

Ministerstwo Transformacji
Ekologicznej i Spójności Terytorialnej

wdrażający rozporządzenie 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

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 w Dzienniku Urzędowym.

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>).

na podstawie sprawozdania Ministra Transformacji Ekologicznej i Spójności Terytorialnej,

uwzględniając Konwencję o ruchu drogowym sporządzoną w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r.,

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 postępowania karnego, w szczególności jego art. 529-10,

uwzględniając kodeks stosunków publicznych z administracją, w szczególności jego art. L. 114-5,

uwzględniając kodeks ruchu drogowego, w szczególności jego art. L. 123-1 do L. 123-4, L. 319-1 do L. 319-4, L. 325-1 do L. 325-3, R. 311-1, R. 412-6, R. 414-2, R. 414-9 i R. 415-12,

uwzględniając kodeks transportu, w szczególności jego art. L. 3151-1–13, L. 3251-1 i R. 3151-1 do R. 3153-1,

uwzględniając rozporządzenie nr 2016-1057 z dnia 3 sierpnia 2016 r. w sprawie badania pojazdów autonomicznych na drogach publicznych,

uwzględniając rozporządzenie 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,

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

uwzględniając dekret nr 2021-873 z dnia 29 czerwca 2021 r. wdrażający rozporządzenie 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,

uwzględniając powiadomienie nr 2023/XX/F skierowane do Komisji Europejskiej w dniu XX oraz jej odpowiedź z dnia XX,

uwzględniając opinię Stałej Międzyresortowej Grupy ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego z dnia XX r.,

po wysłuchaniu opinii Rady Państwa (sekcja ...),

niniejszym rozporządza, co następuje:

PRZEPISY MAJĄCE ZASTOSOWANIE DO ZAUTOMATYZOWANYCH SYSTEMÓW TRANSPORTU DROGOWEGO TOWARÓW

Artykuł 1

Księgę II części trzeciej kodeksu transportu uzupełnia się tytułem V, który otrzymuje brzmienie:

„ TYTUŁ V

ZAUTOMATYZOWANE SYSTEMY TRANSPORTU DROGOWEGO TOWARÓW

ROZDZIAŁ I

PRZEPISY OGÓLNE I DEFINICJE

Art. R. 3251-1. Dla celów niniejszej księgi następujące terminy mają znaczenie nadane im w niniejszym artykule:

1. Zautomatyzowany system techniczny transportu drogowego oznacza zespół pojazdów w wysokim stopniu lub całkowicie zautomatyzowanych zgodnie z definicją w art. 311-1 ust. 8.2 i 8.3 kodeksu ruchu drogowego i instalacji technicznych umożliwiających interwencję zdalną lub zwiększających bezpieczeństwo.

2. 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.

3. Obszar użytkowania oznacza warunki użytkowania zautomatyzowanego systemu technicznego transportu drogowego związane z określonymi trasami lub obszarami ruchu oraz uwzględniające jego dziedzinę projektowania technicznego.

4. 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.

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

6. Manewr awaryjny oznacza manewr wykonany automatycznie przez zautomatyzowany system jazdy w przypadku bezpośredniego zagrożenia zderzeniem w celu jego uniknięcia lub złagodzenia jego skutków.

7. Wstępnie określona trasa lub obszar ruchu oznacza wszystkie odcinki dróg lub przestrzenie o określonych granicach geograficznych, na których przewidziano ruch lub zatrzymanie jednego lub większej liczby pojazdów zautomatyzowanego systemu transportu drogowego towarów.

8. Interwencja zdalna oznacza czynności wykonywane przez wykwalifikowaną osobę, o której mowa w art. L. 3151-3, znajdującą się poza pojazdem, w kontekście zautomatyzowanego systemu transportu drogowego, których celem jest:

a) aktywacja lub dezaktywacja systemu, udzielanie instrukcji wykonywania, modyfikacji lub przerwania manewru lub uznanie manewrów proponowanych przez system;

b) instruowanie działającego w systemie transportowym systemu nawigacyjnego, aby wybrał lub zmodyfikował planowaną trasę lub punkty przystanków dla użytkowników.

9. Żądanie zatwierdzenia oznacza żądanie wysłane przez system do pracownika zdalnego w celu zatwierdzenia propozycji systemu, która rozpoczyna wykonanie manewru; w stosownych przypadkach jest to kilka propozycji.

10. System zarządzania bezpieczeństwem oznacza zbiór zasad, procedur i metod, które należy wdrożyć, aby stale osiągać cele w zakresie bezpieczeństwa.

11. Projektant systemu technicznego oznacza osobę fizyczną lub prawną odpowiedzialną za ogólny projekt systemu technicznego, w szczególności za określenie jego funkcji i warunków ich użytkowania.

12. Organizator usług oznacza: przedsiębiorstwo transportu drogowego towarów; agenta transportowego w rozumieniu art. L. 1411-1; właściwy organ terytorialny w rozumieniu art. L. 1231-1.

13. 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.

14. Lider oznacza operatora wyznaczonego przez organizatora usług do koordynacji funkcjonowania systemu transportu przy wsparciu różnych operatorów i zarządców infrastruktury.

15. Zarządca dróg oznacza organ odpowiedzialny za drogę w rozumieniu kodeksu ruchu drogowego.

16. Uprawniony organ oznacza organ zatwierdzony do przeprowadzania ocen bezpieczeństwa projektu, realizacji i eksploatacji zautomatyzowanych systemów transportu drogowego.

17. Urzędnik ds. ocen oznacza osobę w uprawnionym organie upoważnioną do podpisu opinii oraz raportów bezpieczeństwa i sprawozdań z inspekcji.

18. Istotna zmiana oznacza każdą modyfikację w zautomatyzowanym systemie transportu drogowego lub części istniejącego systemu, w przypadku gdy ma ona wpływ na ocenę bezpieczeństwa.

