

PRANCŪZIJOS RESPUBLIKA

Ekologinės pertvarkos ir teritorinės
sanglaudos ministerija

Nutarimas Nr. ...,

2021 m. balandžio 14 d. kuriuo įgyvendinamas įsakymas Nr. 2021–443 dėl baudžiamosios atsakomybės sistemos, taikomos autonominės transporto priemonės naudojimo atveju, ir jos naudojimo sąlygos.

NOR: [...]

Tikslinė auditorija: motorinių transporto priemonių vairuotojai, motorinių transporto priemonių gamintojai, krovinių vežimo keliais operatoriai, ekspeditoriai, infrastruktūros valdytojai, patvirtintos ar akredituotos kompetentingos įstaigos, kelių valdytojai.

Tikslas: įgyvendinti įvairias nuostatas, išdėstytas 2021 m. balandžio 14 d. Įsakyme Nr. 2021-443 dėl baudžiamosios atsakomybės sistemos, taikomos autonominės transporto priemonės naudojimo atveju, ir jos naudojimo sąlygų.

Įsigaliojimas: dokumentas įsigalioja jo paskelbimo Oficialiajame leidinyje dieną.

Pranešimas: nutarime patikslinamos 2021 m. balandžio 14 d. įsakymo Nr. 2021-443 dėl baudžiamosios atsakomybės sistemos, taikomos autonominės transporto priemonės naudojimo atveju, ir jos naudojimo sąlygų 6 straipsnio taikymo taisyklės. Kalbant apie automatizuotas krovinių vežimo keliais sistemas, jame nustatomos tokioms sistemoms taikytinos saugos taisyklės ir saugos įrodymo procedūros. Jame apibrėžiami paslaugų organizatoriaus, sistemos kūrėjo ir jos operatoriaus, taip pat patvirtintų kompetentingų įstaigų vaidmenys. Jame nustatyta slidinėjimo keltuvų ir vadovaujamojo transporto techninio skyriaus atsakomybė, susijusi su automatizuotomis krovinių vežimo keliais sistemomis.

Nuorodos: nutarimo nuostatos priimamos pagal Transporto kodekso L. 3251-1 straipsnį. Šiuo nutarimu iš dalies pakeistas nurodytų kodeksų nuostatas su pakeitimais galima rasti „Légifrance“ svetainėje (<https://www.legifrance.gouv.fr>).

Ministras Pirmininkas,

remdamasis ekologinės pertvarkos ir teritorinės sanglaudos ministro pranešimu,

atsižvelgdamas į 1968 m. lapkričio 8 d. Vienoje priimtą Kelių eismo konvenciją,

atsižvelgdamas į 2006 m. gruodžio 12 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2006/123/ES dėl paslaugų vidaus rinkoje;

atsižvelgdamas į 2015 m. rugsėjo 9 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą (ES) 2015/1535, kuria nustatoma informacijos apie techninius reglamentus ir informacinės visuomenės paslaugų taisyklės teikimo tvarka;

atsižvelgdamas į 2022 m. rugpjūčio 5 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) 2022/1426, kuriuo nustatomos Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2019/2144 taikymo taisyklės dėl visiškai automatizuotų transporto priemonių automatizuoto vairavimo sistemos (ADS) vienodų tipo patvirtinimo procedūrų ir techninių specifikacijų,

atsižvelgdamas į Baudžiamojo proceso kodeksą, ypač į jo 529-10 straipsnį,

atsižvelgdamas į Viešųjų ryšių su administracija kodeksą, ypač į jo L. 114-5 straipsnį;

atsižvelgdamas į Kelių eismo taisyklės, ypač į jo L. 123-1–L. 123-4, L. 319-1–L. 319-4, L. 325-1–L. 325-3, R. 311-1, R. 412-6, R. 414-2, R. 414-9 ir R. 415-12 straipsnius;

atsižvelgdamas į Transporto kodeksą, ypač į jo L. 3151-1–13, L. 3251-1 ir R. 3151-1–R. 3153-1 straipsnius,

atsižvelgdamas į 2016 m. rugpjūčio 3 d. įsakymą Nr. 2016-1057 dėl autonominių transporto priemonių bandymų viešuosiuose keliuose;

atsižvelgdamas į 2021 m. balandžio 14 d. įsakymą Nr. 2021-443 dėl baudžiamosios atsakomybės sistemos, taikomos autonominės transporto priemonės naudojimo atveju, ir jos naudojimo sąlygų,

atsižvelgdamas į 2010 m. gruodžio 17 d. Nutarimą 2010-1580 dėl slidinėjimo keltuvų ir vadovaujamojo transporto techninio skyriaus,

atsižvelgdamas į 2021 m. birželio 29 d. Nutarimą Nr. 2021-873, kuriuo įgyvendinamas 2021 m. balandžio 14 d. Nutarimas Nr. 2021-443 dėl baudžiamosios atsakomybės sistemos, taikomos autonominės transporto priemonės naudojimo atveju, ir jos naudojimo sąlygų,

atsižvelgdamas į [data] Europos Komisijai skirtą pranešimą Nr. 2023/XX/F ir į jo XX atsakymus,

atsižvelgdamas į [data] Nuolatinės tarpžinybinės kelių eismo saugumo grupės nuomonę, išklausęs Valstybės tarybos (... skyrių),

nustato:

AUTOMATIZUOTOMS KROVINIŲ VEŽIMO KELIAIS TRANSPORTO SISTEMOMS TAIKOMOS NUOSTATOS

1 straipsnis

Transporto kodekso trečiosios dalies II knyga papildoma V antraštine dalimi, kuri išdėstoma taip:

„ V ANTRAŠTINĖ DALIS

„ AUTOMATIZUOTOS KROVINIŲ VEŽIMO KELIAIS TRANSPORTO SISTEMOS

„ I SKYRIUS

„ BENDROSIOS NUOSTATOS IR APIBRĖŽTYS

„R. 3251-1 str.– Šioje knygoje vartojamų terminų reikšmė yra tokia, kokia jiems suteikiama šiame straipsnyje:

„1) Automatizuota kelių transporto techninė sistema – ganėtinai arba visiškai automatizuotų transporto priemonių, apibrėžtų Kelių eismo taisyklių 311-1 straipsnio 8.2 ir 8.3 dalyse, visuma ir techniniai įrenginiai, kuriais naudojantis galima atlikti įsikišimo veiksmus nuotoliniu būdu, arba su sauga susiję techniniai įrenginiai.

