

II

(Nelegislativní akty)

NAŘÍZENÍ

NAŘÍZENÍ KOMISE V PŘENESENÉ PRÁVOMOCI (EU) 2021/1958

ze dne 23. června 2021,

kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 stanovením podrobných pravidel týkajících se zvláštních zkušebních postupů a technických požadavků pro schvalování typu motorových vozidel z hlediska jejich systémů inteligentní regulace rychlosti a pro schvalování typu těchto systémů jako samostatných technických celků a kterým se mění příloha II uvedeného nařízení

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 ze dne 27. listopadu 2019 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti a ochrany cestujících ve vozidle a zranitelných účastníků silničního provozu, o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 a o zrušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 a nařízení Komise (ES) č. 631/2009, (EU) č. 406/2010, (EU) č. 672/2010, (EU) č. 1003/2010, (EU) č. 1005/2010, (EU) č. 1008/2010, (EU) č. 1009/2010, (EU) č. 19/2011, (EU) č. 109/2011, (EU) č. 458/2011, (EU) č. 65/2012, (EU) č. 130/2012, (EU) č. 347/2012, (EU) č. 351/2012, (EU) č. 1230/2012 a (EU) 2015/166 ⁽¹⁾, a zejména na čl. 4 odst. 6 a čl. 6 odst. 6 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Článek 6 nařízení (EU) 2019/2144 vyžaduje, aby motorová vozidla kategorií M a N byla vybavena určitými vyspělými systémy vozidel, včetně systémů inteligentní regulace rychlosti (dále jen „systémy ISA“). Příloha II nařízení (EU) 2019/2144 stanoví základní požadavky na schvalování typu motorových vozidel, pokud jde o systémy ISA.
- (2) Jsou nezbytná podrobná pravidla týkající se zvláštních zkušebních postupů a technických požadavků pro schvalování typu motorových vozidel z hlediska systémů ISA, jakož i pro schvalování typu těchto systémů jako samostatných technických celků.
- (3) Podle čl. 3 bodu 3 nařízení (EU) 2019/2144 je systém ISA systémem, který řidiči pomáhá udržovat rychlost odpovídající podmínkám provozu na silnici tím, že mu poskytuje specifickou a náležitou zpětnou vazbu. V současné době existuje několik technických možností metodiky zpětné vazby, které lze použít jako základ systému ISA. Vzhledem k jejich technickým vlastnostem však nelze všechny tyto možnosti použít v každém motorovém vozidle. Je proto nezbytné stanovit metodiky zpětné vazby, které mají navzdory svým funkčním rozdílům srovnatelnou bezpečnost a účinnost. Je vhodné určit několik metodik zpětné vazby a umožnit výrobcům, aby své systémy ISA založili na kterékoli z nich.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 325, 16.12.2019, s. 1.

- (4) Systém ISA může sice fungovat na základě různých metod vstupů, jako je kamerové pozorování, mapové údaje a strojové učení, avšak přítomnost značek s číselně stanoveným rychlostním limitem v reálném provozu by vždy měla mít přednost před jakýmkoli jinými informacemi, jež jsou ve vozidle k dispozici.
- (5) Pro účely zkoušení technických schopností systému ISA je nutné sestavit katalog dopravních značek používaných v jednotlivých členských státech. Soubor údajů v katalogu by měl sloužit při schvalování typu, aniž jsou dotčeny platné vnitrostátní dopravní předpisy.
- (6) Systémy ISA se mohou setkat s nejednoznačnými informacemi o rychlosti v důsledku chybějících, poničených nebo jinak poškozených značek či v důsledku toho, že se značkami bylo manipulováno, kvůli chybnému umístění značek, v důsledku nepříznivých povětrnostních podmínek nebo nejednotných, složitých a nepřímých stanovených omezení rychlosti. Z tohoto důvodu by mělo být základní zásadou, že za dodržování příslušných pravidel silničního provozu je vždy odpovědný řidič a že systém ISA by měl být co nejúčinnějším asistenčním systémem řidiče, který ho má upozornit, kdykoli je to možné a vhodné.
- (7) Zvláštní zkušební postupy a technické požadavky na systémy ISA by měly být v co největší míře technologicky neutrální a založené na výkonnosti, aby mohla vznikat inovativní řešení.
- (8) Zvláštní zkušební postupy a technické požadavky na systémy ISA by měly rovněž zajistit, aby systém nepřevýšil schopnost průměrného lidského řidiče interpretovat příslušné informace o rychlostních limitech a porozumět jim. Od systémů ISA by se neměly vyžadovat samořídící schopnosti, ale pouze pomoc řidičům.
- (9) Posouzení účinnosti různých metodik zpětné vazby a ovládacích funkcí systémů ISA v podmínkách reálného provozu bude možné teprve poté, co bude na trhu větší počet motorových vozidel vybavených těmito systémy. Na druhé straně je nezbytné, aby posouzení výkonnosti systémů ISA založených na různých metodikách zpětné vazby v souladu s tímto nařízením bylo provedeno bez prodlení, nejpozději však do 31. prosince 2025, aby bylo možné využít všech potenciálních přínosů systémů ISA pro bezpečnost silničního provozu. Očekává se, že příslušné technologie a poznatky z reálného provozu budou k dispozici do července 2024, tedy v dostatečném předstihu před datem celkového přezkumu stanoveným v článku 14 nařízení (EU) 2019/2144. Aby mohla Komise co nejdříve vyhodnotit účinnost metodik zpětné vazby stanovených tímto nařízením, je nutné, aby výrobci byli povinni poskytnout příslušné informace schvalovacímu orgánu, který udělil schválení typu, a aby příslušné schvalovací orgány měly povinnost tyto informace shrnout a poskytnout Komisi.
- (10) Informace z reálného provozu, jež mají být shromážděny a poskytnuty k posouzení výkonnosti systémů ISA, by měly být obecné a neměly by se vztahovat k žádnému konkrétnímu motorovému vozidlu nebo řidiči. Výrobci mohou ke shromažďování údajů použít veškeré dostupné prostředky, například flotilu zkušebních vozidel nebo dobrovolná ujednání přímo s koncovými uživateli, a to na základě jejich výslovného souhlasu v souladu s právními předpisy Unie v oblasti ochrany údajů ⁽²⁾. Komise by měla tento proces podpořit tím, že v případě potřeby poskytne pokyny k náležitostem shromažďování údajů, jejich obsahu, struktuře a způsobu předkládání.
- (11) Aby byli řidiči v reálném provozu co nejméně rozptylováni nebo přetěžováni falešnými výstrahami způsobenými neoptimálními systémy, je třeba zajistit, aby výrobci vozidel používali ve vozovém parku vhodné technologie a po přiměřenou část doby životnosti vozidla poskytovali, je-li to vhodné a nezbytné, neomezený a snadný přístup k aktualizacím systému.
- (12) K zajištění náležité výkonnosti při jízdě v reálném provozu mohou systémy ISA používat mapové údaje. Nemělo by se však povinně vyžadovat, aby mapové údaje byly natolik podrobné a kvalitní, aby umožňovaly aktualizované navádění při každé změně směru, neboť by mohlo být postačující uvést pouze souřadnice městských a mimoměstských oblastí, jakož i hlavních rychlostních komunikací a dálnic.

⁽²⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů) (Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 1).

- (13) Členské státy se vyzývají, aby přispěly k lepšímu fungování systémů ISA v reálném provozu tím, že zajistí, aby byly na ulicích a silnicích správně umístěny značky s číselně stanoveným rychlostním limitem a aby byl značkami jasně označen začátek a konec všech zón s omezením rychlosti, rychlostních komunikací a dálnic. V některých případech nedokáží řidiči jednoznačně rozpoznat křižovatky nebo souběh ulic nebo silnic, a orientace v těchto situacích je proto obtížná i pro technologie systémů ISA. Z tohoto důvodu je nutné umístit v takových místech značky s číselně stanoveným rychlostním limitem a číselné nebo nečíselné značky s nepřímo stanoveným rychlostním limitem, aby se zajistila jednotná výkonnost systémů ISA instalovaných v motorových vozidlech provozovaných v Unii.
- (14) Je však zřejmé, že systémy využívající kombinaci kamerového systému, globálního družicového navigačního systému (GNSS) a aktuálních digitálních map jsou považovány za nejmodernější systémy s nejvyšší výkonností a spolehlivostí v reálném provozu.
- (15) V tabulce v příloze II nařízení (EU) 2019/2144, která obsahuje seznam požadavků uvedených v čl. 4 odst. 5 a čl. 5 odst. 3 uvedeného nařízení, není odkaz na regulační akty, pokud jde o systémy inteligentní regulace rychlosti. Proto je nutné vložit do uvedeného přílohy odkaz na toto nařízení.
- (16) Nařízení (EU) 2019/2144 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno.
- (17) Vzhledem k tomu, že se má nařízení (EU) 2019/2144 použít ode dne 6. července 2022, mělo by se od uvedeného data použít i toto nařízení.
- (18) Ustanovení tohoto nařízení spolu úzce souvisejí, neboť se zabývají pravidly týkajícími se zvláštních zkušebních postupů a technických požadavků pro schvalování typu motorových vozidel z hlediska jejich systémů inteligentní regulace rychlosti a pro schvalování typu těchto systémů jako samostatných technických celků. V důsledku pravidel stanovených v tomto nařízení je nutné vložit odkaz na toto nařízení do přílohy II nařízení (EU) 2019/2144. Je proto vhodné stanovit tato ustanovení v rámci jediného nařízení v přenesené pravomoci,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Zkušební postupy a technické požadavky pro schvalování typu vozidla z hlediska systémů inteligentní regulace rychlosti

Aby mohlo být uděleno schválení typu vozidla z hlediska systémů inteligentní regulace rychlosti, musí vozidlo splnit zkušební postupy a technické požadavky stanovené v příloze I.

Článek 2

Zkušební postupy a technické požadavky pro schválení typu systému inteligentní regulace rychlosti jako samostatného technického celku

Aby mohlo být uděleno schválení typu systému inteligentní regulace rychlosti jako samostatného technického celku, musí systém splnit zkušební postupy a technické požadavky stanovené v příloze I.

Článek 3

Katalog dopravních značek

Seznam dopravních značek omezujících rychlost používaných v jednotlivých členských státech, na jejichž základě schvalovací orgány a technické zkušebny posuzují výkonnost systémů inteligentní regulace rychlosti v souladu s tímto nařízením, je uveden v příloze II.

Článek 4

Informace o používání systémů inteligentní regulace rychlosti

1. Výrobci vozidel poskytnou schvalovacím orgánům udělujícím schválení typu podle tohoto nařízení tyto informace:
 - a) poměry ujeté doby nebo ujeté vzdálenosti se zapnutými a vypnutými systémy inteligentní regulace rychlosti;
 - b) poměry ujeté doby nebo ujeté vzdálenosti, během nichž byl vnímaný rychlostní limit dodržen a během nichž byl překročen;
 - c) případně průměrnou dobu, která uplynula mezi zapnutím a vypnutím systému inteligentní regulace rychlosti řidičem.

Informace uvedené v písmenu a) se uvedou samostatně pro funkci kaskádové akustické výstrahy, funkci kaskádové vibrační výstrahy, hmatovou zpětnou vazbu a pro funkci regulace rychlosti.

2. Schvalovací orgány shrnou informace obdržené v souladu s odstavcem 1 a poskytnou je Komisi dne 7. července 2024 a poté alespoň každých šest měsíců po dobu dvou let.

Článek 5

Změna nařízení (EU) 2019/2144

Příloha II nařízení (EU) 2019/2144 se mění v souladu s přílohou III tohoto nařízení.

Článek 6

Vstup v platnost a použitelnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se ode dne 6. července 2022.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 23. června 2021.

Za Komisi
předsedkyně
Ursula VON DER LEYEN

PŘÍLOHA I

Technické požadavky a zkušební postupy

1. Definice

Pro účely této přílohy se použijí následující definice:

- 1.1 „typem vozidla z hlediska systému inteligentní regulace rychlosti“ se rozumí vozidla, která se neliší v takových zásadních hlediscích, jako jsou vlastnosti a funkce systému stanovení rychlostních limitů a jeho výkon při provozu na veřejné komunikaci nacházející se na území Evropské unie, jakož i systém zpětné vazby, který řidiči pomáhá udržovat rychlost odpovídající podmínkám provozu na silnici;
- 1.2 „typem systému inteligentní regulace rychlosti“ se rozumí kombinace specifického hardwaru a celkové softwarové architektury, která se neliší v takových zásadních hlediscích, jako jsou vlastnosti a funkčnost systému stanovení rychlostních limitů a jeho výkonnost, pokud je provozován v aktualizovaném stavu na veřejné komunikaci nacházející se na území Evropské unie;
- 1.3 „funkcí informací o rychlostním limitu“ se rozumí funkce, která se skládá ze systému stanovení rychlostních limitů, který určuje vnímaný rychlostní limit, a z rozhraní člověk-stroj, které vnímaný rychlostní limit sděluje řidiči;
- 1.4 „funkcí upozorňování na rychlostní limit“ se rozumí funkce, která upozorňuje řidiče na to, že rychlost na rychloměrném zařízení překračuje vnímaný rychlostní limit;
- 1.5 „funkcí regulace rychlosti“ se rozumí funkce, která se snaží omezit rychlost na rychloměrném zařízení na stabilní rychlost na vnímaném rychlostním limitu nebo pod ním;
- 1.6 „vnímaným rychlostním limitem“ se rozumí příslušný rychlostní limit získaný systémem stanovení rychlostního limitu;
- 1.7 „rychlostí na rychloměrném zařízení“ se rozumí rychlost jízdy vozidla, kterou udává jeho palubní rychloměrné zařízení;
- 1.8 „příslušným rychlostním limitem“ se rozumí maximální zákonem dovolená rychlost jízdy na používané komunikaci platná pro kategorii vozidla, v němž je instalován systém inteligentní regulace rychlosti;
- 1.9 „katalogem dopravních značek“ se rozumí seznam vnitrostátních a regionálních variant typů dopravních značek a proměnných dopravních značek, podle nichž systém inteligentní regulace rychlosti určuje vnímaný rychlostní limit;
- 1.10 „příslušnou dopravní značkou“ se rozumí značka uvedená v katalogu dopravních značek pro kategorii vozidla, jež má být schválena, která platí pro alespoň jeden jízdní pruh vozovky vozidla, včetně neelektronických, běžných i proměnných dopravních značek, nikoli však označení rychlostního limitu na povrchu vozovky;
- 1.11 „značkou s číselně stanoveným rychlostním limitem“ se rozumí příslušná dopravní značka, která zobrazuje dočasnou nebo trvalou číselnou hodnotu (rychlostního limitu);
- 1.12 „systémem stanovení rychlostního limitu“ se rozumí zvláštní hardware potřebný k získání rychlostního limitu pozorováním dopravních značek a signálů na základě signálů infrastruktury nebo elektronické mapy nebo obojího;
- 1.13 „značkou s nepřímo stanoveným rychlostním limitem“ se rozumí příslušná silniční značka, která nezobrazuje číselnou hodnotu (nečíselná značka s nepřímo stanoveným rychlostním limitem) nebo zobrazuje přeškrtnutou číselnou hodnotu (číselná značka s nepřímo stanoveným rychlostním limitem);

- 1.14 „vnitrostátním rychlostním limitem“ se rozumí standardní maximální zákonem dovolená rychlost jízdy na používaném typu komunikace v daném členském státě, není-li uvedeno jinak, platná pro kategorii vozidla, do níž je namontován systém inteligentní regulace rychlosti.
2. Všeobecné technické požadavky
- 2.1 Systém inteligentní regulace rychlosti (ISA) musí zahrnovat funkci informací o rychlostním limitu a buď funkci upozorňování na rychlostní limit, nebo funkci regulace rychlosti.
- 2.1.1 Systém ISA vozidla musí splňovat:
- a) požadavky na systém ISA stanovené v bodech 3.1, 3.2 a 3.3;
 - b) požadavky na funkci informací o rychlostním limitu stanovené v bodě 3.4 a
 - c) kterýkoli z těchto požadavků:
 - i) požadavky na funkci upozorňování na rychlostní limit stanovené v bodě 3.5 nebo
 - ii) požadavky na funkci regulace rychlosti stanovené v bodě 3.6.
- 2.1.2 Je-li motorové vozidlo vybaveno systémem ISA, jehož typ byl schválen jako samostatný technický celek, musí vozidlo a jeho systém splňovat:
- a) požadavky na systém ISA stanovené v bodech 3.1, 3.2 a 3.3;
 - b) požadavky na funkci informací o rychlostním limitu stanovené v bodech 3.4.1. a 3.4.2.1.1. až 3.4.2.1.4. a
 - c) kterýkoli z těchto požadavků:
 - i) požadavky na funkci upozorňování na rychlostní limit stanovené v bodě 3.5 nebo
 - ii) požadavky na funkci regulace rychlosti stanovené v bodě 3.6.
- 2.1.3 Schválení typu systému ISA jako samostatného technického celku podléhá splnění požadavků na funkci informací o rychlostním limitu stanovených v bodě 3.4.2.
- 2.2 S výhradou bodu 2.3 musí být systém ISA navržen tak, aby v podmínkách skutečného provozu vylučoval nebo minimalizoval chybovost.
- 2.3 Systémy ISA musí splňovat požadavky, pokud je vozidlo provozováno na veřejné silnici nebo ulici nacházející se na území Evropské unie, jak jsou definovány v době schválení typu.
- 2.4 Ochrana soukromí a údajů
- 2.4.1 Systém ISA musí splňovat požadavky v normálním provozním režimu bez použití biometrických údajů o cestujících ve vozidle, včetně rozpoznávání obličeje.
- 2.4.2 Aniž jsou dotčena ustanovení článku 4 tohoto nařízení, systém ISA nepřetržitě nezaznamenává, neuchovává ani nepředává žádné údaje týkající se konkrétních incidentů překročení rychlostního limitu kromě údajů nezbytných pro výkon požadované funkce ISA nebo pro dosažení souladu s jinými akty Unie týkajícími se schvalování typu vozidla (např. zapisovač údajů o události).
- 2.5 Je-li systém ISA aktivován s funkcemi určování polohy, musí být kompatibilní alespoň se službami určování polohy poskytovanými systémy Galileo a EGNOS. Kromě toho může být systém ISA kompatibilní s jinými družicovými navigačními systémy.
3. Zvláštní technické požadavky
- 3.1 Výstražný signál poruchy systému ISA

- 3.1.1 Pro případ poruchy systému ISA, která brání splnění požadavků na funkční způsobilost dle tohoto nařízení, musí být zajištěn nepřetržitý optický signál.
- 3.1.1.1 V případě elektricky zjištělné poruchy nesmí být mezi samočinnými kontrolami systému ISA výrazný časový interval a při následném zobrazení výstražného signálu nesmí dojít ke zpoždění.
- 3.1.1.2 Po zjištění jakékoli neelektrické poruchy (např. zastření čidla kromě dočasného zastření, např. slunečním oslněním) se aktivuje výstražný signál poruchy uvedený v bodě 3.1.1.
- 3.1.1.3 Stav poruchy, který musí aktivovat výstražný signál uvedený v bodě 3.1.1, ale který není zjištěn za statických podmínek, musí být uchován po zjištění této poruchy a musí být i nadále zobrazen po každé aktivaci hlavního spínače ovládání vozidla, dokud porucha nebo závada trvá.
- 3.2 Ovládání systému ISA
- 3.2.1 Řidič musí mít možnost ručně deaktivovat systém ISA buď zcela (tj. funkci informací o rychlostním limitu a funkci upozorňování na rychlostní limit nebo funkci informací o rychlostním limitu a funkci regulace rychlosti), nebo částečně (tj. funkci upozorňování na rychlostní limit nebo funkci regulace rychlosti).
- Výrobce může poskytnout řidiči možnost manuálně a částečně deaktivovat funkci upozorňování na rychlostní limit, aby provedl/prováděl některou z těchto činností:
- a) poskytoval aktivní funkci vizuální výstrahy, ale bez akustické nebo hmatové výstrahy nebo
 - b) ukončil jeden případ akustické nebo hmatové výstrahy funkce upozorňování na rychlostní limit (např. tlačítko k vypnutí zvuku).
- Podmínky stanovené v bodech 3.2.1.1, 3.2.1.2 a 3.2.1.3 se použijí podle daného případu.
- 3.2.1.1 Po každé aktivaci hlavního spínače ovládání vozidla se systém ISA automaticky obnoví v normálním provozním režimu. Automatická opětovná aktivace systému ISA může být podmíněna otevřením dveří řidiče.
- 3.2.1.2 Nepřetržitý optický signál musí řidiče informovat, že systém ISA byl zcela deaktivován. Optický signál, jenž trvá nejméně 10 sekund nebo dokud není ručně zrušen, musí řidiče informovat, že systém ISA byl částečně deaktivován. Pro tento účel může být použit výstražný signál poruchy uvedený v bodě 3.1.1.
- 3.2.1.3 Po manuální deaktivaci systému ISA musí mít řidič možnost systém znovu aktivovat, a to nejvýše stejným počtem úkonů, jaký je potřebný k deaktivaci systému.
- 3.2.2 Automatická deaktivace systému ISA je povolena v situacích, kdy rychlost vozidla řídí automatizované systémy, tj. systémy, které provádějí detekci objektů a událostí a dílčí úkol jízdy s dynamickou odezvou (např. systém automatizovaného udržování vozidla v jízdním pruhu). Tato deaktivace nemusí být signalizována řidiči.
- 3.2.3 Výrobce vozidla může zajistit funkci automatické nebo manuální kalibrace rychloměrného zařízení vozidla, aby se minimalizoval rozdíl mezi rychlostí na rychloměrném zařízení a skutečnou rychlostí vozidla, např. po výměně pneumatiky, pokud je zajištěno, že jsou vždy splněny požadavky předpisu OSN č. 39 ⁽¹⁾. Kromě toho může výrobce vozidla zohlednit toleranci až do výše 3,0 %, pokud jde o vnímané rychlostní limity používané k aktivaci informací a výstrah.

⁽¹⁾ Předpis Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) č. 39 – Jednotná ustanovení pro schvalování vozidel, pokud jde o rychloměrné zařízení a zařízení pro počítání ujetých kilometrů včetně jejich montáže.

- 3.2.4 Rychlost na rychloměrném zařízení se považuje za rovnou vnímanému rychlostnímu limitu, pokud je indikace rychlosti na rychloměrném zařízení do 1,0 km/h nad vnímaným limitem rychlosti.
- 3.2.5 V případě, že jsou přípustné odchylky měřicího mechanismu rychloměrného zařízení minimální, ustanovení bodů 3.2.3 a 3.2.4 znamenají, že informace uvedené v bodě 3.4.1.2 a výstraha uvedená v bodě 3.5.1 mohou být spuštěny při indikované rychlosti na rychloměrném zařízení a skutečné rychlosti vozidla, která je mírně nad vnímaným rychlostním limitem.
- 3.3 Postup pravidelné technické prohlídky
- 3.3.1 Pro účely pravidelných technických prohlídek vozidel musí být možné ověřit tyto vlastnosti systému ISA:
- a) jeho správný provozní stav, a to vizuálním pozorováním stavu výstražného signálu poruchy po aktivaci hlavního spínače ovládání vozidla a kontrole kterékoli z žárovek. Zobrazuje-li se výstražný signál poruchy na společné ploše (plocha, na níž mohou být zobrazeny nejméně dvě informační funkce/symboly, nikoli však současně), musí se nejprve zkontrolovat, zda je společná plocha funkční, a teprve potom se zkontroluje stav výstražného signálu poruchy;
 - b) jeho správná funkčnost a integrita softwaru, a to použitím elektronického rozhraní vozidla, jako je rozhraní stanovené ve 14. položce bodu I přílohy III směrnice 2014/45/EU ^(*), pokud to technické vlastnosti vozidla umožňují a jsou k dispozici potřebné údaje. Výrobci zajistí, aby pro používání elektronického rozhraní vozidla byly k dispozici technické informace v souladu s článkem 6 nařízení (EU) 2019/621 ^(*).
- 3.3.2 V době schválení typu musí být prostředky na ochranu proti jednoduché neoprávněné změně funkce systému ISA a výstražného signálu poruchy zvoleného výrobcem důvěrně popsány a tyto informace musí být poskytnuty technické zkušebně. Tento požadavek na ochranu je alternativně splněn tím, že je k dispozici další prostředek ke kontrole řádného provozního stavu systému ISA.
- 3.3.3 Pokud systém ISA využívá elektronická data (např. mapové údaje), jež jsou důležitá pro jeho výkonnost, musí být možné verzi dat snadno ověřit.
- 3.4 Technické požadavky na funkci informací o rychlostním limitu
- 3.4.1 Zobrazení funkce informací o rychlostním limitu
- 3.4.1.1 Zobrazení funkce informací o rychlostním limitu musí být umístěno v přímém zorném poli řidiče a musí být jasně identifikovatelné a čitelné ve dne i v noci. Další zobrazení podobných informací na jiných místech ve vozidle (např. na displeji navigace, jako promítnuté informace atd.) jsou povolena a nevztahují se na ně požadavky tohoto bodu.
- 3.4.1.2 Nepanují-li podmínky vedoucí k deaktivaci systému podle bodů 3.2.1 a 3.2.2, zobrazí displej funkce informací o rychlostním limitu vnímaný rychlostní limit řidiči alespoň tehdy, je-li rychlost na rychloměrném zařízení vyšší než vnímaný rychlostní limit, a to při rychlosti 5 km/h a vyšší.
- 3.4.1.2.1 Vnímaný rychlostní limit musí být zobrazen některým z těchto způsobů:
- a) na rychloměrném zařízení způsobem, aby byl jasně vnímatelný a rozlišitelný a nesnižoval čitelnost rychloměrného zařízení (např. optická značka);

^(*) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/45/EU ze dne 3. dubna 2014 o pravidelných technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a o zrušení směrnice 2009/40/ES (Úř. věst. L 127, 29.4.2014, s. 51).

