



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по безопасности
дорожного движения**

Шестьдесят восьмая сессия
Женева, 24–26 марта 2014 года

**Доклад Рабочей группы по безопасности дорожного
движения о работе ее шестьдесят восьмой сессии**

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–3	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	4	3
III. Утверждение доклада о работе шестьдесят седьмой сессии (пункт 2 повестки дня)	5	3
IV. Деятельность, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 3 повестки дня)	6–20	3
V. Конвенция о дорожном движении (1968 год) (пункт 4 повестки дня)	21–24	6
A. Соответствие между Конвенцией о дорожном движении (1968 год) и техническими правилами в области транспортных средств	21–22	6
B. Водительские удостоверения	23–24	6
VI. Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожном движении 1968 года (1971 год) (пункт 5 повестки дня)	25	7
VII. Конвенция о дорожном движении (1949 год) (пункт 6 повестки дня)	26	7

GE.14-22118 (R) 130614 130614



* 1 4 2 2 1 1 8 *

Просьба отправить на вторичную переработку



VIII.	Конвенция о дорожных знаках и сигналах (1968 год) (пункт 7 повестки дня).....	27–28	7
A.	Группа экспертов по дорожным знакам и сигналам	27	7
B.	Предложения о поправках к знакам с изменяющимся сообщением (ЗИС).....	28	7
IX.	Сводная резолюция о дорожном движении (СР.1) (пункт 8 повестки дня).....	29–31	7
A.	Безопасный системный подход.....	29	7
B.	Многопрофильное исследование аварий (МПИА)	30	7
C.	Предложения по поправкам, касающимся отвлечения внимания водителя во время вождения.....	31	8
X.	Сводная резолюция о дорожных знаках и сигналах (СР.2) (пункт 9 повестки дня).....	32–33	8
A.	Безопасные стоянки.....	32	8
B.	Участки дороги с автоматическим контролем скорости	33	8
XI.	Группа экспертов по повышению безопасности на железнодорожных переездах (пункт 10 повестки дня).....	34	8
XII.	Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения (пункт 11 повестки дня).....	35–36	9
A.	Пересмотр положений о круге ведения и правил процедуры WP.1	35	9
B.	WP.1 и Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения	36	9
XIII.	Прочие вопросы (пункт 12 повестки дня)	37–38	9
XIV.	Сроки проведения следующей сессии (пункт 13 повестки дня)	39	9
XV.	Утверждение доклада о работе шестьдесят восьмой сессии (пункт 14 повестки дня).....	40	9
Приложение			
	Поправки к статье 8 и статье 39 Конвенции о дорожном движении 1968 года		10

I. Участники

1. Рабочая группа по безопасности дорожного движения (WP.1) провела свою шестьдесят восьмую сессию в Женеве 24–26 марта 2014 года под председательством г-жи Л. Иорио (Италия). В ее работе участвовали представители следующих государств-членов: Австрии, Беларуси, Бельгии, Германии, Дании, Испании, Италии, Латвии, Литвы, Люксембурга, Португалии, Российской Федерации, Словакии, Соединенных Штатов Америки, Турции, Финляндии, Франции, Швейцарии и Швеции.
2. В ней также приняли участие представители следующих государств, не являющихся членами ЕЭК: Индии.
3. Кроме того, в работе сессии приняли участие представители Европейского союза (ЕС) и следующих неправительственных организаций: Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Международной мотоциклетной федерации (ФИМ), Института по изучению проблем дорожного движения (ИРТЕ), Международного центра алкогольной политики (ИКАП), Международной ассоциации заводов – изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ), Международной организации по стандартизации (ИСО), Международного туристского альянса/Международной автомобильной федерации (МТА/ФИА), Международного союза железных дорог (МСЖД) и Ассоциации "Лазер-Европа".