„2) Automatizuota krovinių vežimo keliais sistema – automatizuota techninė kelių transporto sistema, įdiegta iš anksto nustatytuose maršrutuose arba eismo zonose ir papildyta eksploatavimo, techninės priežiūros ir aptarnavimo taisyklėmis, skirta krovinių vežimo keliais veiklai vykdyti;

„3) Naudojimo sritis – automatizuotos kelių transporto techninės sistemos, susijusios su konkrečiais eismo maršrutais ar sritimis ir atsižvelgiant į jos techninio projektavimo sritį, naudojimo sąlygos;

„4) Sistemos techninio projektavimo sritis – eksploatavimo sąlygos, kuriomis automatizuota kelių transporto techninė sistema yra specialiai suprojektuota veikti, išskyrus krovinių pakrovimą ir iškrovimą;

„5) Minimalus rizikos manevras – manevras, kurio tikslas – sustabdyti transporto priemonę, kad kiltų minimalus pavojus joje esantiems asmenims, jos kroviniui ir kitiems eismo dalyviams, kurį automatizuota vairavimo sistema automatiškai atlieka dėl pavojaus, kuris nenumatytas jos naudojimo sąlygomis, rimto gedimo, arba, nuotolinio įsikišimo atveju – sistemos reikalaujamo manevro nepripažinimo.

„6) Avarinis manevras – automatizuotos vairavimo sistemos automatiškai atliekamas manevras atsiradus neišvengiamam susidūrimo pavojui, siekiant išvengti ar sušvelninti susidūrimą.

„7) Iš anksto nustatytas maršrutas arba eismo zona – visi kelio ruožai arba skyriai su apibrėžtomis geografinėmis ribomis, kuriuose numatytas vienos ar daugiau automatizuotos krovinių vežimo keliais transporto sistemos transporto priemonių eismas arba sustojimas;

„8) Nuotolinė intervencija – veiksmai, kuriuos atlieka L. 3151-3 straipsnyje nurodytas kompetentingas asmuo, esantis už transporto priemonės ribų automatizuotoje kelių transporto sistemoje, siekiant:

a) aktyvuoti sistemos įjungimą arba išjungimą, nurodyti atlikti, modifikuoti ar nutraukti manevrą arba pripažinti sistemos pasiūlytus manevers;

b) pateikti nurodymus navigacijos sistemai, kuri veikia naudotojams skirtoje maršruto ar sustojimo taškų pasirinkimo ar keitimo sistemoje.

„9) Prašymas pripažinti – tai prašymas, kurį sistema pateikia nuotoliniu būdu veiksmus atliekančiam darbuotojui patvirtinti sistemos, kuri inicijuoja manevro atlikimą, pasiūlymą; kai taikoma, iš kelių pasiūlymų;

„10) Saugos valdymo sistema – taisyklių, procedūrų ir metodų, kurie turi būti įgyvendinti, kad saugos tikslai būtų nuolat pasiekiami, visuma.

„11) Techninės sistemos projektuotojas – fizinis ar juridinis asmuo, atsakingas už bendrą techninės sistemos projektavimą bei nustatantis šios sistemos funkcijas ir naudojimo sąlygas.

„12) Paslaugų organizatorius – krovinių vežimo keliais įmonė; transporto agentas, kaip apibrėžta L. 1411-1 straipsnyje; teritoriniu požiūriu kompetentinga institucija, kaip apibrėžta L. 1231-1 straipsnyje;

„13) Operatorius – fizinis arba juridinis asmuo, eksploatuojantis automatizuotą krovinių vežimo keliais sistemą, taip pat užtikrinantis jos valdymą ir priežiūrą savo sąskaita arba teikdamas viešąsias krovinių vežimo keliais paslaugas.

„ Operatorius gali būti tas pats subjektas kaip ir paslaugų organizatorius arba techninės sistemos projektuotojas. Jei yra daugiau nei vienas operatorius, terminas „operatorius“ reiškia vadovą;

„14) Vadovas – tai operatorius, paskirtas paslaugos organizatoriaus koordinuoti transporto sistemos veikimą pasitelkiant įvairius operatorius ir infrastruktūros valdytojus;

„15) Kelių valdytojas – institucija, atsakinga už kelius, kaip apibrėžta kelių eismo taisyklėse.

„16) Kompetentinga įstaiga – tai patvirtintoji įstaiga, kuriai suteiktas leidimas atlikti automatizuotų kelių transporto sistemų projektavimo, statybų ir eksploatacijos saugos vertinimą;

„17) Už vertinimus atsakingas vadovas – tai kompetentingoje įstaigoje dirbantis asmuo, turintis leidimą pasirašyti saugos ir patikros nuomones ir ataskaitas;

„18) Esminė modifikacija – tai bet kokia automatizuotos krovinių vežimo keliais transporto sistemos ar esamos sistemos dalies modifikacija, jei ji daro įtaką saugos vertinimui;

„ II SKYRIUS

„ SAUGUMAS IR NAUDOJIMO SĄLYGOS

„ 1 skirsnis

„ Bendrojo pobūdžio nuostatos

„ R. 3252-1 straipsnis. Slidinėjimo keltuvų ir vadovaujamojo transporto techninis skyrius yra atsakingas už:

„1) Išduoda R. 3252-26 ir R. 3252-27 straipsniuose nurodytus patvirtinimus;

„2) Rengia ir naujina saugos vertinimo ir demonstravimo etaloninių sistemų parengimą ir atnaujinimą pagal R. 3252-2–R. 3252-4 straipsnius;

„3) Panaudoja žinias apie automatizuotų kelių transporto sistemų eismo įvykius, siekiant padidinti saugą;

„4) Rengia metinę ataskaitą, kuri skelbiama viešai;

„5) Kai taikoma, išrašo parengiamųjų bandymų, papildančių R. 3252-5 straipsnyje nurodytą saugos įrodymą.

„ Vykdydamas savo pareigas, slidinėjimo keltuvų ir vadovaujamojo transporto techninis skyrius gali susipažinti su visais dokumentais, kurie sudaro R. 3252-6–R. 3252-8 ir R. 3252-13–R. 3252-15 straipsniuose minimus dokumentus.

„ 2 skirsnis

„ Sauga

„ 1 poskirsnis

„ Bendrosios nuostatos

„ R. 3252-2 *straipsnis*. Taikant L. 3251-1 straipsnį, visos automatizuotos krovinių vežimo keliais transporto sistemos arba bet kuri esamos transporto sistemos dalis projektuojamos, perduodamos eksploatuoti ir prireikus keičiamos taip, kad bendras eksploatuojančių darbuotojų ir trečiųjų šalių saugos lygis būtų bent jau lygiavertis esamam saugos lygiui arba lygiui, kurį lemia sistemų ar posistemų, teikiančių panašias paslaugas ar funkcijas, įdiegimas, atsižvelgiant į gerąją patirtį, grįžtamąją informaciją apie jas ir pagrįstai numatomas eismo sąlygas atitinkamame maršrute arba eismo zonoje.