ROZDZIAŁ II

BEZPIECZEŃSTWO I WARUNKI UŻYTKOWANIA

Sekcja 1

Przepisy wspólne

Artykuł R. 3252-1. Dział techniczny wyciągów narciarskich i transportu szynowego odpowiada za:

1. wydawanie zatwierdzeń, o których mowa w art. R. 3252-26 i R. 3252-27;
2. sporządzanie i aktualizowanie systemów oceny i wykazywania bezpieczeństwa zgodnie z art. R. 3252-2 do R. 3252-4;
3. wykorzystywanie analizy incydentów i wypadków w zautomatyzowanych systemach transportu drogowego w celu poprawy ich bezpieczeństwa;
4. sporządzanie sprawozdania rocznego, które jest podawane do wiadomości publicznej;

5. nakazywanie, w stosownych przypadkach, badań wstępnych uzupełniających wykazanie bezpieczeństwa, o którym mowa w art. R. 3252-5.

W ramach swoich obowiązków dział techniczny wyciągów narciarskich i transportu szynowego ma dostęp do wszystkich dokumentów stanowiących akta wymienione w art. R. 3252-6 do R. 3252-8 i R. 3252-13 do R. 3252-15.

Sekcja 2

Bezpieczeństwo

Podsekcja 1

Przepisy ogólne

Artykuł R. 3252-2. I. Do celów art. L. 3251-1 wszystkie zautomatyzowane systemy transportu drogowego towarów lub jakakolwiek część istniejącego systemu transportu są projektowane, uruchamiane i w razie potrzeby modyfikowane w taki sposób, aby ogólny poziom bezpieczeństwa w odniesieniu do personelu eksploatacyjnego i osób trzecich był co najmniej równoważny z istniejącym poziomem bezpieczeństwa lub poziomem wynikającym z wdrożenia systemów lub podsystemów zapewniających porównywalne usługi lub funkcje, z uwzględnieniem dobrych praktyk, informacji zwrotnych na ich temat i racjonalnie przewidywalnych warunków ruchu na danej trasie lub w danym obszarze ruchu.

W przypadku gdy stwierdzono, że nie ma porównywalnego systemu do oceny bezpieczeństwa danego systemu lub jednego z jego podsystemów, poziom bezpieczeństwa można ustalić na podstawie szczegółowego badania bezpieczeństwa danego systemu lub podsystemu przeprowadzonego zgodnie z dobrą praktyką.

II. Każdy zautomatyzowany system transportu drogowego towarów musi:

1. być zaprojektowany w taki sposób, aby zapobiec wszelkim wypadkom wynikającym z racjonalnie przewidywalnych sytuacji na obszarze jego użytkowania;

2. rozpoznawać, czy znajduje się na obszarze jego użytkowania i czy jest aktywny tylko w tym obszarze użytkowania;

3. wykrywać awarie i opuszczać obszar użytkowania oraz informować o tym operatora, w tym w kontekście interwencji zdalnej.

III. Każdy zautomatyzowany system techniczny transportu drogowego musi:

1. być zaprojektowany w taki sposób, aby zapobiec wszelkim wypadkom wynikającym z racjonalnie przewidywalnych sytuacji w dziedzinie projektowania technicznego systemu;

2. wykorzystywać pojazdy wyposażone z zautomatyzowany system jazdy zaprojektowany do wykonywania manewrów minimalnego ryzyka lub manewrów awaryjnych;

3. być w stanie wykryć swoje awarie i opuścić dziedzinę projektowania technicznego systemu oraz poinformować o tym operatora, w tym w kontekście interwencji zdalnej.

IV. Do celów art. L. 3251-1 każdy zautomatyzowany system transportu drogowego towarów podlega warunkom użytkowania, które określają w szczególności:

1. obszar użytkowania;

2. dziedzinę projektowania technicznego systemu;

3. warunki, w których zautomatyzowany system jazdy aktywuje manewr minimalnego ryzyka;

4. warunki, w których zautomatyzowany system jazdy aktywuje manewr awaryjny;
5. warunki, w których uprawniona osoba może wydać polecenie wykonania, zmiany lub przerwania manewru lub zatwierdzić go zdalnie;
6. opis manewrów, w odniesieniu do których możliwa jest interwencja zdalna;
7. w przypadku manewrów, które można zatwierdzić zdalnie: procedury zatwierdzania, a w szczególności czas trwania żądania zatwierdzenia.

Artykuł R. 3252-3. 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 jeden rok dla osób powyżej 60. roku życia.

Tryb stosowania niniejszego artykułu określa rozporządzenie Ministra Transportu.

Artykuł R. 3252-4. Wszystkie zautomatyzowane systemy transportu drogowego towarów i wszystkie pojazdy z nimi zintegrowane muszą być wyposażone w rejestratory danych o zdarzeniach zgodne z wymogami dotyczącymi konstrukcji, montażu i użytkowania określonymi w międzynarodowych instrumentach prawnych odnoszących się do pojazdów kołowych oraz wyposażenia i części, które mogą być montowane lub używane w pojeździe kołowym.

Dekret Ministra Transportu może określać dodatkowe dane, które należy rejestrować, biorąc pod uwagę specyfikę zdarzeń mogących mieć wpływ na zautomatyzowany transport drogowy nieobjęty międzynarodowymi aktami prawnymi.

Podsekcja 2

Wykazanie bezpieczeństwa

Artykuł R. 3252-5. Wykazanie bezpieczeństwa ustala się przed uruchomieniem zautomatyzowanego systemu transportu drogowego towarów poprzez sprawdzenie, czy w ramach zamierzonego obszaru użytkowania system reaguje na wszelkie zagrożenia związane z funkcjonowaniem systemu oraz racjonalnie przewidywalne i możliwe do zidentyfikowania zagrożenia ruchu drogowego, spełniając warunki określone w art. R. 3252-2–R. 3252-4.