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

4. WP.1 утвердила повестку дня сессии (ECE/TRANS/WP.1/144).

III. Утверждение доклада о работе шестьдесят седьмой сессии (пункт 2 повестки дня)

5. Рабочая группа утвердила доклад о работе своей шестьдесят седьмой сессии (ECE/TRANS/WP.1/143) со следующим изменением. Во втором предложении пункта 20 слова "различных возможных правовых аспектах" были заменены на "правовых аспектах", а слова "в частности о вопросах, касающихся" были заменены на "которые касаются". Измененное предложение выглядит следующим образом: "Секретариат проинформировал WP.1 о правовых аспектах, связанных с предлагаемыми поправками к документу ECE/TRANS/WP.1/2013/9, которые касаются ссылок на другие правовые документы в Конвенции о дорожном движении 1968 года".

IV. Деятельность, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 3 повестки дня)

6. Рабочая группа была проинформирована о недавних изменениях, связанных с безопасностью дорожного движения. Национальные делегации и международные организации получили возможность представить сообщения о национальных и международных мероприятиях и инициативах по безопасности дорожного движения, включая недавно внесенные и запланированные изменения своего законодательства в области дорожного движения.

7. Председатель WP.1 подробно проинформировала о своем участии в совещании Председателей вспомогательных органов ЕЭК ООН, состоявшемся в ходе сессии Комитета по внутреннему транспорту в феврале 2014 года. Кроме того, она представила детскую образовательную игру по безопасности дорожного движения, разработанную итальянскими компаниями, управляющими дорожной инфраструктурой – "АСТМ-СИАС" и "СИНА" ("Trip2life – управляй своей жизнью – соблюдай правила"). В этой игре детям предлагается совершить "идеальное путешествие" на автомобиле, рассказывается об обязательных правилах и об опасностях и рисках, которых необходимо избегать при передвижении по дороге в качестве пешеходов или пассажиров транспортных средств.
8. Секретариат представил обновленную информацию по вопросам, представляющим интерес для WP.1, которые обсуждались на семьдесят шестой сессии Комитета по внутреннему транспорту.
9. Беларусь сообщила о том, что за последние восемь лет уровень смертности на дорогах снизился на 50%. В настоящее время вождение в состоянии алкогольного опьянения карается штрафом либо тюремным заключением в случае рецидива.
10. Бельгия проинформировала WP.1 о том, что 17–18 ноября 2014 года в Брюсселе совместно с ЕЭК ООН будет организован круглый стол, посвященный интеллектуальным транспортным системам. Среди основных задач – поиск возможностей разработки согласованного подхода ЕЭК к созданию и оценке совместных систем и систем автономного управления транспортным средством, а также обсуждение и определение роли ЕЭК ООН в работе по согласованию сообщений, используемых на знаках с изменяющимся сообщением.
11. Франция проинформировала WP.1, что с 2012 по 2013 год уровень смертности в результате ДТП снизился на 11%. В ближайшем будущем Национальный совет по обеспечению безопасности дорожного движения Франции должен направить Министерству внутренних дел рекомендации, касающиеся мер в области безопасности дорожного движения, необходимых для дальнейшего улучшения ситуации. И наконец, WP.1 была проинформирована о планах по организации Францией, Бельгией и канадской провинцией Квебек конференции на тему "Отвлечение внимания водителя во время вождения" (7–8 октября 2014 года, Квебек, Канада).
12. Российская Федерация проинформировала WP.1 о проделанной в последнее время работе, включая утверждение правительством Российской Федерации федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах", меры по повышению безопасности велосипедистов (в том числе включение в национальное законодательство новых дорожных знаков для пешеходов и велосипедистов) и строительство новых велодорожек в Москве.
13. Испания проинформировала об изменениях своего национального законодательства, в том числе о введении запрета на использование антирадаров (наказание предусматривает штраф размером 200 евро и три штрафных балла) и увеличении штрафа за употребление наркотиков. Кроме того, велосипедисты в возрасте до 16 лет теперь обязаны носить шлем (при вождении велосипеда в городских районах).
14. Швеция сообщила, что после успешного проведения в июне 2013 года конференции на тему "Стремимся к нулевым показателям" аналогичное мероприятие планируется провести в июне 2015 года.