„ Nustačius, kad nėra panašios sistemos, pagal kurią būtų galima įvertinti atitinkamos sistemos arba vieno iš jos posistemų saugą, saugos lygis gali būti nustatytas atlikus konkretų atitinkamos sistemos ar posistemio saugos tyrimą, atliktą remiantis gerąja patirtimi.

„ II.- Bet kokia automatizuota krovinių vežimo keliais sistema turi:

„1) būti suprojektuota taip, kad būtų išvengta nelaimingų atsitikimų, atsirandančių dėl pagrįstai numatomų situacijų jos naudojimo teritorijoje;

„2) atpažinti, ar yra savo naudojimo srityje ir veikti tik šioje naudojimo srityje;

„3) nustatyti gedimus ir išvykimą iš naudojimo srities ir apie tai informuoti operatorių, be kita ko, vykdant nuotolinę intervenciją.

„ III.- Bet kuri techninė automatizuota kelių transporto sistema turi:

„1) būti suprojektuota taip, kad būtų išvengta avarių, atsirandančių dėl pagrįstai numatomų situacijų jų sistemų techninio projektavimo srityje;

„2) naudoti transporto priemones su automatizuota vairavimo sistema, suprojektuota atlikti mažiausios rizikos manevrus ir avarinius manevrus;

„3) gebėti nustatyti savo gedimus ir pasitraukimą iš sistemos techninio projektavimo srities ir apie tai informuoti operatorių, be kita ko, nuotolinio įsikišimo atveju.

„ IV.- Taikant L. 3251-1 straipsnį, bet kokiai automatizuotai krovinių vežimo keliais transporto sistemai taikomos naudojimo sąlygos, kuriose visų pirma nurodoma:

„1) naudojimo vieta;

„2) sistemos techninio projektavimo sritis;

„3) sąlygos, kurioms esant automatizuota vairavimo sistema suaktyvina mažiausios rizikos manevrą;

„4) sąlygos, kurioms esant automatizuota vairavimo sistema suaktyvina avarinį manevrą;

„5) sąlygos, kuriomis įgaliotas asmuo gali duoti nurodymą atlikti, keisti ar nutraukti manevrą arba pripažinti jį nuotoliniu būdu;

„6) manevrų, kurių metu galima atlikti veiksmus nuotoliniu būdu, aprašymą;

„7) veiksmų, kuriuos galima patvirtinti nuotoliniu būdu, atveju – pripažinimo procedūros ir, visų pirma, pripažinimo prašymo trukmė.

„ R. 3252-3 *straipsnis*. Taikant L. 3251-1 straipsnį, nuotolinę intervenciją gali atlikti tik kompetentingas asmuo, galintis pateikti 3 metus galiojančią atitinkamą nuotolinės intervencijos

atitinkamoje sistemoje mokymo pažymėjimą ir medicininę pažymą, kuria patvirtinama, kad jos tinkamos nuotolinėms intervencijoms vykdyti.

„ Sveikatos pažymos galiojimo laikotarpis yra penkeri metai asmenims iki 60 metų, bet ne po 60 metų, ir vieneri metai vyresniems nei 60 metų asmenims.

„ Šio straipsnio įgyvendinimo tvarka nustatoma susisiekimo ministro nutarimu.

„ R. 3252-4 *straipsnis*. Visose automatizuotose krovinių vežimo keliais transporto sistemose ir visose į jas integruotose transporto priemonėse turi būti įrengti įvykio duomenų savirašiai, atitinkantys konstrukcijos, surinkimo ir naudojimo reikalavimus, nustatytus tarptautiniuose teisiniuose dokumentuose, susijusiuose su ratinėmis transporto priemonėmis ir įranga bei dalimis, kurios gali būti montuojamos ir (arba) naudojamos ratinėje transporto priemonėje.

„ Transporto ministro nutarime gali būti nurodyti papildomi registruotini duomenys, atsižvelgiant į įvykių, galinčių turėti įtakos automatizuotam kelių transportui, kuriam netaikomi tarptautiniai teisės aktai, specifiškumą.

„ 2 *poskirsnis*

„ *Saugumo demonstravimas.*

„ R. 3252-5 *straipsnis*. Saugos įrodymas nustatomas prieš pradėdant eksploatuoti automatizuotą krovinių vežimo keliais transporto sistemą, patikrinant, ar sistemos atsakas į visą su sistemos veikimu susijusią riziką ir pagrįstai numatomą bei nustatomą eismo riziką atitinka R. 3252-2–R. 3252-4 straipsniuose nustatytas sąlygas.

„ Šis įrodymas atliekamas remiantis R. 3252-6–R. 3252-8 straipsniuose numatytais bylomis kartu su R. 3252-25 ir R. 3252-26 straipsniuose nurodytų patvirtintų kompetentingų institucijų nuomonėmis.

„ Prireikus R. 3252-1 straipsnyje nurodyta institucija arba paslaugų organizatorius, be saugos įrodymo, gali paskirti testus prieš paleidžiant eksploatuoti.

„ R 3252-6 *straipsnis*. I. Techninės sistemos projekto dokumente aprašoma:

„1) naudojama (-os) transporto priemonė (-s) ir jos (-jų) gavimo įrodymas;

„2) į techninę sistemą integruotų transporto priemonių automatizuotos vairavimo sistemos funkcinio projektavimo sritis;

„3) sistemos techninio projektavimo sritis;

„4) manevrai, kuriuos atlieka autonominės transporto priemonės, jų įjungimo ir nutraukimo sąlygos funkcinės konstrukcijos srityje, visų pirma:

„a) vardinio eismo metu atliekami manevrai;

„b) manevrai, kuriuos galima atlikti atliekant veiksmus nuotoliniu būdu;

„c) mažiausios rizikos manevrai;

„d) avariniai manevrai;

„e) manevrai, kurie atliekami reaguojant į teisėsaugos tarnybos nurodymus ir artėjant prie visuotinės svarbos ar išskirtinio transporto ir jį lydinčių transporto priemonių;

„5) atpažinimo ir vietos nustatymo funkcijos ir galimybės, atskiriant prie transporto priemonių prijungtas funkcijas ir galimybes, kurios priklauso nuo įrenginių, esančių už transporto priemonės ribų; ir, kai taikoma, sistemos poreikiai, kuriuos turi atitikti šie įrenginiai;

„6) nuotolinės intervencijos funkcijos ir pajėgumai;

„7) techninių ir saugos įrenginių, įrengtų ne transporto priemonėje, reikalavimai, ypač su signalizavimu, ryšiu, vietos nustatymu, suvokimu, priežiūra ir nuotoliniu būdu atliekamais veiksmais susiję reikalavimai;

„8) maršrutai ir zonos, kuriuose galima judėti naudojant techninę sistemą;

„9) transporto priemonės, integruotos į techninę sistemą, tipo patvirtinimo bandymo rezultatai;

„10) laikina sistemos bandymų ir bandymų programa;

„11) eksploatavimo, techninės priežiūros ir priežiūros principai;

„12) saugos įrodymas, įskaitant:

„a) gedimų ir pavojų eismui rizikos, į kurią atsižvelgiama projektuojant techninę sistemą, analizę;

„b) šios rizikos ir pavojų kritiškumo analizę;

„c) techninės sistemos atsako į riziką ir pavojus, darančius įtaką žmonių saugumui, vertinimą;

„d) saugos demonstravimą, modeliavimą, bandymus ir testus, jei šie elementai nebuvo pateikti kaip transporto priemonės (-ių) tipo patvirtinimo dalis;

„13) automatinio vairavimo funkcijų ir pakrovimo, iškrovimo ar sukrovimo operacijų sąsajas, neatsižvelgiant į tai, ar šiose operacijose naudojamos automatizuotos funkcijos, ir šių sąsajų saugos įrodymą.

