

# FRANCOUZSKÁ REPUBLIKA

Ministerstvo pro ekologickou transformaci a územní soudržnost

Nařízení č. \_\_\_\_\_ ze dne,

**kterým se provádí vládní nařízení č. 2021-443 ze dne 14. dubna 2021 o režimu trestněprávní odpovědnosti vztahujícím se na použití vozidla, které přebírá činnosti řidiče, a o podmínkách jeho použití**

NOR: [...]

**Dotčená veřejnost:** řidiči motorových vozidel, výrobci motorových vozidel, provozovatelé silniční nákladní dopravy, přepravci, provozovatelé infrastruktury, schválené nebo akreditované kvalifikované subjekty, správci silnic.

**Účel:** provádění různých ustanovení vyplývajících z vládního nařízení č. 2021-443 ze dne 14. dubna 2021 o režimu trestněprávní odpovědnosti vztahujícím se na použití vozidla, které přebírá činnosti řidiče, a o podmínkách jeho použití.

**Nabytí účinnosti:** tento text nabyvá účinnosti dnem následujícím po dni jeho vyhlášení v Úředním věstníku.

**Oznámení:** toto nařízení stanoví prováděcí pravidla k článku 6 vládního nařízení č. 2021-443 ze dne 14. dubna 2021 o režimu trestněprávní odpovědnosti vztahujícím se na použití vozidla, které přebírá činnosti řidiče, a o podmínkách jeho použití. Pokud jde o automatizované systémy silniční nákladní dopravy, stanoví bezpečnostní pravidla a postupy při prokazování bezpečnosti použitelné pro tyto systémy. Definuje úlohu organizátora dopravy, projektanta systému a provozovatele systému, jakož i úlohy schválených kvalifikovaných subjektů. Stanoví kompetence technické služby pro lyžařské vleky a kolejovou dopravu s ohledem na automatizované systémy silniční nákladní dopravy.

**Odkazy:** ustanovení nařízení se přijímají podle článku L. 3251-1 dopravního zákoníku. Ustanovení uvedeného zákoníku pozměněná tímto nařízením jsou v jejich znění vyplývajícím z této změny k dispozici k nahlédnutí na internetových stránkách Légifrance (<https://www.legifrance.gouv.fr>).

**Předsedkyně vlády,**

na základě zprávy ministra pro ekologickou transformaci a územní soudržnost,

s ohledem na Úmluvu o silničním provozu uzavřenou ve Vídni dne 8. listopadu 1968

s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2006/123/ES ze dne 12. prosince 2006 o službách na vnitřním trhu;

s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/1535 ze dne 9. září 2015 o postupu při poskytování informací v oblasti technických předpisů a předpisů pro služby informační společnosti;

s ohledem na prováděcí nařízení Komise (EU) 2022/1426 ze dne 5. srpna 2022, kterým se stanoví prováděcí pravidla k nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144, pokud jde o jednotné postupy a technické specifikace pro schvalování typu automatizovaného systému řízení (ADS) plně automatizovaných vozidel.

s ohledem na trestní řád, a zejména na jeho článek R. 529-10;

s ohledem na zákoník o vztazích mezi veřejností a správou, a zejména na článek L. 114-5 tohoto zákoníku;

s ohledem na zákoník silničního provozu, a zejména na články L. 123-1 až L. 123-4, L. 319-1 až L. 319-4, L. 325-1 až L. 325-3, R. 311-1, R. 412-6, R. 414-2, R. 414-9 a R. 415-12 tohoto zákoníku;

s ohledem na dopravní zákoník, a zejména na články L. 3151-1 až 13, L. 3251-1 a R. 3151-1 až R. 3153-1 tohoto zákoníku;

s ohledem na vládní nařízení č. 2016-1057 ze dne 3. srpna 2016 o testování vozidel, která přebírají činnosti řidiče, na veřejných komunikacích;

s ohledem na vládní nařízení č. 2021-443 ze dne 14. dubna 2021 o režimu trestněprávní odpovědnosti vztahujícím se na použití vozidla, které přebírá činnosti řidiče, a o podmínkách jeho použití;

s ohledem na nařízení 2010-1580 ze dne 17. prosince 2010 o technické službě pro lyžařské vleky a kolejovou dopravu;

s ohledem na nařízení č. 2021-873 ze dne 29. června 2021, kterým se provádí vládní nařízení č. 2021-443 ze dne 14. dubna 2021 o režimu trestněprávní odpovědnosti vztahujícím se na použití vozidla, které přebírá činnosti řidiče, a o podmínkách jeho použití;

s ohledem na oznámení č. 2023/XX/F zaslané Evropské komisi dne XX a její odpovědi ze dne XX;

s ohledem na stanovisko Stálé meziresortní skupiny pro bezpečnost silničního provozu ze dne XX;

po konzultaci se Státní radou (... odbor),

**tímto nařizuje:**

## **USTANOVENÍ PLATNÁ PRO AUTOMATIZOVANÉ SYSTÉMY SILNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVY**

### **Článek 1**

V části třetí knize II dopravního zákoníku se doplňuje nová hlava V, která zní:

„ HLAVA V  
„ AUTOMATIZOVANÉ SYSTÉMY SILNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVY  
„ KAPITOLA I  
„ OBECNÁ USTANOVENÍ A DEFINICE

„ Článek R. 3251-1.- Pro účely této knihy mají níže uvedené pojmy význam uvedený v tomto článku:

„1. Automatizovaný technický systém silniční dopravy: soubor vysoce nebo plně automatizovaných vozidel, jak je definován v bodech 8.2 a 8.3 článku 311-1 zákoníku silničního provozu, a technických zařízení umožňujících dálkový zásah nebo přispívajících k bezpečnosti.