15. Турция представила информацию о новом успешном проекте "Детектив на дорогах", направленном на вовлечение в эту деятельность школьников и их обучение по вопросам безопасности дорожного движения. Были также продемонстрированы видеоматериалы с примерами использования в Турции средств массовой информации и телевидения для повышения осведомленности о важности пристегивания ремнями безопасности и соблюдения правил дорожного движения. Турция проинформировала WP.1, что среди последних принятых поправок наиболее значимой является поправка, касающаяся ремней безопасности. До последнего времени правила дорожного движения Турции разрешали сотрудникам полиции, военным, водителям такси и скорой помощи не использовать ремни безопасности. Однако в рамках осуществления Национального плана действий в сфере безопасности дорожного движения на 2011–2020 годы Турция в марте 2014 года отменила это положение. В настоящее время все водители обязаны пристегиваться ремнями безопасности.

16. Соединенные Штаты Америки проинформировали WP.1, что с 2008 по 2011 год отмечалось неуклонное снижение уровня смертности на дорогах. В 2012 году смертность несколько возросла, но предварительные данные за 2013 год указывают на снижение этого показателя. Соединенные Штаты представили также информацию, касающуюся исследований воздействия легализации употребления марихуаны (в медицинских и рекреационных целях) на управление транспортным средством, и информацию об исследованиях, определяющих возможные пороги ухудшения способности к вождению. Делегация просила других членов WP.1, имеющих опыт работы в этой области, поделиться своим опытом.

17. Европейская комиссия сообщила о последних изменениях, касающихся профессиональных водителей, законодательства об испытании транспортного средства на пригодность к эксплуатации и о планах по проведению Европейского дня безопасности дорожного движения (9 мая 2014 года, Афины) на тему "Безопасная интеллектуальная инфраструктура".

18. МАЗМ проинформировала WP.1, что по мере роста использования механических двух- и трехколесных транспортных средств (МДТС) как в развитых, так и в развивающихся странах Ассоциация считает необходимым содействовать включению МДТС в программы на местном, национальном и региональном уровнях. МАЗМ пригласила членов WP.1, участвующих в саммите Международного транспортного форума 2014 года (21–23 мая 2014 года, Лейпциг, Германия), посетить параллельное мероприятие МАЗМ "Общей дорогой к безопасности – глобальный подход к повышению безопасности езды на мотоцикле". Это параллельное совещание позволит ознакомиться с показателями уровня использования МДТС в различных странах, ключевыми тенденциями и их последствиями, а также проинформировать о важности включения данного аспекта в программы политики на местном, национальном и региональном уровнях с использованием комплексного подхода.

19. ФИА проинформировала WP.1 о своем глобальном проекте в области безопасности дорожного движения, организованном совместно с Фондом ФИА и посвященном повышению осведомленности и мобилизации ресурсов. В ближайшие месяцы она также проведет обследование по вопросу о том, каким образом безопасность дорожного движения может быть признана национальным приоритетом.

20. Д-р Балуджа (ИРТЕ) сделал сообщение о шестьдесят седьмой сессии WP.1, прошедшей в декабре в Нью-Дели. WP.1 поблагодарила д-ра Балуджу за гостеприимство и выразила заинтересованность в поиске оптимальных спосо-

бов популяризации правовых инструментов Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения совместно с другими региональными комиссиями Организации Объединенных Наций. Кроме того, она пригласила представителей стран, не входящих в ЕЭК, принять участие в ее совещаниях и настоятельно рекомендовала членам WP.1 посещать другие страны за пределами европейского континента в целях популяризации правовых инструментов Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения.

V. Конвенция о дорожном движении (1968 год) (пункт 4 повестки дня)

A. Соответствие между Конвенцией о дорожном движении (1968 год) и техническими правилами в области транспортных средств

21. WP.1 одобрила предложение по поправкам к статьям 8 и 39 на основе обсуждения документа ECE/TRANS/WP.1/2014/1, представленного правительствами Австрии, Бельгии, Германии, Италии и Франции. Утвержденный текст пункта 5-бис статьи 8 и пункта 1 статьи 39 с соответствующим обоснованием содержится в приложении к настоящему докладу.