^(*) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/621 ze dne 17. dubna 2019 o technických informacích nezbytných pro technické prohlídky kontrolovaných položek, o používání doporučených metod technických prohlídek a o stanovení podrobných pravidel týkajících se formátu údajů a postupů pro přístup k příslušným technickým informacím (Úř. věst. L 108, 23.4.2019, s. 5).

- b) jako číselná hodnota za použití symbolu připomínajícího vzor dopravní značky rychlostního limitu uvedený v Úmluvě o silničních značkách a signálech ze dne 8. listopadu 1968 nebo
- c) jako text sestávající z hodnoty a jednotky měření.

Zobrazení doplňujících informací o upřesňujících značkách je ve všech případech povoleno.

- 3.4.1.3 Pokud systém ISA nemá kvůli jedné z okolností uvedených v bodech 5.3.1, 5.3.2 a 5.3.3 k dispozici vnímaný rychlostní limit, musí být řidiči poskytnut zvláštní optický signál, který tuto konkrétní situaci objasňuje, ať již se zobrazením předpokládaného rychlostního limitu na displeji funkce informací o rychlostním limitu nebo bez něj. K tomuto účelu nelze použít výstražný signál poruchy uvedený v bodě 3.1.1. Uvádí-li funkce informací o rychlostním limitu na svém displeji předpokládaný rychlostní limit, musí se vedle příslušné číselné hodnoty výrazně zobrazovat symbol otazníku “?”.
 - 3.4.1.4 Pokud displej funkce informací o rychlostním limitu zobrazuje vnímaný rychlostní limit i v případě, že rychlost na rychloměrném zařízení je nižší než vnímaný rychlostní limit (např. vždy nebo na vyžádání s aktivovaným systémem ISA), musí systém poskytovat rovněž jemné a neobtěžující akustické oznámení pokaždé, když se změní vnímaný rychlostní limit. Tato funkce může být nastavitelná uživatelem (např. zvuk, hlasitost, trvale vypnuto).
 - 3.4.1.5 Je-li systém ISA deaktivován, je povoleno zobrazení vnímaného rychlostního limitu. V tomto případě se nevyžadují žádná akustická oznámení podle bodu 3.4.1.4.
- 3.4.2 Stanovení rychlostního limitu
 - 3.4.2.1 Nastavení země provozu
 - 3.4.2.1.1 Je-li znalost země provozu nezbytným předpokladem pro správné stanovení rychlostního limitu, musí systém ISA splňovat jednu z těchto podmínek:
 - a) systém může automaticky zjistit kód země a nastavit jej s potvrzením uživatele nebo bez něj nebo
 - b) systém umožňuje řidiči ručně zvolit kód země.Je-li znalost regionu provozu předpokladem pro správné stanovení rychlostního limitu, může systém podle uvážení výrobce přijmout běžnější použitelný rychlostní limit v různých regionech dané země.
 - 3.4.2.1.2 Systém ISA si zachová ručně nastavenou nebo uživatelem potvrzenou zemi provozu, a to i po opětovné aktivaci hlavního spínače ovládání vozidla.
 - 3.4.2.1.3 Postup ručního nastavení země provozu musí být intuitivní a nesmí používat složité rozhraní. Zejména musí být snadné přepínat mezi volbami stávající a předchozí země provozu.
 - 3.4.2.1.4 V případě potřeby ručního nastavení nebo potvrzení uživatele musí pokyny pro uživatele motorového vozidla (např. příručka uživatele, návod k obsluze vozidla) jasně uvádět, že tento postup je nutný pro správné fungování systému ISA.
 - 3.4.2.1.5 Motorová vozidla určená pro místní nebo regionální provoz (např. autobusy tříd I a A) mohou mít omezené provozní schopnosti systému ISA, pokud jde o znalost země nebo regionu provozu. Pokyny pro uživatele motorového vozidla musí jasně uvádět omezení systému ISA a poskytnout informace o tom, jak od výrobce získat alternativní parametry země nebo regionu, pokud se změní místo provozu motorového vozidla. Až do zavedení zvláštní položky v prohlášení o shodě se k „poznámkám“ v prohlášení o shodě připojí text „Funkce ISA je omezena na zemi nebo region provozu“, aby bylo možné tyto informace zahrnout do palubních dokladů o registraci vozidla.
 - 3.4.2.2 Stanovení vnímaného rychlostního limitu pozorováním značek s výslovně stanoveným rychlostním limitem

3.4.2.2.1 Nepanují-li podmínky vedoucí k deaktivaci systému v souladu s body 3.2.1 a 3.2.2, musí být funkce informací o rychlostním limitu prostřednictvím přímého vizuálního pozorování dopravních značek nebo jiných účinných metod schopna rozeznat všechny značky s výslovně stanoveným číselným rychlostním limitem, pokud související použitelný rychlostní limit pro kategorii vozidla, která má být schválena, odpovídá číselné hodnotě uvedené na značce, a určit použitelný rychlostní limit nejpozději 2,0 sekundy poté, co vztahový bod motorového vozidla deklarovaný výrobcem (musí být určen rovněž pro samostatné technické celky) mine dopravní značku. Tento požadavek musí být dodržen alespoň za těchto podmínek:

- a) značky splňují podmínky stanovené v bodě 3.4.2.2.2 a
- b) značky se vyskytují v provozních a environmentálních podmínkách uvedených v bodě 3.4.2.2.3.

Soulad s prvním odstavcem musí být prokázán podle příslušných zkušebních postupů a dokumentace uvedených v bodě 4.1.

Pro rychlosti jízdy vozidla nižší než 20 km/h lze příslušný rychlostní limit stanovit nejpozději do 10 m za vztahovým bodem podle prohlášení výrobce uvedeným v prvním odstavci.

3.4.2.2.2 Stav dopravní značky v době posouzení:

- a) její vzor a velikost odpovídá platným normám v dotčeném členském státě;
- b) je umístěna způsobem, který odpovídá platným normám v dotčeném členském státě;
- c) nevykazuje žádné větší poškození (např. vyblednutí, sníženou odrazivost, ohyb, trhliny, vandalismus), které podstatně ovlivňuje její vizuální vlastnosti a
- d) není částečně ani zcela zakryta (např. listovím, sněhem nebo nečistotami zakrývajících značku či není záměrně zneplatněna během prací na silnici).

3.4.2.2.3 Provozní a environmentální podmínky v době posuzování:

- a) plný rozsah provozní rychlosti vozidla;
- b) s neomezeným výhledem na dopravní značku po nepřetržitou dobu nejméně 1,0 sekundy;
- c) za všech světelných podmínek bez přímého oslepujícího slunečního světla a s osvětlením potkávacích světlometů, je-li to vhodné, ve dne nebo v noci a
- d) za nepřítomnosti povětrnostních podmínek ovlivňujících viditelnost dopravních značek (např. mlha, silný déšť, sníh).

3.4.2.3 Stanovení vnímaného rychlostního limitu pozorováním dopravních značek a signálů

3.4.2.3.1 Nepanují-li podmínky vedoucí k deaktivaci systému v souladu s body 3.2.1 a 3.2.2, musí být funkce informací o rychlostním limitu schopna pozorováním dopravních značek a signálů za použití všech příslušných vstupů systému ISA (např. kamer, elektronických map) stanovit silniční rychlostní limity spojené se všemi platnými silničními značkami uvedenými v katalogu dopravních značek v příloze II pro kategorii vozidla, která má být schválena, a to nejpozději 2,0 sekundy poté, co vztahový bod uvedený v bodě 3.4.2.2.1 mine silniční značku. Tento požadavek musí být dodržen alespoň za těchto podmínek:

- a) značky splňují podmínky stanovené v bodě 3.4.2.2.2 a
- b) značky se vyskytují v provozních a environmentálních podmínkách uvedených v bodě 3.4.2.2.3.

Soulad s prvním odstavcem musí být prokázán podle příslušných zkušebních postupů uvedených v bodě 4.2.

Pro rychlosti jízdy vozidla nižší než 20 km/h lze příslušný rychlostní limit stanovit nejpozději do 10 m za vztahovým bodem uvedeným v bodě 3.4.2.2.1.

- 3.4.2.3.2 Funkce informací o rychlostním limitu nemusí zohledňovat zvláštní proměnné podmínky ovlivňující vnitrostátní rychlostní limit (tj. podmínky, které vyžadují informace přesahující současnou zemi provozu a aktuální typ komunikace, např. stav přípojného vozidla, převládající podmínky prostředí, denní dobu, období roku, věk nebo zkušenost řidiče, stojící cestující, nebezpečné věci, nadměrné zatížení). V případě, že mohou být přítomny zvláštní proměnné podmínky a systém není schopen je zohlednit, musí stanovení rychlostního limitu vycházet z předpokládaných nejobvyklejších podmínek typického běžného provozu.
- 3.4.2.4 V návodu k použití motorového vozidla musí být jasně vysvětleno, že indikacemi a výstrahami systému ISA nejsou dotčeny skutečné rychlostní limity platné v konkrétní situaci, za jejichž sledování a dodržování nese konečnou odpovědnost řidič.
- 3.4.2.5 Spolehlivost stanovení rychlostních limitů v reálném provozu
- 3.4.2.5.1 Nepanují-li podmínky vedoucí k deaktivaci systému podle bodů 3.2.1 a 3.2.2, musí být funkce informací o rychlostním limitu prostřednictvím pozorování dopravních značek a signálů za použití všech příslušných systémových vstupů, např. vstupu kamery a dat elektronické mapy, jsou-li pro tento účel poskytovány ve vozidle, schopna spolehlivě určit použitelnost vnitrostátního rychlostního limitu a rychlostních limitů spojených se všemi platnými dopravními značkami uvedenými v katalogu dopravních značek v příloze II pro danou kategorii vozidla, která má být schválena. Uvedený požadavek se splní přinejmenším tehdy, jsou-li naplněny tyto podmínky:
- a) značky splňují podmínky stanovené v bodě 3.4.2.2.2 a
 - b) značky se vyskytují v provozních a environmentálních podmínkách upřesněných v bodě 3.4.2.2.3.
- 3.4.2.5.2 Požadavek na spolehlivé stanovení příslušného rychlostního limitu je naplněn, pokud je při skutečném provozu splněn výkonnostní požadavek založený na vzdálenosti.
- Skutečná kladná vzdálenost („TP_D“): správný rychlostní limit se stanoví nejméně pro 90 % celkové vzdálenosti a nejméně pro 80 % ujeté vzdálenosti na každém ze tří typů komunikací (městské silnice a ulice, mimoměstské silnice a dálnice/rychlostní silnice/dvoupruhové silnice) alespoň pro použitelné rychlostní limity uvedené v bodě 3.4.2.5.1 a tam, kde neplatí žádné zvláštní proměnlivé podmínky uvedené v bodě 3.4.2.3.2.
- Shoda s požadavky musí být prokázána jízdní zkouškou v reálném provozu, jak je uvedeno v bodě 4.3.
- 3.4.2.5.3 Před provedením jízdní zkoušky v reálném provozu se technická zkušebna, schvalovací orgán a výrobce vozidla nebo samostatného technického celku dohodnou na vytyčení trasy. Trasa musí splňovat tyto podmínky:
- a) v souladu s článkem 349 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU) se nachází na veřejných komunikacích na území Evropské unie s výjimkou nejvzdálenějších regionů a
 - b) je zvolen za účelem získání úspěšné nebo neúspěšné zkoušky na základě technické výkonnosti systému ISA, a nikoli na základě extrémní volby trasy.
- 3.4.2.5.4 K prokázání výkonnosti systému na úrovni Unie poskytne výrobce vozidla nebo samostatného technického celku technickou dokumentaci, která obsahuje tyto informace:
- a) informace o základní konstrukci systému ISA a popis systému stanovení rychlostních limitů, včetně použitých snímačů a případně zdrojů dat elektronické mapy a
 - b) popis opatření v oblasti náležité péče provedených s cílem prokázat, že požadavky uvedené v bodě 3.4.2.5.1 jsou splněny pro provoz ve všech členských státech s výjimkou nejvzdálenějších regionů v souladu s článkem 349 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU).

Výrobce provede tato opatření v oblasti náležité péče:

- a) identifikuje problematické situace v členském státě (členských státech) pro příslušnou kategorii vozidel a použitelné rychlostní limity a provede příslušnou analýzu s cílem prokázat, jak jsou požadavky splněny, a
- b) u systému, který používá data elektronické mapy, posoudí přijatelnost úrovně integrity a spolehlivosti dat elektronických map v celé Unii a zajistí splnění požadavků.

Technická zkušebna posoudí předloženou technickou dokumentaci s cílem posoudit, zda byla přijata přiměřená a vhodná opatření k zajištění toho, aby byly splněny požadavky bodu 3.4.2.5.1 pro správné fungování systému ISA ve všech členských státech.

3.4.2.5.5 Výkonnost v průběhu životního cyklu

3.4.2.5.5.1 Výrobce vozidla zajistí, aby spolehlivost stanovení rychlostního limitu požadovaná v bodě 3.4.2.5.2 byla zachována po dobu nejméně čtrnácti let od data výroby vozidla. Totéž platí, je-li výrobcem vozidla namontován samostatný technický celek.

3.4.2.5.5.2 Jsou-li k dosažení požadované výkonnosti použita elektronická data, musí být snadné ověřit informace o úrovni verze. Výrobce vozidla poskytne vlastníkům vozidel časté aktualizace dat, včetně případných změn, které jsou nezbytné k reakci na aktualizaci katalogu dopravních značek v příloze II. Tyto aktualizace dat se zpřístupní vlastníkům vozidel alespoň jednou ročně v případě dat vycházejících z map bezplatně (s výjimkou možných nákladů spojených např. s běžnými úložnými médii, s používáním osobního počítače, operačního systému, poplatky za soukromý nebo mobilní internet, cestovními náklady autorizovaného prodejce, opraváře, distributora nebo nezávislého opraváře) do sedmi let od data výroby vozidla. Následné aktualizace mohou být podmíněny zaplacením přiměřeného poplatku. Pokyny pro uživatele motorového vozidla musí jasně uvádět, že pravidelné aktualizace jsou nezbytné pro zachování výkonnosti a vysvětlit dostupné postupy pro získání a případně provedení těchto aktualizací. Aktualizace mohou být poskytovány automaticky, např. bezdrátově.

3.5 Technické požadavky na funkci upozorňování na rychlostní limit

3.5.1 Nepanují-li podmínky vedoucí k deaktivaci systému ISA podle bodů 3.2.1 a 3.2.2, je znám vnímaný rychlostní limit a rychlost na rychloměrném zařízení jej překročí, musí funkce upozorňování na rychlostní limit upozornit řidiče podle bodu 3.5.2, a to při rychlosti 20 km/h nebo nižší.

3.5.2 Upozornění se zajistí kterýmkoli z těchto způsobů:

- a) vizuální výstraha a kaskádová akustická výstraha;
- b) vizuální výstraha a kaskádová hmatová výstraha nebo
- c) samotná hmatová výstraha.

V době, kdy je rychlost jízdy vozidla, nevybaveného funkcí regulace rychlosti ani vlastnostmi této funkce podobnými, aktivně ovládána systémem vozidla a kdy se neočekává, že se řidič dotkne ovladače akcelérátoru (např. tempomatu), není použití hmatové výstrahy dovoleno. V tomto případě se systém pokusí o automatické snížení rychlosti jízdy na vnímaný rychlostní limit nebo pod něj, např. vypnutím nebo snížením výkonu motoru, nebo se poskytne vizuální výstraha a kaskádová akustická výstraha.

3.5.2.1 Vizuální výstraha a kaskádová akustická nebo vizuální výstraha a kaskádová hmatová výstraha

3.5.2.1.1 Vizuální výstraha musí být vnímatelná a snadno rozpoznatelná řidičem a musí být zajištěna blikáním displeje funkce informací o rychlostním limitu nebo blikáním doplňkového optického signálu v blízkosti displeje funkce informací o rychlostním limitu. Musí být zajištěna do 1,5 sekundy od okamžiku, kdy rychlost na rychloměrném zařízení překročí vnímaný rychlostní limit, a trvat nejméně 5,0 sekund od přerušení kaskádové akustické nebo kaskádové hmatové výstrahy nebo do okamžiku, kdy je rychlost na rychloměrném zařízení nižší nebo rovna vnímanému rychlostnímu limitu, dojde-li k němu dříve.

- 3.5.2.1.2 Kaskádová akustická výstraha musí být vnímatelná řidičem, jedinečná a snadno rozpoznatelná a musí být zajišťována nepřetržitým nebo přerušovaným zvukovým signálem nebo hlasovou informací. Jsou-li použity hlasové informace, musí výrobce vozidla zajistit, aby řidič mohl snadno nastavit některý z úředních jazyků EU. Akustická výstraha se může měnit, tak aby indikovala velikost nebo čas překročení vnímaného rychlostního limitu.
- 3.5.2.1.3 Kaskádová hmatová výstraha musí být vnímatelná řidičem a musí být poskytována přímo nebo nepřímo prostřednictvím ovladače akcelérátoru, pokud řidič udržuje působící sílu, jakož i rychlost jízdy, která překračuje vnímaný rychlostní limit. Toho se dosáhne některým z těchto způsobů:
- a) zvýšením protitlaku ovladače akcelérátoru nebo
 - b) vibrací ovladače akcelérátoru.
- 3.5.2.1.4 Kaskádová akustická výstraha a kaskádová hmatová výstraha se poskytují při konstantních rychlostech vozidla, je-li splněna kterákoli z těchto podmínek:
- a) rychlost na rychloměrném zařízení ≥ 130 % vnímaného rychlostního limitu po dobu 3,0 sekundy a více;
 - b) rychlost na rychloměrném zařízení ≥ 120 % vnímaného rychlostního limitu po dobu 4,0 sekundy a více;
 - c) rychlost na rychloměrném zařízení ≥ 110 % vnímaného rychlostního limitu po dobu 5,0 sekundy a více;
 - d) rychlost na rychloměrném zařízení > 100 % vnímaného rychlostního limitu po dobu 6,0 sekundy a více.
- Systém může být navržen tak, aby využíval lineárně interpolovaný čas mezi příslušnými hodnotami rychlosti a času pro písmena a) a d).
- 3.5.2.1.4.1 Jestliže vozidlo zrychluje, zvolí výrobce přiměřenou dobu pro podmínky uvedené v bodě 3.5.2.1.4 písm. b), c) nebo d) nebo 3,0 sekundy, jakož i dobu trvání mezi těmito dvěma hodnotami.
- 3.5.2.1.4.2 Pokud vozidlo zpomaluje a není splněna žádná z podmínek stanovených v bodě 3.5.3, zvolí výrobce přiměřenou dobu pro podmínky uvedené v bodě 3.5.2.1.4 písm. a), b) nebo c) nebo 6,0 sekundy, jakož i dobu trvání mezi těmito dvěma hodnotami.
- 3.5.2.1.5 Kaskádová akustická výstraha musí být poskytována tak dlouho, dokud rychlost na rychloměrném zařízení nedosáhne hodnoty nižší než vnímaný rychlostní limit nebo tomuto limitu rovné nebo po dobu nejméně 3,0 sekundy po počáteční aktivaci kaskádové akustické výstrahy. V žádném případě však nesmí akustická výstraha trvat déle než 5,0 sekundy, a to ani v případě postupných změn rychlostního limitu, aby se minimalizovalo obtěžování řidiče.
- 3.5.2.1.6 Kaskádová hmatová výstraha musí být poskytována tak dlouho, dokud rychlost na rychloměrném zařízení nedosáhne hodnoty nižší než vnímaný rychlostní limit nebo tomuto limitu rovné nebo po dobu nejméně 10 sekund po počáteční aktivaci kaskádové hmatové výstrahy. V žádném případě však nesmí hmatová výstraha trvat déle než 12 sekund, a to ani v případě postupných změn rychlostního limitu, aby byl řidič co nejméně obtěžován.
- 3.5.2.1.7 Pokud se výrobce rozhodne takovou funkci zavést, kaskádová akustická nebo kaskádová hmatová výstraha musí být ukončena ihned po jejím potvrzení úmyslným zásahem řidiče (např. stisknutím tlačítka).
- 3.5.2.1.8 Zpomaluje-li vozidlo kvůli jedné nebo více z níže uvedených událostí, kaskádová akustická nebo kaskádová hmatová výstraha buď nesmí být poskytnuta, nebo musí být okamžitě ukončena:
- a) úplné uvolnění ovladače akcelérátoru s výjimkou případu, kdy je rychlost jízdy vozidla aktivně ovládána jedním ze systémů vozidla a s výjimkou krátkého zpomalení při volbě rychlostního stupně;
 - b) manuální odpojení systému vozidla ovládajícího rychlost jízdy;
 - c) aktivace systému provozního brzdění nebo
 - d) aktivace systému odlehčovacího brzdění.

