

Dekret nr 2024-1063 z dnia 25 listopada 2024 r. w sprawie zautomatyzowanego transportu drogowego towarów

NR REF.: PTDT2408874D

ELI: <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2024/11/25/PTDT2408874D/jo/texte>

Alias: <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2024/11/25/2024-1063/jo/texte>

Dz.U. RF nr 0280 z dnia 27 listopada 2024 r.

Tekst nr 3

Grupa docelowa: kierowcy pojazdów silnikowych, producenci pojazdów silnikowych, przewoźnicy drogowi, spedytorzy, zarządcy infrastruktury, zatwierdzone lub akredytowane uprawnione organy, zarządcy dróg.

Cel: wdrożenie różnych przepisów wynikających z rozporządzenia nr 2021-443 z dnia 14 kwietnia 2021 r. w sprawie systemu odpowiedzialności karnej mającego zastosowanie w przypadku użytkowania pojazdu autonomicznego oraz warunków jego użytkowania.

Wejście w życie: tekst wchodzi w życie w następnym dniu po publikacji.

Zawiadomienie: dekret określa szczegółowe zasady stosowania art. 6 rozporządzenia nr 2021-443 z dnia 14 kwietnia 2021 r. w sprawie systemu odpowiedzialności karnej mającego zastosowanie w przypadku użytkowania pojazdu autonomicznego oraz warunków jego użytkowania. W odniesieniu do zautomatyzowanych systemów transportu drogowego towarów określono w nim zasady bezpieczeństwa i procedury demonstracyjne w zakresie bezpieczeństwa mające zastosowanie do takich systemów. Określono role organizatora usług, projektanta systemu i jego operatora, a także role zatwierdzonych uprawnionych organów. Określono obowiązki działu technicznego w zakresie wyciągów narciarskich i transportu szynowego w odniesieniu do zautomatyzowanych systemów transportu drogowego towarów.

Referencje: przepisy dekretu są przyjmowane na podstawie art. L. 3251-1 kodeksu transportu. Przepisy kodeksów zmienione niniejszym dekretem są dostępne w brzmieniu wynikającym ze zmiany na stronie Légifrance (<https://www.legifrance.gouv.fr>).

Premier,

na podstawie sprawozdania Ministra ds. Partnerstwa z Terytoriami i Decentralizacji,

uwzględniając Konwencję o ruchu drogowym sporządzoną w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r., w szczególności jej art. 34a,

uwzględniając dyrektywę 2006/123/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. dotyczącą usług na rynku wewnętrznym,

uwzględniając dyrektywę (UE) 2015/1535 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 września 2015 r. ustanawiającą procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego,

uwzględniając rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2022/1426 z dnia 5 sierpnia 2022 r. ustanawiające zasady stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 w odniesieniu do jednolitych procedur i specyfikacji technicznych w zakresie homologacji typu systemu zautomatyzowanej jazdy (ADS) pojazdów w pełni zautomatyzowanych,

uwzględniając kodeks karny, w szczególności jego art. R. 610-1,

uwzględniając kodeks drogowy,

uwzględniając kodeks transportu,

uwzględniając dekret nr 2010-1580 z dnia 17 grudnia 2010 r. w sprawie działu technicznego w zakresie wyciągów narciarskich i transportu szynowego,

uwzględniając powiadomienie 2023/564/F skierowane do Komisji Europejskiej w dniu 2 października 2023 r.,

uwzględniając opinię Stałej Międzyresortowej Grupy ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego z dnia 9 listopada 2023 r.,

po wysłuchaniu opinii Rady Państwa (sekcja prac publicznych),

niniejszym rozporządza, co następuje:

## PRZEPISY MAJĄCE ZASTOSOWANIE DO ZAUTOMATYZOWANYCH SYSTEMÓW TRANSPORTU DROGOWEGO TOWARÓW

### Artykuł 1

Księgę II części trzeciej kodeksu transportu (część regulacyjna) uzupełnia się tytułem V, który otrzymuje brzmienie:

„ TYTUŁ V

„ ZAUTOMATYZOWANE SYSTEMY TRANSPORTU DROGOWEGO TOWARÓW

„ Rozdział I

## Przepisy ogólne i definicje

„ Artykuł R. 3251-1. – Przepisy tytułu V księgi I części trzeciej niniejszego kodeksu mają zastosowanie do transportu drogowego towarów, jeżeli odbywa się on za pomocą zautomatyzowanego systemu transportu drogowego, z zastrzeżeniem przepisów określonych w niniejszym tytule.