22. МАЗМ представила документ ECE/TRANS/WP.1/2014/2 и просила WP.1 представить свои замечания по нему до начала следующей сессии. WP.1 отложила подробное обсуждение документа ECE/TRANS/WP.1/2011/4/Rev.3 до своей следующей сессии. Рабочая группа просила Председателя и секретариат в повестке дня следующей сессии уделить основное внимание завершению обсуждения соответствующих предложений о поправках.

B. Водительские удостоверения

23. От имени неофициальной группы экспертов, состоящей из представителей Люксембурга, ФИА и ИСО, Франция проинформировала Рабочую группу о ходе работы по поиску подходящих вариантов взаимного признания водительских удостоверений. На следующей сессии неофициальная группа представит официальный документ на эту тему (неофициальный документ № 1 представлен не был).

24. Секретариат представил обновленную информацию о полученных к настоящему времени ответах Договаривающихся сторон Конвенций о дорожном движении 1949 и 1968 годов, касающихся переписки относительно перевода текста, содержащегося в международных водительских удостоверениях: приложение 10 к Конвенции о дорожном движении 1949 года и пункт 4 приложения 7 к Конвенции о дорожном движении 1968 года. Секретариат проинформировал также WP.1 о возможности пересмотра этого текста, о создании базы данных международных водительских удостоверений (МВУ) и о других вопросах, связанных с выполнением положений об МВУ в соответствии с Конвенциями о дорожном движении 1949 и 1968 годов. Обсудив этот вопрос, WP.1 поручила секретариату подготовить для следующей сессии рабочий план с обзором возможных направлений дальнейшей работы.

**VI. Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожном движении 1968 года (1971 год)
(пункт 5 повестки дня)**

25. WP.1 решила отложить обсуждение документа ECE/TRANS/WP.1/2014/3 до своей следующей сессии.

**VII. Конвенция о дорожном движении (1949 год)
(пункт 6 повестки дня)**

26. WP.1 решила отложить обсуждение документа ECE/TRANS/WP.1/2014/4 до своей следующей сессии.

**VIII. Конвенция о дорожных знаках и сигналах (1968 год)
(пункт 7 повестки дня)**

A. Группа экспертов по дорожным знакам и сигналам

27. Секретариат представил обновленную информацию о новой Группе экспертов по дорожным знакам и сигналам, первая сессия которой должна состояться 27 марта 2014 года.

B. Предложения о поправках к знакам с изменяющимся сообщением (ЗИС)

28. Рабочая группа продолжила обсуждение предложения неофициальной группы экспертов по ЗИС о внесении поправок в Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 года для включения ЗИС (документ ECE/TRANS/WP.1/2014/5). Секретариат окажет поддержку неофициальной группе экспертов по ЗИС в пересмотре документа ECE/TRANS/WP.1/2014/5, с тем чтобы представить его на следующей сессии.

**IX. Сводная резолюция о дорожном движении (СР.1)
(пункт 8 повестки дня)**

A. Безопасный системный подход

29. WP.1 решила отложить обсуждение этого пункта до следующей сессии.

B. Многопрофильное исследование аварий (МПИА)

30. WP.1 решила отложить обсуждение этого пункта до следующей сессии.

С. Предложения по поправкам, касающимся отвлечения внимания водителя во время вождения

31. WP.1 решила отложить обсуждение этого пункта до следующей сессии (неофициальный документ № 2 представлен не был).

Х. Сводная резолюция о дорожных знаках и сигналах (СР.2) (пункт 9 повестки дня)

А. Безопасные стоянки

32. Бельгия отметила, что вопросы, обозначенные в документе ECE/TRANS/2012/9, сохранили свою актуальность и не требуют пересмотра. Учитывая сохраняющуюся актуальность этого пункта повестки дня, Бельгия просила сохранить его в повестке дня следующей сессии и приложит усилия для достижения региональной договоренности в рамках статьи 8 Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года.