Wykazanie to przeprowadza się na podstawie dokumentacji przewidzianej w art. R. 3252-6 do R. 3252-8, wraz z opiniami zatwierdzonych uprawnionych organów, o których mowa w art. R. 3252-25 i R. 3252-26.

W razie potrzeby organ, o którym mowa w art. R. 3252-1, lub organizator usług może nakazać badania przed oddaniem do użytku, oprócz wykazania bezpieczeństwa.

Artykuł R. 3252-6. I. W dokumentacji projektu systemu technicznego opisuje się:

1. użytkowane pojazdy oraz dowody ich homologacji;
2. zaprojektowany zakres funkcjonalności zautomatyzowanego systemu jazdy pojazdów włączonych do systemu technicznego;
3. dziedzinę projektowania technicznego systemu;
4. manewry wykonywane przez pojazdy autonomiczne oraz warunki ich aktywacji i zakończenia w dziedzinie projektowania funkcjonalnego, w szczególności:

- a) manewry wykonywane w normalnych warunkach ruchu;
- b) manewry kwalifikujące się do interwencji zdalnej;
- c) manewry minimalnego ryzyka;
- d) manewry awaryjne;

e) manewry wykonywane w reakcji na wezwania organów porządku publicznego oraz podczas zbliżania się pojazdu uprzywilejowanego lub transportu specjalnego i pojazdów mu towarzyszących;

5. funkcje i możliwości wykrywania i lokalizacji, z rozróżnieniem na funkcje i możliwości związane z pojazdami oraz te zależne od instalacji znajdujących się poza pojazdem; oraz, w stosownych przypadkach, potrzeby systemu, które muszą być zaspokojone przez te instalacje;

6. funkcje i możliwości interwencji zdalnej;

7. wymagania dotyczące instalacji technicznych i instalacji bezpieczeństwa znajdujących się poza pojazdami, w szczególności w dziedzinie sygnalizacji, łączności, lokalizacji, wykrywania, nadzorowania oraz interwencji zdalnej;

8. typy tras lub obszarów umożliwiające ruch w ramach systemu technicznego;

9. wyniki prób przeprowadzanych w ramach homologacji typu pojazdów włączonych do systemu technicznego;

10. wstępny program testów i prób systemu;

11. zasady działania, serwisowania i konserwacji;

12. wykazanie bezpieczeństwa, w tym:

a) analizę ryzyka awarii i zagrożeń ruchu wziętych pod uwagę przy projektowaniu systemu technicznego;

b) analizę krytycznego charakteru tego ryzyka i tych zagrożeń;

c) ocenę reakcji systemu technicznego na ryzyko i zagrożenia mających wpływ na bezpieczeństwo osób;

d) wykazanie bezpieczeństwa, symulacje, testy i próby, jeżeli elementy te nie zostały przedstawione w ramach homologacji typu pojazdów;

13. interfejsy między funkcjami jazdy zautomatyzowanej a operacjami załadunku, rozładunku lub rozmieszczania ładunku, niezależnie od tego, czy operacje te korzystają z funkcji zautomatyzowanych, oraz wykazanie bezpieczeństwa tych interfejsów.

II. Dokumentacja projektowa systemu technicznego zawiera deklarację funkcjonalności i bezpieczeństwa, w której podsumowano charakterystykę i warunki użytkowania pojazdów, ich możliwości jazdy autonomicznej, rodzaje tras lub obszarów, których dotyczy system, oraz wymogi wstępne dotyczące eksploatacji, w szczególności w odniesieniu do prób i instalacji znajdujących się poza pojazdem. Deklaracja ta zaświadcza, że system techniczny spełnia wymogi art. R. 3252-2 do R. 3252-5 i jest zgodny z dobrą praktyką.

Artykuł R. 3252-7. We wstępnej dokumentacji dotyczącej bezpieczeństwa należy opisać następujące kwestie w odniesieniu do planowanego obszaru użytkowania zautomatyzowanego systemu transportu drogowego towarów:

1. trasy lub strefy ruchu wyznaczone dla systemu, a w szczególności charakterystykę odniesienia sieci drogowej, na której oparto ocenę bezpieczeństwa;

2. charakterystykę działalności, w szczególności, w stosownych przypadkach, punkty i godziny świadczenia usług;

3. proponowany system zarządzania bezpieczeństwem eksploatacji, który określa:

- a) zasady eksploatacji i konserwacji;
- b) urządzenia umożliwiające kontrolowanie poziomu bezpieczeństwa;
- c) specyfikacje dotyczące wykonywania czynności o istotnym znaczeniu dla bezpieczeństwa;
- d) środki z zakresu organizacji pracy i szkolenia pracowników;

4. planowany montaż instalacji technicznych oraz instalacji bezpieczeństwa znajdujących się poza pojazdami, w szczególności w zakresie sygnalizacji, łączności, lokalizacji i interwencji zdalnej;

5. odpowiedzi na wymogi dotyczące instalacji technicznych oraz instalacji bezpieczeństwa określone w art. R. 3252-6 ust. 7;

6. harmonogram prób i testów;

7. w stosownych przypadkach oczekiwane ulepszenia tras lub obszarów służące uzyskaniu charakterystyki odniesienia sieci drogowej, o której mowa w pkt 1 oraz, jeżeli jest dostępny, terminarz realizacji tych ulepszeń przewidziany przez organy odpowiedzialne za sieć drogową;

8. charakterystykę i poziom obsługi sieci drogowej, tych ulepszeń oraz instalacji technicznych i instalacji bezpieczeństwa niezbędnych do osiągnięcia poziomu ochrony określonego w art. R. 3252-2 do R. 3252-4;

9. wykazanie bezpieczeństwa w dokumentacji projektowej systemu technicznego w odniesieniu do:

- a) ryzyka awarii i ryzyka w ruchu drogowym specyficznego dla tras lub obszarów;
- b) charakterystyki działalności;
- c) wszystkich elementów mających istotny wpływ na bezpieczeństwo, jeżeli elementów tych nie uwzględniono w dokumentacji projektowej systemu technicznego.