„2. Automatizovaný systém silniční nákladní dopravy: automatizovaný technický systém silniční dopravy rozmístěný na předem stanovených dopravních trasách nebo plochách a doplněný pravidly provozu, údržby a servisu za účelem provádění činnosti silniční nákladní dopravy;

„3. Oblast použití: podmínky použití automatizovaného technického systému silniční dopravy spojené s určitými dopravními trasami nebo plochami a dodržující jeho oblast technického návrhu;

„4. Oblast technického návrhu systému: provozní podmínky, za kterých je automatizovaný technický systém silniční dopravy speciálně navržen k provozu, s výjimkou nakládky a vykládky zboží;

„5. Manévr s minimálním rizikem: manévr, jehož účelem je zastavit vozidlo v situaci s minimálním rizikem pro cestující, náklad a ostatní účastníky silničního provozu, automaticky provedený automatizovaným systémem řízení v důsledku nebezpečí, které nebylo v podmínkách jeho použití předvídáno, závažné závady nebo, v případě dálkového zásahu, nepotvrzení manévru požadovaného systémem.

„6. Nouzový manévr: manévr automaticky provedený automatizovaným systémem řízení v případě hrozícího nebezpečí kolize s cílem vyhnout se jí nebo ji zmírnit.

„7. Předdefinovaná dopravní trasa nebo plocha: všechny úseky silnic nebo oblast s vymezenými zeměpisnými hranicemi, kde se plánuje provoz nebo zastavení jednoho nebo více vozidel automatizovaného systému silniční nákladní dopravy;

„8. Dálkový zásah: úkon prováděný kvalifikovanou osobou uvedenou v článku L. 3151-3, která se nachází mimo vozidlo, v rámci automatizovaného systému silniční dopravy za účelem:

„a) aktivace nebo deaktivace systému, vydávání pokynů k provedení, změně nebo přerušení manévru nebo potvrzení manévrů navržených systémem.

b) vydávání pokynů navigačnímu systému provozovanému v rámci systému, aby zvolil nebo upravil plánování trasy nebo zastávek pro uživatele.

„9. Požadavek na potvrzení: požadavek zasláný systémem osobě provádějící dálkové zásahy na potvrzení návrhu zahájit provedení určitého manévru systémem; v příslušných případech se vybírá z několika návrhů;

„10. Systém řízení bezpečnosti: soubor pravidel, postupů a metod, které je třeba zavést, aby bylo neustále dosahováno bezpečnostních cílů;

„11. Projektant technického systému: fyzická nebo právnická osoba odpovědná za celkový návrh technického systému, zejména za vymezení jeho funkcí a podmínek jejich použití;

„12. Organizátor dopravy: podnik silniční nákladní dopravy; přepravce ve smyslu článku L. 1411-1; územně příslušný orgán ve smyslu článku L. 1231-1;

„13. Provozovatel: fyzická nebo právnická osoba, která zajišťuje provoz automatizovaného systému silniční nákladní dopravy a také jeho správu a údržbu, a to na vlastní účet nebo v rámci veřejných služeb silniční nákladní dopravy.

„ Provozovatel může být tentýž subjekt jako organizátor dopravy nebo projektant technického systému. V případě, že je provozovatelů více, označuje se pojmem provozovatel hlavní provozovatel;

„14. Hlavní provozovatel: provozovatel, kterého organizátor dopravy pověřil koordinací provozu dopravního systému a který využívá služeb různých provozovatelů a správců infrastruktur;

„15. Správce silnic: orgán odpovědný za silnice ve smyslu zákoníku silničního provozu;

„16. Kvalifikovaný subjekt: subjekt schválený k posouzení bezpečnosti návrhu, provedení a provozu automatizovaných systémů silniční dopravy;

„17. Vedoucí pracovník odpovědný za posuzování: pověřená osoba v rámci kvalifikovaného subjektu, která je oprávněna podepisovat bezpečnostní a kontrolní stanoviska a zprávy;

„18. Podstatná změna: jakákoli změna automatizovaného systému silniční nákladní dopravy nebo části stávajícího systému, která mění posouzení bezpečnosti;

## „ KAPITOLA II

### „ BEZPEČNOST A PODMÍNKY POUŽITÍ

#### „ Oddíl 1

#### „ Společná ustanovení

„ Článek R. 3252–1.- Technická služba pro lyžařské vleky a kolejovou dopravu odpovídá za:

„1. vydávání schválení uvedených v člancích R. 3252-26 a R. 3252-27;

„2. vypracování a aktualizaci referenčních systémů pro posuzování a prokazování bezpečnosti v souladu s články R. 3252-2 až R. 3252-4;

„3. využití analýzy incidentů a nehod zahrnujících automatizované systémy silniční dopravy za účelem zvýšení bezpečnosti;

„4. vypracování výroční zprávy, která se zveřejňuje;

„5. v příslušných případech předepsání zkoušek před uvedením do provozu, které doplňují prokázání bezpečnosti uvedené v článku R. 3252-5.

„ Technická služba pro lyžařské vleky a kolejovou dopravu má v rámci svých pravomocí přístup ke všem dokumentům, které tvoří dokumentace uvedené v člancích R. 3252-6 až R. 3252-8 a R. 3252-13 až R. 3252-15.

„ Oddíl 2

„ Bezpečnost

„ Pododdíl 1

„ Obecná ustanovení

„ Článek R. 3252-2.- I.-Pro účely článku L. 3251-1 musí být každý automatizovaný systém silniční nákladní dopravy nebo jakákoli část stávajícího dopravního systému navrženy, uvedeny do provozu a v případě potřeby upraveny tak, aby celková úroveň bezpečnosti s ohledem na provozní pracovníky a třetí strany byla přinejmenším rovnocenná stávající úrovni bezpečnosti nebo úrovni vyplývající ze zavedení systémů nebo subsystémů poskytujících srovnatelné služby nebo funkce, s přihlédnutím k osvědčeným postupům, příslušné zpětné vazbě a rozumně předvídatelným podmínkám provozu na dané dopravní trase nebo ploše.

„ Pokud se zjistí, že neexistuje srovnatelný systém, pomocí kterého by bylo možné posoudit bezpečnost příslušného systému nebo některého z jeho subsystémů, lze úroveň bezpečnosti stanovit na základě zvláštní bezpečnostní studie pro příslušný systém nebo subsystém provedené v souladu s osvědčenými postupy.

