты разрешений с 1 января 1997 г.

⁴ Опубликовано как ЕСМТ/ОЭСР (1995) «Городской транспорт и устойчивое транспортное развитие», Париж

⁵ Кратко изложены в документах ЕСМТ (1986 и 1994 гг.) "Основные работы ЕКМТ по безопасности дорожного движения", Париж.

Смотри также:

- Рекомендации и выводы по снижению скоростей движения, принятые в мае 1996 г.
- Резолюция по уязвимым участникам дорожного движения: велосипедисты.