II. Jeżeli badanie zostało przeprowadzone na części trasy lub obszaru lub w odniesieniu do części działalności, zgodnie z rozporządzeniem nr 2016-1057 z dnia 3 sierpnia 2016 r. w sprawie badania pojazdów autonomicznych na drogach publicznych, wstępna dokumentacja bezpieczeństwa zawiera ocenę tych badań lub, w przypadku ich braku, dokumentację wniosku o przeprowadzenie badań.

We wstępnej dokumentacji bezpieczeństwa weryfikuje się, czy proponowany system zarządzania bezpieczeństwem eksploatacji i plan działania w sytuacjach awaryjnych są zgodne z ukończoną oceną bezpieczeństwa.

Artykuł R. 3252-8. Dokumentacja bezpieczeństwa oddania do eksploatacji w odniesieniu do planowanego obszaru użytkowania zautomatyzowanego systemu transportu drogowego towarów musi:

1. uwzględniać ostateczne wersje systemu zarządzania bezpieczeństwem eksploatacji oraz elementy wstępnej dokumentacji bezpieczeństwa, które uległy zmianie;

2. stwierdzać faktyczne wdrożenie ulepszeń, instalacji technicznych oraz instalacji bezpieczeństwa przewidzianych we wstępnej dokumentacji bezpieczeństwa;

3. w stosownych przypadkach przedstawiać ustalenia umowne między organizatorem usług a zarządcami dróg lub właścicielami projektów w odniesieniu do wiedzy na temat stanu drogi oraz instalacji technicznych i instalacji bezpieczeństwa planowanych w trakcie prowadzenia działalności;

4. przedstawiać sprawozdanie z przeprowadzonych prób i testów;

5. aktualizować i w razie potrzeby uzupełniać dowody bezpieczeństwa we wstępnej dokumentacji bezpieczeństwa w odniesieniu do:

a) skutecznego wdrożenia przepisów przewidzianych we wstępnej dokumentacji bezpieczeństwa;

b) wszelkich zmian mających wpływ na bezpieczeństwo, które miały miejsce od czasu przygotowania wstępnej dokumentacji bezpieczeństwa;

c) wyniku testów i prób.

Artykuł R. 3252-9. Utrzymanie poziomu bezpieczeństwa podczas eksploatacji systemu ocenia się na podstawie:

1. sprawozdania rocznego przewidzianego w art. R. 3252-14;

2. corocznego audytu przewidzianego w art. R. 3252-15;

3. w stosownych przypadkach, diagnozy przewidzianej w art. R. 3252-16.

Podsekcja 3

Deklaracja funkcjonalności i bezpieczeństwa

Artykuł R. 3252-10. Dokumentacja projektowa systemu technicznego, zawierająca deklarację funkcjonalności i bezpieczeństwa, jest sporządzana przez projektanta i na jego odpowiedzialność.

Deklaracja funkcjonalności i bezpieczeństwa jest weryfikowana przez uprawniony organ, o którym mowa w art. R. 3252-23, na podstawie dokumentacji projektowej systemu technicznego. Projektant uzyskuje opinię uprawnionego organu na podstawie dokumentacji projektowej systemu technicznego. Projektant systemu technicznego przesyła do celów informacyjnych wyznaczonemu organowi zgodnie z art. R. 3252-1 deklarację funkcjonalności i bezpieczeństwa oraz dokumentację projektową systemu technicznego przedłożoną do zaopiniowania przez uprawniony organ.

Podsekcja 4

Decyzja o uruchomieniu

Artykuł R. 3252-11. I. Uruchomienie nowego lub istotnie zmodyfikowanego zautomatyzowanego systemu transportu drogowego towarów zależy od decyzji podjętej przez organizatora usług na podstawie dokumentacji projektowej systemu technicznego wraz z pozytywną opinią uprawnionego organu, aktami przewidzianymi w art. R. 3252-7 i R. 3252-8, a także z pozytywnymi opiniami i, w stosownych przypadkach, szczególnymi wymogami, z zastrzeżeniem ograniczeń czasowych w zakresie wdrożenia, zatwierdzonych uprawnionych organów przewidzianymi w art. R. 3252-25 i R. 3252-26 oraz, w stosownych przypadkach, wynikami badań wstępnych, o których mowa w art. R. 3252-5.

Organizator usługi powiadamia prefekta i organ wyznaczony w art. R. 3252-1 o swojej decyzji przed oddaniem do eksploatacji.

II. Wstępna dokumentacja bezpieczeństwa jest sporządzana na odpowiedzialność organizatora usług przed wykonaniem prac przy instalacjach technicznych niezbędnych dla systemu.

Uprawniony organ, o którym mowa w art. R. 3252-23, sprawdza, czy system opisany w dokumentacji odpowiada wymogom art. R. 3252-2 do R. 3252-5 i czy jest zgodny z dobrą praktyką. Formalnym rezultatem tej weryfikacji jest powiadomienie, które załącza się do wstępnej dokumentacji bezpieczeństwa.

III. Dokumentację bezpieczeństwa uruchomienia sporządza się na odpowiedzialność organizatora usług. System zarządzania bezpieczeństwem eksploatacji opracowuje operator.