„ II.- Každý automatizovaný systém silniční nákladní dopravy musí:

„1. být navržen tak, aby se zabránilo nehodám, které mohou nastat v situacích, jež lze v oblasti jeho použití rozumně předvídat;

„2. rozpoznat, zda je v oblasti svého použití, a být aktivní pouze v této oblasti použití;

„3. detekovat poruchy a opuštění oblasti použití a informovat o tom provozovatele, a to i v rámci dálkového zásahu.

„ III.- Každý automatizovaný technický systém silniční dopravy musí:

„1. být navržen tak, aby se zabránilo nehodám, které mohou nastat v situacích, jež lze v oblasti technického návrhu systému rozumně předvídat;

„2. používat vozidla vybavená automatizovaným systémem řízení určeným k provádění manévrů s minimálním rizikem nebo nouzových manévrů;

„3. být schopen detekovat své poruchy a opuštění oblasti technického návrhu systému a informovat o tom provozovatele, a to i v rámci dálkového zásahu.

„ IV.- Pro účely článku L. 3251-1 podléhá každý automatizovaný systém silniční nákladní dopravy podmínkám použití, které stanoví zejména:

„1. oblast použití;

„2. oblast technického návrhu systému;

„3. podmínky, za kterých automatizovaný systém řízení aktivuje manévr s minimálním rizikem;

„4. podmínky, za kterých automatizovaný systém řízení aktivuje nouzový manévr;

„5. podmínky, za kterých může oprávněná osoba vydat pokyn k provedení, změně nebo přerušování manévru nebo jej potvrdit na dálku;

„6. Popis manévrů, do kterých je možné zasahovat na dálku.

„7. U manévrů, které lze potvrdit na dálku, postupy potvrzování a zejména dobu trvání požadavku na potvrzení.

„ Článek R. 3252-3.- Pro účely článku L. 3251-1 může dálkové zásahy provádět pouze oprávněná osoba, která je schopna předložit příslušné osvědčení o absolvování odborné přípravy

pro dálkové zásahy v případě daného systému, platné po dobu tří let, a osvědčení zdravotní způsobilosti, které ji prohlašuje za způsobilou k provádění dálkových zásahů.

„ Doba platnosti osvědčení zdravotní způsobilosti je 5 let pro osoby mladší 60 let, nejdéle však do dne 60. narozenin, a 1 rok pro osoby starší 60 let.

„ Prováděcí pravidla k tomuto článku stanoví vyhláškou ministr, do jehož působnosti spadá doprava.

„ Článek R. 3252-4.- Každý automatizovaný systém silniční nákladní dopravy a všechna vozidla do nich integrovaná musí být vybaveny zapisovači údajů o událostech, které splňují požadavky na provedení, montáž a používání stanovené v mezinárodních právních nástrojích pro kolová vozidla, zařízení a konstrukční části, které se mohou montovat nebo užívat na kolových vozidlech.

„ Vyhláška ministra, do jehož působnosti spadá doprava, může stanovit další údaje, které se musí zapisovat, s ohledem na specifičnost událostí, které mohou mít vliv na automatizovanou silniční dopravu a na které se nevztahují mezinárodní právní nástroje.

## „ Pododdíl 2

### „ Prokázání bezpečnosti

„ Článek R. 3252-5.- Prokázání bezpečnosti se provede před uvedením automatizovaného systému silniční nákladní dopravy do provozu ověřením, že v rámci zamýšlené oblasti použití splňují reakce systému na všechna rizika spojená s provozem systému a rozumně předvídatelná a identifikovatelná dopravní rizika podmínky stanovené v člancích R. 3252-2 až R. 3252-4.

„ Toto prokázání se provádí na základě dokumentací uvedených v člancích R. 3252-6 až R. 3252-8 spolu se stanovisky schválených kvalifikovaných subjektů uvedených v člancích R. 3252-25 a R. 3252-26.

„ V případě potřeby může orgán uvedený v článku R. 3252-1 nebo organizátor dopravy předepsat zkoušky před uvedením do provozu a doplnit tak prokázání bezpečnosti.

„ Článek R. 3252-6.- I.- Dokumentace návrhu technického systému popisuje:

„1. použité vozidlo nebo vozidla a doklad o jejich schválení;

„2. oblast funkčního návrhu automatizovaného systému řízení vozidel integrovaného do technického systému;

„3. oblast technického návrhu systému;

„4. manévry prováděné vozidly, která přebírají činnosti řidiče, podmínky jejich aktivace a ukončení v oblasti funkčního návrhu, a zejména:

„a) manévry uskutečňované v nominálním provozu;

„b) manévry způsobilé pro dálkový zásah;

„c) manévry s minimálním rizikem;

„d) nouzové manévry;

„e) manévry na příkaz policie a při přiblížení k vozidlu obecného zájmu nebo mimořádné přepravy a jeho doprovodným vozidlům;

„5. funkce a schopnosti vnímání a určování polohy, přičemž se rozlišuje mezi funkcemi a schopnostmi připojenými k vozidlům a funkcemi a schopnostmi závislými na zařízeních umístěných mimo vozidlo; a případně potřeby systému, které musí tato zařízení splňovat;

„6. funkce a možnosti dálkového zásahu;

„7. požadavky na technická a bezpečnostní zařízení umístěná mimo vozidla, zejména pokud jde o signalizaci, konektivitu, umístění, vnímání, dohled a dálkový zásah;

„8. druhy tras nebo ploch umožňujících provoz technického systému;

„9. výsledky zkoušek v rámci schvalování typu vozidel integrovaných do technického systému;

„10. předběžný program zkoušek a testů systému;

„11. zásady provozu, údržby a servisu;

„12. prokázání bezpečnosti, včetně:

„a) analýzy rizik poruch a dopravních nebezpečí, která byla zohledněna při návrhu technického systému;

„b) analýzy kritičnosti těchto rizik a nebezpečí;

„c) posouzení reakcí technického systému na rizika a nebezpečí ovlivňující bezpečnost osob;

„d) prokázání bezpečnosti, simulace, testy a zkoušky, pokud tyto prvky nebyly předloženy jako součást schválení typu vozidla nebo vozidel;

„13. rozhraní mezi funkcemi automatizovaného řízení a postupy nakládky, vykládky nebo zabezpečení, bez ohledu na to, zda tyto postupy využívají automatizované funkce, a prokázání bezpečnosti těchto rozhraní.