В. Участки дороги с автоматическим контролем скорости

33. Секретариат представил WP.1 обновленную информацию о ходе обследования, касающегося дорожных знаков, предупреждающих участников дорожного движения о приближении участка дороги, на котором измеряется средняя скорость. Секретариат получил 15 ответов, но отметил, что, перед тем как начать их предварительный анализ, необходимо получить дополнительные ответы от других респондентов. Обновленная информация будет представлена на следующей сессии.

ХІ. Группа экспертов по повышению безопасности на железнодорожных переездах (пункт 10 повестки дня)

34. Секретариат представил WP.1 обновленную информацию о работе первой сессии Группы экспертов по повышению безопасности на железнодорожных переездах, состоявшейся 20 января 2014 года. Были избраны Председатель и заместитель Председателя. Группа экспертов обсудила также направления работы в рамках своего круга ведения. МСЖД предложил членам WP.1 обратиться к своим коллегам с призывом повышать безопасность на пересечениях между железнодорожными путями и автомобильными дорогами, а также проинформировал WP.1, что 3 июня 2014 года в Лиссабоне (Португалия) пройдет Международный день безопасности на железнодорожных переездах (МДБЖП) 2014 года. Индия отметила, что направит свою делегацию для участия во второй сессии Группы экспертов, которая состоится 12–13 мая 2014 года.

ХII. Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения (пункт 11 повестки дня)

А. Пересмотр положений о круге ведения и правил процедуры WP.1

35. Неофициальный документ № 3 не был представлен, поскольку секретариату необходимо дополнительное время для пересмотра проекта этого документа и включения в него изменений, обсуждавшихся на сессии Комитета по внутреннему транспорту и касающихся участия в совещаниях стран, не являющихся членами ЕЭК. Этот вопрос будет рассмотрен на следующей сессии.

В. WP.1 и Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения

36. WP.1 решила отложить обсуждение этого пункта.

ХIII. Прочие вопросы (пункт 12 повестки дня)

37. Бельгия просила членов WP.1 высказать свою позицию по выполнению требований пункта 1 приложения 2 к Конвенции о дорожном движении 1968 года, касающихся индивидуализированных регистрационных номеров. WP.1 отметила, что некоторые Договаривающиеся стороны не соблюдают требования вышеуказанного пункта, в соответствии с которыми регистрационный номер должен включать в себя по крайней мере одну цифру. На следующей сессии Бельгия представит документ по данному вопросу.

38. Учитывая положительный опыт работы со странами с формирующейся экономикой на шестьдесят седьмой сессии в Нью-Дели, WP.1 решила изучить возможность организации круглого стола, посвященного некоторым видам глобальной передовой практики в области безопасности дорожного движения. Неофициальная группа, которая займется его подготовкой, разработает предварительный план этого круглого стола, который будет проведен в ходе семидесятой сессии WP.1 в марте 2015 года. Неофициальная группа представит предложения для рассмотрения делегатами на шестьдесят девятой сессии в сентябре 2014 года.

ХIV. Сроки проведения следующей сессии (пункт 13 повестки дня)

39. Следующая сессия состоится 22–24 сентября 2014 года в Женеве.

ХV. Утверждение доклада о работе шестьдесят восьмой сессии (пункт 14 повестки дня)

40. WP.1 утвердила доклад о работе шестьдесят восьмой сессии.

Приложение

Поправки к статье 8 и статье 39 Конвенции о дорожном движении 1968 года

Поправка к статье 8:

В статью 8 следует включить новый пункт (т.е. пункт 5-бис) следующего содержания:

"5-бис. Считается, что системы транспортных средств, воздействующие на способ управления транспортным средством, соответствуют положениям пункта 5 настоящей статьи и пункта 1 статьи 13, если они отвечают условиям изготовления, установки и использования согласно международным правовым документам, касающимся колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах*.

Считается, что системы транспортных средств, воздействующие на способ управления транспортным средством и не отвечающие вышеупомянутым условиям изготовления, установления и использования, соответствуют положениям пункта 5 настоящей статьи и пункта 1 статьи 13, если водитель может в любой момент перевести их в ручной режим или отключить".