Uprawniony organ, o którym mowa w art. R. 3252-23, sprawdza, czy dokumentacja bezpieczeństwa uruchomienia potwierdza, że system spełnia wymogi art. R. 3252-2 do R. 3252-5 i jest zgodny z dobrą praktyką. Formalnym rezultatem tej weryfikacji jest opinia, którą załącza się do dokumentacji bezpieczeństwa uruchomienia.

IV. W przypadku gdy opinii zatwierdzonego uprawnionego organu towarzyszą szczególne wymagania eksploatacyjne i wymagania bezpieczeństwa wraz z terminem wdrożenia, organizator usług zapewnia właściwe uwzględnienie wymagań w wyznaczonym terminie. W przeciwnym razie działalność nie może być prowadzona, dopóki wymogi nie zostaną skutecznie uwzględnione.

Jeżeli w ciągu 6 miesięcy od powiadomienia o opinii uprawnionego organu, o którym mowa w art. R. 3252-25, nie przeprowadzono żadnej działalności transportowej, opinia ta staje się nieważna, podobnie jak wspierana przez nią decyzja o uruchomieniu.

Opinię zatwierdzonego uprawnionego organu, o której mowa w art. R. 3252-22, załączoną do dokumentacji, o której mowa w art. R. 3252-6, przesyła się do organu wyznaczonego w art. R. 3252-1.

Opinie zatwierdzonych uprawnionych organów, o których mowa w art. R. 3252-22, załączone do dokumentacji, o której mowa w art. R. 3252-7 i R. 3252-8, przekazuje się prefektowi. Opinie te są również przesyłane do organu wyznaczonego w art. R. 3252-1.

V. W przypadku wielu operatorów organizator usług wyznacza ich lidera i informuje o tym wyznaczeniu prefekta. Lider zapewnia bieżącą koordynację działania systemu i raportuje ją organizatorowi usług. W związku z powyższym do jego zadań należy:

1. opracowanie systemu zarządzania bezpieczeństwem lidera, w szczególności zapewniającego interfejsy między systemami zarządzania bezpieczeństwem różnych operatorów;
2. ustanowienie planu interwencji i planu awaryjnego przewidzianego w art. R. 3252-13;
3. sporządzanie rocznego sprawozdania na temat bezpieczeństwa eksploatacji systemu, o którym mowa w art. R. 3252-14;
4. przeprowadzenie corocznego audytu zewnętrznego przewidzianego w art. R. 3252-15.

Artykuł R. 3252-12. Operacje z użyciem pojazdów bez towarów niezbędne do rejestracji charakterystyki trasy lub obszaru ruchu, podlegające kontroli przed uruchomieniem i szkoleniem personelu eksploatacyjnego, są przeprowadzane przed uruchomieniem.

W przypadku gdy takie operacje są przeprowadzane w trybie autonomicznym, wymagają zgody zatwierdzonego organu uprawnionego do ogólnej oceny bezpieczeństwa systemu, co gwarantuje, że ryzyko dla osób trzecich jest skutecznie kontrolowane przed uruchomieniem.

Wszelkie inne działania autonomiczne są zakazane przed uruchomieniem.

Artykuł R. 3252-13. W planie interwencji i planie awaryjnym opisuje się:

1. organizację wewnętrzną mającą na celu podjęcie natychmiastowych działań w przypadku zdarzenia mającego wpływ lub mogącego mieć wpływ na bezpieczeństwo systemu lub osób trzecich w pobliżu;
2. zasoby, jakie można zmobilizować w takim przypadku;
3. w stosownych przypadkach – podział zadań między operatora i zarządców dróg;
4. procedury ostrzegania zewnętrznych służb ratunkowych oraz komunikacji i koordynacji z tymi służbami.

Operator jest odpowiedzialny za opracowanie planu interwencji i planu awaryjnego. Jest on wysyłany do prefekta na miesiąc przed uruchomieniem.

Artykuł R. 3252-14. Organizator usług przesyła prefektowi i organowi wyznaczonemu w art. R. 3252-1 roczne sprawozdanie dotyczące bezpieczeństwa funkcjonowania systemu, sporządzone przez operatora.

Sprawozdanie to obejmuje część odnoszącą się do wypadków, część odnoszącą się do zmian w systemie, część odnoszącą się do wszelkich istotnych zmian oraz część odnoszącą się do jednolitego planu działania przewidzianego w celu utrzymania i poprawy bezpieczeństwa systemu.

Sprawozdaniu temu towarzyszy opinia organizatora usług dotycząca planu działania włączonego do sprawozdania rocznego.

Artykuł R. 3252-15. I. Operator realizuje coroczny audyt zewnętrzny prowadzony przez organizację, o której mowa w art. R. 3252-26, w celu oceny:

1. zastosowania systemu zarządzania bezpieczeństwem eksploatacji;
2. skuteczności monitorowania wewnętrznego;
3. dostosowania systemu zarządzania bezpieczeństwem do rozwoju wyzwań związanych z bezpieczeństwem eksploatacji.

II. Sprawozdanie z corocznego audytu zewnętrznego zawiera wnioski dotyczące zdolności wdrożonego systemu do zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa podczas eksploatacji oraz opinię na temat dalszej eksploatacji. Sprawozdaniu temu towarzyszy, w stosownych przypadkach, plan działania, którego realizacja jest monitorowana przez organ wymieniony w art. R. 3252-26.

III. Organizator usług przedkłada to sprawozdanie prefektowi.

Artykuł R. 3252-16. – I. Prefekt może zażądać od operatora przeprowadzenia oceny diagnostycznej bezpieczeństwa systemu przez uprawniony organ:

1. w przypadku niewystarczających informacji na temat bezpieczeństwa eksploatacji systemu w sprawozdaniu rocznym sporządzonym przez operatora;
2. w przypadku wystąpienia poważnych wątpliwości co do stosowania systemu zarządzania bezpieczeństwem lub planu interwencji i planu awaryjnego lub co do ich adekwatności w rozwiązywaniu kwestii bezpieczeństwa.