„ Artykuł R. 3251-2. – Do celów transportu drogowego towarów wykonywanego za pomocą zautomatyzowanego systemu transportu drogowego, przepisy tytułu V księgi I części trzeciej oraz przepisy niniejszej księgi, następujące terminy mają znaczenie nadane im w niniejszym artykule:

1. Zautomatyzowany system transportu drogowego towarów oznacza zautomatyzowany system techniczny transportu drogowego wdrożony na wcześniej określonych trasach lub obszarach ruchu oraz uzupełniony o zasady eksploatacji, utrzymania i obsługi technicznej w celu prowadzenia działalności w zakresie transportu drogowego towarów.

2. Dziedzina projektowania technicznego systemu oznacza warunki eksploatacji, w których zautomatyzowany system techniczny transportu drogowego został specjalnie zaprojektowany do działania, z wyłączeniem załadunku i rozładunku towarów.

3. Manewr minimalnego ryzyka: manewr, którego celem jest zatrzymanie pojazdu w sytuacji minimalnego ryzyka dla osób znajdujących się w pojeździe, innych użytkowników dróg i przewożonego ładunku, automatycznie wykonywany przez system zautomatyzowanej jazdy w następstwie zagrożenia nieprzewidzianego w jego warunkach użytkowania, poważnej usterki lub, w przypadku interwencji zdalnej, nieuznania manewru wymaganego przez system.

4. Organizator usług: przedsiębiorstwo transportu drogowego towarów, spedytor w rozumieniu art. L. 1411-1 lub właściwy organ terytorialny w rozumieniu art. L. 1231-1;

5. Operator oznacza osobę fizyczną lub prawną obsługującą zautomatyzowany system transportu drogowego towarów, a także dbającą o zarządzanie nim oraz jego utrzymanie, na własny rachunek lub w kontekście usług publicznych w zakresie transportu drogowego towarów.

„ Operatorem może być ten sam podmiot co organizator usług lub projektant systemu technicznego. Jeżeli występuje więcej niż jeden operator, wówczas termin „operator” oznacza lidera.

## „ Rozdział II

### „ Bezpieczeństwo i warunki użytkowania

„ Artykuł R. 3252-1. – Do celów stosowania art. L. 3251-1 interwencje zdalne mogą być wykonywane wyłącznie przez wykwalifikowaną osobę mogącą przedstawić odpowiednie zaświadczenie o szkoleniu do celów interwencji zdalnej w danym systemie, które jest ważne przez 3 lata, oraz zaświadczenie lekarskie stwierdzające jej zdolność do wykonywania interwencji zdalnych.

„ Okres ważności zaświadczenia lekarskiego wynosi pięć lat dla osób poniżej 60. roku życia do dnia 60. urodzin włącznie oraz 2 lata dla osób powyżej 60. roku życia.

„ Tryb stosowania niniejszego artykułu określa rozporządzenie Ministra Transportu.

„ Artykuł R. 3252-2. – Dokumentacja projektowa systemu technicznego, o której mowa w art. R. 3152-6, zawiera również opis interfejsów między funkcjami zautomatyzowanej jazdy a operacjami załadunku, rozładunku lub rozmieszczania, niezależnie od tego, czy operacje te wdrażają funkcje zautomatyzowane, oraz demonstrację bezpieczeństwa tych interfejsów.

„ Artykuł R. 3252-3. – Dokumentacja bezpieczeństwa dotycząca oddania do eksploatacji, o której mowa w art. R. 3152-8, zawiera przepisy dotyczące zarządzania drogami i ich utrzymania tylko wtedy, gdy konieczne są ulepszenia dróg.

„ Artykuł R. 3252-4. – Do celów stosowania art. R. 3152-11 organizator usługi powiadamia prefekta i organ wyznaczony w art. R. 3152-1 o decyzji, o której mowa w ust. I niniejszego artykułu, przed oddaniem do eksploatacji.

„ Artykuł R. 3252-5. – Do celów stosowania art. R. 3152-12, obsługa pojazdów bez towarów, niezbędna do rejestracji charakterystyki trasy lub obszaru ruchu, do kontroli przed oddaniem do eksploatacji i do przeszkolenia personelu obsługującego, przeprowadzana jest przed oddaniem do eksploatacji.

„ Artykuł R. 3252-6. – Plan interwencji i bezpieczeństwa, o którym mowa w art. R. 3152-13, jest przekazywany prefektowi na miesiąc przed oddaniem do eksploatacji.

„ Artykuł R. 3252-7. – Art. R. 3152-18 ust. II nie ma zastosowania do eksploatacji i modyfikacji zautomatyzowanego systemu transportu drogowego towarów.

„ Artykuł R. 3252-8. – Jeżeli organ odpowiedzialny za audyt przewidziany w art. R. 3152-15 stwierdzi poważne naruszenie przepisów lub poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa osób, niezwłocznie powiadamia o tym prefekta, organizatora usług i operatora.