Поправка к статье 39:

К нынешнему тексту пункта 1 статьи 39 следующего содержания:

"1. Каждый автомобиль, каждый прицеп и каждый состав транспортных средств, находящиеся в международном движении, должны удовлетворять положениям приложения 5 к настоящей Конвенции. Кроме того, они должны быть в исправном состоянии."

следует добавить текст следующего содержания:

"Считается, что если эти транспортные средства оснащены системами, частями и оборудованием, отвечающими условиям изготовления, установки и использования согласно техническим положениям международных правовых документов, упомянутых в пункте 5-бис статьи 8 настоящей Конвенции, то они соответствуют положениям приложения 5".

* Правила ООН, прилагаемые к "Соглашению о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов, оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний", совершенному в Женеве 20 марта 1958 года.

Глобальные технические правила ООН, разработанные в рамках "Соглашения о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах", совершенного в Женеве 25 июня 1998 года.

Таким образом, измененную формулировку пункта 1 статьи 39 следует читать следующим образом:

"1. Каждый автомобиль, каждый прицеп и каждый состав транспортных средств, находящиеся в международном движении, должны удовлетворять положениям приложения 5 к настоящей Конвенции. Кроме того, они должны быть в исправном состоянии. Считается, что если эти транспортные средства оснащены системами, частями и оборудованием, отвечающими условиям изготовления, установки и использования согласно техническим положениям международных правовых документов, упомянутых в пункте 5-бис статьи 8 настоящей Конвенции, то они соответствуют положениям приложения 5".

Обоснование, представленное правительствами Австрии, Бельгии, Германии, Италии и Франции:

1. Уровень навыков вождения может значительно различаться; в подавляющем большинстве случаев причиной дорожно-транспортных происшествий является человеческая ошибка.
2. Системы, установленные на транспортных средствах, например системы помощи водителю, помогают ему при вождении. Кроме того, они могут воздействовать на способ управления транспортным средством. Следовательно, они могут потенциально иметь непосредственный положительный эффект на безопасность дорожного движения либо способствовать этому, снижая нагрузку на водителя.
3. Вместе с тем в последнее время технический прогресс становится причиной сомнений и неопределенности в отношении того, все ли имеющиеся на сегодняшний день системы транспортных средств соответствуют правилам дорожного движения. Предлагаемые поправки устраняют эту проблему.
4. Обеспечение главенствующей роли водителя – основополагающий принцип правил дорожного движения. Поэтому наличие у водителя возможности перевести эти системы в ручной режим или отключить их позволяет обеспечить его полный контроль над транспортным средством.
5. Вместе с тем некоторые бортовые системы не позволяют – временно или постоянно – в ручном режиме вмешиваться в их работу или же полностью их отключать; например, речь идет о системе вспомогательного торможения, которая оказывает содействие водителю при экстренном торможении посредством применения – в случае осуществления маневра экстренного торможения – максимального замедления. Это, возможно, связано с тем, что водитель не всегда способен предпринять надлежащие действия для реагирования на потенциально опасные ситуации и может даже усугубить положение, пытаясь вручную вмешаться в работу системы транспортного средства (например, вручную блокируя/отключая функцию аварийного торможения или блокируя/отключая систему противозаноса). Подобные бортовые системы (даже если их нельзя перевести в режим ручного управления или полностью отключить) способны помочь водителю сохранять контроль над транспортным средством в опасных условиях вождения. Поэтому считается, что системы транспортных средств соответствуют принципам, указанным в пункте 5 статьи 8 и пункте 1 статьи 13 Венской конвенции о дорожном движении (1968 год), если они отвечают условиям изготовления, установки и использования согласно международным правовым документам, касающимся колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, в частности правилам, прилагаемым к Женевским соглашениям 1958 и 1998 годов.
6. Обязанность водителя отслеживать и контролировать функционирование бортовой системы в любом виде уже предусмотрена базовым принципом, лежащим в основе всех правил дорожного движения. Эти системы не предназначены для блокирования решений, принимаемых здравомыслящими и ответственными водителями.