„ II.- Dokumentace návrhu technického systému musí obsahovat prohlášení o funkcích a bezpečnosti, které shrnuje charakteristiky a podmínky použití vozidel, jejich schopnosti přebírat činnosti řidiče, typy dotčených tras nebo ploch a požadavky před uvedením do provozu, zejména pokud jde o zkoušky a zařízení umístěná mimo vozidlo. Toto prohlášení potvrzuje, že technický systém splňuje požadavky článků R. 3252-2 až R. 3252-5 a je v souladu s osvědčenými postupy.

„ Článek R. 3252-7.- Předběžná bezpečnostní dokumentace popisuje s ohledem na zamýšlenou oblast použití automatizovaného systému silniční nákladní dopravy:

„1. trasy nebo plochy určené pro provoz systému a zejména charakteristiky pozemních komunikací, na nichž je založeno posouzení bezpečnosti;

„2. charakteristiky činnosti, případně zejména místa a časy dopravní obslužnosti;

„3. navrhovaný systém řízení bezpečnosti provozu, který popisuje:

„a) pravidla provozu a údržby;

„b) zařízení umožňující kontrolu zachování úrovně bezpečnosti;

„c) specifikace pro provádění úkolů důležitých z hlediska bezpečnosti;

„d) opatření týkající se organizace práce a odborné přípravy pracovníků;

„4. předpokládanou instalaci technických a bezpečnostních zařízení umístěných mimo vozidla, zejména pokud jde o signalizaci, konektivitu, umístění a dálkový zásah,

„5. odpovědi na požadavky na technická a bezpečnostní zařízení podle čl. R. 3252-6 bodu 7;

„6. plán zkoušek a testů;

„7. případně veškeré plánované úpravy tras nebo ploch za účelem dosažení referenčních charakteristik pozemních komunikací popsanych v bodě 1 a, pokud je k dispozici, harmonogram těchto úprav vypracovaný orgány odpovědnými za pozemní komunikace;

„8. charakteristiky a úroveň provozu na pozemních komunikacích, tyto úpravy a tato technická a bezpečnostní zařízení nezbytná k dosažení úrovně bezpečnosti definované v člancích R. 3252-2 až R. 3252-4;

„9. prokázání bezpečnosti u dokumentace návrhu technického systému doplněného s ohledem na:

„a) rizika poruch a dopravní rizika specifická pro dané trasy nebo plochy;

„b) charakteristiky činnosti;

„c) jakýkoli prvek, který významně ovlivňuje bezpečnost, pokud tyto prvky nejsou zohledněny v dokumentaci návrhu technického systému.

„ II. - Pokud bylo na části trasy nebo plochy nebo pro část činnosti provedeno testování podle vládního nařízení č. 2016-1057 ze dne 3. srpna 2016 o testování vozidel, která přebírají činnosti řidiče, na veřejných komunikacích, předběžná bezpečnostní dokumentace obsahuje vyhodnocení tohoto testování nebo, pokud není k dispozici, dokumentaci žádosti o testování.

„ Předběžná bezpečnostní dokumentace ověřuje, že navrhovaný systém řízení bezpečnosti provozu a plán reakce na mimořádné události jsou v souladu s dokončeným posouzením bezpečnosti.

„ Článek R. 3252-8.- Bezpečnostní dokumentace pro uvedení do provozu, pokud jde o zamýšlenou oblast použití automatizovaného systému silniční nákladní dopravy, musí:

„1. obsahovat konečné verze systému řízení bezpečnosti provozu, jakož i všechny písemnosti z předběžné bezpečnostní dokumentace, které se změnil;

„2. ověřit účinné zavedení úprav a technických a bezpečnostních zařízení uvedených v předběžné bezpečnostní dokumentaci;

„3. v případě potřeby doložit smluvní ujednání mezi organizátorem dopravy a správci silnic nebo stavebníky, pokud jde o znalost stavu silnic a technických a bezpečnostních zařízení plánovaných během provozu činnosti;

„4. předložit zprávu o provedených zkouškách a testech;

„5. v případě potřeby aktualizovat a doplnit prokázání předběžné bezpečnostní dokumentace s ohledem na:

„a) účinné provádění ustanovení uvedených v předběžné bezpečnostní dokumentaci;

„b) veškeré změny ovlivňující bezpečnost, ke kterým došlo od vypracování předběžné bezpečnostní dokumentace;

„c) výsledky testů a zkoušek.

„ Článek R. 3252-9.- Zachování úrovně bezpečnosti během provozu systému se posuzuje na základě:

„1. výroční zprávy podle článku R. 3252-14;

„2. ročního auditu podle článku R. 3252-15.

„3. případně diagnostiky podle článku R. 3252-16.



### *„ Pododíl 3*

#### *„ Prohlášení o funkcích a bezpečnosti*

„ Článek R. 3252-10.- Dokumentaci návrhu technického systému, která obsahuje prohlášení o funkcích a bezpečnosti, vypracovává projektant na svou odpovědnost.

„ Prohlášení o funkcích a bezpečnosti ověřuje kvalifikovaný subjekt uvedený v článku R. 3252-23 na základě dokumentace návrhu technického systému. Projektant si na základě dokumentace návrhu technického systému vyžádá stanovisko kvalifikovaného subjektu. Projektant technického systému zašle pro informaci prohlášení o funkcích a bezpečnosti a dokumentaci návrhu technického systému předložené k získání stanoviska kvalifikovaného subjektu orgánu určenému v článku R. 3252-1.