„ II. Techninės sistemos projekto byloje pateikiama funkcionalumo ir saugos deklaracija, kurioje apibendrinamos transporto priemonių naudojimo charakteristikos ir sąlygos, jų autonominio vairavimo galimybės, susijusių maršrutų ar zonų tipai ir reikalavimai prieš eksploatavimą, visų pirma susiję su bandymais ir įrenginiais, esančiais už transporto priemonės ribų. Šia deklaracija patvirtinama, kad techninė sistema atitinka R. 3252-2–R. 3252-5 straipsnių reikalavimus ir gerą praktiką.

„ R. 3252-7 *straipsnis*. Preliminarioje saugos byloje, atsižvelgiant į numatomą automatizuotos krovinių vežimo keliais transporto sistemos naudojimo sritį, aprašoma:

„1) maršrutai ar sritys, nustatytos sistemos eismui, ypač kelių tinklo orientacinės charakteristikos, kuriomis grindžiamas saugos vertinimas;

„2) veiklos charakteristikos, ypač, jei taikoma, paslaugų teikimo vietos ir laikas;

„3) siūloma eksploatavimo saugos valdymo sistema, kurioje aprašoma:

„a) eksploatavimo ir techninės priežiūros taisyklės;

„b) įtaisai, kuriuos naudojant palaikomas saugos lygis;

„c) saugai svarbių užduočių vykdymo specifikacijos;

„d) priemonės, susijusios su darbo organizavimu ir darbuotojų mokymu;

„4) numatomas techninių ir saugos įrenginių, esančių ne transporto priemonėse, įrengimas, ypač signalizavimo, junglumo, vietos nustatymo ir nuotolinės intervencijos srityse,

„5) atsakymai į R. 3252-6 straipsnio 7 dalyje nustatytus reikalavimus techniniams ir saugos įrenginiams;

„6) bandymai ir testų tvarkaraštis;

„7) kai taikoma, maršrutų ar zonų, kurios, kaip numatyta, turi atitikti 1 punkte aprašytas kelių tinklo orientacines charakteristikas, priemonės ir, jei įmanoma, šio už kelių tinklą atsakingų institucijų vykdomo įrengimo planas;

„8) kelių tinklo charakteristikos ir paslaugų lygiai, šie patobulinimai ir šie techniniai bei saugos įrenginiai, būtini R. 3252-2—R. 3252-4 straipsniuose apibrėžtam saugumo lygiui pasiekti;

„9) techninės sistemos projekto dokumento saugos demonstracija, atlikta atsižvelgiant į:

„a) gedimo riziką ir eismo riziką, būdingą maršrutams ar rajonams;

„b) veiklos charakteristikas;

„c) visus elementus, turinčius didelę įtaką saugai, kai į šiuos elementus neatsižvelgiama techninės sistemos projekto dokumente.

„ II. – Kai pagal 2016 m. rugpjūčio 3 d. įsakymą Nr. 2016–1057 „Dėl autonominių transporto priemonių bandymų viešuosiuose keliuose“ dalyje maršruto ar rajono arba tam tikros veiklos buvo atlikti bandymai, preliminarioje saugos byloje pateikiamas šio bandymo įvertinimas arba, jei jo nėra, prašymo atlikti bandymus byla.

„ Preliminarioje saugos byloje patikrinama, ar siūloma eksploataavimo saugos valdymo sistema ir avarijos likvidavimo planas atitinka užbaigtą saugos vertinimą.

„ R. 3252-8 *straipsnis*. Atidavimo eksploatuoti saugos byloje, susijusioje su numatoma automatizuotos krovinių vežimo keliais transporto sistemos naudojimo sritimi, turi būti:

„1) pateiktos galutinės eksploatuojamos saugos valdymo sistemos versijos ir parengti preliminarūs saugos dokumentai;

„2) patikrinta, ar veiksmingai įgyvendinamos techninės ir saugos priemonės bei įrenginiai, numatyti preliminariniame saugos dokumente;

„3) prireikus pateikiami paslaugų organizatoriaus ir kelių valdytojų arba projektų savininkų sutartiniai susitarimai, susiję su žiniomis apie kelio būklę ir veiklos vykdymo metu planuojamus techninius bei saugos įrenginius;

„4) pateikta atliktų bandymų ataskaita;

„5) pateikta atnaujinta ir prireikus papildyta preliminaraus dokumento saugumo demonstracija, atsižvelgiant į:

„a) veiksmingą preliminarioje saugos byloje numatytų nuostatų įgyvendinimą;

„b) visus pakeitimus, darančius poveikį saugai nuo preliminarios saugos bylos parengimo;

„c) bandymų ir testų rezultatus.

„ R. 3252-9 *straipsnis*. Saugumo lygio išlaikymas sistemos veikimo metu vertinamas remiantis:

„1) metine ataskaita, numatyta R. 3252-14 straipsnyje;

„2) R. 3252-15 straipsnyje numatytu metiniu auditu.

„3) Jei taikoma, R. 3252-16 straipsnyje numatyta diagnoze.

„ 3 poskirsnis

„ Funkcionalumas ir saugos deklaracija

„ R. 3252-10 straipsnis. Techninės sistemos projekto bylą, kurioje yra funkcionalumo ir saugos deklaracija, parengia dizaineris ir ji yra jo atsakomybė.

„ Funkcionalumo ir saugos deklaraciją tikrina R. 3252-23 straipsnyje nurodyta kompetentinga įstaiga, remdamasi techninės sistemos projekto byla. Projektuotojas, remdamasis techninės sistemos projekto byla, turi gauti kompetentingos įstaigos nuomonę. Techninės sistemos projektuotojas informacijos tikslais siunčia funkcionalumo ir saugos deklaraciją bei techninės sistemos projekto bylą, pateiktą kompetentingos įstaigos nuomonei gauti, paskirtajai institucijai pagal R. 3252-1 straipsnį.