- 3.5.2.2 Samotná hmatová výstraha
- 3.5.2.2.1 Hmatová výstraha musí být vnímatelná řidičem a musí být poskytována přímo nebo nepřímo prostřednictvím ovladače akcelérátoru, pokud řidič udržuje působící sílu, jakož i rychlost jízdy, která překračuje vnímaný rychlostní limit. Toho se dosáhne zvýšením protitlaku ovladače akcelérátoru.
- 3.5.2.2.2 Samotná hmatová výstraha musí být poskytována do 1,5 sekundy od okamžiku, kdy rychlost na rychloměrném zařízení překročí vnímaný rychlostní limit, a až do okamžiku, kdy je rychlost na rychloměrném zařízení nižší než vnímaný rychlostní limit nebo je tomuto limitu rovna nebo po dobu nejméně 15 sekund po jeho počáteční aktivaci. V žádném případě však nesmí hmatová výstraha trvat déle než 20 sekund, a to ani v případě postupných změn rychlostního limitu, aby byl řidič co nejméně obtěžován.
- 3.5.2.2.3 Pokud se výrobce rozhodne tuto funkci zavést, samotná hmatová výstraha musí být ukončena ihned po jejím potvrzení úmyslným zásahem řidiče (např. stisknutím tlačítka).
- 3.5.3 Po ukončení výstrahy musí být funkce upozorňování na rychlostní limit připravena poskytnout novou výstrahu v souladu s bodem 3.5.1 poté, co byla splněna jedna nebo více z těchto podmínek:
- a) rychlost na rychloměrném zařízení klesla pod vnímaný rychlostní limit;
 - b) opětovné použití akcelérátoru za podmínky uvedené v bodě 3.5.2.1.8 písm. a), jež vede k ukončení výstrahy;
 - c) opětovné zapojení systému vozidla ovládajícího rychlost jízdy za podmínky uvedené v bodě 3.5.2.1.8 písm. b), jež vede k ukončení výstrahy; nebo
 - d) vnímaný rychlostní limit se změnil na nižší hodnotu.
- 3.5.4 Není dovoleno, aby byl systém hmatové výstrahy kombinován s funkcí akustické výstrahy, a to ani tehdy, je-li poskytován dobrovolně, nejsou-li splněny všechny požadavky na kaskádovou akustickou výstrahu.
- 3.5.5 Vozidlo může být vybaveno prostředky k pozastavení funkce upozorňování na rychlostní limit, aby bylo možné zobrazit kritičtější výstrahy (např. výstrahu před čelní srážkou, asistenční systém pro udržování vozidla v jízdním pruhu). Výrobce musí prokázat, že všechny příslušné výstrahy jsou řidiči náležitě předkládány.
- 3.5.6 Funkce upozorňování na rychlostní limit vozidel kategorií M₂, M₃, N₂ a N₃, která jsou vybavena omezovačem rychlosti a tachografem, se v souladu s nařízením (EU) č. 165/2014^(*) pozastaví od rychlosti 9 km/h pod příslušným nastavením omezení rychlosti a vyšších jízdních rychlostí vozidla, když není příslušný vnímaný rychlostní limit stanoven prostřednictvím značky s výslovně stanoveným rychlostním limitem nebo dat elektronické mapy založených na přítomnosti značky s výslovně stanoveným rychlostním limitem, která je vhodná pro danou kategorii vozidel. Funkce upozorňování na rychlostní limit musí v tomto rozsahu fungovat normálně v případě přítomnosti značky s výslovně stanoveným rychlostním limitem, která je vhodná pro danou kategorii vozidel. Funkce upozorňování na rychlostní limit musí v tomto rozsahu fungovat rovněž normálně, má-li se předpokládaná zpětná vazba systému v katalogu dopravních značek v příloze II vrátit zpět k dříve použitelnému nepřímo stanovenému rychlostnímu limitu a je-li tento limit nižší než ten předchozí (např. konec dálnice). Funkce upozorňování na rychlostní limit musí fungovat normálně při rychlostech o 10 km/h nižších, než je použitelné nastavení omezení rychlosti, a při pomalejších jízdních rychlostech vozidla.
- 3.5.7 Funkce výstrahy upozorňování na rychlostní limit musí být prokázána příslušným zkušebním postupem uvedeným v bodě 4.4.

(*) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy (Úř. věst. L 60, 28.2.2014, s. 1).

- 3.6 Technické požadavky na funkci regulace rychlosti
- 3.6.1 Nepanují-li podmínky vedoucí k manuální nebo automatické deaktivaci systému ISA podle bodů 3.2.1 a 3.2.2, snaží se funkce regulace rychlosti omezit rychlost na rychloměrném zařízení na vnímaný rychlostní limit, a to při rychlosti 20 km/h nebo méně.
- 3.6.1.1 Funkce regulace rychlosti se pokusí omezit rychlost na rychloměrném zařízení na stabilizovanou rychlost snížením výkonu pohonu vozidla a snížením točivého momentu jeho hnacího ústrojí. Funkce regulace rychlosti nesmí spouštět systém provozní brzdy s výjimkou vozidel kategorií M_1 a N_1 , u kterých systém provozní brzdy může být uveden v činnost. Odlehčovací brzda (např. retardér) může být začleněna, pouze pokud je v činnosti poté, co funkce regulace rychlosti omezila výkon pohonu na minimum. Hodnota zpomalení vozidla musí být $\leq 3,0 \text{ m.s}^{-2}$.
- 3.6.1.2 Zásah funkce regulace rychlosti se spustí nejpozději 1,5 sekundy od okamžiku, kdy rychlost na rychloměrném zařízení překročí vnímaný rychlostní limit.
- 3.6.1.3 Je-li dosaženo stabilní regulace rychlosti, nesmí se rychlost na rychloměrném zařízení lišit o více než 4 % nebo 2 km/h podle toho, která hodnota je větší, ve vztahu ke stabilizované rychlosti a rychlost změny rychlosti na rychloměrném zařízení musí být $\leq 0,2 \text{ m.s}^{-2}$ při měření po dobu nejméně 0,1 sekundy. Stabilizovaná rychlost musí spadat do tohoto rozsahu: (vnímaný rychlostní limit – 5 km/h) $\leq$ stabilizovaná rychlost $\leq$ vnímaný rychlostní limit.
- Výrobce se vynasnaží zůstat co nejbližší vnímanému rychlostnímu limitu, aby se minimalizovalo obtěžování řidiče.
- 3.6.1.4 Řidič musí mít možnost překonat intervenci funkce regulace rychlosti prostřednictvím aktivního zásahu, např. tím, že stlačí ovladač akcelérátoru silněji nebo jej zatlačí hlouběji. Není však dovoleno, aby toho bylo dosaženo pouze použitím funkce „kick-down“ ovladače akcelérátoru (tj. úplným stlačením ovladače akcelérátoru). Pokud řidič překonal funkci regulace rychlosti, bude dočasně pozastavena a znovu spuštěna po kterékoli z těchto událostí:
- a) rychlost na rychloměrném zařízení se vyrovná vnímanému rychlostnímu limitu nebo se sníží pod něj;
 - b) úplné uvolnění ovladače akcelérátoru po dobu delší než 6,0 sekundy;
 - c) aktivace systému odlehčovacího brzdění nebo
 - d) vnímaný rychlostní limit se změnil na nižší hodnotu.
- V případě opětovného spuštění funkce regulace rychlosti po událostech uvedených v prvním pododstavci písm. b) a c) nesmí vozidlo prudce zpomalit, ale musí mít rychlost podobnou hodnotě zpomalení vozidla těsně před opětovným spuštěním.
- 3.6.1.5 Je povoleno, aby si řidič mohl vybrat, zda chce provést aktivní zásah, který je restriktivnější (a je nutný pro překonání funkce regulace rychlosti (např. pomocí funkce „kick-down“)).
- 3.6.1.6 Je povoleno, aby mohl řidič zapojit funkci ručního omezení rychlosti za předpokladu, že současně automaticky nevypne systém ISA.
- 3.6.1.7 Funkce regulace rychlosti musí umožňovat běžné použití ovladače akcelérátoru pro volbu rychlostního stupně.
- 3.6.2 V době, kdy je rychlost jízdy vozidla vybaveného funkcí regulace rychlosti nebo vlastnostmi této funkce podobnými aktivně ovládána systémem vozidla, u něhož se neočekává, že se řidič dotkne ovladače akcelérátoru (např. tempomatu), a pokud nepanují podmínky vedoucí k deaktivaci systému ISA podle bodů 3.2.1 a 3.2.2, platí požadavky bodu 3.6.1, ledaže se místo toho aktivuje funkce upozorňování na rychlostní limit sestávající z vizuální výstrahy a kaskádové akustické výstrahy.

- 3.6.3 Funkce regulace rychlosti vozidel kategorií M_2 , M_3 , N_2 a N_3 , která jsou vybavena omezovačem rychlosti a tachografem, se pozastaví od hodnoty 9 km/h pod příslušným nastavením omezení rychlosti a vyšších jízdních rychlostí vozidla, když není příslušný vnímaný rychlostní limit stanoven pomocí značky s výslovně stanoveným rychlostním limitem nebo dat elektronické mapy založených na přítomnosti výslovné značky rychlostního limitu, která je vhodná pro danou kategorii vozidel. Funkce regulace rychlosti musí v tomto rozsahu fungovat normálně v případě přítomnosti značky s výslovně stanoveným rychlostním limitem, která je příslušná pro danou kategorii vozidel. Funkce regulace rychlosti musí v tomto rozsahu fungovat rovněž normálně, má-li se předpokládaná zpětná vazba systému v katalogu dopravních značek v příloze II vrátit zpět k dříve použitelnému nepřímému stanovenému rychlostnímu limitu a je-li tento limit nižší než ten předchozí (např. konec dálnice). Funkce regulace rychlosti musí fungovat normálně při rychlostech o 10 km/h nižších, než je použitelné nastavení omezení rychlosti, a pomalejších jízdních rychlostech vozidla.
- 3.6.4 Zásah funkce regulace rychlosti musí být prokázán v souladu s příslušnými zkouškami uvedenými v bodě 4.5.
- 3.6.5 Systém ISA sestávající z funkcí informací o rychlostním limitu a upozorňování na rychlostní limit může mít navíc vlastnosti podobné funkci regulace rychlosti, jsou-li splněny požadavky na její překonání a aktivní zásah stanovené v bodě 3.6.1.4.
- 3.6.6 Je-li funkce regulace rychlosti kombinována s funkcí akustické výstrahy, musí být splněny všechny požadavky na kaskádovou akustickou výstrahu stanovené v tomto nařízení.
4. Zkušební postupy
- 4.1 Zkušební postup pro funkci informací o rychlostním limitu: stanovení vnímaného rychlostního limitu zkouškou pozorování značek s výslovně stanoveným rychlostním limitem
- 4.1.1 Podmínky dotčeného vozidla
- 4.1.1.1 Hmotnost při zkoušce
Hmotností vozidla je hmotnost v provozním stavu.
- 4.1.1.2 Pneumatiky
Pneumatiky musí být zaběhnuty a tlaky v pneumatikách se upraví podle specifikací výrobce vozidla.
- 4.1.1.3 Stabilizace před zkouškou
Na žádost výrobce může být se zkoušeným vozidlem najeto nejvýše 100 km na kombinaci městských a venkovských komunikací za běžného provozu a se silničním vybavením, aby byl kalibrován systém čidel a země nebo region provozu může být (ručně nebo automaticky) nastaven na zemi nebo region zkoušky.
- 4.1.2 Dopravní značky
Cílem těchto zkoušek je např. to, aby systém ISA řádně rozpoznával dočasné značky rozmístěné při práci na silnici. Toho lze dosáhnout pomocí snímače pro pozorování, ale také na základě informací v reálném čase sdílených jinými vozidly.
Dopravní značky použité pro zkoušky jsou značky s výslovně stanoveným rychlostním limitem, jejichž související použitelný rychlostní limit pro kategorii vozidla, které má být schváleno, odpovídá číselné hodnotě zobrazené na značce. Tyto značky splňují všechny podmínky uvedené v bodě 3.4.2.2.2. Značky jsou umístěny tak, aby se zabránilo současnému výskytu více značek v zorném poli systému.
Technická zkušebna vybere ke zkoušení nejméně tři různé značky s výslovně stanoveným rychlostním limitem, včetně neelektronických dopravních značek a značek zobrazených na proměnné dopravní značce, které se používají v členském státě (členských státech), kde se zkoušky provádějí. Značky použité ke zkouškám se uvedou ve zkušebním protokolu. Pro účely zkoušky stanovení vnímaného rychlostního limitu přímým nebo nepřímým vizuálním pozorováním nesmí být umístění značek s výslovně stanoveným rychlostním limitem použitých ke zkoušce zařazeno na jejím začátku do dat elektronické mapy vozidla. Výrobce musí pomocí

dokumentace prokázat soulad se všemi ostatními značkami s výslovně stanoveným rychlostním limitem, jak jsou uvedeny v katalogu dopravních značek v příloze II, pro kategorii vozidla, které má být schváleno, pokud související příslušný rychlostní limit pro kategorii vozidla, které má být schváleno, odpovídá číselné hodnotě zobrazené na značce. Veškerá tato dokumentace se přiloží k dokumentaci zkušebního protokolu.

4.1.3 Zkušební podmínky

Zkoušky se provedou takto:

- a) na rovném povrchu bez nerovných záplat, stojaté vody, sněhu a ledu, který řidiči poskytuje neomezený výhled na dopravní značku po nepřetržitou dobu nejméně 1,0 sekundy;
- b) za všech světelných podmínek bez přímého oslepujícího slunečního světla a se zapnutými světlomety potkávacích světel, je-li to vhodné, a
- c) za nepřítomnosti povětrnostních podmínek ovlivňujících viditelnost značek.

Podle uvážení výrobce a se souhlasem technické zkušebny mohou být zkoušky provedeny za podmínek, které se odchylují od podmínek uvedených v prvním pododstavci.

4.1.3.1 Po dohodě mezi výrobcem a technickou zkušebnou mohou být zkoušky provedeny v jednom z těchto míst:

- a) na veřejné komunikaci nebo
- b) na zkušební dráze za předpokladu, že funkce informací o rychlostním limitu nevyžaduje pro správné fungování data elektronické mapy, pokud dráha není zahrnuta do dat elektronické mapy.

V obou případech může být prostředí takové, že jsou na stejné zkušební dráze jako předmětné vozidlo provozována jiná vozidla, např. s cílem usnadnit dostupnost údajů v reálném čase, které mohou být používány jinými vozidly bez systému kamerového pozorování. Výrobce podrobně stanoví příslušné nezbytné podmínky a před provedením zkoušek je schválí technická zkušebna a schvalovací orgán. Tato dohoda bude založena na kladném posouzení přiměřenosti, proveditelnosti a pravosti aplikace v reálném provozu.

Jednotlivé značky s výslovně stanoveným rychlostním limitem v obou případech vybere a rozmístí technická zkušebna. Všechny značky používané při zkouškách na veřejných komunikacích se liší od těch, které jsou běžně přítomny, nebo jsou dočasně upraveny, aby bylo možné posoudit kapacitu pozorování systému nebo její ekvivalent. Od této povinnosti zkoušky se v případě sporu s místními orgány neupouští a zkouška se pak provede jinde.

4.1.4 Postup zkoušky

Zkoušené vozidlo pojede hladce, tak aby jeho poloha byla stabilní, když míjí silniční značku zvolenou ke zkoušení za těchto podmínek:

- a) rychlost na rychloměrném zařízení je vyšší než rychlost uvedená na značce s výslovně stanoveným limitem a
- b) ve středu zkušební pruhu.

Na základě dohody mezi výrobcem a technickou zkušebnou lze výše popsaný postup na zkušební dráze nahradit laboratorním postupem, který se prokázal jako rovnocenný.

4.1.4.1 Technické požadavky jsou splněny, pokud funkce informací o rychlostním limitu zobrazuje vnímaný rychlostní limit, který se rovná rychlostnímu limitu zobrazenému na všech zkoušených značkách s výslovně stanoveným rychlostním limitem do 2,0 sekundy poté, co vztažný bod vozidla minul příslušné značky. Pro rychlosti vozidla pomalejší než 20 km/h je to nejpozději 10 m za vztažným bodem vozidla.

4.1.4.2 Tato zkouška se nesmí kombinovat se zkouškou spolehlivosti v reálném provozu podle bodu 4.3.

4.2 Zkušební postup pro funkci informací o rychlostním limitu: zkušební postup stanovení vnímaného rychlostního limitu pozorováním dopravních značek a signálů s nepřímo uvedenou informací

4.2.1 Podmínky dotčeného vozidla jsou upřesněny v bodech 4.1.1 až 4.1.1.3.

4.2.2 Dopravní značky

Dopravní značky použité ke zkouškám musí být značky s nepřímo stanoveným rychlostním limitem. Tyto značky splňují podmínky uvedené v bodě 3.4.2.2.2. Značky jsou umístěny tak, aby se zabránilo současnému výskytu více značek v zorném poli systému.

Technická zkušebna vybere ke zkoušení nejméně tři různé značky s nepřímo stanoveným rychlostním limitem, včetně neelektronických dopravních značek a značek zobrazených na proměnné dopravní značce, které se používají v členském státě (členských státech), kde se zkoušky provádějí. Značky použité ke zkouškám se uvedou ve zkušebním protokolu.

Pro kategorii vozidla, která má být schválena, musí výrobce s použitím dokumentace prokázat shodu se všemi ostatními platnými značkami s nepřímo stanoveným rychlostním limitem uvedenými v katalogu dopravních značek v příloze II. Veškerá tato dokumentace se připojí k dokumentaci zkušebního protokolu.

4.2.3 Zkušební podmínky

Použijí se zkušební podmínky stanovené v bodě 4.1.3.

4.2.3.1 Po dohodě mezi výrobcem a technickou zkušebnou mohou být zkoušky provedeny v jednom z těchto míst:

- a) na veřejné komunikaci nebo
- b) na zkušební dráze, která se podobá realistickému silničnímu prostředí umožňujícímu funkci informací o rychlostním limitu určit typ komunikace za předpokladu, že tato funkce nevyžaduje ke správnému fungování data elektronické mapy, pokud dráha není v těchto datech zahrnuta.

V obou případech může být prostředí takové, že jsou na stejné zkušební dráze jako předmětné vozidlo provozována jiná vozidla, např. s cílem usnadnit dostupnost údajů v reálném čase, které mohou být používány jinými vozidly bez systému kamerového pozorování. Výrobce podrobně stanoví příslušné nezbytné podmínky a před provedením zkoušek je schválí technická zkušebna a schvalovací orgán. Tato dohoda bude založena na kladném posouzení přiměřenosti, proveditelnosti a pravosti aplikace v reálném provozu.

Dle požadavku výrobce může v obou případech jednotlivé značky vybrat a rozmístit technická zkušebna, nebo se může jednat o stávající značky. Stávající značky se použijí pouze tehdy, prokazuje-li se shoda zkouškou spolehlivosti v reálném provozu v souladu s body 4.2.4.2 a 4.3.

4.2.4 Postup zkoušky

Zkoušené vozidlo je řízeno hladce, tak aby jeho poloha byla stabilní kolem silniční značky zvolené ke zkoušení za těchto podmínek:

- a) rychlost na rychloměrném zařízení:
 - i) $o \leq 20\%$ nižší, než uvádí značka pro zkoušky na veřejné komunikaci, a
 - ii) $o \geq 10\%$ vyšší, než uvádí značka pro zkoušky na zkušební dráze;
- b) ve středu zkušební pruhu.

Na základě dohody mezi výrobcem a technickou zkušebnou lze výše popsany postup pro zkušební trať nebo komunikaci nahradit laboratorním postupem, který se prokázal jako rovnocenný.

- 4.2.4.1 Technické požadavky jsou splněny, pokud funkce informací o rychlostním limitu stanoví vnímaný rychlostní limit, který se rovná očekávané zpětné vazbě systému uvedené v katalogu dopravních značek v příloze II, nebo příslušný vnitrostátní rychlostní limit související se zkoušenými značkami s nepřímo stanoveným rychlostním limitem pro kategorii vozidla, která má být schválena, a pokud funkce informací o rychlostním limitu zobrazuje vnímaný rychlostní limit, když rychlost na rychloměrném zařízení překročí vnímaný rychlostní limit související s těmito značkami, a to do 2,0 sekundy poté, co vztažený bod vozidla minul příslušné značky. Pro rychlosti vozidla nižší než 20 km/h je to nejpozději 10 m za vztažným bodem vozidla.
- 4.2.4.2 Tato zkouška se může kombinovat se zkouškou spolehlivosti v reálném provozu podle bodu 4.3. V takovém případě se technické požadavky považují za splněné, pokud příslušné výsledky zkoušky spolehlivosti v reálném provozu prokazují, že systém ISA rozeznává značky s nepřímo stanoveným rychlostním limitem v souladu s bodem 3.4.2.5.2.
- 4.3 Zkušební postup pro funkci informací o rychlostním limitu: zkouška spolehlivosti stanovení rychlostních limitů v reálném provozu
- 4.3.1 Zkušební jízda musí splňovat podmínky stanovené v bodech 4.3.1.1 až 4.3.1.5. Technická zkušebna může souhlasit s tím, že pro určité části zkoušky pro schválení typu akceptuje interní zkušební údaje.
- 4.3.1.1 Zkušební jízda musí být vhodná k tomu, aby bylo možné pomocí výkonnostních kritérií uvedených v bodě 3.4.2.5.2 změřit, nakolik dokáže systém správně stanovit příslušný rychlostní limit.
- 4.3.1.2 Zkušební jízda zahrnuje jízdu po veřejných silnicích a ulicích na území Evropské unie, jak bylo dohodnuto mezi výrobcem, technickou zkušebnou a schvalovacím orgánem.
- 4.3.1.3 Zkušební jízda zahrnuje jízdu po městských silnicích a ulicích, mimoměstských silnicích a dálnicích/rychlostních silnicích/dvoupruhových silnicích, přičemž každý ze tří typů komunikací musí představovat nejméně 25 % celkové délky trasy. Trasa musí být jedna po sobě jdoucí trasa se stejným výchozím a koncovým bodem, kde se žádné opakované části trati ve stejném směru nezapočítávají do zkušební vzdálenosti.
- 4.3.1.4 Zkušební jízda zahrnuje jízdu za denního světla a za tmy, přičemž tma musí představovat nejméně 15 % celkové vzdálenosti.
- 4.3.1.5 Zkušební jízda se skládá ze zkušební vzdálenosti 400 km. Po dohodě mezi technickou zkušebnou a výrobcem může být zkouška ukončena dříve, je-li vzdálenost ujetá při zkoušce delší než 300 km a výkonový parametr „TP_D“ se během posledních 50 km trasy pohyboval v rozmezí $\pm 5,0 \%$, počítáno na průběžném základě.
- 4.3.2 Výpočet výkonnostní metriky
- Výkonnostní metrika se vypočítá takto:
- $$TP_D = (d_correct/d_total) * 100 \%$$
- kde:
- d_total – celková ujetá vzdálenost při zkušební jízdě, pro niž byl příslušný rychlostní limit označen silniční značkou nebo signálem podle bodu 3.4.2.5.1 nebo byl uplatněn vnitrostátní rychlostní limit;
- d_correct – vzdálenost ujetá při zkušební jízdě, pro niž byl příslušný rychlostní limit označen silniční značkou nebo signálem podle bodu 3.4.2.5.1 a během níž byla splněna kterákoli z následujících podmínek a), b) nebo c):
- a) vnímaný rychlostní limit odpovídal očekávané zpětné vazbě systému uvedené v katalogu dopravních značek v příloze II;
- b) vnímaný rychlostní limit odpovídal platnému rychlostnímu limitu nebo

- c) v případě použití zvláštních proměnných podmínek podle bodu 3.4.2.3.2 odpovídal vnímaný rychlostní limit očekávané zpětné vazbě systému nebo předpokládanému nejběžnějšímu stavu, nebo pokud se použil vnitrostátní rychlostní limit, během něhož bylo splněno písmeno d) nebo e);
- d) vnímaný rychlostní limit odpovídal platnému vnitrostátnímu rychlostnímu limitu, nebo
- e) pokud byly použity zvláštní proměnné podmínky podle bodu 3.4.2.3.2, vnímaný rychlostní limit odpovídal vnitrostátnímu rychlostnímu limitu pro předpokládané nejběžnější podmínky.

Pro posouzení jízdy ve skutečném provozu se kontroluje, zda funkce informací o rychlostním limitu přijímá příslušné vnímané rychlostní limity v přiměřené vzdálenosti před nebo po bodu, kde tento příslušný vnitrostátní rychlostní limit platí.

4.4 Funkce upozorňování na rychlostní limit: postup zkoušky funkce upozorňování na rychlostní limit

4.4.1 Podmínky dotčeného vozidla jsou uvedeny v bodech 4.1.1 až 4.1.1.3.

4.4.2 Technická zkušební vybere pro zkoušku dopravní značky podle bodu 4.1.2.

4.4.3 Zkušební podmínky jsou stanoveny v bodě 4.1.3.

4.4.4 Zkušební postupy pro možnosti systému ISA uvedené v bodě 3.5.2 písm. a), b) a c)

4.4.4.1 U systémů ISA s vizuální výstrahou a kaskádovou akustickou výstrahou uvedených v bodě 3.5.2 písm. a) nebo s vizuální výstrahou a kaskádovou hmatovou výstrahou podle bodu 3.5.2. písm. b) se provedou tyto zkoušky:

Zkouška 1 (zkouška výstrah)

Technická zkušební vybere zkušební rychlostní limit. Počáteční rychlostní limit musí být nejméně o 38 % vyšší než zkušební rychlostní limit. Vnímaný rychlostní limit se nastaví na počáteční rychlostní limit.