### *„ Pododíl 4*

#### *„ Rozhodnutí o uvedení do provozu*

„ Článek R. 3252-11.- I.- Uvedení nového nebo podstatně změněného automatizovaného systému silniční nákladní dopravy do provozu je podmíněno rozhodnutím organizátora dopravy, které vychází z dokumentace návrhu technického systému, ke které je připojeno kladné stanovisko kvalifikovaného subjektu, z dokumentaci podle článků R. 3252-7 a R. 3252-8, ke kterým jsou připojena kladná stanoviska, v příslušných případech s konkrétními požadavky podléhajícími lhůtám na provedení, od schválených kvalifikovaných subjektů podle článků R. 3252-25 a R. 3252-26 a případně z výsledků zkoušek před uvedením do provozu uvedených v článku R. 3252-5.

„ Organizátor dopravy oznámí své rozhodnutí prefektovi a orgánu určenému v článku R. 3252-1 před uvedením do provozu.

„ II.- Organizátor dopravy vypracuje předběžnou bezpečnostní dokumentaci na svou odpovědnost před zahájením prací na technických zařízeních nezbytných pro systém.

„ Kvalifikovaný subjekt uvedený v článku R. 3252-23 ověří, zda systém popsáný v této dokumentaci splňuje požadavky článků R. 3252-2 až R. 3252-5 a je v souladu s osvědčenými postupy. Toto ověření je podloženo stanoviskem, které je připojeno k předběžné bezpečnostní dokumentaci.

„ III.- Organizátor dopravy odpovídá za vytvoření bezpečnostní dokumentace pro uvedení do provozu. Systém řízení bezpečnosti provozu zřizuje provozovatel.

„ Kvalifikovaný subjekt uvedený v článku R. 3252-23 ověří, zda bezpečnostní dokumentace pro uvedení do provozu prokazuje, že systém splňuje požadavky článků R. 3252-2 až R. 3252-5 a je v souladu s osvědčenými postupy. Toto ověření je podloženo stanoviskem, které je připojeno k bezpečnostní dokumentaci pro uvedení do provozu.

„ IV.-Pokud jsou ke stanovisku schváleného kvalifikovaného subjektu připojeny konkrétní provozní a bezpečnostní požadavky se lhůtou na provedení, organizátor dopravy zajistí, aby byly tyto požadavky ve stanovené lhůtě řádně zohledněny. V opačném případě nelze činnost provozovat, dokud nebudou požadavky účinně zohledněny.

„ Pokud do šesti měsíců od oznámení stanoviska kvalifikovaného subjektu uvedeného v článku R. 3252-25 nebyla provedena žádná přepravní činnost, toto stanovisko pozbývá platnosti a rovněž pozbývá platnosti rozhodnutí o uvedení do provozu, které je jeho podkladem.

„ Stanovisko schváleného kvalifikovaného subjektu uvedeného v článku R. 3252-22 připojené k dokumentaci uvedené v článku R. 3252-6 se zasílá orgánu určenému v článku R. 3252-1.

„ Stanoviska schválených kvalifikovaných subjektů uvedených v článku R. 3252-22 připojená k dokumentacím uvedeným v člancích R. 3252-7 a R. 3252-8 se zasílají prefektovi. Tato stanoviska se rovněž zasílají orgánu určenému v článku R. 3252-1.

„ V.- V případě souběžné existence několika provozovatelů určí hlavního provozovatele organizátor dopravy, který o tomto určení informuje prefekta. Tento hlavní provozovatel zajišťuje každodenní koordinaci provozu systému a podává o ní zprávy organizátorovi dopravy. V této souvislosti mezi jeho úkoly patří:

„1. zavést systém řízení bezpečnosti hlavního provozovatele, který zajišťuje zejména rozhraní mezi systémy řízení bezpečnosti jednotlivých provozovatelů;

„2. vypracovat zásahový a bezpečnostní plán podle článku R. 3252-13;

„3. vypracovat výroční zprávu o provozní bezpečnosti systému podle článku R. 3252-14;

„4. nechat provést roční externí audit podle článku R. 3252-15.

„ Článek R. 3252-12.- Před uvedením do provozu se provedou jízdy vozidel bez zboží, které jsou nezbytné k zaznamenání charakteristik dopravní trasy nebo plochy, k ověření před uvedením do provozu a k odborné přípravě provozních pracovníků.

„ Pokud jsou tyto jízdy prováděny v režimu převzetí činností řidiče, podléhají souhlasu kvalifikovaného subjektu schváleného pro celkové posouzení bezpečnosti systémů, který zajistí, že rizika pro třetí strany jsou před uvedením do provozu kontrolována.

„ Před uvedením do provozu jsou zakázány jakékoli jiné jízdy s převzetím činností řidiče.

„ Článek R. 3252-13.- Zásahový a bezpečnostní plán popisuje:

„1. vnitřní organizaci pro přijetí okamžitých opatření v případě události, která ovlivňuje nebo může ovlivnit bezpečnost systému nebo třetích stran v okolí;

„2. zdroje, které je v tomto případě možné vyčlenit;

„3. případně rozdělení úkolů mezi provozovatele a správce silnic;

„4. postupy pro varování externích záchranných služeb a pro komunikaci a koordinaci s těmito službami.

„ Za vypracování zásahového a bezpečnostního plánu odpovídá provozovatel. Tento plán se zasílá prefektovi 1 měsíc před uvedením do provozu.

„ Článek R. 3252-14.- Organizátor dopravy zašle prefektovi a orgánu určenému v článku R. 3252-1 roční zprávu o provozní bezpečnosti systému, kterou vypracuje provozovatel.

„ Tato zpráva obsahuje část o nehodovosti, část o změnách v systému, část o všech provedených podstatných změnách a část o jednotném akčním plánu, ve kterém jsou uvedeny návrhy pro zachování a zvýšení bezpečnosti systému.

„ K této zprávě se připojuje stanovisko organizátora dopravy k akčnímu plánu začleněnému do výroční zprávy.