„ 4 poskirsnis

„ Sprendimas dėl perdavimo eksploatuoti

„ R. 3252-11 straipsnis. I.- Naujos arba iš esmės pakeistos automatizuotos krovinių vežimo keliais transporto sistemos eksploatavimas priklauso nuo paslaugų organizatoriaus priimto sprendimo, pagrįsto techninės sistemos projekto byla kartu su teigiama kompetentingos institucijos nuomone, R. 3252-7 ir R. 3252-8 straipsniuose numatytais bylomis, kartu su palankiomis nuomonėmis ir, kai taikoma, konkrečiais reikalavimais, atsižvelgiant į įgyvendinimo laiko apribojimus, R. 3252-25 ir R. 3252-26 straipsniuose numatytais patvirtintomis kompetentingomis įstaigomis ir, jei taikoma, R. 3252-5 straipsnyje nurodytų bandymų prieš eksploatavimą rezultatais.

„ Tarnybos organizatorius praneša prefektui ir R. 3252-1 straipsnyje nurodytai institucijai apie savo sprendimą prieš perdavimą eksploatuoti.

„ II. Preliminari saugos byla parengiama tarnybos organizatoriaus atsakomybe prieš atliekant darbus su sistemai reikalingais techniniais įrenginiais.

„ R. 3252-23 straipsnyje nurodyta kompetentinga įstaiga patikrina, ar šioje byloje įrašyta aprašyta sistema atitinka R. 3252-2–R. 3252-5 straipsnių reikalavimus ir atitinka geriausią praktiką. Ši nuomonė formalizuojama pateikiant pranešimą, kuris pridedamas prie pirminio saugos dokumento.

„ III. Už perdavimo eksploatuoti saugos dokumento rengimą atsakingas paslaugos organizatorius. Eksploatuojamą saugos valdymo sistemą rengia operatorius.

„ R. 3252-23 straipsnyje nurodyta kompetentinga įstaiga patikrina, ar perdavimo eksploatuoti saugos dokumente įrodoma, kad sistema atitinka R. 3252-2–R. 3252-5 straipsnių reikalavimus ir gerą praktiką. Šis patikrinamas formalizuojamas pateikiant nuomonę, kuri pridedamas prie atidavimo eksploatuoti saugos dokumento.

„ Kai prie patvirtintos kompetentingos įstaigos nuomonės pridedami konkretūs veiklos ir saugos reikalavimai ir nustatytas įgyvendinimo terminas, paslaugų organizatorius užtikrina, kad į reikalavimus būtų tinkamai atsižvelgta per nustatytą laikotarpį. Priešingu atveju veikla negali būti vykdoma tol, kol nebus veiksmingai atsižvelgta į reikalavimus.

„ Jei per šešis mėnesius nuo pranešimo apie R. 3252-25 straipsnyje nurodytos kompetentingos institucijos nuomonę dienos transporto veikla nevykdoma, ši nuomonė tampa niekinė ir negalioja, kaip ir sprendimas dėl perdavimo eksploatuoti, kuriam ji pritaria.

„ R. 3252-22 straipsnyje nurodytos patvirtintos kompetentingos įstaigos nuomonė, pridedama prie R. 3252-6 straipsnyje nurodytos bylos, siunčiama R. 3252-1 straipsnyje nurodytai institucijai.

„ R. 3252-22 straipsnyje nurodytų patvirtintų kompetentingų institucijų nuomonės, pridėtos prie R. 3252-7 ir R. 3252-8 straipsniuose nurodytų bylų, perduodamos prefektui. Šios nuomonės taip pat siunčiamos R. 3252-1 straipsnyje nurodytai institucijai.

„ V. Jeigu yra keli operatoriai, paslaugos organizatorius paskiria vadovą, kuris informuoja prefektą apie šį paskyrimą. Šis vadovas užtikrina kasdienį sistemos veikimo koordinavimą ir praneša apie tai paslaugų organizatoriui. Šiuo tikslu jis turi:

„1) sukurti vadovo saugos valdymo sistemą, kuri, visų pirma, užtikrintų sąsajas tarp skirtingų operatorių saugos valdymo sistemų;

„2) parengti R. 3252-13 straipsnyje numatytą intervencijos ir nenumatytų atvejų planą;

„3) parengti R. 3252-14 straipsnyje numatytos sistemos eksploatavimo saugos metinę ataskaitą;

„4) atlikti R. 3252-15 straipsnyje numatytą metinį išorės auditą.

„ R. 3252-12 *straipsnis*. Transporto priemonės be krovinių operacijos, būtinos maršruto ar eismo zonos charakteristikoms registruoti, kad būtų galima atlikti patikrinimus prieš paleidžiant eksploatuoti ir apmokyti eksploatuojantį personalą, atliekamos prieš pradėdant eksploatuoti.

„ Kai tokios operacijos atliekamos autonominiu vairavimo režimu, joms turi pritarti kompetentinga įstaiga, patvirtinta bendram sistemos saugos vertinimui, taip užtikrinant, kad prieš pradėdant eksploatuoti būtų kontroliuojama rizika trečiosioms šalims.

„ Prieš pradėdant eksploatuoti draudžiama vykdyti bet kokią kitą autonominę vairavimo operaciją.

„ R. 3252-13 *straipsnis*. Intervencijos ir nenumatytų atvejų plane aprašoma:

„1) Veikianti vidaus organizacija, galinti nedelsiant imtis veiksmų įvykius įvykiui, turinčiam arba galinčiam turėti įtakos sistemos saugai, arba netoliese esančioms trečiosioms šalims;

„2) priemonės, kurios šiuo atveju gali būti taikomos;

„3) kai taikoma, užduočių pasidalijimas tarp operatoriaus ir kelių valdytojų;

„4) išorės avarinių tarnybų įspėjimo ir ryšių palaikymo bei koordinavimo su šiomis tarnybomis tvarka.

„ Operatorius yra atsakingas už intervencijos ir nenumatytų atvejų plano parengimą. Jis siunčiamas prefektui likus 1 mėnesiui iki paleidimo.

„ R. 3252-14 *straipsnis*. Paslaugų organizatorius prefektui ir R. 3252-1 straipsnyje nurodytai institucijai siunčia operatoriaus parengtą metinę sistemos eksploatavimo saugos ataskaitą.

„ Šioje ataskaitoje pateikiama dalis, susijusi su nelaimingais atsitikimais, dalis, susijusi su sistemos pakeitimais, dalis, susijusi su visais atliktais esminiais pakeitimais, ir dalis, susijusi su vienu veiksmų planu, numatytu sistemos saugai palaikyti ir gerinti.

„ Prie šios ataskaitos pridedama tarnybos organizatoriaus nuomonė dėl į metinę ataskaitą įtraukto veiksmų plano.