Dotčené vozidlo pojede v takové vzdálenosti od okraje vozovky, aby umístění značky splňovalo příslušné normy platné v dotčeném členském státě, a s aktivovanou funkcí upozorňování na rychlostní limit využívající ovladač akcelératoru plynule, tak aby poloha vozidla byla stabilní, když míjí dopravní značku udávající zkušební rychlostní limit takto:

- i) $1\% \leq$ rychlost na rychloměrném zařízení $o \leq 8\%$ vyšší než zkušební rychlostní limit;
- ii) $11\% \leq$ rychlost na rychloměrném zařízení $o \leq 18\%$ vyšší než zkušební rychlostní limit;
- iii) $21\% \leq$ rychlost na rychloměrném zařízení $o \leq 28\%$ vyšší než zkušební rychlostní limit a
- iv) $31\% \leq$ rychlost na rychloměrném zařízení $o \leq 38\%$ vyšší než zkušební rychlostní limit.

Dotčené vozidlo pokračuje konstantní rychlostí, dokud není pozorována kaskádová akustická nebo kaskádová hmatová výstraha, a poté:

- dotčené vozidlo pokračuje konstantní rychlostí po dobu nejméně dalších 5,0 sekundy a poté do 3,0 sekundy zpomalí na rychlost na rychloměrném zařízení $\leq$ zkušební rychlostní limit před uplynutím 8,0 sekund pro kontrolu vizuální výstrahy a kaskádové akustické výstrahy nebo
- dotčené vozidlo pokračuje konstantní rychlostí po dobu nejméně dalších 12 sekund a poté během 3,0 sekundy zpomalí na rychlost na rychloměrném zařízení $\leq$ zkušební rychlostní limit před uplynutím 15 sekund pro kontrolu vizuální výstrahy a kaskádové hmatové výstrahy.

Dotčené vozidlo opakuje zkoušku při konstantní rychlosti až do ukončení vizuální výstrahy nebo po dobu nejvýše 60 sekund. Příslušné časy se zaznamenávají do zkušebního protokolu.

Zkouška 2 (zkouška deaktivace (bez výstrah))

Systém ISA se deaktivuje a zkouška 1 se opakuje při rychlosti na rychloměrném zařízení zvolené technikou zkušební. Vnímaný rychlostní limit se nastaví nebo se činí pokus o jeho nastavení na zkušební rychlostní limit.

Zkouška 3 (funkce upozorňování na rychlostní limit se zkouškou ovládání podpory řidiče)

V případě, že určitý druh vozidla může být vybaven podporou řidiče, u níž se neočekává, že se řidič dotkne ovladače akcelérátoru (např. tempomatu), provede se zkouška s aktivovanou funkcí upozorňování na rychlostní limit a podporou řidiče regulující rychlost vozidla na nejméně jednu rychlost na rychloměrném zařízení zvolenou technickou zkušebníou.

- 4.4.4.2 U systémů ISA se samotnou hmatovou výstrahou, jak je uvedeno v bodě 3.5.2 písm. c), se provádí tyto zkoušky:

Zkouška 1 (zkouška výstrah)

Technická zkušebna vybere zkušební rychlostní limit. Počáteční rychlostní limit musí být nejméně o 38 % vyšší než zkušební rychlostní limit. Vnímaný rychlostní limit se nastaví na počáteční rychlostní limit.

Dotčené vozidlo pojede v takové vzdálenosti od okraje vozovky, aby poloha značky splňovala příslušné normy platné v dotčeném členském státě, a s aktivovanou funkcí upozorňování na rychlostní limit využívající ovladač akcelérátoru plynule, tak aby jeho poloha byla stabilní kolem dopravní značky, která udává zkušební rychlostní limit při rychlosti na rychloměrném zařízení nejméně o 1 % vyšší než zkušební rychlostní limit takto:

Dotčené vozidlo pokračuje konstantní rychlostí, dokud není pozorována hmatová výstraha, a po ní:

- dotčené vozidlo pokračuje konstantní rychlostí po dobu dalších 11 sekund a poté během 4 sekund zpomalí na rychlost na rychloměrném zařízení $\leq$ zkušební rychlostní limit předtím, než uplyne 15 sekund pro kontrolu pouze hmatové výstrahy.

Dotčené vozidlo opakuje zkoušku při konstantní rychlosti až do ukončení hmatové výstrahy nebo po dobu nejvýše 60 sekund. Příslušné časy se zaznamenají do zkušebního protokolu.

Zkouška 2 (zkouška deaktivace (bez výstrah))

Systém ISA se deaktivuje a zkouška 1 se opakuje při rychlosti na rychloměrném zařízení zvolené technickou zkušebníou. Vnímaný rychlostní limit se nastaví nebo se činí pokus o jeho nastavení na zkušební rychlostní limit.

Zkouška 3 (funkce upozorňování na rychlostní limit se zkouškou ovládání podpory řidiče)

V případě, že typ vozidla může být vybaven podporou řidiče, u níž se neočekává, že se řidič dotkne ovladače akcelérátoru (např. tempomatu), se provede postup zkoušky 1 uvedený v bodě 4.4.4.1 s aktivovanou funkcí upozorňování na rychlostní limit a podporou řidiče regulující zkušební rychlosti vozidla.

- 4.4.4.3 U všech zkoušek týkajících se možností systému ISA uvedených v bodě 3.5.2 písm. a), b) a c) lze po dohodě mezi výrobcem a technickou zkušebníou postupy založené na zkušební dráze podle bodů 4.4.4.1 a 4.4.4.2 nahradit laboratorními postupy, které se prokázaly jako rovnocenné.

- 4.4.4.4 Technické požadavky na systém ISA jsou splněny, jsou-li splněny tyto podmínky:

- 4.4.4.4.1 Pro systémy ISA uvedené v bodě 3.5.2 písm. a) a b) a v bodě 4.4.4.1 (vizuální výstraha a kaskádová akustická nebo kaskádová hmatová výstraha):

Zkouška 1: posouzení zkoušek výstrah

Vizuální výstraha vyhovující požadavkům stanoveným v bodě 3.5.2.1.1 je poskytnuta do 1,5 sekundy plus čas nebo vzdálenost, které jsou povoleny pro vnímaný rychlostní limit po minutí značky, a kaskádová akustická nebo kaskádová hmatová výstraha, které jsou v souladu s technickými požadavky stanovenými v bodech 3.5.2.1.2 až 3.5.2.1.8, jsou přítomné a vnímatelné takto:

- i) pro $1 \% \leq$ rychlost na rychloměrném zařízení $\leq$ o 8 % vyšší než zkušební rychlostní limit: od nejvýše 6,0 sekundy po minutí značky;
- ii) pro $11 \% \leq$ rychlost na rychloměrném zařízení $\leq$ o 18 % vyšší než zkušební rychlostní limit: od nejvýše 5,0 sekundy po minutí značky;

- iii) pro $21 \% \leq$ rychlost na rychloměrném zařízení $\leq$ o 28 % vyšší než zkušební rychlostní limit: od nejvýše 4,0 sekundy po minutí značky; a
- iv) pro $31 \% \leq$ rychlost na rychloměrném zařízení $\leq$ o 38 % vyšší než zkušební rychlostní limit: od nejvýše 3,0 sekundy po minutí značky;

plus čas nebo vzdálenost povolené pro stanovení vnímaného rychlostního limitu po minutí příslušných značek.

Ověří se, zda kaskádové výstrahy začínají včas a zda netrvají déle než maximální doby stanovené v bodech 3.5.2.1.5 a 3.5.2.1.6 a dále se ověří, zda vizuální výstraha trvá, dokud rychlost na rychloměru neklesne na vnímaný rychlostní limit nebo pod něj, jak je stanoveno v bodě 3.5.2.1.1.

Opakují-li se zkoušky při konstantních rychlostech, ověří se, zda vizuální výstraha trvá alespoň tak dlouho, jak je uvedeno v bodě 3.5.2.1.1.

Zkouška 2: posouzení zkoušky deaktivace (bez výstrah)

Nejsou předkládány žádné výstrahy (vizuální, hmatové ani akustické).

Zkouška 3: funkce upozorňování na rychlostní limit s posouzením zkoušky ovládání podpory řidiče

Vizuální a akustické výstrahy jsou předkládány stejně jako u zkoušky 1 nebo se systém odpojí nebo se pokouší automaticky snížit rychlost jízdy na vnímaný rychlostní limit.

4.4.4.4.2 Pro systémy ISA uvedené v bodě 3.5.2 písm. c) a v bodě 4.4.4.2 (samotná hmatová výstraha):

Zkouška 1: posouzení zkoušek výstrah

Hmatová výstraha, která splňuje požadavky stanovené v bodě 3.5.2.2, je poskytována do 1,5 sekundy plus čas nebo vzdálenost, které jsou povoleny pro stanovení rychlostního limitu po minutí příslušné značky.

Zkouška 2: posouzení zkoušky deaktivace (bez výstrah)

Nejsou předkládány žádné vizuální, hmatové ani akustické výstrahy.

Zkouška 3: funkce upozorňování na rychlostní limit s posouzením zkoušky ovládání podpory řidiče

Vizuální a akustické výstrahy jsou předkládány jako u možnosti systému ISA uvedené v bodě 3.5.2 písm. a), zkouška 1, posouzení zkoušky výstrah podle bodu 4.4.4.4.1 nebo se systém odpojí nebo se pokouší automaticky snížit rychlost jízdy na vnímaný rychlostní limit.

4.5 Zkoušky SCF

4.5.1 Podmínky dotčeného vozidla

4.5.1.1 Podmínky dotčeného vozidla jsou upřesněny v bodech 4.1.1 až 4.1.1.3.

4.5.1.2 Volba typu převodovky, velikosti pneumatik a převodu pro zkoušky je po dohodě s technickou zkušebníou založena na volbě nejhoršího případu pro typ, který má být schválen.

4.5.1.3 Nastavení hnacího ústrojí zkušebního vozidla odpovídá specifikacím výrobce.

4.5.2 Zkoušky se provádějí na zkušební dráze nebo na vozidlovém dynamometru.

4.5.2.1 Podmínky zkušební dráhy

4.5.2.1.1 Povrch zkušební dráhy je vhodný pro umožnění udržení stabilizované rychlosti a je prost nerovných záplat, stojaté vody, sněhu a ledu. Sklony nesmějí překročit 2 % a nesmějí se lišit o více než $\pm 1 \%$ s výjimkou vlivů zakřivení povrchu.

4.5.2.1.2 Střední rychlost větru měřená ve výšce nejméně 1 m nad vozovkou musí být menší než 6 m/s s nárazy nepřekračujícími 10 m/s.

- 4.5.2.1.3 Podle uvážení výrobce a se souhlasem technické zkušebny mohou být zkoušky provedeny za podmínek, které se odchyľují od podmínek popsaných výše, za předpokladu, že se jedná o nejhorší případ.
- 4.5.2.2 Specifikace vozidlového dynamometru
- 4.5.2.2.1 Ekvivalentní setrvačnost hmotnosti vozidla je na vozidlovém dynamometru napodobena s přesností 10 %. Čas se měří s přesností $\leq 0,1$ sekundy.
- 4.4.2.2.2 Výkon odebíraný během zkoušky brzdou dynamometru se nastaví tak, aby odpovídal odporu vozidla vůči dopřednému pohybu zkušebními rychlostmi. Tento výkon může být stanoven výpočtem a nastaven s přesností 10 %.
- 4.5.3 Zkušební postupy pro funkci regulace rychlosti
- 4.5.3.1 Postup akcelerační zkoušky funkce regulace rychlosti
- 4.5.3.1.1 Zkušební postup uvedený v bodě 4.5.3.1.2 se opakuje pro tyto rychlostní limity:
- a) rychlostní limit ve městě: počáteční rychlost na rychloměrném zařízení ≤ 20 km/h; zkušební rychlostní limit = 50 km/h;
 - b) meziměstský rychlostní limit: počáteční rychlost na rychloměrném zařízení ≤ 50 km/h; zkušební rychlostní limit = 80 km/h;
 - c) rychlostní limit na dálnici: počáteční rychlost na rychloměrném zařízení ≤ 100 km/h; zkušební rychlostní limit = 130 km/h.
- Provedou se pouze zkoušky, při nichž je zkušební rychlostní limit nižší než maximální konstrukční rychlost vozidla.
- 4.5.3.1.2 Dotčené vozidlo pojede s aktivovanou funkcí regulace rychlosti v rozsahu počáteční rychlosti na rychloměrném zařízení. Vnímaný rychlostní limit se nastaví na zkušební rychlostní limit. Vozidlo se pak zrychlí bez aktivního zásahu překonání, dokud není zahájena intervence funkce regulace rychlosti. Vozidlo jede dostatečně dlouhou dobu s aktivně zapojenou intervencí, aby bylo možné posoudit stabilizovanou rychlost.
- Rychlost na rychloměrném zařízení se během zkoušky průběžně zaznamenává. Stabilizovaná rychlost se vypočte zprůměrováním rychlosti rychloměrného zařízení za časový interval 20 sekund začínající 10 sekund poté, co rychlost na rychloměrném zařízení poprvé dosáhla vnímaného rychlostního limitu minus 10 km/h.
- 4.5.3.1.3 Technické požadavky jsou splněny, pokud stabilizované rychlosti leží v těchto rozmezích:
- a) rychlostní limit ve městě: $45 \text{ km/h} \leq \text{stabilizovaná rychlost} \leq 50 \text{ km/h}$;
 - b) meziměstský rychlostní limit: $75 \text{ km/h} \leq \text{stabilizovaná rychlost} \leq 80 \text{ km/h}$ a
 - c) rychlostní limit na dálnici: $125 \text{ km/h} \leq \text{stabilizovaná rychlost} \leq 130 \text{ km/h}$.
- 4.5.3.2 Postup zkoušky odezvy funkce regulace rychlosti
- 4.5.3.2.1 Zkušební postup uvedený v bodě 4.5.3.2.2 se provede při zkušebním rychlostním limitu ve městě 50 km/h s počáteční rychlostí na rychloměrném zařízení mezi 70 km/h a 79 km/h a počátečním rychlostním limitu 80 km/h.
- 4.5.3.2.2 Dotčené vozidlo pojede konstantní rychlostí s aktivovanou funkcí regulace rychlosti v rámci počátečního rozsahu rychlosti na rychloměrném zařízení a vnímaný rychlostní limit se nastaví na počáteční rychlostní limit, tak aby žádná intervence funkce regulace rychlosti nebyla aktivní. Vnímaný rychlostní limit se pak nastaví na zkušební rychlostní limit a vozidlo i nadále pojede konstantní rychlostí v rámci počátečního rozsahu rychlosti na rychloměrném zařízení dostatečně dlouho pro zahájení intervence funkce regulace rychlosti.

- 4.5.3.2.3 Technické požadavky jsou splněny, je-li intervence funkce regulace rychlosti zahájena nejpozději do 1,5 sekundy poté, co byl vnímaný rychlostní limit vozidla nastaven na zkušební rychlostní limit, s ohledem na čas nebo vzdálenost povolené pro vnímaný rychlostní limit po minutí příslušné silniční značky.
- 4.5.3.3 Postup zkoušky deaktivace funkce regulace rychlosti
- 4.5.3.3.1 Zkušební postup uvedený v bodě 4.5.3.3.2 se provede při rychlostním limitu ve městě s počáteční rychlostí na rychloměrném zařízení ≤ 35 km/h a se zkušebním rychlostním limitem 50 km/h.
- 4.5.3.3.2 Dotčené vozidlo pojede s deaktivovanou funkcí regulace rychlosti v rozsahu počáteční rychlosti na rychloměrném zařízení. Vnímaný rychlostní limit se nastaví nebo se činí pokus o jeho nastavení na zkušební rychlostní limit. Poté se vozidlo zrychlí bez uplatnění aktivního zásahu překonání, a to na dobu značně přesahující 1,5 sekundy, a následně se po výrazném překročení zkušebního rychlostního limitu udržuje na relativně stabilní rychlosti.
- 4.5.3.3.3 Technické požadavky jsou splněny, pokud není zahájena intervence funkce regulace rychlosti a není vydána žádná vizuální, akustická ani hmatová výstraha rychlostního limitu.
- 4.5.3.4 Postup zkoušky překonání funkce regulace rychlosti
- 4.5.3.4.1 Zkušební postup uvedený v bodě 4.5.3.4.2 se provede při zkušebním rychlostním limitu 50 km/h ve městě a při počáteční rychlosti na rychloměrném zařízení ≤ 35 km/h a s konečnou rychlostí na rychloměrném zařízení ≥ 65 km/h.
- 4.5.3.4.2 Dotčené vozidlo pojede s aktivovanou funkcí regulace rychlosti v rozsahu počáteční rychlosti na rychloměrném zařízení. Vnímaný rychlostní limit se nastaví na zkušební rychlostní limit. Vozidlo se pak zrychlí bez aktivního zásahu překonání, dokud není zahájena intervence funkce regulace rychlosti. Zatímco je intervence aktivní, použije se k urychlení vozidla na konečný rozsah rychlosti na rychloměrném zařízení aktivní zásah překonání stanovený výrobcem vozidla. Poté se vozidlo zpomalí na rychlost na rychloměrném zařízení pod zkušebním rychlostním limitem a znovu se zrychlí bez použití aktivního zásahu překonání, dokud se nezahájí intervence funkce regulace rychlosti.
- 4.5.3.4.3 Technické požadavky jsou splněny, jsou-li dodrženy tyto podmínky:
- a) intervence funkce regulace rychlosti se dočasně pozastaví, jakmile se použije aktivní zásah překonání, aby vozidlo mohlo být na konečnou rychlost na rychloměrném zařízení zrychleno hladce, a nikoli prudce, a
 - b) během následného zrychlení je uvedena do chodu intervence funkce regulace rychlosti.
- 4.6 Zkušební postupy podle bodů 4.1, 4.2, 4.4 a 4.5 lze se souhlasem technické zkušebny kombinovat za účelem prokázání shody s požadavky účinnějším způsobem.
5. Scénáře jízdy, ustanovení týkající se omezení a výkonnosti systému ISA
- 5.1 Po snímáči pro pozorování systému stanovení rychlostních limitů, který se používá k posuzování dopravních značek v reálném provozu (např. kamera), se nepožaduje, aby pozoroval více než pole výhledu řidiče předním čelním sklem motorového vozidla (nebo přiměřeným alternativním polem dohodnutým mezi výrobcem vozidla, technickou zkušebnou a schvalovacím orgánem, pokud vozidlo není vybaveno předním čelním sklem), jak je stanoveno za použití ambinokulárního vidění, přičemž oči se nacházejí v zorných bodech řidiče podle definice v předpisu OSN č. 46 ^(*). Žádná překážka viditelnosti způsobená konstrukcí pod snímáčem pro

(*) Předpis Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) č. 46 – Jednotná ustanovení pro schvalování zařízení pro nepřímý výhled a motorových vozidel z hlediska montáže těchto zařízení.

pozorování (např. kapotou) nemusí být brána v úvahu, pokud je umístěna pod rovinou nakloněnou vpřed o 4° pod vodorovnou rovinou počínající zornými body řidiče. Výrobce vozidla může prokázat splnění požadavků na základě dokumentace.

- 5.2 V zájmu zlepšení výkonnosti systému ISA se zorné pole pozorování může posunout v závislosti na např. vstupních hodnotách volantu, trajektorii vozidla, použití směrových svítilen a/nebo předvídání pomocí prediktivních systémů.
- 5.3 Pro účely výpočtu skutečné kladné vzdálenosti „TP_D“ platí pro části zkušební dráhy, u nichž je příslušný rychlostní limit stanoven na základě průjezdů kolem dopravních značek, jak jsou zahrnuty v katalogu dopravních značek v příloze II pro kategorii vozidla, která má být schválena, následující.
- 5.3.1 Průjezd kolem značky se nezohlední, je-li příslušná značka částečně zakryta (např. listy stromů, zaparkovanými vozidly) nebo zjevně není umístěna kolmo ani ve vztahu k povrchu země, ani k okraji komunikace nebo je jinak nesprávně orientována (např. stočená), pokud o to výrobce nepožádá.
- 5.3.2 Pokud příslušná značka chybí nebo je z hlediska polohy nejednoznačně umístěna do takové míry, že by normální řidič, který jede po příslušném silničním úseku poprvé, neměl jistotu, zda se na něj vztahuje, jak bylo pro každý případ zkontrolováno a odsouhlaseno technickou zkušebnou, k průjezdu kolem značky se nepřihlíží, pokud o to výrobce nepožádá.
- 5.3.3 Pokud značka nebo více značek přináší nejednoznačné, dodatečné, doplňkové nebo odlišné informace, pokud jde o použitelnost na kategorie vozidel, maximální technicky přípustnou hmotnost naloženého vozidla, rozměry vozidla, denní dobu, povětrnostní podmínky, přilehlé jízdní pruhy nebo směr jízdy, jak bylo pro každý případ zkontrolováno a odsouhlaseno technickou zkušebnou, k průjezdu kolem značky se nepřihlíží, pokud o to výrobce nepožádá.
- 5.3.4 Jeden konkrétní případ klamné detekce může být ve výpočtech vynechán, pokud s tím v každém jednotlivém případě bude souhlasit technická zkušebna, a to když byla pevná dopravní značka, která se na danou situaci nevztahovala, zobrazena velmi realistickým nebo skutečnosti věrným způsobem.
- 5.3.5 Pokud během dvanácti měsíců před zkouškou pro schválení typu došlo v členském státě ke změně příslušného rychlostního limitu nebo dopravního pravidla souvisejícího se značkou s nepřímo stanoveným rychlostním limitem nebo je-li v době zkoušky pro schválení typu vozidla nebo samostatného technického celku zavedena nová značka zahrnutá v katalogu dopravních značek v příloze II, k průjezdu kolem značky se nepřihlíží, pokud o to výrobce nepožádá.
- 5.3.6 Vzdálenosti, na které se vztahují jakékoli podmínky uvedené v bodech 5.3.1 až 5.3.5, se nezohlední, pokud jde o najetou vzdálenost výpočtu výkonnostní metriky d_{total} a $d_{correct}$ uvedené v bodě 4.3.2. Ačkoli se výše uvedené průjezdy kolem značky nezohlední, lze na žádost výrobce jednotlivě zohlednit všechny případy správného určení vnímaného rychlostního limitu a související najetou vzdálenost, pokud systém tato ustanovení překoná, zejména v případě, že výrobci používají kombinaci optického snímače pro pozorování, systému určování polohy založeného na GNSS a digitálních map, což je upřednostňovaná možnost s největší spolehlivostí.
- 5.4 Systém uchová vnímaný rychlostní limit nebo informace v souladu s bodem 3.4.1.3, a to i po opětovné aktivaci hlavního spínače ovládání vozidla, pokud nemůže normálně stanovit vnímaný rychlostní limit pomocí příslušných vstupů systému (např. dat elektronických map) při vjezdu motorového vozidla na veřejnou komunikaci nebo zahájení jízdy po ní.
- 5.5 Systémová logika a strategie

- 5.5.1 Výrobce může navrhnout systém inteligentní regulace rychlosti tak, aby zahrnoval logiku nebo strategii předvídající změnu rychlostního limitu, přičemž zohlední pohyby ostatních vozidel, slučování jízdních pruhů, křížení dopravního značení, světelnou signalizaci, křižovatky, zpomalovače a přechody pro chodce.
- 5.5.2 V případě, že systém spoléhá na strojové učení nebo podobné technologie, musí to být řádně zohledněno při posuzování spolehlivosti jízdy v reálném provozu. Technická zkušebna v tomto případě povolí stabilizaci vozidla v souladu se specifikacemi výrobce, která může – pokud je to považováno za přiměřené – přesahovat 100 km, jak je stanoveno v bodě 4.1.1.3. Je však zakázáno, aby stabilizace probíhala na jakékoli části dráhy zkušební jízdy, jak je stanoveno a dohodnuto v souladu s body 3.4.2.5.3 a 4.3.1.
- 5.6 Pro účely zkoušek shodnosti výroby a dozoru nad trhem zváží výrobce, technická zkušebna a vnitrostátní orgány nejnovější dostupné aktualizace systému v době zkoušek, jsou-li zpřístupněny v souladu s bodem 3.4.2.5.5.2.
- 5.6.1 Pokud během dvanácti měsíců před zkouškou odrážela aktualizace katalogu značek v příloze II změnu, k níž došlo v členském státě, pokud jde o příslušný rychlostní limit spojený s konkrétní značkou s nepřímo stanoveným rychlostním limitem zahrnutou do katalogu v době schválení typu vozidla nebo samostatného technického celku, k průjezdu kolem značky se nepřihlíží, pokud o to výrobce nepožádá.
- 5.6.2 Žádné rozšíření katalogu značek v příloze II, pokud jde o dodatečné značky s nepřímo stanoveným rychlostním limitem, které nebyly zahrnuty v době schválení typu vozidla nebo samostatného technického celku, se nezohlední pro účel zkoušek shodnosti výroby a dozoru nad trhem, pokud o to výrobce nepožádá.
-

PŘÍLOHA II

Katalog dopravních značek – část 1

VYSVĚTLIVKY

- n/a nepoužije se
- N vnitrostátní rychlostní limit pro příslušnou třídu silnic (např. městská, mimoměstská, rychlostní silnice, dálnice)
- V proměnné dopravní značky mohou zobrazovat jakoukoli značku s číselně stanoveným rychlostním limitem, číselnou značku s nepřímo stanoveným rychlostním limitem a nečíselnou značku s nepřímo stanoveným rychlostním limitem, jež jsou uvedeny v tabulce u příslušné země. Značky však musí mít obnovovací frekvenci nejméně 1 000 Hz, aby systém ISA dokázal obraz správně zachytit a odpovídajícím způsobem zpracovat.
- S pozastaveno podle bodu 3.5.6 nebo 3.6.3 v příloze I

Všechny značky označující v každé zemi začátek nebo konec obce mají společné a snadno rozpoznatelné hlavní identifikační znaky, ale mohou se lišit tvarem a velikostí a může na nich být uveden název obce. Systém ISA musí být schopen tyto prvky zpracovat.