„ Článek R. 3252-15.- I. Provozovatel si nechá každoročně provést externí audit organizací uvedenou v článku R. 3252-26 za účelem posouzení:

„1. uplatňování systému řízení bezpečnosti provozu;

„2. účinnosti vnitřní kontroly;

„3. přiměřenosti systému řízení bezpečnosti pro řešení měnících se otázek bezpečnosti provozu.

„ II. Zpráva o ročním externím auditu obsahuje závěr o schopnosti zavedeného systému zajistit zachování úrovně bezpečnosti v provozu a vydává stanovisko k dalšímu provozu. K této zprávě se případně připojí akční plán, jehož provádění sleduje subjekt uvedený v článku R. 3252-26.

„ III. - Organizátor dopravy předloží tuto zprávu prefektovi.

„ Článek R. 3252-16. – I. - Prefekt si může vyžádat, aby provozovatel předložil bezpečnostní diagnostiku systému provedenou kvalifikovaným subjektem:

„1. v případě, že výroční zpráva o provozní bezpečnosti systému vypracovaná provozovatelem je nedostatečná;

„2. pokud existují vážné pochybnosti o uplatňování systému řízení bezpečnosti nebo zásahového a bezpečnostního plánu nebo o jejich přiměřenosti při řešení bezpečnostních otázek.

„II. - Provozovatel provede diagnostiku uvedenou v odstavci I na vlastní náklady a ve lhůtě stanovené prefektem.

„ Článek R. 3252-17.- Vyhláška ministra, do jehož působnosti spadá doprava, může případně upřesnit celý obsah dokumentací podle článků R. 3252-6 až R. 3252-8 a zprávy podle článku R. 3252-14 nebo jeho část.

#### „ Pododdíl 5

#### „ Provoz a změna systému

„ Článek R. 3252-18.- I.- Organizátor dopravy, projektant a provozovatel zajistí, každý v rámci své působnosti, aby byla úroveň bezpečnosti vůči třetím stranám zachována po celou dobu provozu.

„ Provozovatel zajistí, aby byly dodržovány podmínky používání systému, a zavede monitorovací mechanismy určené ke kontrole, zda prvky dopravního prostředí, které přispívají k bezpečnosti systému, umožňují zachovat úroveň bezpečnosti pro provozní pracovníky a třetí strany po celou dobu provozu.

„ Pokud se provozovatel dozví o změnách v dopravním prostředí, zejména o využití budov a pozemků přiléhajících k trase, nebo o nehodách či incidentech, které vedou k podstatné změně posouzení bezpečnosti, neprodleně o tom informuje organizátora dopravy.

„ II.-Projektant technického systému informuje provozovatele a organizátora dopravy o každé zjištěné závadě návrhu u použitého technického systému.

„ III.- Provozovatel informuje organizátora dopravy o existenci nebo nutnosti jakékoli podstatné změny automatizovaného systému silniční nákladní dopravy, případně na základě údajů předaných projektantem technického systému.

„ IV.- Pokud je systém podstatně změněn, organizátor dopravy pozastaví provoz a poté rozhodne o uvedení pozměněného systému do provozu za podmínek popsanych v člancích R. 3252-10 až R. 3252-12.

„ Článek R. 3252-19.- Žádná osoba nesmí být pověřena bezpečnostním úkolem, k němuž není oprávněna.

„ Pracovníci odpovědní za posouzení bezpečnosti pocházejí z útvarů oddělených od útvarů odpovědných za provádění a vykonávají své povinnosti prostřednictvím analýz, monitorování, zkoušek nebo inspekcí.

„ Provozní pracovníci pověření bezpečnostním úkolem musí absolvovat odpovídající odbornou přípravu a získat oprávnění, jehož obsah a postupy udělování stanoví systém řízení bezpečnosti uvedený v článku R. 3252-7.

„ Článek R. 3252-20.- Organizátor dopravy nebo provozovatel pozastaví provoz systému v případě bezprostředního rizika vážného ohrožení bezpečnosti osob. Neprodleně o tom uvědomí prefekta a orgán uvedený v článku R. 3252-1.

„ Článek R. 3252-21.- Pokud subjekt pověřený auditem podle článku R. 3252-15 zjistí závažné porušení předpisů nebo vážné ohrožení bezpečnosti osob, neprodleně o tom informuje prefekta, organizátora dopravy a provozovatele.

„ Článek R. 3252-22.- I. - Každé zranění osob nebo nehodu, která má za následek značnou škodu, musí provozovatel neprodleně oznámit prefektovi, organizátorovi dopravy, policejnímu orgánu pro dopravu a parkování, správci silnice, kvalifikovaným subjektům, které potvrdily stanoviska připojená k dokumentacím uvedeným v článcích R. 3252-7 a R. 3252-8, orgánu uvedenému v článku R. 3252-1 a úřadu pro vyšetřování nehod v pozemní dopravě. Tyto informace se týkají zejména průběhu nehody nebo incidentu a jejich závažnosti.

„ Provozovatel analyzuje událost a neprodleně přijme ve spolupráci s organizátorem dopravy opatření k zachování bezpečnosti provozu. Po této analýze rozhodne, zda bude systém provozovat nadále, či nikoli.

„ II.- Do dvou měsíců od vzniku nebo zjištění vážné nehody nebo incidentu podle odstavce I zašle provozovatel zprávu o této události prefektovi, správcům silnic, organizátorovi dopravy, orgánu uvedenému v článku R. 3252-1 a úřadu pro vyšetřování nehod v pozemní dopravě. Projektant technického systému poskytne provozovateli na jeho žádost veškeré informace potřebné k vypracování této zprávy. Zpráva analyzuje zjištěné příčiny a důsledky této události a potenciální rizika a uvádí zkušenosti, která z ní byly získány, a také opatření přijatá k zamezení jejímu opakování.

„ Správci silnic poskytnou prefektovi a provozovateli informace, které jim umožní analyzovat okolnosti vážné nehody nebo incidentu.

„ Prefekt může případně požádat provozovatele, aby takovou analýzu předložil na vlastní náklady schválenému kvalifikovanému subjektu.