„ Artykuł R. 3252-9. – Przepisy techniczne i bezpieczeństwa mające zastosowanie do urządzeń zautomatyzowanych systemów transportu drogowego towarów umożliwiającym nadzór nad czynnościami załadunku, rozładunku lub rozmieszczania oraz kontrolę ładunku, zgodnie z art. L. 1451-1, mogą być określone rozporządzeniem Ministra Transportu.

„ Artykuł R. 3252-10. – Zabrania się zautomatyzowanego transportu drogowego towarów, maszyn lub pojazdów o wyjątkowym charakterze ze względu na ich wymiary lub masę, które przekraczają ustawowe limity, których transport wymaga uprzedniego zezwolenia lub uprzedniego zgłoszenia, o których mowa w art. R. 433-1 ust. I i Ia kodeksu drogowego.

„ Zautomatyzowany transport drogowy niektórych kategorii towarów, maszyn lub pojazdów, o których mowa w akapicie pierwszym, może być jednak dozwolony z zachowaniem warunków bezpieczeństwa i zgodnie z procedurami określonymi we wspólnym rozporządzeniu ministrów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo ruchu drogowego i transport.

„ Artykuł R. 3252-11. – Zabrania się zautomatyzowanego transportu drogowego towarów niebezpiecznych i towarów, których transport wymaga zatwierdzenia zgodnie z mającymi do nich zastosowanie przepisami szczególnymi.

„ Artykuł R. 3252-12. – Zautomatyzowany transport drogowy towarów wykonywany pomocniczo za pomocą zautomatyzowanego systemu transportu drogowego osób w rozumieniu art. R. 3151-1, a także zautomatyzowany transport drogowy osób wykonywany pomocniczo za pomocą zautomatyzowanego systemu transportu drogowego towarów w rozumieniu niniejszej książki, podlegają przepisom tytułu V książki I części trzeciej niniejszego kodeksu oraz art. R. 3252-9 do R. 3252-11.

„ Rozdział III

## „ Odpowiedzialność karna

„ Artykuł R. 3253-1. – I. Nawet w przypadku braku oznak oczywistego upojenia alkoholowego podjęcie przez osobę upoważnioną w rozumieniu art. L. 3151-3 interwencji zdalnej w pojazdach autonomicznych eksploatowanych w ramach zautomatyzowanego systemu transportu drogowego towarów pod wpływem alkoholu stanowi przestępstwo zagrożone karą grzywny czwartej kategorii przy stężeniu alkoholu we krwi równym lub większym niż 0,50 grama na litr lub przy stężeniu alkoholu w wydychanym powietrzu równym lub większym niż 0,25 miligrama na litr i niższym od progów określonych w art. L. 3151-9, gdy pojazd autonomiczny jest eksploatowany jako część zautomatyzowanego systemu transportu drogowego towarów.

„ II. Każda osoba winna przestępstwa, o którym mowa w ust. I, ponosi również dodatkowe kary przewidziane w art. R. 234-1(III) kodeksu ruchu drogowego.

„ III. Przestępstwo to automatycznie skutkuje odjęciem sześciu punktów z liczby punktów przypisanej do prawa jazdy”.

## Artykuł 2

W art. 2 ust. I akapit pierwszy wspomnianego wyżej dekretu z dnia 17 grudnia 2010 r. słowa: „oraz zautomatyzowane systemy transportu drogowego zdefiniowane w art. R. 3151-1 tego samego kodeksu” zastępuje się słowami: „, zautomatyzowane systemy transportu drogowego zdefiniowane w art. R. 3151-1 tego samego kodeksu oraz zautomatyzowane systemy transportu drogowego towarów zdefiniowane w art. R. 3251-1 tego samego kodeksu”.

## Artykuł 3

Strażnik Pieczęci, Minister Sprawiedliwości, Minister ds. Partnerstwa z Terytoriami i Decentralizacji, Minister Spraw Wewnętrznych, Minister przy Ministrze ds. Partnerstwa z Terytoriami i Decentralizacji właściwy do spraw transportu oraz Minister przy Ministrze Spraw Wewnętrznych właściwy do spraw bezpieczeństwa codziennego są odpowiedzialni za wdrożenie niniejszego dekretu, który zostanie opublikowany w Dzienniku Urzędowym Republiki Francuskiej.

Sporządzono dnia 25 listopada 2024 r.

Michel Barnier

W imieniu Premiera:

Minister ds. Partnerstwa z Terytoriami i Decentralizacji,

Catherine Vautrin

Strażnik Pieczęci, Minister Sprawiedliwości,

Didier Migaud

Minister Spraw Wewnętrznych,

Bruno Retailleau

Minister przy Ministrze ds. Partnerstwa z Terytoriami i Decentralizacji właściwy do spraw transportu,

François Durovray

Minister przy Ministrze Spraw Wewnętrznych właściwy do spraw bezpieczeństwa codziennego,

Nicolas Daragon