Není-li v tabulce uvedeno jinak, přejímá systém ISA montovaný do motorových vozidel kategorie M2 < 3,5 t zpětnou vazbu očekávanou u vozidel kategorie M1.

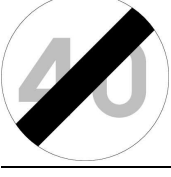
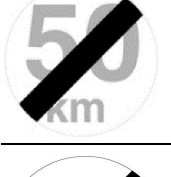
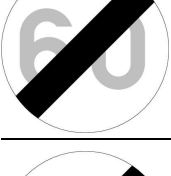
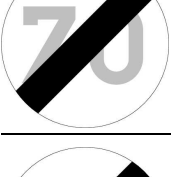
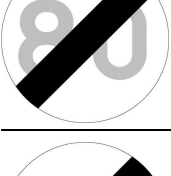
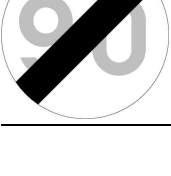
1. BELGIE

ZNAČKA	DALŠÍ PŘÍSLUŠNÉ INFORMACE	OČEKÁVANÁ ZPĚTNÁ VAZBA SYSTÉMU V KM/H					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3
Značky s číselně stanoveným rychlostním limitem							
	C43	30	30	30	30	30	30
	C43	30	30	30	30	30	30
	C43	40	40	40	40	40	40
	C43	50	50	50	50	50	50
	C43	50	50	50	50	50	50

	C43	60	60	60	60	60	60
	C43	70	70	70	70	70 ≤ 7,5 t	70
						70 > 7,5 t	
	Pozn.: pro kategorii N2 > 7,5 t a kategorii N3 se jako vnímaný rychlostní limit na dálnici použije formální rychlostní limit 70 km/h.					70 > 7,5 t	70
	Pozn.: dokáže-li systém ISA určit oblast provozu a typ komunikace, lze jako vnímaný rychlostní limit pro kategorii N2 > 7,5 t a kategorii N3 použít formální rychlostní limit 60 km/h.					60 > 7,5 t	60
	C43	80	80	80	80	80 ≤ 7,5 t	80
						80 > 7,5 t	
	Pozn.: pro kategorie M2, M3, N2 a N3 se jako vnímaný rychlostní limit na dálnici použije formální rychlostní limit 80 km/h.		80	80		80	80
	Pozn.: dokáže-li systém ISA určit oblast provozu a typ komunikace, lze jako vnímaný rychlostní limit pro kategorii N2 ≤ 7,5 t použít formální rychlostní limit 70 km/h.					70 ≤ 7,5 t	
	Pozn.: dokáže-li systém ISA určit oblast provozu a typ komunikace, lze jako vnímaný rychlostní limit pro kategorii N2 > 7,5 t použít formální rychlostní limit 60 km/h, pro kategorii N3 70 km/h a pro kategorie M2 a M3 75 km/h.		70 nebo 75	70 nebo 75		60 nebo 70 > 7,5 t	60 nebo 70

	C43	90	90	90	90	S ≤ 7,5 t	S
						S > 7,5 t	
	Pozn.: pro kategorie M2 a M3 i pro kategorie N2 a N3 (tj. písmeno S) se jako vnímaný rychlostní limit na dálnici použije formální rychlostní limit 90 km/h.		90	90		S	S
	Pozn.: dokáže-li systém ISA určit oblast provozu a typ komunikace, lze jako vnímaný rychlostní limit pro kategorii N2 ≤ 7,5 t použít formální rychlostní limit 70 km/h.					70 ≤ 7,5 t	
	Pozn.: dokáže-li systém ISA určit oblast provozu a typ komunikace, lze jako vnímaný rychlostní limit pro kategorii N2 > 7,5 t použít formální rychlostní limit 60 km/h, pro kategorii N3 70 km/h a pro kategorie M2 a M3 75 km/h.		70 nebo 75	70 nebo 75		60 nebo 70 > 7,5 t	60 nebo 70
	C43	100	S	S	100	S	S
	Pozn.: dokáže-li systém ISA určit typ komunikace (se dvěma jízdními pruhy v každém směru oddělenými bariérou), lze jako vnímaný rychlostní limit u kategorií M2 a M3 použít formální rychlostní limit 90 km/h.		90	90			
	C43	110	S	S	110	S	S
	C43	120	S	S	120	S	S

Číselné značky s nepřímo stanoveným rychlostním limitem

	C45	N	N	N	N	N	N
	C45	N	N	N	N	N	N
	C45	N	N	N	N	N	N
	C45	N	N	N	N	N	N
	C45	N	N	N	N	N	N
	C45	N	N	N	N	N	N
	C45	N	N	N	N	N	N
	C45	N	N	N	N	N	N
	C45	N	N	N	N	N	N

	C45	N	N	N	N	N	N
	C45	N	N	N	N	N	N

Nečíselné značky s nepřímo stanoveným rychlostním limitem

		N	N	N	N	N	N
---	--	---	---	---	---	---	---

Zóny s číselným údajem

	F4a	30	30	30	30	30	30
	F4b	N	N	N	N	N	N
		30	30	30	30	30	30
	F4b	N	N	N	N	N	N

	F4a	30	30	30	30	30	30
	F4b	N	N	N	N	N	N
	ZC43	50	50	50	50	50	50
	ZC45	N	N	N	N	N	N
	ZC43	50	50	50	50	50	50
	ZC45	N	N	N	N	N	N

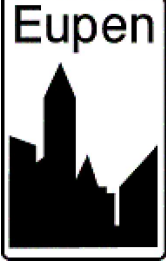
	ZC43	70	70	70	70	70 ≤ 7,5 t	70
						70 > 7,5 t	
	Pozn.: dokáže-li systém ISA určit oblast provozu a typ komunikace, lze jako vnímaný rychlostní limit pro kategorii N2 > 7,5 t a kategorii N3 použít formální rychlostní limit 60 km/h.					60 > 7,5 t	60
	ZC45	N	N	N	N	N	N
	ZC43	70	70	70	70	70	70
						70 > 7,5 t	
	Pozn.: dokáže-li systém ISA určit oblast provozu a typ komunikace, lze jako vnímaný rychlostní limit pro kategorii N2 > 7,5 t a kategorii N3 použít formální rychlostní limit 60 km/h.					60 > 7,5 t	60
	ZC45	N	N	N	N	N	N

Oblast s omezením provozu

	F12a	20	20	20	20	20	20
	F12b	N	N	N	N	N	N
	F113a	30	30	30	30	30	30
	F113b	N	N	N	N	N	N
		30	30	30	30	30	30
		N	N	N	N	N	N

Dálnice

	F5 (dálnice)	120	S	S	120	S	S
---	--------------	-----	---	---	-----	---	---

	F7 (konec dálnice)	N	N	N	N	N	N
Rychlostní komunikace							
Žádné							
Hranice města							
   	F1 (obec)	50	50	50	50	50	50
	Pozn.: dokáže-li systém ISA určit oblast provozu, lze jako vnímaný rychlostní limit použít formální rychlostní limit 30 km/h.	30	30	30	30	30	30
 	F3 (konec obce) Pozn.: jedná se o značku implicitního omezení rychlosti a vnitrostátní rychlostní limit pro třídy mimoměstských a rychlostních komunikací.	90	90	90	90	S (90)	S (90)

 							
	Pozn.: dokáže-li systém ISA určit oblast provozu, lze jako vnímaný rychlostní limit použít formální rychlostní limity 70 a 75 km/h.	70	70 nebo 75	70 nebo 75	70	70	70
	Pozn.: dokáže-li systém ISA určit oblast provozu a typ komunikace, lze jako vnímaný rychlostní limit pro kategorii N2 > 7,5 t a kategorii N3 použít formální rychlostní limit 60 km/h.					60 > 7,5 t	60

2. BULHARSKO

ZNAČKA	DALŠÍ PŘÍSLUŠNÉ INFORMACE	OČEKÁVANÁ ZPĚTNÁ VAZBA SYSTÉMU V KM/H					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3

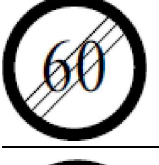
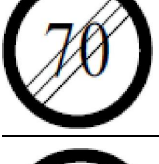
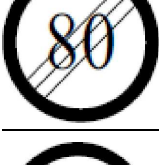
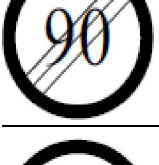
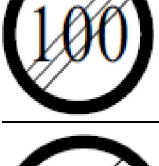
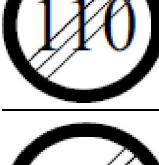
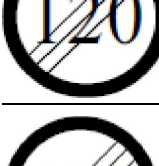
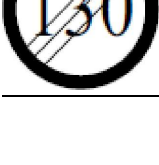
Značky s číselně stanoveným rychlostním limitem

	Začátek omezení rychlosti na 20 km/h	20	20	20	20	20	20
	Začátek omezení rychlosti na 30 km/h	30	30	30	30	30	30
	Začátek omezení rychlosti na 40 km/h	40	40	40	40	40	40
	Začátek omezení rychlosti na 50 km/h	50	50	50	50	50	50

	Začátek omezení rychlosti na 60 km/h	60	60	60	60	60	60
	Začátek omezení rychlosti na 70 km/h	70	70	70	70	70	70
	Začátek omezení rychlosti na 80 km/h	80	80	80	80	80	80
	Začátek omezení rychlosti na 90 km/h	90	90	90	90	S	S
	Začátek omezení rychlosti na 100 km/h	100	S	S	100	S	S
	Začátek omezení rychlosti na 110 km/h	110	S	S	110	S	S
	Začátek omezení rychlosti na 120 km/h	120	S	S	120	S	S
	Začátek omezení rychlosti na 130 km/h	130	S	S	130	S	S

Číselné značky s nepřímo stanoveným rychlostním limitem

	Konec omezení rychlosti na 20 km/h	N	N	N	N	N	N
	Konec omezení rychlosti na 30 km/h	N	N	N	N	N	N

	Konec omezení rychlosti na 40 km/h	N	N	N	N	N	N
	Konec omezení rychlosti na 50 km/h	N	N	N	N	N	N
	Konec omezení rychlosti na 60 km/h	N	N	N	N	N	N
	Konec omezení rychlosti na 70 km/h	N	N	N	N	N	N
	Konec omezení rychlosti na 80 km/h	N	N	N	N	N	N
	Konec omezení rychlosti na 90 km/h	N	N	N	N	N	N
	Konec omezení rychlosti na 100 km/h	N	N	N	N	N	N
	Konec omezení rychlosti na 110 km/h	N	N	N	N	N	N
	Konec omezení rychlosti na 120 km/h	N	N	N	N	N	N
	Konec omezení rychlosti na 130 km/h	N	N	N	N	N	N

Nečíselné značky s nepřímo stanoveným rychlostním limitem

	Konec všech omezení	N	N	N	N	N	N
---	---------------------	---	---	---	---	---	---

Zóny s číselným údajem

Žádné							
-------	--	--	--	--	--	--	--

Oblast s omezením provozu

	Začátek obytné zóny	20	20	20	20	20	20
	Konec obytné zóny	N	N	N	N	N	N

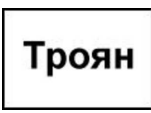
Dálnice

	Začátek dálnice	140	S	S	140	S	S
	Konec dálnice	N	N	N	N	N	N

Rychlostní komunikace

	Začátek rychlostní komunikace	120	S	S	120	S	S
	Konec rychlostní komunikace	N	N	N	N	N	N

Hranice města

	Obec	50	50	50	50	50	50
---	------	----	----	----	----	----	----

	Konec obce	90	80	80	90	80	80
---	------------	----	----	----	----	----	----

3. ČESKÁ REPUBLIKA

ZNAČKA	DALŠÍ PŘÍSLUŠNÉ INFORMACE	OČEKÁVANÁ ZPĚTNÁ VAZBA SYSTÉMU V KM/H					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3
Značky s číselně stanoveným rychlostním limitem							
	standardní	20	20	20	20	20	20
	standardní	30	30	30	30	30	30
	standardní	40	40	40	40	40	40
	standardní	50	50	50	50	50	50
	standardní	60	60	60	60	60	60
	standardní	70	70	70	70	70	70
	B20a	80	80	80	80	80	80
	standardní	90	90	90	90	80	80

	standardní	100	S	S	100	80	80
	standardní	110	S	S	110	80	80
	standardní	120	S	S	120	80	80
	standardní	130	S	S	130	80	80

Číselné značky s nepřímo stanoveným rychlostním limitem

	standardní	N	N	N	N	N	N
	standardní	N	N	N	N	N	N
	standardní	N	N	N	N	N	N
	standardní	N	N	N	N	N	N
	standardní	N	N	N	N	N	N
	standardní	N	N	N	N	N	N

	B20b	N	N	N	N	N	N
	standardní	N	N	N	N	N	N
	standardní	N	N	N	N	N	N
	standardní	N	N	N	N	N	N
	standardní	N	N	N	N	N	N
	standardní	N	N	N	N	N	N

Nečíselné značky s nepřímo stanoveným rychlostním limitem

	B26	N	N	N	N	N	N
---	-----	---	---	---	---	---	---

Zóny s číselným údajem

	IZ 8a	30	30	30	30	30	30
	IZ 8b	N	N	N	N	N	N

Oblast s omezením provozu

	IZ 5 a	20	20	20	20	20	20
---	--------	----	----	----	----	----	----

	IZ 5b	N	N	N	N	N	N
---	-------	---	---	---	---	---	---

Dálnice

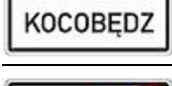
	IZ 1 a	130	S	S	130	80	80
	IZ 1b	N	N	N	N	N	N
	IP 14a (v platnosti do 31. prosince 2025)	130	S	S	130	80	80
	IP 14b (v platnosti do 31. prosince 2025)	N	N	N	N	N	N

Rychlostní komunikace

	IZ 2 a	110	S	S	110	80	80
	IZ 2b	N	N	N	N	N	N
	IP 15 a (v platnosti do 31. prosince 2025)	110	S	S	110	80	80

	IP 15b (v platnosti do 31. prosince 2025)	N	N	N	N	N	N
---	--	---	---	---	---	---	---

Hranice města

	IS 12a	50	50	50	50	50	50
	IS 12b	90	90	90	90	80	80
	IS 12c Obec v jazyce národnostní menšiny	50	50	50	50	50	50
	IS 12d Obec v jazyce národnostní menšiny	90	90	90	90	80	80
	IS 12c Obec v jazyce národnostní menšiny	50	50	50	50	50	50
	IS 12d Obec v jazyce národnostní menšiny	90	90	90	90	80	80

4. DÁNSKO

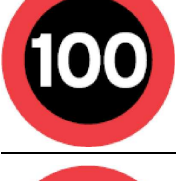
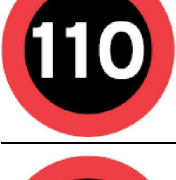
ZNAČKA	DALŠÍ PŘÍSLUŠNÉ INFORMACE	OČEKÁVANÁ ZPĚTNÁ VAZBA SYSTÉMU V KM/H					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3

Značky s číselně stanoveným rychlostním limitem

	C 55 Místní rychlostní limit stanoveno přímo	30	30	30	30	30	30
	C 55 Místní rychlostní limit stanoveno přímo	40	40	40	40	40	40
	C 55 Místní rychlostní limit stanoveno přímo	50	50	50	50	50	50

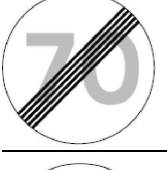
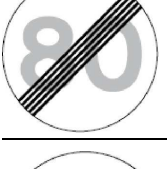
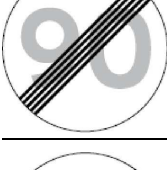
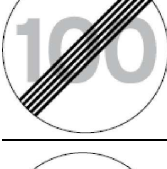
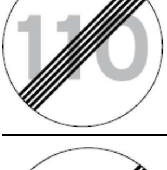
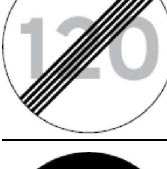
	C 55 Místní rychlostní limit stanoveno přímo	60	60	60	60	60	60
	C 55 Místní rychlostní limit stanoveno přímo	70	70	70	70	70	70
	C 55 Místní rychlostní limit stanoveno přímo	80	80	80	80	80	80
	C 55 Místní rychlostní limit stanoveno přímo	90	80	80	90	80	80
	C 55 Místní rychlostní limit stanoveno přímo	100	80	80	100	80	80
	C 55 Místní rychlostní limit stanoveno přímo	110	80	80	110	80	80
	C 55 Místní rychlostní limit stanoveno přímo	120	80	80	120	80	80
	UA 41 Doporučená rychlost stanoveno přímo	40	40	40	40	40	40
	UA 41 Doporučená rychlost stanoveno přímo	50	50	50	50	50	50

	UA 41 Doporučená rychlost stanoveno přímo	60	60	60	60	60	60
	E 41 Přímo stanovená doporučená rychlost na výjezdu	40	40	40	40	40	40
	E 41 Přímo stanovená doporučená rychlost na výjezdu	50	50	50	50	50	50
	E 41 Přímo stanovená doporučená rychlost na výjezdu	60	60	60	60	60	60
	E 41 Přímo stanovená doporučená rychlost na výjezdu	70	70	70	70	70	70
	E 41 Přímo stanovená doporučená rychlost na výjezdu	80	80	80	80	80	80
	E 41 Přímo stanovená doporučená rychlost na výjezdu	90	80	80	90	80	80
	C 55 Proměnný místní rychlostní limit stanoveno přímo	30	30	30	30	30	30
	C 55 Proměnný místní rychlostní limit stanoveno přímo	40	40	40	40	40	40
	C 55 Proměnný místní rychlostní limit stanoveno přímo	50	50	50	50	50	50

	C 55 Proměnný místní rychlostní limit stanoveno přímo	60	60	60	60	60	60
	C 55 Proměnný místní rychlostní limit stanoveno přímo	70	70	70	70	70	70
	C 55 Proměnný místní rychlostní limit stanoveno přímo	80	80	80	80	80	80
	C 55 Proměnný místní rychlostní limit stanoveno přímo	90	80	80	90	80	80
	C 55 Proměnný místní rychlostní limit stanoveno přímo	100	80	80	100	80	80
	C 55 Proměnný místní rychlostní limit stanoveno přímo	110	80	80	110	80	80
	C 55 Proměnný místní rychlostní limit stanoveno přímo	120	80	80	120	120	120

Číselné značky s nepřímo stanoveným rychlostním limitem

	C 56 Konec místního rychlostního limitu stanoveno přímo	N	N	N	N	N	N
	C 56 Konec místního rychlostního limitu stanoveno přímo	N	N	N	N	N	N

	C 56 Konec místního rychlostního limitu stanoveno přímo	N	N	N	N	N	N
	C 56 Konec místního rychlostního limitu stanoveno přímo	N	N	N	N	N	N
	C 56 Konec místního rychlostního limitu stanoveno přímo	N	N	N	N	N	N
	C 56 Konec místního rychlostního limitu stanoveno přímo	N	N	N	N	N	N
	C 56 Konec místního rychlostního limitu stanoveno přímo	N	N	N	N	N	N
	C 56 Konec místního rychlostního limitu stanoveno přímo	N	N	N	N	N	N
	C 56 Konec místního rychlostního limitu stanoveno přímo	N	N	N	N	N	N
	C 56 Konec místního rychlostního limitu stanoveno přímo	N	N	N	N	N	N
	C 56 Konec proměnného místního rychlostního limitu stanoveno přímo	N	N	N	N	N	N
	C 56 Konec proměnného místního rychlostního limitu stanoveno přímo	N	N	N	N	N	N

	C 56 Konec proměnného místního rychlostního limitu stanoveno přímo	N	N	N	N	N	N
	C 56 Konec proměnného místního rychlostního limitu stanoveno přímo	N	N	N	N	N	N
	C 56 Konec proměnného místního rychlostního limitu stanoveno přímo	N	N	N	N	N	N
	C 56 Konec proměnného místního rychlostního limitu stanoveno přímo	N	N	N	N	N	N
	C 56 Konec proměnného místního rychlostního limitu stanoveno přímo	N	N	N	N	N	N
	C 56 Konec proměnného místního rychlostního limitu stanoveno přímo	N	N	N	N	N	N
	C 56 Konec proměnného místního rychlostního limitu stanoveno přímo	N	N	N	N	N	N
	C 56 Konec proměnného místního rychlostního limitu stanoveno přímo	N	N	N	N	N	N
Nečíselné značky s nepřímým stanoveným rychlostním limitem							
	C 59 Konec zákazů	N	N	N	N	N	N

Zóny s číselným údajem

	E 53 Oblast se zónou snížené rychlosti stanoveno přímo	20	20	20	20	20	20
	E 54 Konec oblasti se zónou snížené rychlosti stanoveno přímo	N	N	N	N	N	N
	E 53 Oblast se zónou snížené rychlosti stanoveno přímo	30	30	30	30	30	30
	E 54 Konec oblasti se zónou snížené rychlosti stanoveno přímo	N	N	N	N	N	N
	E 53 Oblast se zónou snížené rychlosti stanoveno přímo	40	40	40	40	40	40
	E 54 Konec oblasti se zónou snížené rychlosti stanoveno přímo	N	N	N	N	N	N
	E 53 Oblast se zónou snížené rychlosti stanoveno přímo	45	45	45	45	45	45
	E 54 Konec oblasti se zónou snížené rychlosti stanoveno přímo	N	N	N	N	N	N

	E 68.4 Zóna s místním omezením rychlosti stanoveno přímo	30	30	30	30	30	30
	E 69.4 Konec zóny s místním omezením rychlosti stanoveno přímo	N	N	N	N	N	N
	E 68.4 Zóna s místním omezením rychlosti stanoveno přímo	40	40	40	40	40	40
	E 69.4 Konec zóny s místním omezením rychlosti stanoveno přímo	N	N	N	N	N	N
	E 68.4 Zóna s místním omezením rychlosti stanoveno přímo	50	50	50	50	50	50
	E 69.4 Konec zóny s místním omezením rychlosti stanoveno přímo	N	N	N	N	N	N

Oblast s omezením provozu

	E 51 Obytná zóna (pobytová a herní oblast) stanoveno nepřímě	15	15	15	15	15	15
	E 52 Konec obytné zóny (pobytové a herní oblasti) stanoveno nepřímě	N	N	N	N	N	N

	E 49 Pěší zóna stanoveno nepřímó	15	15	15	15	15	15
	E 50 Konec pěší zóny stanoveno nepřímó	N	N	N	N	N	N
	E 47 Zóna pro jízdní kola stanoveno nepřímó	30	30	30	30	30	30
	E 48 Konec zóny pro jízdní kola stanoveno nepřímó	N	N	N	N	N	N

Dálnice

	E 42 Dálnice (stanoveno nepřímó) Pozn.: Jedná se o značku s nepřímó stanoveným rychlostním limitem uvádějící, že se na danou třídu dálnice vztahuje platný vnitrostátní rychlostní limit.	130	80	80	130	80	80
	E 44 Konec dálnice (stanoveno nepřímó)	N	N	N	N	N	N