„ III.- Na jakoukoli jinou událost, která má vliv na provozní bezpečnost systému nebo která by mohla způsobit zranění osob, musí provozovatel upozornit prefekta, orgán uvedený v článku R. 3252-1 a organizátora dopravy.

„ Prefekt může požádat provozovatele, aby mu do dvou měsíců zaslal podrobnou zprávu o této události.

„ IV.- Pokud nehoda, incident nebo událost ovlivňující bezpečnost systému mohou zpochybnit návrh systému, provozovatel o tom rovněž neprodleně informuje orgán uvedený v článku R. 3252-1 a projektanta systému.

„ Projektant technického systému případně přijme nezbytná opatření ke splnění podmínek článků R. 3252-2 až R. 3252-4, aktualizuje dokumentaci návrhu technického systému a informuje všechny ostatní provozovatele používající tentýž systém, jakož i orgán uvedený v článku R. 3252-1.

„ Pokud projektant systému již z právního hlediska neexistuje, orgán uvedený v článku R. 3252-1 informuje všechny ostatní provozovatele používající tentýž systém a určí, zda existuje bezprostřední riziko vážného dopadu na bezpečnost osob.

„ V.- Prefekt může pozastavit provoz systému v případě, že hrozí bezprostřední riziko vážného ohrožení bezpečnosti osob.

„ Prefekt může podmínit opětovné uvedení systému do provozu svým povolením a vyžádat si poskytnutí všech nezbytných prvků k zajištění obnovy úrovně bezpečnosti systému.

### „ Oddíl 3

#### „ Kvalifikované subjekty

##### „ Pododdíl 1

##### „ Společná ustanovení

„ Článek R. 3252-23.- V případě každého stanoviska připojeného k dokumentacím uvedeným v člancích R. 3252-6 až R. 3252-8 vypracuje kvalifikovaný subjekt zprávu o posouzení, v níž uvede zásady, hlavní body a podrobné závěry provedených kontrol a analýz, jakož i podrobnosti o případných připomínkách a výhradách.

„ Článek R. 3252-24.- Obsah stanovisek uvedených v článku R. 3252-25 stanoví společná vyhláška ministrů, do jejichž působnosti spadá doprava a vnitřní záležitosti.

„ Článek R. 3252-25.- I.- Subjekt, jehož stanovisko se připojuje k dokumentaci návrhu technického systému, určí projektant technického systému.

„ Subjekt, jehož stanovisko se připojuje k předběžné bezpečnostní dokumentaci a k bezpečnostní dokumentaci pro uvedení do provozu, určí organizátor dopravy nebo projektant systému, pokud to potvrdí organizátor dopravy.

„ Při plnění svého úkolu posuzovat bezpečnost technického systému a automatizovaného systému silniční nákladní dopravy je subjekt nezávislý na projektantovi systému, provozovateli a organizátorovi dopravy.

„ II.- Subjekt odpovědný za roční audit bezpečnosti provozu určí provozovatel a potvrdí organizátor dopravy.

„ Při plnění svého úkolu provádět audit bezpečnosti provozu je subjekt nezávislý na projektantovi systému, provozovateli a organizátorovi dopravy.

##### „ Pododdíl 2

##### „ Schválení kvalifikovaných subjektů

„ Článek R. 3252-26.- Subjekt, jehož stanovisko je připojeno k dokumentacím uvedeným v člancích R. 3252-6 až R. 3252-8, schvaluje orgán uvedený v článku R. 3252-1.

„ Tento subjekt musí být schválen alespoň pro technickou oblast celkového posouzení bezpečnosti systému.

„ Pokud tento subjekt nemá odbornou způsobilost ve všech ostatních technických oblastech, do nichž systém spadá, může využít služeb jiných kvalifikovaných subjektů, které jsou v jejich oblasti odborné způsobilosti schváleny orgánem uvedeným v článku R. 3252-1, za podmínek stanovených v článku R. 3252-28. Tyto subjekty musí splňovat požadavky na nezávislost stanovené v článku R. 3252-25.

„ V tomto případě je subjekt schválený pro celkové posouzení bezpečnosti systému odpovědný za koordinaci práce těchto dalších kvalifikovaných subjektů a zůstává výhradně odpovědný za stanovisko.

„ Vedoucí pracovník odpovědný za posuzování schváleného kvalifikovaného subjektu nesmí vydat stanovisko k jednomu nebo více dopravním systémům, na jejichž projektování nebo provedení se podílel během předchozích pěti let.

„ Článek R. 3252-27.- Subjekt provádějící audit bezpečnosti provozu podle článku R. 3252-15 musí být schválen orgánem uvedeným v článku R. 3252-1 a musí být odborně způsobilý v oblasti systémů řízení bezpečnosti provozu.

„ Článek R. 3252-28.- I.-Schválení vydává orgán uvedený v článku R. 3252-1, který ověří, že subjekt má nezbytnou odbornou způsobilost k plnění svých úkolů v příslušných technických oblastech.

„ II.- Schválení se udělí v jedné nebo více z těchto technických oblastí:

„1. spolehlivost systémů ve vozidlech;

„2. spolehlivost zařízení pro konektivitu nebo určování polohy;

„3. kybernetická bezpečnost;

„4. bezpečnost silniční infrastruktury a vybavení;

„5. bezpečnost chování vozidel na silnici;

„6. systémy řízení bezpečnosti provozu;

„7. celkové posouzení bezpečnosti systémů.

„ Článek R. 3252-29.- Schválení se vydává na dobu 5 let. Musí v něm být uvedeno jméno (jména) vedoucího (vedoucích) pracovníka (pracovníků) odpovědného (odpovědných) za stanoviště a případně technická (technické) oblast (oblasti), v níž (nichž) může kvalifikovaný subjekt provádět posouzení bezpečnosti.

„ Schválení může orgán určený v článku R. 3252-1 pozastavit nebo zrušit, pokud kvalifikovaný subjekt přestane splňovat podmínky pro jeho vydání.