„ R. 3252-15 *straipsnis*. I. Veiklos vykdytojo metinį išorės auditą atlieka R. 3252-26 straipsnyje nurodyta organizacija, kad įvertintų:

„1) naudojamos saugos valdymo sistemos taikymą;

„2) vidaus stebėsenos veiksmingumą;

„3) saugos valdymo sistemos tinkamumą su naudojama saugos sistema susijusiems klausimams spręsti.

„II. Metinėje išorės audito ataskaitoje daroma išvada apie įrengtos sistemos gebėjimą užtikrinti, kad eksploatacijos metu būtų išlaikomas saugos lygis ir pateikiama nuomonė dėl tolesnės eksploatacijos. Prireikus prie šios ataskaitos pridedamas veiksmų planas, kurio įgyvendinimą stebi R. 3252-26 straipsnyje nurodyta įstaiga.

„III. – Tarnybos organizatorius pateikia šią ataskaitą prefektui.

„R. 3252-16 *straipsnis*. – I. – Prefektas gali paprašyti operatoriaus pavesti kompetentingai įstaigai atlikti sistemos saugos diagnostiką:

„1) jei operatoriaus parengtoje metinėje sistemos eksploatacijos saugos ataskaitoje pateikta nepakankamai informacijos;

„2) jei kyla rimtų abejonių dėl saugos valdymo sistemos arba intervencijos ir nenumatytų atvejų plano taikymo arba dėl jų tinkamumo sprendžiant saugos klausimus.

„II. – Operatorius I dalyje nurodytą diagnozę atlieka savo lėšomis ir per prefekto nustatytą terminą.

„R. 3252-17 *straipsnis*. Prireikus transporto ministro nutarime gali būti nurodytas visas R. 3252-6–R. 3252-8 straipsniuose numatytų bylų ir R. 3252-14 straipsnyje numatytos ataskaitos turinys arba jo dalis.

„ 5 poskirsnis

„ *Sistemos veikimas ir modifikavimas*

„R. 3252-18 *straipsnis*. I. Paslaugų organizatorius, projektuotojas ir operatorius užtikrina, kad per visą operacijos laikotarpį būtų išlaikytas saugos lygis trečiųjų šalių atžvilgiu.

„Operatorius užtikrina, kad būtų laikomasi sistemos naudojimo sąlygų, ir nustato stebėsenos mechanizmus, skirtus patikrinti, ar eismo aplinkos elementai, prisidedantys prie sistemos saugos, leidžia išlaikyti naudotojų, eksploatuojančių darbuotojų ir trečiųjų šalių saugos lygį visą eksploataavimo laikotarpį.

„Kai operatorius žino apie eismo aplinkos pokyčius, visų pirma apie šalia maršruto esančius pastatus ir žemės sklypus, arba apie avarijas ar incidentus, dėl kurių iš esmės pasikeičia saugos vertinimas, jis nedelsdamas apie tai praneša paslaugų organizatoriui.

„II. Techninės sistemos projektuotojas informuoja operatorių ir paslaugos organizatorių apie visus naudojamose techninėje sistemoje nustatytus projektavimo defektus.

„III. Operatorius informuoja paslaugų organizatorių apie bet kokią esminę automatizuotos krovinių vežimo keliais transporto sistemos pakeitimą arba būtinybę, jei reikia, remdamasis techninės sistemos projektuotojo perduotais elementais.

„IV. Kai sistema iš esmės keičiama, paslaugų organizatorius sustabdo veiklą ir tada priima sprendimą dėl pakeistos sistemos perdavimo eksploatuoti R. 3252-10–R. 3252-12 straipsniuose aprašytomis sąlygomis.

„R. 3252-19 *straipsnis*. Niekas negali būti paskirtas atlikti saugai svarbią užduotį, kuriai jis nėra įgaliotas.

„Už saugos vertinimą atsakingi darbuotojai yra iš skyrių, atskirtų nuo tų, kurie yra atsakingi už įgyvendinimą, ir atlieka savo pareigas atlikdami analizę, stebėseną, bandymus ar patikrinimus.

„ Saugos požiūriu svarbiai užduočiai atlikti paskirti veiklą vykdančios darbuotojai turi būti tinkamai apmokyti ir gauti leidimą, o jo turinys ir pristatymo procedūros nustatomos pagal R. 3252-7 straipsnyje nurodytą saugos valdymo sistemą.

„ R. 3252-20 *straipsnis*. Paslaugų organizatorius ar operatorius sustabdo sistemos veikimą, jei kyla neišvengiamas didelės žalos asmenų saugumui pavojus. Jie nedelsdami praneša prefektui ir R. 3252–1 straipsnyje nurodytai institucijai.

„ R. 3252-21 *straipsnis*. Jeigu už R. 3252-15 straipsnyje numatytą auditą atsakinga įstaiga nustato rimtą taisyklių pažeidimą arba rimtą pavojų asmenų saugumui, ji nedelsdama apie tai praneša prefektui, paslaugų organizatoriui ir operatoriui.

„ R. 3252-22 *straipsnis*. Apie bet kokią kūno sužalojimą ar nelaimingą atsitikimą, dėl kurio padaryta didelė žala, operatoriaus nedelsiant pranešama prefektui, paslaugų organizatoriui, eismo ir automobilių stovėjimo policijos institucijai, kelių valdytojui, kompetentingoms įstaigoms, patvirtinusioms prie R. 3252-7 ir R. 3252-8 straipsniuose nurodytų bylų pridėtas nuomones, R. 3252-1 straipsnyje nurodytai institucijai ir sausumos transporto avarijų tyrimo tarnybai. Ši informacija visų pirma susijusi su avarijos ar incidento eiga ir sunkumu.

„ Operatorius išanalizuoja įvykį ir nedelsdamas kartu su paslaugų organizatoriumi imasi priemonių eksploatavimo saugai užtikrinti. Atlikęs šią analizę, jis nusprendžia, ar sistemą toliau eksploatuoti, ar ne.

„ II. Ne vėliau kaip per 2 mėnesius nuo I dalyje nurodytos avarijos ar pavojingo incidento atsiradimo ar nustatymo operatorius nusiunčia ataskaitą apie šį įvykį prefektui, kelių valdytojams, paslaugų organizatoriui, R. 3252-1 straipsnyje nurodytai institucijai ir sausumos transporto avarijų tyrimo tarnybai. Techninės sistemos projektuotojas, operatoriui paprašius, pateikia visą informaciją, reikalingą šiai ataskaitai parengti. Ataskaitoje analizuojamos šio įvykio priežastys ir padariniai bei galima rizika ir nurodoma įgyta patirtis bei priemonės, kurių buvo imtasi siekiant išvengti šio įvykio pasikartojimo.