Rychlostní komunikace

	E 43 Silnice pro motorová vozidla (stanoveno nepřímó) Pozn.: Jedná se o značku s nepřímó stanoveným rychlostním limitem uvádějící, že se na danou třídu rychlostní komunikace vztahuje platný vnitrostátní rychlostní limit.	80	80	80	80	80	80
	E 45 Konec silnice pro motorová vozidla (stanoveno nepřímó)	N	N	N	N	N	N

Hranice města

	E 55 Zastavěná oblast (stanovení nepřímo) Pozn.: Jedná se o značku s nepřímo stanoveným rychlostním limitem uvádějící, že se na danou třídu městské komunikace vztahuje platný vnitrostátní rychlostní limit.	50	50	50	50	50	50
	E 56 Konec zastavěné oblasti Pozn.: Jedná se o značku s nepřímo stanoveným rychlostním limitem uvádějící, že se na danou třídu mimoměstské komunikace vztahuje platný vnitrostátní rychlostní limit.	80	80	80	80	80	80

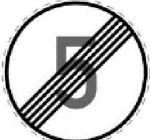
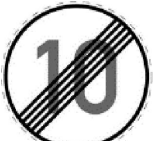
5. NĚMECKO

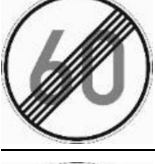
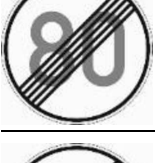
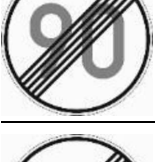
ZNAČKA	DALŠÍ PŘÍSLUŠNÉ INFORMACE	OČEKÁVANÁ ZPĚTNÁ VAZBA SYSTÉMU V KM/H					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3
Značky s číselně stanoveným rychlostním limitem							
	274-5	5	5	5	5	5	5
	274-10	10	10	10	10	10	10
	274-20	20	20	20	20	20	20
	274-30	30	30	30	30	30	30
	274-40	40	40	40	40	40	40
	274-50	50	50	50	50	50	50

	274-60	60	60	60	60	60	60
	274-70	70	70	70	70	70 ≤ 7,5 t	70
						70 > 7,5 t	
	Pozn.: dokáže-li systém ISA určit oblast provozu a typ komunikace, lze jako vnímaný rychlostní limit pro kategorie M2, M3, kategorii N2 > 7,5 t a kategorii N3 použít formální rychlostní limit 60 km/h.		60	60		60 > 7,5 t	60
	274-80	80	80	80	80	80 ≤ 7,5 t	80
						80 > 7,5 t	
	Pozn.: dokáže-li systém ISA určit oblast provozu a typ komunikace, lze jako vnímaný rychlostní limit pro kategorie M2, M3, kategorii N2 > 7,5 t a kategorii N3 použít formální rychlostní limit 60 km/h.		60	60		60 > 7,5 t	60
	274-90	90	90	90	90	80 ≤ 7,5 t	80
						80 > 7,5 t	
	Pozn.: dokáže-li systém ISA určit oblast provozu a typ komunikace, lze jako vnímaný rychlostní limit pro kategorie M2, M3, kategorii N2 > 7,5 t a kategorii N3 použít formální rychlostní limit 60 km/h.		60	60		60 > 7,5 t	60

	274-100	100	S	S	100	80 ≤ 7,5 t	80
						80 > 7,5 t	
	Pozn.: dokáže-li systém ISA určit oblast provozu, lze jako vnímaný rychlostní limit pro kategorie M2, M3, kategorii N2 > 7,5 t a kategorii N3 použít formální rychlostní limit 60 km/h.		60	60		60 > 7,5 t	60
	274-110 Pozn.: značka se používá pouze na dálnici.	110	S	S	110	80	80
	274-120 Pozn.: značka se používá pouze na dálnici.	120	S	S	120	80	80
	274-130 Pozn.: značka se používá pouze na dálnici.	130	S	S	130	80	80

Číselné značky s nepřímým stanoveným rychlostním limitem

	278-5	N	N	N	N	N	N
	278-10	N	N	N	N	N	N
	278-20	N	N	N	N	N	N
	278-30	N	N	N	N	N	N

	278-40	N	N	N	N	N	N
	278-50	N	N	N	N	N	N
	278-60	N	N	N	N	N	N
	278-70	N	N	N	N	N	N
	278-80	N	N	N	N	N	N
	278-90	N	N	N	N	N	N
	278-100	N	N	N	N	N	N
	278-110	N	N	N	N	N	N
	278-120	N	N	N	N	N	N
	278-130	N	N	N	N	N	N

Nečíselné značky s nepřímo stanoveným rychlostním limitem

	282	N	N	N	N	N	N
---	-----	---	---	---	---	---	---

Zóny s číselným údajem

	274.1-20	20	20	20	20	20	20
	274.2-20	N	N	N	N	N	N
	274.1	30	30	30	30	30	30
	274.2	N	N	N	N	N	N

Oblast s omezením provozu

	325.1 Pozn.: formální rychlostní limit „rychlost chůze“ není vyčíslen.	5	5	5	5	5	5
	325.2	N	N	N	N	N	N
	244.1	30	30	30	30	30	30
	244.2	N	N	N	N	N	N
	244.3	30	30	30	30	30	30

	244.4	N	N	N	N	N	N
---	-------	---	---	---	---	---	---

Dálnice

	330.1	n/a	S	S	n/a	80	80
	Pozn.: dokáže-li systém ISA určit, že v autobusu jsou stojící cestující, lze u kategorií M2 a M3 jako vnímaný rychlostní limit použít formální rychlostní limit 60 km/h.		60	60			
	330.2	N	N	N	N	N	N

Rychlostní komunikace

	331.1 Pozn.: nejedná se o značku s nepřímo stanoveným rychlostním limitem.						
	331.2 Pozn.: nejedná se o značku s nepřímo stanoveným rychlostním limitem.						

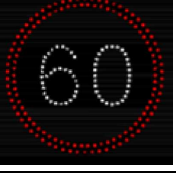
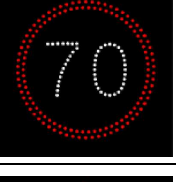
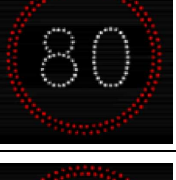
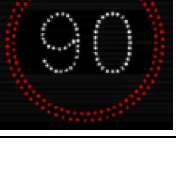
Hranice města

	310	50	50	50	50	50	50
	311	100	80	80	100	80 ≤ 7,5 t	60
						60 > 7,5 t	
	Pozn.: dokáže-li systém ISA určit, že v autobusu jsou stojící cestující, lze u kategorií M2 a M3 jako vnímaný rychlostní limit použít formální rychlostní limit 60 km/h.		60	60			

Katalog dopravních značek – část 2

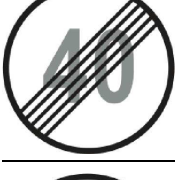
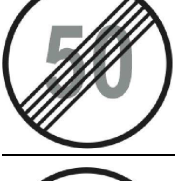
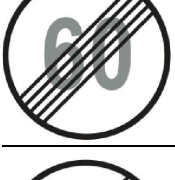
6. ESTONSKO

ZNAČKA	DALŠÍ PŘÍSLUŠNÉ INFORMACE	OČEKÁVANÁ ZPĚTNÁ VAZBA SYSTÉMU V KM/H					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3
Značky s číselně stanoveným rychlostním limitem							
	351	20	20	20	20	20	20
	351	30	30	30	30	30	30
	351	40	40	40	40	40	40
	351	50	50	50	50	50	50
	351	60	60	60	60	60	60
	351	70	70	70	70	70	70
	351	80	80	80	80	80	80
	351	90	90	90	90	S	S
	351	100	S	S	100	S	S

	351	110	S	S	110	S	S
	351	120	S	S	120	S	S
	351m	30	30	30	30	30	30
	351m	40	40	40	40	40	40
	351m	50	50	50	50	50	50
	351m	60	60	60	60	60	60
	351m	70	70	70	70	70	70
	351m	80	80	80	80	80	80
	351m	90	90	90	90	S	S

	351m	100	S	S	100	S	S
	351m	110	S	S	110	S	S
	351m	120	S	S	120	S	S

Číselné značky s nepřímo stanoveným rychlostním limitem

	371	N	N	N	N	N	N
	371	N	N	N	N	N	N
	371	N	N	N	N	N	N
	371	N	N	N	N	N	N
	371	N	N	N	N	N	N
	371	N	N	N	N	N	N

Nečíselné značky s nepřímo stanoveným rychlostním limitem

	376	N	N	N	N	N	N
---	-----	---	---	---	---	---	---

Zóny s číselným údajem

	381	20	20	20	20	20	20
	391	N	N	N	N	N	N
	381	30	30	30	30	30	30
	391	N	N	N	N	N	N
	381	40	40	40	40	40	40

	391	N	N	N	N	N	N
---	-----	---	---	---	---	---	---

Oblast s omezením provozu

	573	20	20	20	20	20	20
	574	N	N	N	N	N	N

Dálnice

	511 Pozn.: nejedná se o značku s nepřímo stanoveným rychlostním limitem.						
	512 Pozn.: nejedná se o značku s nepřímo stanoveným rychlostním limitem.						

Rychlostní komunikace

Žádné							
-------	--	--	--	--	--	--	--

Hranice města

	571	50	50	50	50	50	50
							
	572	90	90	90	90	S (90)	S (90)
							

7. IRSKO

Značka	Další příslušné informace	Očekávaná zpětná vazba systému v km/h					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3
Značky s číselně stanoveným rychlostním limitem							
	RUS 044	30	30	30	30	30	30
	RUS 064	40	40	40	40	40	40
	RUS 043	50	50	50	50	50	50
	RUS 042	60	60	60	60	60	60
	RUS 041	80	80 třída III, B	80 třída III, B	80	80	80
			65 třída I, II a A	65 třída I, II a A			
	RUS 040	100	80 třída III, B	80 třída III, B	100	80	80
			65 třída I, II a A	65 třída I, II a A			

	RUS 039	120	S třída III, B	S třída III, B	120	S	S
			65 třída I, II a A	65 třída I, II a A			
		V	V	V	V	V	V
		V	V	V	V	V	V
		V	V	V	V	V	V

Číselné značky s nepřímo stanoveným rychlostním limitem

Žádné							
-------	--	--	--	--	--	--	--

Nečíselné značky s nepřímo stanoveným rychlostním limitem

Žádné							
-------	--	--	--	--	--	--	--

Zóny s číselným údajem

Žádné							
-------	--	--	--	--	--	--	--

Oblast s omezením provozu

Žádné							
-------	--	--	--	--	--	--	--

Dálnice

	Pozn.: nejedná se o značku s nepřímo stanoveným rychlostním limitem.						
---	--	--	--	--	--	--	--

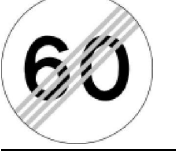
	Pozn.: nejedná se o značku s nepřímým stanoveným rychlostním limitem.						
Rychlostní komunikace							
Žádné							
Hranice města							
 	RUS 041A Pozn.: omezení rychlosti mimo město (regionální/místní). Používá se výhradně ve spojení s doplňkovou cedulí P080.	80	80 třída III, B	80 třída III, B	80	80	80
			65 třída I, II a A	65 třída I, II a A			

8. ŘECKO

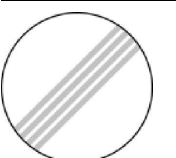
ZNAČKA	DALŠÍ PŘÍSLUŠNÉ INFORMACE	OČEKÁVANÁ ZPĚTNÁ VAZBA SYSTÉMU V KM/H					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3
Značky s číselně stanoveným rychlostním limitem							
	P-32	40	40	40	40	40	40
	P-32 Uvedená rychlost odpovídá nejvyšší dovolené rychlosti v obci.	50	50	50	50	50	50
		60	60	60	60	60	60

	P-32 Uvedená rychlost odpovídá nejvyšší dovolené rychlosti na jiných silnicích.	90	80	80	80	S	S
	P-32 Uvedená rychlost odpovídá nejvyšší dovolené rychlosti na rychlostní komunikaci (nikoliv na dálnici).	110	S	S	90	S	S
	P-32 Uvedená rychlost odpovídá nejvyšší dovolené rychlosti na dálnici.	130	S	S	100	S	S
		V	V	V	V	V	V

Číselné značky s nepřímo stanoveným rychlostním limitem

	standardní	N	N	N	N	N	N
	standardní	N	N	N	N	N	N
	P-37	N	N	N	N	N	N
	standardní	N	N	N	N	N	N
	standardní	N	N	N	N	N	N

Nečíselné značky s nepřímo stanoveným rychlostním limitem

	P-36	N	N	N	N	N	N
---	------	---	---	---	---	---	---

Zóny s číselným údajem

	P-60	50	50	50	50	50	50
	P-61	N	N	N	N	N	N

Oblast s omezením provozu

	Π-92	20	20	20	20	20	20
	Π-92α	N	N	N	N	N	N

Dálnice

	Π-27	130	S	S	100	S	S
	Π-27α	N	N	N	N	N	N

Rychlostní komunikace

	Π-26	110	90	90	110	80	80
	Π-26α	N	N	N	N	N	N

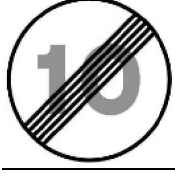
Hranice města

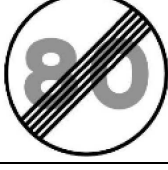
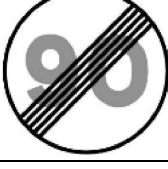
	Π-17	50	50	50	50	50	50
	Π-18	90	80	80	90	80	80

	Π-58	50	50	50	50	50	50
	Π-59	90	80	80	90	80	80

9. ŠPANĚLSKO

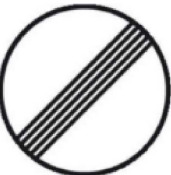
ZNAČKA	DALŠÍ PŘÍSLUŠNÉ INFORMACE	OČEKÁVANÁ ZPĚTNÁ VAZBA SYSTÉMU V KM/H					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3
Značky s číselně stanoveným rychlostním limitem							
	R-301-20	20	20	20	20	20	20
	R-301-30	30	30	30	30	30	30
	R-301-40	40	40	40	40	40	40
	R-301-50	50	50	50	50	50	50
	R-301-60	60	60	60	60	60	60
	R-301-70	70	70	70	70	70	70

	R-301-80	80	80	80	80	80	80
	R-301-90	90	90	80	80	80	80
	R-301-100	100	90	80	80	80	80
	R-301-110	110	S	90	90	S	S
	R-301-120	120	S	90	90	S	S
		V	V	V	V	V	V
		V	V	V	V	V	V
		V	V	V	V	V	V
Číselné značky s nepřímo stanoveným rychlostním limitem							
	R-501-10	N	N	N	N	N	N

	R-501-20	N	N	N	N	N	N
	R-501-30	N	N	N	N	N	N
	R-501-40	N	N	N	N	N	N
	R-501-50	N	N	N	N	N	N
	R-501-60	N	N	N	N	N	N
	R-501-70	N	N	N	N	N	N
	R-501-80	N	N	N	N	N	N
	R-501-90	N	N	N	N	N	N
	R-501-100	N	N	N	N	N	N

	R-501-110	N	N	N	N	N	N
	R-501-120	N	N	N	N	N	N

Nečíselné značky s nepřímým stanoveným rychlostním limitem

	R-500	N	N	N	N	N	N
		N	N	N	N	N	N
	Pozn.: dokáže-li systém ISA určit oblast provozu, lze jako vnímaný rychlostní limit v obci použít formální rychlostní limit 30 km/h.	30	30	30	30	30	30
		N	N	N	N	N	N
	Pozn.: dokáže-li systém ISA určit oblast provozu, lze jako vnímaný rychlostní limit v obci použít formální rychlostní limit 30 km/h.	30	30	30	30	30	30
		N	N	N	N	N	N
	Pozn.: dokáže-li systém ISA určit oblast provozu, lze jako vnímaný rychlostní limit v obci použít formální rychlostní limit 30 km/h.	30	30	30	30	30	30

Zóny s číselným údajem

	S-30	30	30	30	30	30	30
	S-31	N	N	N	N	N	N

Oblast s omezením provozu

	S-28	20	20	20	20	20	20
	S-29	N	N	N	N	N	N

Dálnice

	S-1	120	S	S	90	S	S
	S-2	N	N	N	N	N	N
	S-1a	120	S	S	90	S	S

	S-2a	N	N	N	N	N	N
---	------	---	---	---	---	---	---

Rychlostní komunikace

		120	S	S	90	S	S
		N	N	N	N	N	N

Hranice města

	S-500	50	50	50	50	50	50
	S-501 Pozn.: jedná se o značku s nepřímo stanoveným rychlostním limitem a vnitrostátní rychlostní limit pro třídy mimoměstských a rychlostních komunikací.	90	90 třída III, B	90 třída III, B	80	80	80
			80 třída I, II a A	80 třída I, II a A			

10. FRANCIE

ZNAČKA	DALŠÍ PŘÍSLUŠNÉ INFORMACE	OČEKÁVANÁ ZPĚTNÁ VAZBA SYSTÉMU V KM/H					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3

Značky s číselně stanoveným rychlostním limitem

	B14	30	30	30	30	30	30
---	-----	----	----	----	----	----	----

	B14	50	50	50	50	50	50
	B14	70	70	70	70	70	70
	B14	80	80	80	80	80	80
	Pozn.: dokáže-li systém ISA určit, že je připojeno přípojné vozidlo, lze jako vnímaný rychlostní limit pro kategorii N3 použít formální rychlostní limit 60 km/h.						60
	B14	90	90	90	90	S	80
	Pozn.: dokáže-li systém ISA určit oblast provozu, lze jako vnímaný rychlostní limit pro kategorii N2 použít formální rychlostní limit 80 km/h. Pozn.: dokáže-li systém ISA určit, že je připojeno přípojné vozidlo, lze jako vnímaný rychlostní limit pro kategorii N3 použít formální rychlostní limit 60 km/h.					80	60
	B14	110	S	S	110	S	S
	B14	130	S	S	130	S	S
	XB 14 Proměnné číselné značky	V	V	V	V	V	V

Číselné značky s nepřímo stanoveným rychlostním limitem

	B33 Konec rychlostního limitu	N	N	N	N	N	N
	B33	N	N	N	N	N	N
	B33	N	N	N	N	N	N
	B33	N	N	N	N	N	N
	B33	N	N	N	N	N	N
	XB 33 Proměnné číselné značky	N	N	N	N	N	N

Nečíselné značky s nepřímo stanoveným rychlostním limitem

	B31 Konec všech předchozích omezení rychlosti pro jedoucí vozidla	N	N	N	N	N	N
---	--	---	---	---	---	---	---

Zóny s číselným údajem

	B30	30	30	30	30	30	30
	B51 Konec zóny 30	N	N	N	N	N	N

Oblast s omezením provozu

	B52	20	20	20	20	20	20
	B 53 Konec zóny	N	N	N	N	N	N

Dálnice

	C207	130	S	S	110	S	S
	C 208 Konec dálnice	N	N	N	N	N	N

Rychlostní komunikace

	C 107	110	90	90	110	80	80
	C 108 Konec rychlostní komunikace	N	N	N	N	N	N

Hranice města

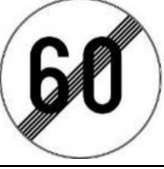
	EB 10 Obec	50	50	50	50	50	50
	EB 20 Konec obce	80	80	80	80	80 N2 ≤ 12 t	80
						80 N2 > 12 t	
	Pozn.: dokáže-li systém ISA určit, že je připojeno přípojné vozidlo, lze jako vnímaný rychlostní limit pro kategorii N2 > 12 t a kategorii N3 použít formální rychlostní limit 60 km/h.					60 N2 > 12 t	60

11. CHORVATSKO

ZNAČKA	DALŠÍ PŘÍSLUŠNÉ INFORMACE	OČEKÁVANÁ ZPĚTNÁ VAZBA SYSTÉMU V KM/H					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3
Značky s číselně stanoveným rychlostním limitem							
	B30 Rychlostní limit	40	40	40	40	40	40
	B30 Rychlostní limit	50	50	50	50	50	50
	B30 Rychlostní limit	60	60	60	60	60	60
	B30 Rychlostní limit	70	70	70	70	70	70
	B30 Rychlostní limit	80	80	80	80	80	80
	B30 Rychlostní limit	90	90	90	90	S	S
	B30 Rychlostní limit	100	S > 3,5 t	S	100	S	S
			100 ≤ 3,5 t				

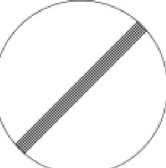
	B30 Rychlostní limit	110	S > 3,5 t	S	110	S	S
			110 ≤ 3,5 t				
	B30 Rychlostní limit	120	S > 3,5 t	S	120	S	S
			120 ≤ 3,5 t				
	B30 Rychlostní limit	130	S > 3,5 t	S	130	S	S
			130 ≤ 3,5 t				

Číselné značky s nepřímo stanoveným rychlostním limitem

	C11 Konec rychlostního limitu	N	N	N	N	N	N
	C11 Konec rychlostního limitu	N	N	N	N	N	N
	C11 Konec rychlostního limitu	N	N	N	N	N	N
	C11 Konec rychlostního limitu	N	N	N	N	N	N

	C11 Konec rychlostního limitu	N	N	N	N	N	N
	C11 Konec rychlostního limitu	N	N	N	N	N	N
	C11 Konec rychlostního limitu	N	N	N	N	N	N
	C11 Konec rychlostního limitu	N	N	N	N	N	N
	C11 Konec rychlostního limitu	N	N	N	N	N	N
	C11 Konec rychlostního limitu	N	N	N	N	N	N

Nečíselné značky s nepřímo stanoveným rychlostním limitem

	C11	N	N	N	N	N	N
---	-----	---	---	---	---	---	---

Zóny s číselným údajem

	C22	30	30	30	30	30	30
	C23	N	N	N	N	N	N

Oblast s omezením provozu

	C28	20	20	20	20	20	20
	C29	N	N	N	N	N	N

Dálnice

	C64	130	S	S	130	S	S
	C65	N	N	N	N	N	N

Rychlostní komunikace

	C66	110	80	80	110	S	S
	C67	N	N	N	N	N	N

Hranice města

	C76	50	50	50	50	50	50
	C77	90	80	80	90	80	80

12. ITÁLIE

ZNAČKA	DALŠÍ PŘÍSLUŠNÉ INFORMACE	OČEKÁVANÁ ZPĚTNÁ VAZBA SYSTÉMU V KM/H					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3

Značky s číselně stanoveným rychlostním limitem

	Figura II 50 Art. 116	20	20	20	20	20	20
---	-----------------------	----	----	----	----	----	----

	Figura II 50 Art. 116	30	30	30	30	30	30
	Figura II 50 Art. 116	40	40	40	40	40	40
	Figura II 50 Art. 116	50	50	50	50	50	50
	Figura II 50 Art. 116	60	60	60	60	60	60
	Figura II 50 Art. 116	70	70	70	70	70	70
	Figura II 50 Art. 116	80	80	80	80	80	70
	Pozn.: pro kategorii N3 se jako vnímaný rychlostní limit na dálnici použije formální rychlostní limit 80 km/h.						80
	Figura II 50 Art. 116	90	90	90 ≤ 8 t	90	80	70
				80 > 8 t			
	Pozn.: pro kategorii N2 se jako vnímaný rychlostní limit na dálnici použije formální rychlostní limit 90 km/h (tj. písmeno S). Pozn.: pro kategorii N3 se jako vnímaný rychlostní limit na dálnici použije formální rychlostní limit 80 km/h.					S	80
	Figura II 50 Art. 116	100	S	100 ≤ 8 t	100	80	70