II. Operator przeprowadza diagnozę wymienioną w ust. I na własny koszt i w terminie wyznaczonym przez prefekta.

Artykuł R. 3252-17. Dekret Ministra Transportu może, w stosownych przypadkach, określić całość lub część treści akt przewidzianych w art. R. 3252-6 do R. 3252-8 oraz sprawozdania przewidzianego w art. R. 3252-14.

Podsekcja 5

Działanie i modyfikacja systemu

Artykuł R. 3252-18. I. Organizator usług, projektant i operator zapewniają w ramach swoich kompetencji utrzymanie poziomu bezpieczeństwa wobec osób trzecich przez cały czas trwania eksploatacji.

Operator zapewnia przestrzeganie warunków użytkowania systemu i ustanawia mechanizmy monitorowania mające na celu sprawdzenie, czy elementy środowiska ruchu drogowego przyczyniające się do bezpieczeństwa systemu umożliwiają utrzymanie poziomów bezpieczeństwa użytkowników, personelu operacyjnego i osób trzecich przez cały czas eksploatacji.

Jeżeli operator dowie się o zmianach w środowisku ruchu, w szczególności o zmianach dotyczących użytkowania budynków i działek przylegających do trasy, lub o wypadkach lub incydentach, które prowadzą do istotnej zmiany w ocenie bezpieczeństwa, musi niezwłocznie poinformować o tym organizatora usług.

II. Projektant systemu technicznego informuje operatora i organizatora usług o wszelkich błędach projektowych stwierdzonych w użytkowanym systemie technicznym.

III. Operator informuje organizatora usług o wystąpieniu lub konieczności dokonania wszelkich istotnych zmian w zautomatyzowanym systemie transportu drogowego towarów, w stosownych przypadkach na podstawie elementów przekazanych przez projektanta systemu technicznego.

IV. W przypadku istotnych zmian systemu organizator usług zawiesza działanie systemu, a następnie podejmuje decyzję o uruchomieniu zmodyfikowanego systemu na warunkach opisanych w art. R. 3252-10 do R. 3252-12.

Artykuł R. 3252-19. Nikt nie może być przypisany do zadania o kluczowym znaczeniu dla bezpieczeństwa, do którego nie jest upoważniony.

Pracownicy odpowiedzialni za ocenę bezpieczeństwa pochodzą z działów odrębnych od służb odpowiedzialnych za wdrażanie i wykonują swoje obowiązki poprzez prowadzenie analiz, monitorowania, testowania lub inspekcji.

Personel eksploatacyjny przydzielony do zadania o kluczowym znaczeniu dla bezpieczeństwa otrzymuje odpowiednie szkolenie i zezwolenie, dla których treść i procedury dostarczania określa system zarządzania bezpieczeństwem, o którym mowa w art. R. 3252-7.

Artykuł R. 3252-20. Organizator usług lub operator zawiesza eksploatację systemu w przypadku bezpośredniego ryzyka poważnej szkody dla bezpieczeństwa osób. Musi wówczas bezzwłocznie powiadomić prefekta i organ, o którym mowa w art. R. 3252-1.

Artykuł R. 3252-21. Jeżeli organ odpowiedzialny za audyt przewidziany w art. R. 3252-15 stwierdzi poważne naruszenie przepisów lub poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa osób, niezwłocznie powiadamia o tym prefekta, organizatora usług i operatora.

Artykuł R. 3252-22. I. Wszelkie obrażenia ciała lub każdy wypadek powodujący znaczne szkody są niezwłocznie zgłaszane przez operatora prefektowi, organizatorowi usług, organowi policji ds. ruchu drogowego i parkingów, zarządcy dróg, uprawnionym organom, które zatwierdziły opinie załączone do akt, o których mowa w art. R. 3252-7 i R. 3252-8, organowi, o

którym mowa w art. R. 3252-1, oraz urzędowi ds. badania wypadków w transporcie lądowym. Informacje te odnoszą się w szczególności do przebiegu wypadku lub incydentu i jego wagi.

Operator analizuje wydarzenie i niezwłocznie, we współpracy z organizatorem usług, podejmuje środki w celu utrzymania bezpieczeństwa eksploatacji. W wyniku tej analizy podejmuje on decyzję, czy kontynuować eksploatację systemu, czy też nie.

II. W ciągu dwóch miesięcy od wystąpienia lub wykrycia wypadku lub poważnego incydentu, o którym mowa w ust. I, operator przesyła sprawozdanie z tego zdarzenia prefektowi, zarządcy dróg, organizatorowi usług, organowi, o którym mowa w art. R. 3252-1, oraz urzędowi ds. badania wypadków w transporcie lądowym. Projektant systemu technicznego dostarcza operatorowi na jego wniosek wszystkie informacje niezbędne do sporządzenia tego sprawozdania. Sprawozdanie zawiera analizę stwierdzonych przyczyn i konsekwencji tego zdarzenia oraz potencjalnych zagrożeń i wskazuje wyciągnięte z niego wnioski oraz środki przyjęte w celu zapobiegnięcia powtórzeniu się zdarzenia.

Zarządcy dróg przekazują prefektowi i operatorowi informacje umożliwiające przeanalizowanie okoliczności poważnego wypadku lub incydentu.

Prefekt może w stosownych przypadkach nakazać operatorowi przekazanie tej analizy do zatwierdzonego uprawnionego organu na własny koszt.

III. O wszelkich innych zdarzeniach wpływających na bezpieczeństwo eksploatacji systemu lub mogących prowadzić do obrażeń ciała operator informuje prefekta, organ, o którym mowa w art. R. 3252-1, i organizatora usług.