„ Kelių valdytojais teikiama prefektui ir operatoriui informacija, kad galima būtų išanalizuoti eismo įvykio ar didelės avarijos aplinkybes.

„ Prireikus prefektas gali paprašyti operatoriaus savo lėšomis pateikti šią analizę patvirtintai kompetentingai įstaigai.

„ III. Operatorius atkreipia prefekto, R. 3252-1 straipsnyje nurodytos institucijos ir paslaugos organizatoriaus dėmesį į visus kitus įvykius, turinčius įtakos saugiai sistemos eksploatacijai arba galinčius padaryti kūno sužalojimus.

„ Prefektas gali paprašyti operatoriaus atsiųsti jam išsamią šio įvykio ataskaitą per 2 mėnesius.

„ Jei dėl avarijos, incidento ar įvykio, darančio poveikį sistemos saugai, gali kilti pavojus sistemos projektui, operatorius taip pat nedelsdamas apie tai praneša R. 3252-1 straipsnyje nurodytai institucijai ir sistemos projektuotojui.

„ Kai taikytina, techninės sistemos projektuotojas imasi būtinų priemonių, kad įvykdytų R. 3252-2—R. 3252-4 straipsnių sąlygas, atnaujintų techninės sistemos projekto bylą ir informuotų visus kitus tą pačią sistemą naudojančius operatorius bei R. 3252-1 straipsnyje nurodytą instituciją.

„ Jeigu sistemos projektuotojas jau nebeturi teisinio statuso, R. 3252-1 straipsnyje nurodyta įstaiga informuoja kitus operatorius, naudojančius tą pačią sistemą, ir nustato, ar yra tiesioginė didelio pavojaus žmonių saugumui rizika.

„ V. Prefektas gali nutraukti sistemos eksploataciją, jei kyla tiesioginė didelio pavojaus žmonių saugumui rizika.

„ Prefektas gali nustatyti, kad sistemos perdavimui eksploatuoti reikalingas jo leidimas, ir reikalauti, kad būtų pateikti visi būtini elementai, užtikrinantys sistemos saugumo lygio atkūrimą.

„ 3 skirsnis

„ *Kompetentingos įstaigos*

„ 1 poskirsnis

„ *Bendrojo pobūdžio nuostatos*

„ R. 3252-23 *straipsnis*. Dėl kiekvienos nuomonės, pridedamos prie R. 3252-6–R. 3252-8 straipsniuose nurodytų dokumentų, kompetentinga įstaiga parengia vertinimo ataskaitą, kurioje pateikiami atliktų patikrinimų ir analizių principai, svarbiausios ir išsamios išvados, taip pat išsami informacija apie visas pastabas ir išlygas.

„ R. 3252-24 *straipsnis*. Bendrame transporto ir vidaus reikalų ministrų nutarime nustatomas R. 3252-25 straipsnyje nurodytų nuomonių turinys.

„ R. 3252-25 *straipsnis*. Įstaigą, kurios nuomonė pridedama prie techninės sistemos projekto bylos, paskiria techninės sistemos projektuotojas.

„ Įstaigą, kurios nuomonė pridedama prie preliminaros saugos bylos ir saugos bylos, kad ją būtų galima pradėti eksploatuoti, paskiria paslaugų organizatorius arba sistemos projektuotojas, jei tai patvirtina paslaugų organizatorius.

„ Vykdydama savo pareigą įvertinti techninės sistemos ir automatizuotos krovinių vežimo keliais transporto sistemos saugą, įstaiga turi būti nepriklausoma nuo sistemos projektuotojo, operatoriaus ir paslaugų organizatoriaus.

„ II. Už kasmetinį veiklos saugos auditą atsakingą įstaigą paskiria operatorius, o patvirtina paslaugos organizatorius.

„ Atlikdama saugumo eksploatuojant auditą, įstaiga veikia nepriklausomai nuo sistemos projektuotojo, operatoriaus ir paslaugos organizatoriaus.

„ 2 poskirsnis

„ *Kompetentingų įstaigų patvirtinimas*

„ R. 3252-26 *straipsnis*. Įstaigą, kurios nuomonė pridedama prie R. 3252-6–R. 3252-8 straipsniuose nurodytų bylų, tvirtina R. 3252-1 straipsnyje nurodyta institucija.

„ Ši įstaiga turi būti patvirtinta bent bendro sistemos saugos vertinimo techninei sričiai.

„ Jei ji neturi kompetencijos visose kitose su sistema susijusiose techninėse srityse, įstaiga gali kreiptis į kitas kompetentingas įstaigas, kurias jų kompetencijos srityse patvirtina R. 3252-1 straipsnyje nurodyta institucija, R. 3252-28 straipsnyje nustatytais sąlygomis. Šios įstaigos turi atitikti R. 3252-25 straipsnyje nustatytais nepriklausomumo reikalavimais.

„ Šiuo atveju įstaiga, patvirtinta atlikti bendrą sistemos saugumo vertinimą, yra atsakinga už šių kitų kompetentingų įstaigų intervencijos koordinavimą ir lieka vienintelė atsakinga pateikti nuomonę.

„ Direktorius, atsakingas už patvirtintos kompetentingos įstaigos vertinimus, negali parengti nuomonės dėl vienos ar daugiau transporto sistemų, kurių projektavime ar konstravime jis dalyvavo per pastaruosius 5 metus.

„R. 3252-27 *straipsnis*. Įstaigą, kuri atlieka R. 3252-15 straipsnyje numatytą eksploataavimo saugos auditą, turi būti patvirtinta R. 3252-1 straipsnyje nurodytos institucijos ir turi turėti kompetenciją eksploataavimo saugos valdymo sistemų srityje.

„R. 3252-28 *straipsnis*. Patvirtinimą išduoda R. 3252-1 straipsnyje nurodyta institucija, kuri užtikrina, kad įstaiga turėtų reikiamą kompetenciją savo pareigoms atitinkamose techninėse srityse vykdyti.

„II.- Patvirtinimas suteikiamas vienai ar daugiau iš šių techninių sričių:

„1) įterptųjų sistemų patikimumas;

„2) ryšio ar padėties nustatymo įrangos patikimumas;

„3) kibernetinis saugumas;

„4) kelių infrastruktūros ir įrangos saugumas;

„5) transporto priemonių elgesio keliuose saugumas;

„6) eksploataavimo saugos valdymo sistemos;

„7) bendras saugos sistemos įvertinimas.

„R. 3252-29 *straipsnis*. Patvirtinimas išduodamas 5 metams. Jame nurodomas už nuomones atsakingo (-ų) valdytojo (-ų) pavadinimas (-ai) ir, jei taikoma, techninė (-ės) sritis (-ys), kurioje (-iose) kompetentinga įstaiga gali atlikti saugos vertinimus.