				80 > 8 t			
	Pozn.: pro kategorii M3 se jako vnímaný rychlostní limit na dálnici použije formální rychlostní limit 100 km/h (tj. písmeno S). Pozn.: pro kategorii N2 se jako vnímaný rychlostní limit na dálnici použije formální rychlostní limit 90 km/h (tj. písmeno S). Pozn.: pro kategorii N3 se jako vnímaný rychlostní limit na dálnici použije formální rychlostní limit 80 km/h.			S		S	80
	Figura II 50 Art. 116	110	110	100 ≤ 8 t	110	S	70
				80 > 8 t			
	Pozn.: pro kategorii M3 se jako vnímaný rychlostní limit na dálnici použije formální rychlostní limit 100 km/h (tj. písmeno S). Pozn.: pro kategorii N2 se jako vnímaný rychlostní limit na dálnici použije formální rychlostní limit 90 km/h (tj. písmeno S). Pozn.: pro kategorii N3 se jako vnímaný rychlostní limit na dálnici použije formální rychlostní limit 80 km/h.			S		S	80
	Figura II 50 Art. 116	120	S > 3,5 t	S	120	S	80
			100 ≤ 3,5 t				
	Figura II 50 Art. 116	130	S > 3,5 t	S	130	S	80
			100 ≤ 3,5 t				

Číselné značky s nepřímo stanoveným rychlostním limitem

	Figura II 71 Art.119	N	N	N	N	N	N
	Figura II 71 Art.119	N	N	N	N	N	N
	Figura II 71 Art.119	N	N	N	N	N	N
	Figura II 71 Art.119	N	N	N	N	N	N
	Figura II 71 Art.119	N	N	N	N	N	N
	Figura II 71 Art.119	N	N	N	N	N	N
	Figura II 71 Art.119	N	N	N	N	N	N

Nečíselné značky s nepřímo stanoveným rychlostním limitem

	Figura II 70 Art.119	N	N	N	N	N	N
---	----------------------	---	---	---	---	---	---

Zóny s číselným údajem

	Figura II 323/a Art.135	30	30	30	30	30	30
	Figura II 323/b Art.135	N	N	N	N	N	N

Oblast s omezením provozu

	Figura II 318 Art. 135	30	30	30	30	30	30
	Figura II 319 Art. 135	N	N	N	N	N	N
 area pedonale  eccezioni: - veicoli autorizzati a servizio di persone invalide - polizia, ambulanze, vigili del fuoco (solo in servizio urgente di emergenza) - veicoli merci autorizzati orario: 06.00 - 18.00 / 20.00 - 06.00 - auto a motore (veicoli autorizzati) solo per accedere a cortili ed autorimesse	Figura II 320 Art. 135	10	10	10	10	10	10
	Figura II 321 Art. 135	N	N	N	N	N	N

Dálnice

	Figura II 345 Art. 135	130	S > 3,5 t	S	130	S	80
			100 ≤ 3,5 t				
	Figura II 346 Art. 135	N	N	N	N	N	N
	Figura II 345 Art. 135	110	S > 3,5 t	S ≤ 8 t	100	80	70

			100 ≤ 3,5 t	80 > 8 t			
	Figura II 346 Art. 135	N	N	N	N	N	N

Rychlostní komunikace

Žádné							
-------	--	--	--	--	--	--	--

Hranice města

	Figura II 273 Art. 131 Pozn.: Pozn.: dokáže-li systém ISA určit oblast provozu, lze jako vnímaný rychlostní limit použít formální rychlostní limit 70 km/h.	50	50	50	50	50	50
	Figura II 273f Art. 131	90	90	90 ≤ 8 t	90	80	70
				80 > 8 t			
	Figura II 274 Art. 131	90	90	90 ≤ 8 t	90	80	70
				80 > 8 t			

13. KYPR

ZNAČKA	DALŠÍ PŘÍSLUŠNÉ INFORMACE	OČEKÁVANÁ ZPĚTNÁ VAZBA SYSTÉMU V KM/H					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3

Značky s číselně stanoveným rychlostním limitem

		30	30	30	30	30	30
		40	40	40	40	40	40

		50	50	50	50	50	50
		65	65	65	65	65	65
		80	80	80	80	80	80
	Proměnná značka stanovující rychlostní limit v tunelu	80	80	80	80	80	80

Číselné značky s nepřímo stanoveným rychlostním limitem

	Konec rychlostního limitu	N	N	N	N	N	N
	Konec rychlostního limitu	N	N	N	N	N	N
	Konec rychlostního limitu	N	N	N	N	N	N
	Konec rychlostního limitu	N	N	N	N	N	N
	Konec rychlostního limitu	N	N	N	N	N	N

Nečíselné značky s nepřímo stanoveným rychlostním limitem

	Konec všech omezení rychlosti	N	N	N	N	N	N
---	-------------------------------	---	---	---	---	---	---

Zóna s číselným údajem

 	Začátek zóny 20	20	20	20	20	20	20
 	Konec zóny 20	N	N	N	N	N	N
	Zóna 30	30	30	30	30	30	30
	Konec zóny 30	N	N	N	N	N	N

Oblast s omezením provozu

	Začátek obytné zóny	30	30	30	30	30	30
	Konec obytné zóny	N	N	N	N	N	N

Dálnice

	Začátek dálnice	100	S	S	100	80	80
	Konec dálnice	N	N	N	N	N	N

Rychlostní komunikace

	Pozn.: nejedná se o značku s nepřímo stanoveným rychlostním limitem.						
	Pozn.: nejedná se o značku s nepřímo stanoveným rychlostním limitem.						

Hranice města

	Omezení rychlosti (50 km/h)	50	50	50	50	50	50
	Omezení rychlosti (65 km/h)	65	65	65	65	65	65
		80	80	80	80	64	64

14. LOTYŠSKO

ZNAČKA	DALŠÍ PŘÍSLUŠNÉ INFORMACE	OČEKÁVANÁ ZPĚTNÁ VAZBA SYSTÉMU V KM/H					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3
Značky s číselně stanoveným rychlostním limitem							
	standardní	20	20	20	20	20	20
	standardní	30	30	30	30	30	30
	standardní	40	40	40	40	40	40
	Začátek omezení rychlosti na 50 km/h	50	50	50	50	50	50
	standardní	60	60	60	60	60	60
	standardní	70	70	70	70	70	70
	standardní	80	80	80	80	80	80
	standardní	90	90	90	90	S	S
	standardní	100	S	S	100	S	S

	Proměnné dopravní značky	V	V	V	V	V	V
Číselné značky s nepřímo stanoveným rychlostním limitem							
	standardní	N	N	N	N	N	N
	standardní	N	N	N	N	N	N
	standardní	N	N	N	N	N	N
	Konec omezení rychlosti na 50 km/h	N	N	N	N	N	N
	standardní	N	N	N	N	N	N
	standardní	N	N	N	N	N	N
	standardní	N	N	N	N	N	N
	standardní	N	N	N	N	N	N
	standardní	N	N	N	N	N	N

Nečíselné značky s nepřímo stanoveným rychlostním limitem

	Konec všech omezení rychlosti	N	N	N	N	N	N
---	-------------------------------	---	---	---	---	---	---

Zóny s číselným údajem

	Začátek zóny 30 km/h stanoveno přímo	30	30	30	30	30	30
	Konec zóny 30 km/h stanoveno přímo	N	N	N	N	N	N
	Začátek zóny 50 km/h stanoveno přímo	50	50	50	50	50	50
	Konec zóny 50 km/h stanoveno přímo	N	N	N	N	N	N

Oblast s omezením provozu

	Začátek obytné zóny	20	20	20	20	20	20
	Konec obytné zóny	N	N	N	N	N	N

Dálnice

Žádné							
-------	--	--	--	--	--	--	--

Rychlostní komunikace

	Začátek rychlostní komunikace Od 1. března do 1. prosince	90	90	90	90	S	S
---	--	----	----	----	----	---	---

	Začátek rychlostní komunikace Od 1. prosince do 1. března	110	S	S	110	S	S
	Konec rychlostní komunikace	N	N	N	N	N	N

Hranice města

	Obec	50	50	50	50	50	50
							
	Konec obce	90	90	90	90	80 > 7,5 t	80
						S (90) ≤ 7,5 t	
	Pozn.: dokáže-li systém ISA určit oblast provozu, lze jako vnímaný rychlostní limit na silnicích s nepevným povrchem a šterkových cestách použít formální rychlostní limit 80 km/h. Pozn.: dokáže-li systém ISA určit, že je připojeno přípojné vozidlo, lze jako vnímaný rychlostní limit použít formální rychlostní limit 80 km/h.	80	80	80	80	80 ≤ 7,5 t	

15. LITVA

ZNAČKA	DALŠÍ PŘÍSLUŠNÉ INFORMACE	OČEKÁVANÁ ZPĚTNÁ VAZBA SYSTÉMU V KM/H					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3

Značky s číselně stanoveným rychlostním limitem

	329	50	50	50	50	50	50
---	-----	----	----	----	----	----	----

	329	70	70	70	70	70	70
	329	90	90	90	90	S	S
	329	120	S	S	120	S	S
	329	130	S	S	130	S	S
		V	V	V	V	V	V

Číselné značky s nepřímo stanoveným rychlostním limitem

	standardní	N	N	N	N	N	N
	330	N	N	N	N	N	N
	standardní	N	N	N	N	N	N
	standardní	N	N	N	N	N	N
	standardní	N	N	N	N	N	N

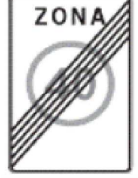
	336	N	N	N	N	N	N
---	-----	---	---	---	---	---	---

Nečíselné značky s nepřímým stanoveným rychlostním limitem

	336 Konec všech omezení	N	N	N	N	N	N
---	----------------------------	---	---	---	---	---	---

Zóny s číselným údajem

	542	40	40	40	40	40	40
---	-----	----	----	----	----	----	----

	545	N	N	N	N	N	N
--	-----	---	---	---	---	---	---

Oblast s omezením provozu

	552	20	20	20	20	20	20
	553	N	N	N	N	N	N

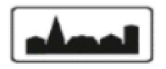
Dálnice

	501 Od 1. dubna do 1. listopadu	130	S	S	130	S	S
	501 Od 1. listopadu do 1. dubna	110	S	S	110	S	S
	502	N	N	N	N	N	N

Rychlostní komunikace

	555 Od 1. dubna do 1. listopadu	120	90	90	120	S	S
	555 Od 1. listopadu do 1. dubna	110	90	90	110	S	S
	556	N	N	N	N	N	N

Hranice města

  	550	50	50	50	50	50	50
  	551	90	90	90	90	S (90)	S (90)
	Pozn.: dokáže-li systém ISA určit oblast provozu, lze jako vnímaný rychlostní limit na silnicích s nezpevněným povrchem a šterkových cestách použít formální rychlostní limit 70 km/h.	70	70	70	70	70	70

16. LUCEMBURSKO

ZNAČKA	DALŠÍ PŘÍSLUŠNÉ INFORMACE	OČEKÁVANÁ ZPĚTNÁ VAZBA SYSTÉMU V KM/H					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3

Značky s číselně stanoveným rychlostním limitem

	C,14	20	20	20	20	20	20
---	------	----	----	----	----	----	----

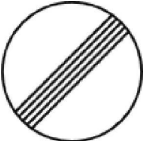
	C,14	50	50	50	50	50	50
	C,14	70	70	70	70	70	70
	C,14 maximální rychlost v tunelech	90	90	90	90	S	S
	C,14 (a maximální rychlost na dálnicích za deště, sněhu atd.)	110	S ≤ 7,5 t	S ≤ 7,5 t	110	S	S
			90 > 7,5 t	90 > 7,5 t			
	C,14	130	S ≤ 7,5 t	S ≤ 7,5 t	130	S	S
			90 > 7,5 t	90 > 7,5 t			

Číselné značky s nepřímo stanoveným rychlostním limitem

	standardní	N	N	N	N	N	N
	standardní	N	N	N	N	N	N
	C,17b Konec omezení rychlosti	N	N	N	N	N	N
	standardní	N	N	N	N	N	N

	standardní	N	N	N	N	N	N
	standardní	N	N	N	N	N	N

Nečíselné značky s nepřímo stanoveným rychlostním limitem

	C,17a Konec všech omezení	N	N	N	N	N	N
---	------------------------------	---	---	---	---	---	---

Zóny s číselným údajem

	H,1	30	30	30	30	30	30
	H,2	N	N	N	N	N	N

Oblast s omezením provozu

	E,25a	20	20	20	20	20	20
	E,25b	N	N	N	N	N	N
	E,26a	20	20	20	20	20	20
	E,26b	N	N	N	N	N	N

	E,18a	30	30	30	30	30	30
	E,18b	N	N	N	N	N	N

Dálnice

	E,15	130	90	90	130	S	S
	E,16	N	N	N	N	N	N

Rychlostní komunikace

	E,17	90	90 ≤ 7,5 t	90 ≤ 7,5 t	90	90 ≤ 7,5 t	90 ≤ 7,5 t
			75 > 7,5 t	75 > 7,5 t		75 > 7,5 t	75 > 7,5 t

		N	N	N	N	N	N
Hranice města							
	E,9a	50	50	50	50	50	50
	E,9b	90	75	75	90	75	75

Katalog dopravních značek – část 3

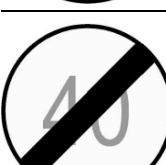
17. MAĎARSKO

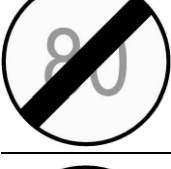
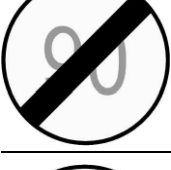
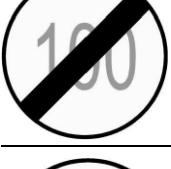
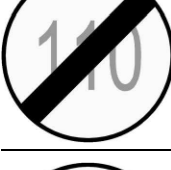
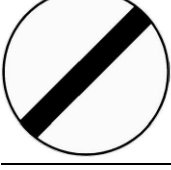
ZNAČKA	DALŠÍ PŘÍSLUŠNÉ INFORMACE	OČEKÁVANÁ ZPĚTNÁ VAZBA SYSTÉMU V KM/H					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3
Značky s číselně stanoveným rychlostním limitem							
	30. ábra	5	5	5	5	5	5
	30. ábra	10	10	10	10	10	10
	30. ábra	20	20	20	20	20	20
	30. ábra	30	30	30	30	30	30
	30. ábra	40	40	40	40	40	40
	30. ábra	50	50	50	50	50	50
	30. ábra	60	60	60	60	60	60
	30. ábra	70	70	70	70	70	70

	30. ábra	80	80 ≤ 3,5 t	70	80	70	70
			70 > 3,5 t				
	Pozn.: pro kategorie M2 >3,5 t, M3, N2 a N3 se jako vnímaný rychlostní limit na dálnici použije formální rychlostní limit 80 km/h.		80 > 3,5 t	80		80	80
	30. ábra	90	90 ≤ 3,5 t	70	80	70	70
			70 > 3,5 t				
	Pozn.: pro kategorie M2 >3,5 t, M3, N2 a N3 se jako vnímaný rychlostní limit na dálnici použije formální rychlostní limit 80 km/h.		80 > 3,5 t	80		80	80
	30. ábra	100	100 ≤ 3,5 t	70	100	70	70
			70 > 3,5 t				
	Pozn.: pro kategorie M2 >3,5 t, M3, N2 a N3 se jako vnímaný rychlostní limit na dálnici použije formální rychlostní limit 80 km/h.		80 > 3,5 t	80		80	80
	30. ábra	110	110 ≤ 3,5 t	70	110	70	70
			70 > 3,5 t				
	Pozn.: pro kategorie M2 >3,5 t, M3, N2 a N3 se jako vnímaný rychlostní limit na dálnici použije formální rychlostní limit 80 km/h.		80 > 3,5 t	80		80	80

	30. ábra	120	120 $\leq 3,5 \text{ t}$	80	120	80	80
			80 $> 3,5 \text{ t}$				
	30. ábra	130	130 $\leq 3,5 \text{ t}$	80	130	80	80
			80 $> 3,5 \text{ t}$				
		V	V	V	V	V	V

Číselné značky s nepřímo stanoveným rychlostním limitem

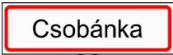
	56. ábra	N	N	N	N	N	N
	56. ábra	N	N	N	N	N	N
	56. ábra	N	N	N	N	N	N
	56. ábra	N	N	N	N	N	N
	56. ábra	N	N	N	N	N	N

	56. ábra	N	N	N	N	N	N
	56. ábra	N	N	N	N	N	N
	56. ábra	N	N	N	N	N	N
	56. ábra	N	N	N	N	N	N
	56. ábra	N	N	N	N	N	N
	56. ábra	N	N	N	N	N	N
	56. ábra	N	N	N	N	N	N
	56. ábra	N	N	N	N	N	N
Nečíselné značky s nepřímo stanoveným rychlostním limitem							
	59. ábra	N	N	N	N	N	N

	26. § (6) 84. ábra 97. ábra	N	N	N	N	N	N
	Pozn.: dokáže-li systém ISA určit oblast provozu, lze jako vnímaný rychlostní limit v obci použít formální rychlostní limit 30 km/h.	30	30	30	30	30	30

Zóny s číselným údajem

	53/a. ábra	20	20	20	20	20	20
	53/b. ábra	N	N	N	N	N	N
	53/a. ábra	30	30	30	30	30	30
	53/b. ábra	N	N	N	N	N	N
	53/a. ábra	40	40	40	40	40	40
	53/b. ábra	N	N	N	N	N	N
	53/a. ábra	50	50	50	50	50	50

	53/b. ábra	N	N	N	N	N	N
 	14. § (8) Omezení rychlosti na všech silnicích v zastavěné oblasti	40	40	40	40	40	40

Oblast s omezením provozu

	122. ábra	20	20	20	20	20	20
	123. ábra	N	N	N	N	N	N
	26/j. ábra Pozn.: dokáže-li systém ISA pracovat s rychlostmi nižšími než 20 km/h, lze jako vnímaný rychlostní limit použít formální rychlostní limit 10 km/h.	20	20	20	20	20	20
	26/k. ábra	N	N	N	N	N	N
	26/h. ábra Pozn.: dokáže-li systém ISA pracovat s rychlostmi nižšími než 20 km/h, lze jako vnímaný rychlostní limit použít formální rychlostní limit 10 km/h.	20	20	20	20	20	20
	26/i. ábra	N	N	N	N	N	N

Dálnice

	1. ábra	130	80	80	130	80	80
---	---------	-----	----	----	-----	----	----

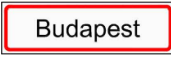
	2. ábra	N	N	N	N	N	N
---	---------	---	---	---	---	---	---

Rychlostní komunikace

	3. ábra	110	70	70	110	70	70
---	---------	-----	----	----	-----	----	----

	4. ábra	N	N	N	N	N	N
---	---------	---	---	---	---	---	---

Hranice města

	131/a. ábra	50	50	50	50	50	50
	131/b. ábra						
	131/c. ábra						
	132/a. ábra	90	70	70	90	70	70
	132/b. ábra						
	132/c. ábra						

18. MALTA

ZNAČKA	DALŠÍ PŘÍSLUŠNÉ INFORMACE	OČEKÁVANÁ ZPĚTNÁ VAZBA SYSTÉMU V KM/H					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3

Značky s číselně stanoveným rychlostním limitem

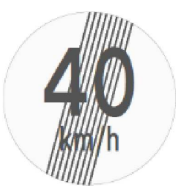
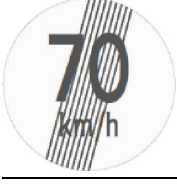
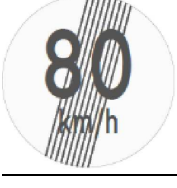
	Obrázek č.: 23.1a. rychlostní limit	10	10	10	10	10	10
---	-------------------------------------	----	----	----	----	----	----

	Obrázek č.: 23.1b. rychlostní limit	20	20	20	20	20	20
	Obrázek č.: 23.1c. rychlostní limit	30	30	30	30	30	30
	Obrázek č.: 23.1d. rychlostní limit	40	40	40	40	40	40
	Obrázek č.: 23.1e. rychlostní limit	50	50	50	50	50	50
	Obrázek č.: 23.1f. rychlostní limit	60	60	60	60	60	60
	Obrázek č.: 23.1g. rychlostní limit	70	70	70	70	70	70
	Obrázek č.: 23.1h. rychlostní limit	80	80	80	80	80	80
	Proměnný rychlostní limit	10	10	10	10	10	10
	Proměnný rychlostní limit	20	20	20	20	20	20

	Proměnný rychlostní limit	30	30	30	30	30	30
	Proměnný rychlostní limit	40	40	40	40	40	40
	Proměnný rychlostní limit	50	50	50	50	50	50
	Proměnný rychlostní limit	60	60	60	60	60	60
	Proměnný rychlostní limit	70	70	70	70	70	70
	Proměnný rychlostní limit	80	80	80	80	80	80

Číselné značky s nepřímým stanoveným rychlostním limitem

	Obrázek č.: 23.2a. Konec rychlostního limitu	N	N	N	N	N	N
	Obrázek č.: 23.2b. Konec rychlostního limitu	N	N	N	N	N	N
	Obrázek č.: 23.2c. Konec rychlostního limitu	N	N	N	N	N	N

	Obrázek č.: 23.2d. Konec rychlostního limitu	N	N	N	N	N	N
	Obrázek č.: 23.2e. Konec rychlostního limitu	N	N	N	N	N	N
	Obrázek č.: 23.2f. Konec rychlostního limitu	N	N	N	N	N	N
	Obrázek č.: 23.2f. Konec rychlostního limitu	N	N	N	N	N	N
	Obrázek č.: 23.2h. Konec rychlostního limitu	N	N	N	N	N	N

Nečíselné značky s nepřímým stanoveným rychlostním limitem

	Obrázek č.: 23.3. Platí vnitrostátní rychlostní limit.	N	N	N	N	N	N
---	--	---	---	---	---	---	---

Zóny s číselným údajem

Žádné							
-------	--	--	--	--	--	--	--

Oblast s omezením provozu

Žádné							
-------	--	--	--	--	--	--	--

Dálnice

Žádné							
-------	--	--	--	--	--	--	--

Rychlostní komunikace

Žádné							
-------	--	--	--	--	--	--	--

Hranice města

Žádné							
-------	--	--	--	--	--	--	--

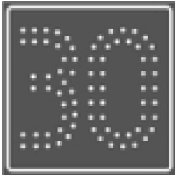
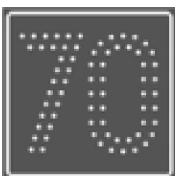
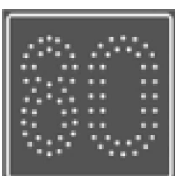
Katalog dopravních značek – část 4

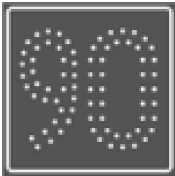
19. NIZOZEMSKO

ZNAČKA	DALŠÍ PŘÍSLUŠNÉ INFORMACE	OČEKÁVANÁ ZPĚTNÁ VAZBA SYSTÉMU V KM/H					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3
Značky s číselně stanoveným rychlostním limitem							
	A01-015 (nová)	15	15	15	15	15	15
	A01-015 (stará)	15	15	15	15	15	15
	A01-020 (nová)	20	20	20	20	20	20
	A01-020 (stará)	20	20	20	20	20	20
	A01-030 (nová)	30	30	30	30	30	30
	A01-030 (stará)	30	30	30	30	30	30
	A01-050 (nová)	50	50	50	50	50	50
	A01-050 (stará)	50	50	50	50	50	50

	A01-060 (nová)	60	60	60	60	60	60
	A01-060 (stará)	60	60	60	60	60	60
	A01-70 (nová)	70	70	70	70	70	70
	A01-70 (stará)	70	70	70	70	70	70
	A01-080 (nová)	80	80	80	80	80	80
	A01-080 (stará)	80	80	80	80	80	80
	A01-090 (nová)	90	90	90	90	80	80
	A01-090 (stará)	90	90	90	90	80	80
	A01-100 (nová)	100	S	S	100	80	80

	A01-100 (stará)	100	S	S	100	80	80
	A01-100 s časovým omezením	130	S	S	130	80	80
	Pozn.: dokáže-li systém ISA určit denní dobu a/nebo oblast provozu, lze jako vnímaný rychlostní limit použít u kategorií M1 a N1 formální rychlostní limit 100 km/h.	100			100		
	A01-100/120 s časovým omezením	120	S	S	120	80	80
	Pozn.: dokáže-li systém ISA určit denní dobu a/nebo oblast provozu, lze jako vnímaný rychlostní limit použít u kategorií M1 a N1 formální rychlostní limit 100 km/h.	100			100		
	A01-120 (nová)	120	S	S	120	80	80
	A01-120 (stará)	120	S	S	120	80	80