„ Činnost schválených kvalifikovaných subjektů může být předmětem kontrol nebo auditů prováděných pracovníky orgánu určeného v článku R. 3252-1. Tito pracovníci mohou od kvalifikovaného subjektu, projektanta systému, provozovatele nebo organizátora dopravy a stavby a kontrolovaného subjektu získat veškeré dokumenty nebo důkazy nezbytné k provedení kontroly a účastnit se schůzek a návštěv organizovaných kvalifikovaným subjektem v rámci jeho úkolů při posuzování.

„ Pokud si schválený kvalifikovaný subjekt přeje vykonávat jiné úkoly posuzování než v oblastech, pro které je schválen, změna stávajícího schválení za účelem zahrnutí těchto nových úkolů nemění dobu platnosti tohoto schválení.

„ Článek R. 3252-30.- Obsah žádostí o schválení a postupy při posuzování žádostí stanoví vyhláškou ministr, do jehož působnosti spadá doprava.

„ Pokud se orgán uvedený v článku R. 3252-1 déle než čtyři měsíce po obdržení úplné žádosti o povolení nevyjádří, má se za podmínek článku L. 114-5 zákoníku o vztazích mezi veřejností a správou za to, že rozhodnutí je zamítavé.

### „ Pododdíl 3

#### „ Technické předpisy

„ Článek R. 3252-31.- Technické a bezpečnostní předpisy vztahující se na automatizované systémy silniční nákladní dopravy, které se řídí touto hlavou, mohou být stanoveny vyhláškou ministra, do jehož působnosti spadá doprava.

„ Článek R. 3252-32.- Technické a bezpečnostní předpisy vztahující se na zařízení automatizovaných systémů silniční nákladní dopravy umožňující kontrolu nákladu podle článku

L. 1451-1 tohoto zákoníku mohou být stanoveny vyhláškou ministra, do jehož působnosti spadá doprava.

„ Oddíl 4

„ Speciální zboží

„ Článek R. 3252-33.- Automatizovaná silniční přeprava látek, které prokazatelně ohrožují životní prostředí nebo živé organismy, nebo určitých kategorií nedělitelného nákladu, které spadají do mimořádné přepravy, nebo živých zvířat může být zakázána vyhláškou ministra, do jehož působnosti spadá doprava.

„ Oddíl 5

„ Přeprava zboží doplňková k přepravě cestujících a přeprava osob doplňková k přepravě zboží

„ Článek R. 3252-34.- Automatizovaná silniční přeprava zboží prováděná doplňkově pomocí automatizovaného systému silniční dopravy ve smyslu článku R. 3151-1, jakož i automatizovaná silniční přeprava osob prováděná doplňkově pomocí automatizovaného systému silniční nákladní dopravy podléhá ustanovením části třetí knihy I hlavy V předpisové části tohoto zákoníku a článkům R. 3252-31 až R. 3252-33.

„ KAPITOLA III

„ TRESTNĚPRÁVNÍ ODPOVĚDNOST

„ Článek R. 3253-1.- I.- I v případě, že se u ní nevyskytují žádné známky zjevné opilosti, se oprávněná osoba ve smyslu článku L. 3151-3 dopustí porušení předpisů čtvrté třídy a trestá se pokutou, pokud na dálku zasáhne u vozidla, které přebírá činnosti řidiče, provozovaného v rámci automatizovaného systému silniční nákladní dopravy pod vlivem alkoholu, který se vyznačuje koncentrací alkoholu v krvi rovnou nebo vyšší než 0,50 gramu na litr nebo koncentrací alkoholu v dechu rovnou nebo vyšší než 0,25 miligramu na litr a nižší než prahové hodnoty stanovené v článku L. 3151-9, pokud je vozidlo, které přebírá činnosti řidiče, provozováno v rámci automatizovaného systému silniční nákladní dopravy.

„ II.- Osobě, která se dopustí některého z deliktů uvedených v odstavci I, se rovněž ukládají další tresty podle čl. R. 234-1 odst. III zákoníku silničního provozu.

„ III.- Za toto porušení předpisů se automaticky odebírá 6 bodů z řidičského průkazu.“

**Článek 2**

Čl. 2 odst. I nařízení ze dne 17. prosince 2010 se mění takto:

„1. V prvním pododstavci se slova: „automatizované systémy silniční dopravy definované v článku R. 3151-1 téhož zákoníku“ nahrazují slovy „automatizované systémy silniční dopravy definované v článku R. 3151-1 téhož zákoníku a automatizované systémy silniční nákladní dopravy definované v článku R. 3251-1 téhož zákoníku“.

„2. V jedenáctém pododstavci se slova: „Vydávat schválení uvedená v člancích R. 3152-26 a R. 3152-27 dopravního zákoníku“ nahrazují slovy „Vydávat schválení uvedená v člancích R. 3152-26, R. 3152-27, R. 3252-26 a R. 3252-27 dopravního zákoníku“.

„3. Ve dvanáctém pododstavci se slova: „Předepisovat případné zkoušky před uvedením do provozu kromě prokázání bezpečnosti podle článku R. 3152-5 dopravního zákoníku“ se

nahrazuje slovy „Předepisovat případné zkoušky před uvedením do provozu kromě prokázání bezpečnosti podle článků R. 3152-5 a R. 3252-5 dopravního zákoníku“.

### Článek 3

Prováděním tohoto nařízení, které bude vyhlášeno v *Úředním věstníku* Francouzské republiky, jsou pověřeni, každý ve své oblasti působnosti, ministr pro ekologickou transformaci a územní soudržnost, náměstek ministra při ministru pro ekologickou transformaci a územní soudržnost odpovědný za dopravu a ministr vnitra a zámořských území.

Dne

Za předsedkyni vlády:

Ministr pro ekologickou transformaci a  
územní soudržnost,

Christophe BECHU

Ministr vnitra a zámořských území,

Gérald DARMANIN



Náměstek ministra při ministru pro  
ekologickou transformaci a územní  
soudržnost odpovědný za dopravu,

Clément BEAUNE