„Patvirtinimą gali sustabdyti arba atšaukti R. 3252-1 straipsnyje nurodyta įstaiga, kai kompetentinga įstaiga nebeatitinka jai nustatytų sąlygų.

„Patvirtintų kompetentingų įstaigų veiklą gali tikrinti arba audituoti pagal R. 3252-1 straipsnį paskirtos institucijos pareigūnai. Todėl jie gali iš kompetentingos įstaigos, sistemos projektuotojo, operatoriaus ar paslaugų organizatoriaus, darbų ir tikrinamos įstaigos gauti visus dokumentus ar kitus įrodymus, reikalingus patikrinimui užbaigti, ir dalyvauti kompetentingos įstaigos rengiamuose susitikimuose ir vizituose, kurie yra jos vertinimo pareigų dalis.

„Jei patvirtinta kompetetinga įstaiga nori atlikti kitas vertinimo pareigas nei srityse, kuriose ji yra akredituota, dabartinio patvirtinimo pakeitimas, įtraukiant šias naujas pareigas, nekeičia šio patvirtinimo galiojimo trukmės.

„R. 3252-30 *straipsnis*. Prašymų suteikti patvirtinimą turinį ir prašymų nagrinėjimo tvarką nutarimu nustato transporto ministras.

„Jei R. 3252-1 straipsnyje nurodyta institucija neatsako ilgiau kaip 4 mėnesius nuo išsamaus prašymo suteikti leidimą gavimo, Viešųjų ryšių su administracija kodekso L. 114-5 straipsnyje nustatytais sąlygomis laikoma sprendimu atmesti prašymą.

„ 3 poskirsnis

„ Techniniai reglamentai

„R. 3252-31 *straipsnis*. Techninės ir saugos taisyklės, taikomos šioje antraštinėje dalyje reglamentuojamoms automatizuotoms krovinių vežimo keliais sistemoms, gali būti nustatytos transporto ministro nutarimu.

„R. 3252-32 *straipsnis*. Transporto ministro įsakymu gali būti nustatyti techniniai ir saugos reglamentai, taikomi krovinių kontrolę užtikrinančioms automatizuotoms krovinių vežimo keliais sistemoms pagal šio kodekso L. 1451-1 straipsnį.

„ 4 skirsnis

„ Specialiosios prekės

„ R. 3252-33 *straipsnis*. Transporto ministro įsakymu gali būti uždraustas automatizuotas medžiagų, keliančių įrodytą pavojų aplinkai ar gyviems daiktams, arba tam tikrų kategorijų nedalomų masių, kurioms taikomas išimtinis vežimas, arba gyvų gyvūnų vežimas keliais.

„ 5 skirsnis

„ Prekių, papildančių keleivinį transportą, vežimas ir su krovinių vežimu susijusių asmenų vežimas

„ R. 3252-34 *straipsnis*. Automatizuotam krovinių vežimui keliais, vykdomam pagalbiniau pagrindu naudojant automatizuotą kelių transporto sistemą, kaip apibrėžta R. 3151-1 straipsnyje, taip pat automatizuotam asmenų vežimui kelių transportu, kurį pagalbiniau pagrindu vykdo automatizuota krovinių vežimo kelių transportu sistema, taikomos šio kodekso trečiosios dalies I knygos V antraštinės dalies ir R. 3252-31–R. 3252-33 straipsnių nuostatos.

„ III SKYRIUS

„ BAUDŽIAMOJI ATSAKOMYBĖ

„ R. 3253-1 *straipsnis*. I. Net jei nėra jokių akivaizdaus girtumo požymių, pagal L. 3151-3 straipsnį įgalioto asmens įsikišimas nuotoliniu būdu į autonominę transporto priemonę, eksploatuojamą kaip automatizuotos krovinių vežimo keliais transporto sistemos dalis, veikiant alkoholiui, kuriam būdinga 0,50 g/l ar didesnė alkoholio koncentracija kraujyje arba ne mažesnė kaip 0,25 mg/l alkoholio koncentracija, ir mažesnė už L. 3151–9 straipsnyje nustatytas ribas, kai autonominė transporto priemonė eksploatuojama kaip automatizuota krovinių vežimo keliais sistemos dalis, yra pažeidimas, už kurį asmuo baudžiamas ketvirtos klasės bauda.

„ II. Kiekvienam asmeniui, kaltam dėl vienos iš I dalyje nurodytų nusikalstamų veikų, taip pat bus taikomos Greitkelių kodekso R. 234-1 straipsnio III dalyje numatytos papildomos bausmės.

„ III. Įvykdžius šį pažeidimą, gali būti sumažinti kontrolės taškai atimant 6.“

2 straipsnis

2010 m. gruodžio 17 d. nutarimo 2 straipsnio I punktas iš dalies keičiamas taip:

„1) Pirmoje pastraipoje žodžiai „automatizuotos kelių transporto sistemos, apibrėžtos to paties kodo R. 3151-1 straipsnyje“ pakeičiami žodžiais „automatizuotos kelių transporto sistemos, apibrėžtos to paties kodekso R. 3151-1 straipsnyje, ir automatizuotos krovinių vežimo keliais transporto sistemos, apibrėžtos to paties kodo R. 3251-1 straipsnyje“.

„2) 11 pastraipoje žodžiai: „ Išduoti Transporto kodekso R. 3152-26 ir R. 3152–27 straipsniuose nurodytus patvirtinimus“ pakeičiami žodžiais „Išduoti patvirtinimus, nurodytus Transporto kodekso R. 3152-26, R. 3152-27, R. 3252-26 ir R. 3252-27 straipsniuose“.

„3) Dvyliktoje pastraipoje žodžiai „ Prireikus, be Transporto kodekso R. 3152-5 straipsnyje nurodyto saugos įrodymo, nustatomi bandymus prieš pradedant eksploatuoti“ pakeičiami žodžiais „Prireikus be saugos įrodymo, nurodyto Transporto kodekso R. 3152-5 ir R. 3252-5 straipsniuose, nustatomi bandymai prieš pradedant eksploatuoti“.

3 straipsnis

Už šio nutarimo, skelbiamo Prancūzijos Respublikos *Oficialiajame leidinyje*, įgyvendinimą atsako ekologinės pertvarkos ir teritorinės sanglaudos ministras, ministras, pavaldus ekologinės pertvarkos ir teritorinės sanglaudos ministrui, atsakingas už transportą, ir vidaus reikalų ir užjūrio teritorijų ministras.

[data]

Ministrės pirmininkės vardu:

Ekologinės pertvarkos ir teritorinės
sanglaudos ministras,

Christophe Bechu

Vidaus reikalų ir užjūrio teritorijų ministras

Gérald Darmanin

Ministras, pavaldus ekologinės pertvarkos
ir teritorinės sanglaudos ministrui,
atsakingas už transportą,

Clément Beaune