Prefekt może zwrócić się do operatora o przesłanie mu szczegółowego raportu z tego wydarzenia w ciągu dwóch miesięcy.

IV. Jeżeli wypadek, incydent lub zdarzenie wpływające na bezpieczeństwo systemu mogą zagrozić konstrukcji systemu, operator niezwłocznie informuje o tym organ, o którym mowa w art. R. 3252-1, oraz projektanta systemu.

W stosownych przypadkach projektant systemu technicznego podejmuje niezbędne środki w celu spełnienia warunków określonych w art. R. 3252-2 do R. 3252-4 i aktualizuje dokumentację projektową systemu technicznego oraz informuje o tym wszystkich innych operatorów korzystających z tego samego systemu, a także organ, o którym mowa w art. R. 3252-1.

W przypadku gdy projektant systemu nie posiada już osobowości prawnej, organ, o którym mowa w art. R. 3252-1, informuje o tym ewentualnych pozostałych operatorów korzystających z tego samego systemu i ustala, czy istnieje bezpośrednie ryzyko poważnego zagrożenia dla bezpieczeństwa osób.

V. Prefekt może zawiesić eksploatację systemu w przypadku bezpośredniego ryzyka poważnego zagrożenia dla bezpieczeństwa osób.

Prefekt może uzależnić ponowne uruchomienie systemu od swojego upoważnienia i zażądać dostarczenia wszystkich niezbędnych elementów w celu zapewnienia przywrócenia poziomu bezpieczeństwa systemu.

Sekcja 3

Uprawnione organy

Podsekcja 1

Przepisy wspólne

Artykuł R. 3252-23. W odniesieniu do każdej opinii załączonej do dokumentacji, o której mowa w art. R. 3252-6 do R. 3252-8, uprawniony organ sporządza sprawozdanie oceniające, które przedstawia zasady, najważniejsze kwestie i szczegółowe wnioski z przeprowadzonych kontroli i analiz, a także szczegóły wszelkich uwag i zastrzeżeń.

Artykuł R. 3252-24. Wspólny dekret ministrów transportu i spraw wewnętrznych określa treść opinii, o których mowa w art. R. 3252-25.

Artykuł R. 3252-25. I. Organ, którego opinia jest dołączona do dokumentacji projektowej systemu technicznego, jest wyznaczany przez projektanta systemu technicznego.

Organ, którego opinia jest dołączana do wstępnej dokumentacji bezpieczeństwa oraz do dokumentacji bezpieczeństwa w celu oddania do użytku, jest wyznaczany przez organizatora usług lub przez projektanta systemu, pod warunkiem że zostanie zatwierdzony przez organizatora usług.

Wykonując swój obowiązek oceny bezpieczeństwa systemu technicznego i zautomatyzowanego systemu transportu drogowego towarów, organ jest niezależny od projektanta systemu, operatora i organizatora usług.

II. Organ odpowiedzialny za przeprowadzenie corocznego audytu bezpieczeństwa eksploatacji jest wskazywany przez operatora, a zatwierdzany przez organizatora usług.

Wykonując swój obowiązek realizacji audytu bezpieczeństwa eksploatacji systemu technicznego, organ jest niezależny od projektanta systemu, operatora i organizatora usług.

Podsekcja 2

Zatwierdzenie uprawnionych organów

Artykuł R. 3252-26. Organ, którego opinia jest dołączana do akt, o których mowa w art. R. 3252-6 do R. 3252-8, jest zatwierdzany przez organ, o którym mowa w art. R. 3252-1.

Organ ten musi być co najmniej zatwierdzony w dziedzinie technicznej ogólnej oceny bezpieczeństwa systemu.

Jeżeli organ ten nie posiada kompetencji we wszystkich innych dziedzinach technicznych związanych z systemem, może wezwać inne uprawnione organy, które w zakresie swoich kompetencji zostały zatwierdzone przez organ, o którym mowa w art. R. 3252-1, na warunkach określonych w art. R. 3252-28. Organy te muszą spełniać wymogi niezależności określone w art. R. 3252-25.

W takim przypadku organ zatwierdzony do prowadzenia całościowej oceny bezpieczeństwa systemu odpowiada za koordynację działań pozostałych uprawnionych organów i ponosi wyłączną odpowiedzialność za opinię.

Dyrektor odpowiedzialny za ocenę zatwierdzonego uprawnionego organu nie może wydawać opinii na temat jednego lub większej liczby systemów transportu, w których projekt lub budowę był zaangażowany w ciągu ostatnich pięciu lat.

Artykuł R. 3252-27. Organ przeprowadzający audyt bezpieczeństwa eksploatacji, o którym mowa w art. R. 3252-15, jest zatwierdzany przez organ, o którym mowa w art. R. 3252-1, i posiada kompetencje w dziedzinie systemów zarządzania bezpieczeństwem eksploatacji.

Artykuł R. 3252-28. I. Zatwierdzenie jest wydawane przez organ, o którym mowa w art. R. 3252-1, który upewnia się, że dany organ posiada kompetencje niezbędne do wypełniania swoich obowiązków w dziedzinach technicznych, o których mowa.

II. Zatwierdzenia udziela się w odniesieniu do co najmniej jednej z następujących dziedzin technicznych:

1. niezawodność systemów wbudowanych;
2. niezawodność urządzeń łączności lub lokalizacji;
3. cyberbezpieczeństwo;
4. bezpieczeństwo infrastruktury drogowej i wyposażenia drogowego;
5. bezpieczeństwo zachowania pojazdów na drodze;
6. systemy zarządzania bezpieczeństwem eksploatacji;
7. ogólna ocena systemu bezpieczeństwa.

Artykuł R. 3252-29. Zatwierdzenie wydaje się na okres pięciu lat. Wskazuje się w nim nazwy (nazwiska) zarządców odpowiedzialnych za opinie oraz, w stosownych przypadkach, dziedziny techniczne, w których uprawniony organ może przeprowadzać oceny bezpieczeństwa.

Zatwierdzenie może zostać zawieszone lub cofnięte przez organ wyznaczony w art. R. 3252-1 w przypadku, gdy uprawniony organ przestaje spełniać warunki wymagane przy jego wydaniu.

Działalność zatwierdzonych uprawnionych organów może podlegać inspekcjom lub audytom przeprowadzanym przez urzędników organu wyznaczonego w art. R. 3252-1. W związku z tym ten ostatni może uzyskać od uprawnionego organu, projektanta systemu, operatora lub organizatora usług, zakładu i organu kontrolowanego wszelkie dokumenty lub inne dowody niezbędne do zakończenia kontroli oraz uczestniczenia w spotkaniach i wizytach organizowanych przez uprawniony organ w ramach jego obowiązków w zakresie oceny.

W przypadku gdy zatwierdzony uprawniony organ zamierza wykonywać zadania związane z oceną inne niż w dziedzinach, dla których jest akredytowany, zmiana obecnego zatwierdzenia w celu uwzględnienia tych nowych obowiązków nie zmienia okresu ważności tego zatwierdzenia.

Artykuł R. 3252-30. Treść wniosków o zatwierdzenie i zasady rozpatrywania wniosków określa dekret Ministra Transportu.

Brak odpowiedzi ze strony organu wyznaczonego w art. R. 3252-1 przez okres dłuższy niż cztery miesiące od otrzymania kompletnego wniosku o udzielenie zatwierdzenia, na warunkach określonych w art. L. 114-5 kodeksu stosunków publicznych z administracją, stanowi decyzję o odrzuceniu.

Podsekcja 3

Przepisy techniczne

Artykuł R. 3252-31. Przepisy techniczne i dotyczące bezpieczeństwa mające zastosowanie do zautomatyzowanych systemów transportu drogowego towarów regulowanych niniejszym tytułem mogą być określone w dekreście Ministra Transportu.

Artykuł R. 3252-32. Przepisy techniczne i dotyczące bezpieczeństwa mające zastosowanie do urządzeń zautomatyzowanych systemów transportu drogowego towarów umożliwiających kontrolę ładunku, zgodnie z art. L. 1451-1 tego kodeksu, mogą być określone rozporządzeniem Ministra Transportu.

Sekcja 4

Towary specjalne

Artykuł R. 3252-33. Na mocy rozporządzenia Ministra Transportu można zakazać zautomatyzowanego transportu drogowego substancji stwarzających udowodnione zagrożenie dla środowiska lub istot żywych, niektórych kategorii niepodzielnych mas objętych transportem wyjątkowym lub żywych zwierząt.

Sekcja 5

Przewóz towarów pomocniczy w stosunku do przewozu osób oraz przewóz osób pomocniczy w stosunku do przewozu towarów

Artykuł R. 3252-34. Zautomatyzowany transport drogowy towarów realizowany na zasadzie pomocniczej za pomocą zautomatyzowanego systemu transportu drogowego w rozumieniu art. R. 3151-1, jak również zautomatyzowany transport drogowy osób realizowany na zasadzie pomocniczej przez zautomatyzowany system transportu drogowego towarów podlegają przepisom tytułu V księgi I części trzeciej w części regulacyjnej niniejszego kodeksu oraz art. R. 3252-31 do R. 3252-33.

ROZDZIAŁ III

ODPOWIEDZIALNOŚĆ KARNA

Artykuł R. 3253-1. I. Nawet w 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 jednego z przestępstw, o których mowa w ust. I, ponosi również dodatkowe kary przewidziane w artykule 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 dekretu z dnia 17 grudnia 2010 r. wprowadza się następujące zmiany:

1. W akapicie pierwszym słowa: „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 i zautomatyzowane systemy transportu drogowego towarów zdefiniowane w art. R. 3251-1 tego samego kodeksu”.

2. W akapicie jedenastym słowa: „ W celu wydania zatwierdzeń, o których mowa w art. R. 3152-26 i R. 3152-27 kodeksu transportu” zastępuje się słowami „W celu wydania zatwierdzeń, o których mowa w art. R. 3152-26, R. 3152-27, R. 3252-26 i R. 3252-27 kodeksu transportu”.

3. W akapicie dwunastym słowa: „ Nakazywanie, w stosownych przypadkach, badań wstępnych w uzupełnieniu do wykazania bezpieczeństwa, o którym mowa w art. R. 3152-5

kodeksu transportu” zastępuje się słowami „Nakazywanie, w stosownych przypadkach, badań wstępnych w uzupełnieniu do wykazania bezpieczeństwa, o którym mowa w art. R. 3152-5 i R. 3252-5 kodeksu transportu”.

Artykuł 3

Minister Transformacji Ekologicznej i Spójności Terytorialnej, Minister przy Ministerstwie Transformacji Ekologicznej i Spójności Terytorialnej właściwy do spraw transportu oraz Minister Spraw Wewnętrznych i Terytoriów Zamorskich jest odpowiedzialny za wdrożenie niniejszego dekretu, który zostanie opublikowany w *Dzienniku Urzędowym* Republiki Francuskiej.

Data:

W imieniu Premiera:

Minister Transformacji Ekologicznej i
Spójności Terytorialnej,

Christophe BECHU

Minister Spraw Wewnętrznych i Terytoriów
Zamorskich,

Gérald DARMANIN

Minister przy Ministerstwie Transformacji
Ekologicznej i Spójności Terytorialnej
właściwy do spraw transportu,

Clément BEAUNE