	A01-120 s časovým omezením	130	S	S	130	80	80
	Pozn.: dokáže-li systém ISA určit denní dobu a/nebo oblast provozu, lze jako vnímaný rychlostní limit použít u kategorií M1 a N1 formální rychlostní limit 120 km/h.	120			120		
	A01-130 (nová)	130	S	S	130	80	80
	A01-130 (stará)	130	S	S	130	80	80
	A01-130 s časovým omezením	130	S	S	130	80	80
	A03-03	30	30	30	30	30	30
	A03-050	50	50	50	50	50	50
	A03-070	70	70	70	70	70	70
	A03-080	80	80	80	80	80	80

	A03-090	90	90	90	90	80	80
---	---------	----	----	----	----	----	----

Číselné značky s nepřímo stanoveným rychlostním limitem

	A02-015	N	N	N	N	N	N
	A02-030	N	N	N	N	N	N
	A02-050	N	N	N	N	N	N
	A02-060	N	N	N	N	N	N
	A02-070	N	N	N	N	N	N
	A02-080	N	N	N	N	N	N
	A02-090	N	N	N	N	N	N
	A02-100	N	N	N	N	N	N
	A02-120	N	N	N	N	N	N

Nečíselné značky s nepřímo stanoveným rychlostním limitem

	F08	N	N	N	N	N	N
	ES03	N	N	N	N	N	N

Zóny s číselným údajem

	A01-030zb	30	30	30	30	30	30
	A02-030ze Implicitní značka používaná pouze v obci.	N	N	N	N	N	N
	A02-060zb	60	60	60	60	60	60
	A02-060ze Značka s nepřímo stanoveným rychlostním limitem podle oblasti.	N	N	N	N	N	N

Oblast s omezením provozu

	G05	15	15	15	15	15	15
	G06 Značka s nepřímo stanoveným rychlostním limitem, používá se pouze v obci.	N	N	N	N	N	N

Dálnice

	G01	130	S	S	130	80	80
---	-----	-----	---	---	-----	----	----

	G02 Nepřímo stanovená rychlost se liší podle oblasti (v obci = 50; mimo obec = 80).	N	N	N	N	N	N
---	--	---	---	---	---	---	---

Rychlostní komunikace

	G03	100	S	S	100	80	80
	G04 Nepřímo stanovená rychlost se liší podle oblasti (v obci = 50; mimo obec = 80; na dálnici = 130).	N	N	N	N	N	N

Hranice města

   	H01a H01b H01c H01d Velikost se řídí počtem písmen	50	50	50	50	50	50
   	H02a H02b H02c H02d	80	80	80	80	80	80

20. RAKOUSKO

ZNAČKA	DALŠÍ PŘÍSLUŠNÉ INFORMACE	OČEKÁVANÁ ZPĚTNÁ VAZBA SYSTÉMU V KM/H					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3
Značky s číselně stanoveným rychlostním limitem							
	§ 52 10a	30	30	30	30	30	30
	§ 52 10a	40	40	40	40	40	40
	§ 52 10a	50	50	50	50	50	50
	§ 52 10a	60	60	60	60	60	60
	§ 52 10a	70	70	70	70	70	70
	§ 52 10a	80	80	80	80	70	70
	Pozn.: pro kategorie N2 a N3 se jako vnímaný rychlostní limit na dálnici použije formální rychlostní limit 80 km/h.					80	80
	§ 52 10a	100	80	80	100	70	70

	Pozn.: pro kategorie M2 a M3 (tj. písmeno S) se jako vnímaný rychlostní limit na dálnici použije formální rychlostní limit 100 km/h. Pozn.: pro kategorie N2 a N3 se jako vnímaný rychlostní limit na dálnici použije formální rychlostní limit 80 km/h.		S	S		80	80
	§ 52 10a	110	S	S	110	80	80
	§ 52 10a	120	S	S	120	80	80
	§ 52 10a	130	S	S	130	80	80

Číselné značky s nepřímo stanoveným rychlostním limitem

	§ 52 10b	N	N	N	N	N	N
	§ 52 10b	N	N	N	N	N	N
	§ 52 10b	N	N	N	N	N	N
	§ 52 10b	N	N	N	N	N	N
	§ 52 10b	N	N	N	N	N	N

	§ 52 10b	N	N	N	N	N	N
	§ 52 10b	N	N	N	N	N	N
	§ 52 10b	N	N	N	N	N	N
	§ 52 10b	N	N	N	N	N	N
	§ 52 10b	N	N	N	N	N	N

Nečíselné značky s nepřímo stanoveným rychlostním limitem

		N	N	N	N	N	N
---	--	---	---	---	---	---	---

Zóny s číselným údajem

	§ 52 11a	30	30	30	30	30	30
	§ 52 11b	N	N	N	N	N	N

Oblast s omezením provozu

	§ 52 9c	20	20	20	20	20	20
	§ 52 9d	N	N	N	N	N	N
	§ 53 Abs. 1 Z 9e	20	20	20	20	20	20
	§ 53 Abs. 1 Z 9f	N	N	N	N	N	N
	§ 53 Abs. 1 Z 9e	30	30	30	30	30	30
	§ 53 Abs. 1 Z 9f	N	N	N	N	N	N
	§ 53 Abs. 1 Z 26	30	30	30	30	30	30
	§ 53 Abs. 1 Z 29	N	N	N	N	N	N

Dálnice

	§ 53 8a	130	S	S	130	80	80
	§ 52 8b	N	N	N	N	N	N

Rychlostní komunikace

	§ 53 8c	100	S	S	100	80	80
	§ 52 8d	N	N	N	N	N	N

Hranice města

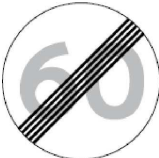
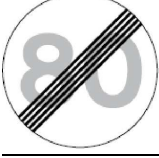
	§ 52 17 a	50	50	50	50	50	50
	§ 52 17b	100	80	80	100	70	70
			70 klou- bové auto- busy	70 klou- bové auto- busy			

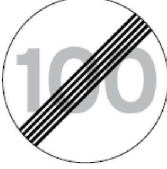
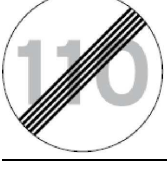
21. POLSKO

ZNAČKA	DALŠÍ PŘÍSLUŠNÉ INFORMACE	OČEKÁVANÁ ZPĚTNÁ VAZBA SYSTÉMU V KM/H					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3
Značky s číselně stanoveným rychlostním limitem							
	standardní	30	30	30	30	30	30
	standardní	40	40	40	40	40	40
	Začátek omezení rychlosti na 50 km/h	50	50	50	50	50	50
	standardní	60	60	60	60	60	60
	standardní	70	70	70	70	70	70
	standardní	80	70	70	80	70	70
	Pozn.: pro kategorie M2, M3, N2 a N3 se jako vnímaný rychlostní limit na dálnici použije formální rychlostní limit 80 km/h.		80	80		80	80
	standardní	90	70	70	90	70	70
	Pozn.: pro kategorie M2 a M3 se jako vnímaný rychlostní limit na dálnici použije formální rychlostní limit 90 km/h. Pozn.: pro kategorie N2 a N3 se jako vnímaný rychlostní limit na dálnici použije formální rychlostní limit 80 km/h.		90	90		80	80

	standardní	100	S	S	100	80	80
	standardní	110	S	S	110	80	80
	standardní	120	S	S	120	80	80
	standardní	130	S	S	130	80	80

Číselné značky s nepřímo stanoveným rychlostním limitem

	standardní	N	N	N	N	N	N
	standardní	N	N	N	N	N	N
	Konec omezení rychlosti na 50 km/h	N	N	N	N	N	N
	standardní	N	N	N	N	N	N
	standardní	N	N	N	N	N	N
	standardní	N	N	N	N	N	N

	standardní	N	N	N	N	N	N
	standardní	N	N	N	N	N	N
	standardní	N	N	N	N	N	N
	standardní	N	N	N	N	N	N
	standardní	N	N	N	N	N	N

Nečíselné značky s nepřímo stanoveným rychlostním limitem

	Konec všech omezení	N	N	N	N	N	N
---	---------------------	---	---	---	---	---	---

Zóny s číselným údajem

	Začátek zóny 30 km/h	30	30	30	30	30	30
	Konec zóny 30 km/h	N	N	N	N	N	N

Oblast s omezením provozu

	Začátek obytné zóny	20	20	20	20	20	20
	Konec obytné zóny	N	N	N	N	N	N

Dálnice

	Začátek dálnice	140	S	S	140	80	80
	Konec dálnice	N	N	N	N	N	N

Rychlostní komunikace

	Začátek rychlostní komunikace	120	S	S	120	80	80
	Konec rychlostní komunikace	N	N	N	N	N	N

Hranice města

	Obec	50	50	50	50	50	50
	Konec obce	90	70	70	90	70	70

22. PORTUGALSKO

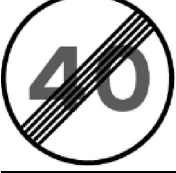
ZNAČKA	DALŠÍ PŘÍSLUŠNÉ INFORMACE	OČEKÁVANÁ ZPĚTNÁ VAZBA SYSTÉMU V KM/H					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3

Značky s číselně stanoveným rychlostním limitem

	standardní	30	30	30	30	30	30
---	------------	----	----	----	----	----	----

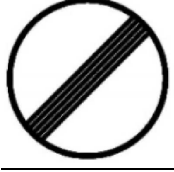
	standardní	40	40	40	40	40	40
	standardní	50	50	50	50	50	50
	standardní	60	60	60	60	60	60
	standardní	70	70	70	70	70	70
	standardní	80	80	80	80	80	80
	R-301-100	100	90	80	80	80	80
	R-301-120	120	S	90	90	S	S

Číselné značky s nepřímo stanoveným rychlostním limitem

	C20b	N	N	N	N	N	N
	C20b	N	N	N	N	N	N

	C20b	N	N	N	N	N	N
	C20b	N	N	N	N	N	N
	C20b	N	N	N	N	N	N
	C20b	N	N	N	N	N	N
	C20b	N	N	N	N	N	N
	C20b	N	N	N	N	N	N

Nečíselné značky s nepřímo stanoveným rychlostním limitem

	C20a	N	N	N	N	N	N
---	------	---	---	---	---	---	---

Zóny s číselným údajem

	G4a Začátek zóny 30 km/h	30	30	30	30	30	30
---	--------------------------	----	----	----	----	----	----

	G10 Konec zóny 30 km/h	N	N	N	N	N	N
	G4 Začátek zóny 40 km/h	40	40	40	40	40	40
	G8 Konec zóny 40 km/h	N	N	N	N	N	N

Oblast s omezením provozu

	Začátek obytné zóny	20	20	20	20	20	20
	Konec obytné zóny	N	N	N	N	N	N

Dálnice

	H24	120	S	S	120	S	S
	H38	N	N	N	N	N	N

Rychlostní komunikace

	H25	100	90	90	100	80	80
	H39	N	N	N	N	N	N

Hranice města

	N1a N1b	50	50	50	50	50	50
							
	N2a N2b	90	80	80	90	80	80
							

23. RUMUNSKO

ZNAČKA	DALŠÍ PŘÍSLUŠNÉ INFORMACE	OČEKÁVANÁ ZPĚTNÁ VAZBA SYSTÉMU V KM/H					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3

Značky s číselně stanoveným rychlostním limitem

	C29 Začátek omezení rychlosti na 30 km/h	30	30	30	30	30	30
	C29 Začátek omezení rychlosti na 40 km/h	40	40	40	40	40	40

	C29 Začátek omezení rychlosti na 50 km/h	50	50	50	50	50	50
	C29 Začátek omezení rychlosti na 60 km/h	60	60	60	60	60	60
	C29 Začátek omezení rychlosti na 70 km/h	70	70	70	70	70	70
	C29 Začátek omezení rychlosti na 80 km/h	80	80	80	80	80	80
	C29 Začátek omezení rychlosti na 90 km/h	90	90	90	90	S	S
	C29 Začátek omezení rychlosti na 100 km/h	100	S	S	100	S	S
	C29 Začátek omezení rychlosti na 110 km/h	110	S	S	110	S	S
	C29 Začátek omezení rychlosti na 130 km/h	130	S	S	130	S	S
	U16 Omezení rychlosti na 40 km/h v místě prací na silnici.	40	40	40	40	40	40
	U16 Omezení rychlosti na 50 km/h v místě prací na silnici.	50	50	50	50	50	50

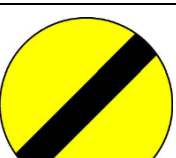
	U16 Omezení rychlosti na 60 km/h v místě prací na silnici.	60	60	60	60	60	60
	U16 Omezení rychlosti na 70 km/h v místě prací na silnici.	70	70	70	70	70	70
	U16 Omezení rychlosti na 80 km/h v místě prací na silnici.	80	80	80	80	80	80
	U16 Omezení rychlosti na 90 km/h v místě prací na silnici.	90	90	90	90	S	S
	U16 Omezení rychlosti na 100 km/h v místě prací na silnici.	100	S	S	100	S	S
	U16 Omezení rychlosti na 110 km/h v místě prací na silnici.	110	S	S	110	S	S
	U16 Omezení rychlosti na 120 km/h v místě prací na silnici.	120	S	S	120	S	S

Číselné značky s nepřímo stanoveným rychlostním limitem

	C36 Konec omezení rychlosti na 30 km/h	N	N	N	N	N	N
	C36 Konec omezení rychlosti na 40 km/h	N	N	N	N	N	N
	C36 Konec omezení rychlosti na 50 km/h	N	N	N	N	N	N

	C36 Konec omezení rychlosti na 60 km/h	N	N	N	N	N	N
	C36 Konec omezení rychlosti na 70 km/h	N	N	N	N	N	N
	C36 Konec omezení rychlosti na 80 km/h	N	N	N	N	N	N
	C36 Konec omezení rychlosti na 90 km/h	N	N	N	N	N	N
	C36 Konec omezení rychlosti na 100 km/h	N	N	N	N	N	N
	C36 Konec omezení rychlosti na 110 km/h	N	N	N	N	N	N

Nečíselné značky s nepřímo stanoveným rychlostním limitem

	C35 Konec všech omezení	N	N	N	N	N	N
	U17 Konec všech omezení v místě prací na silnici.	N	N	N	N	N	N

Zóny s číselným údajem

	Začátek zóny 30 km/h	30	30	30	30	30	30
---	----------------------	----	----	----	----	----	----

	Konec zóny 30 km/h	N	N	N	N	N	N
	G40 Omezení rychlosti na 30 km/h	30	30	30	30	30	30
	G41 Konec omezení rychlosti	N	N	N	N	N	N

Oblast s omezením provozu

	Začátek obytné zóny	20	20	20	20	20	20
	Konec obytné zóny	N	N	N	N	N	N

Dálnice

		130	S	S	130	S	S
		N	N	N	N	N	N

Rychlostní komunikace

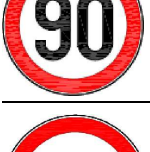
Žádné							
-------	--	--	--	--	--	--	--

Hranice města

  		50	50	50	50	50	50
  		100	90	90	100	S (90)	S (90)
	Pozn.: dokáže-li systém ISA určit oblast provozu a typ komunikace, lze jako vnímaný rychlostní limit použít formální rychlostní limity 80 a 90 km/h.	90	80	80	90	80	80

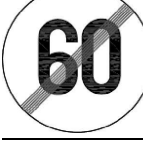
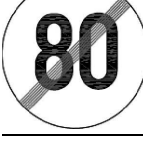
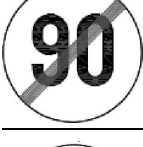
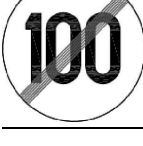
Katalog dopravních značek – část 5

24. SLOVINSKO

ZNAČKA	DALŠÍ PŘÍSLUŠNÉ INFORMACE	OČEKÁVANÁ ZPĚTNÁ VAZBA SYSTÉMU V KM/H					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3
Značky s číselně stanoveným rychlostním limitem							
	2232-2	20	20	20	20	20	20
	2232-3	30	30	30	30	30	30
	2232-4	40	40	40	40	40	40
	2232-5	50	50	50	50	50	50
	2232-6	60	60	60	60	60	60
	2232-7	70	70	70	70	70	70
	2232-8	80	80	80	80	80	80
	2232-9	90	90	90	90	S	S
	2232-10	100	S	S	100	S	S

	2232-11	110	S	S	110	S	S
	2232	130	S	S	130	S	S

Číselné značky s nepřímo stanoveným rychlostním limitem

	2233-2	N	N	N	N	N	N
	2233-3	N	N	N	N	N	N
	2233-4	N	N	N	N	N	N
	2233-5	N	N	N	N	N	N
	2233-6	N	N	N	N	N	N
	2233-7	N	N	N	N	N	N
	2233-8	N	N	N	N	N	N
	2233-9	N	N	N	N	N	N
	2233-10	N	N	N	N	N	N

	2233	N	N	N	N	N	N
---	------	---	---	---	---	---	---

Nečíselné značky s nepřímo stanoveným rychlostním limitem

	2238	N	N	N	N	N	N
---	------	---	---	---	---	---	---

Zóny s číselným údajem

	2421	30	30	30	30	30	30
	2422	N	N	N	N	N	N

Oblast s omezením provozu

	2427	30	30	30	30	30	30
	2428	N	N	N	N	N	N

Dálnice

	2401	130	S	S	130	S	S
	2402	N	N	N	N	N	N
	2403	130	S	S	130	S	S

	2404	N	N	N	N	N	N
---	------	---	---	---	---	---	---

Rychlostní komunikace

	2405	110	80	80	110	80	80
---	------	-----	----	----	-----	----	----

	2406	N	N	N	N	N	N
---	------	---	---	---	---	---	---

Hranice města

	2434	50	50	50	50	50	50
---	------	----	----	----	----	----	----

	2435	90	80	80	90	80	80
--	------	----	----	----	----	----	----

25. SLOVENSKO

ZNAČKA	DALŠÍ PŘÍSLUŠNÉ INFORMACE	OČEKÁVANÁ ZPĚTNÁ VAZBA SYSTÉMU V KM/H					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3

Značky s číselně stanoveným rychlostním limitem

	253-20	20	20	20	20	20	20
	253-30	30	30	30	30	30	30
	253-40	40	40	40	40	40	40
	253-50	50	50	50	50	50	50

	253-60	60	60	60	60	60	60
	253-70	70	70	70	70	70	70
	253-80	80	80	80	80	80	80
	253-90	90	90	90	90	S	S
	253-100	100	S	S	100	S	S
	253-110	110	S	S	110	S	S
	253-120	120	S	S	120	S	S
	253-130	130	S	S	130	S	S
	253-140	140	S	S	140	S	S
	Proměnné dopravní značení označující začátek omezení rychlosti	V	V	V	V	V	V

	Proměnné dopravní značení označující začátek omezení rychlosti	V	V	V	V	V	V
---	--	---	---	---	---	---	---

Číselné značky s nepřímo stanoveným rychlostním limitem

	253-20	N	N	N	N	N	N
	253-30	N	N	N	N	N	N
	263-40	N	N	N	N	N	N
	253-50	N	N	N	N	N	N
	253-60	N	N	N	N	N	N
	263-70	N	N	N	N	N	N
	253-80	N	N	N	N	N	N
	263-90	N	N	N	N	N	N
	263-100	N	N	N	N	N	N

	263-110	N	N	N	N	N	N
	263-120	N	N	N	N	N	N
	263-130	N	N	N	N	N	N
	263-140	N	N	N	N	N	N

Nečíselné značky s nepřímo stanoveným rychlostním limitem

	267 Konec všech omezení	N	N	N	N	N	N
	Proměnné dopravní značení označující konec všech omezení	N	N	N	N	N	N

Zóny s číselným údajem

	268-20 Začátek zóny 20 km/h	20	20	20	20	20	20
	269-20 Konec zóny 20 km/h	N	N	N	N	N	N
	268-30 Začátek zóny 30 km/h	30	30	30	30	30	30
	Začátek zóny 30 km/h	30	30	30	30	30	30

	269-30 Konec zóny 30 km/h	N	N	N	N	N	N
	Konec zóny 30 km/h	N	N	N	N	N	N

Oblast s omezením provozu

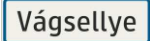
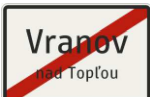
	315 Začátek obytné zóny	20	20	20	20	20	20
	316 Konec obytné zóny	N	N	N	N	N	N
	Začátek obytné zóny	20	20	20	20	20	20
	Konec obytné zóny	N	N	N	N	N	N
	319 Začátek školní zóny	20	20	20	20	20	20
	320 Konec školní zóny	N	N	N	N	N	N
	Začátek školní zóny	20	20	20	20	20	20
	Konec školní zóny	N	N	N	N	N	N

	317 Začátek pěší zóny	20	20	20	20	20	20
	318 Konec pěší zóny	N	N	N	N	N	N
	Začátek pěší zóny	20	20	20	20	20	20
	Konec pěší zóny	N	N	N	N	N	N

Dálnice

	309 Začátek dálnice	130	S	S	130	S	S
	Začátek dálnice	130	S	S	130	S	S
	310 Konec dálnice	N	N	N	N	N	N
	Konec dálnice	N	N	N	N	N	N

Hranice města

     	305 Obec	50	50	50	50	50	50
     	306 Konec obce	90	90	90	90	S (90)	S (90)

26. FINSKO

ZNAČKA	DALŠÍ PŘÍSLUŠNÉ INFORMACE	OČEKÁVANÁ ZPĚTNÁ VAZBA SYSTÉMU V KM/H					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3
Značky s číselně stanoveným rychlostním limitem							
	C32_2 (rychlostní limit)	20	20	20	20	20	20
	C32_3 (rychlostní limit)	30	30	30	30	30	30

	C32_4 (rychlostní limit)	40	40	40	40	40	40
	C32_5 (rychlostní limit)	50	50	50	50	50	50
	C32 (rychlostní limit)	60	60	60	60	60	60
	C32_6 (rychlostní limit)	70	70	70	70	70	70
	C32_7 (rychlostní limit)	80	80	80	80	80	80
	C32_8 (rychlostní limit)	100	S	S	100	S	S
	C32_9 (rychlostní limit)	120	S	S	120	S	S
	proměnný rychlostní limit (C 32_x) Pozn.: číslice mohou být žluté nebo bílé.	V	V	V	V	V	V

Číselné značky s nepřímo stanoveným rychlostním limitem

	C33_2 (konec rychlostního limitu)	N	N	N	N	N	N
	C33_3 (konec rychlostního limitu)	N	N	N	N	N	N

	C33 (konec rychlostního limitu)	N	N	N	N	N	N
	C33_4 (konec rychlostního limitu)	N	N	N	N	N	N
	C33_5 (konec rychlostního limitu)	N	N	N	N	N	N
	C33_6 (konec rychlostního limitu)	N	N	N	N	N	N

Nečíselné značky s nepřímým stanoveným rychlostním limitem

Žádné							
-------	--	--	--	--	--	--	--

Zóny s číselným údajem

	C34_2 (zóna s omezením rychlosti)	30	30	30	30	30	30
	C35_2 (konec zóny s omezením rychlosti)	N	N	N	N	N	N
	C34 (zóna s omezením rychlosti)	40	40	40	40	40	40
	C35 (konec zóny s omezením rychlosti)	N	N	N	N	N	N
	C34_3 (zóna s omezením rychlosti)	50	50	50	50	50	50
	C35_3 (konec zóny s omezením rychlosti)	N	N	N	N	N	N

Oblast s omezením provozu

	E24 (začátek obytné zóny)	20	20	20	20	20	20
	E25 (konec obytné zóny)	N	N	N	N	N	N
	E26 (ulice pro pěší)	20	20	20	20	20	20
	E27 (konec ulice pro pěší)	N	N	N	N	N	N

Dálnice

	E15 (dálnice) Pozn.: nejedná se o značku s nepřímo stanoveným rychlostním limitem.						
	E16 (konec dálnice) Pozn.: nejedná se o značku s nepřímo stanoveným rychlostním limitem.						

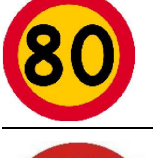
Rychlostní komunikace

	E17 (dvouproudá rychlostní komunikace) Pozn.: nejedná se o značku s nepřímo stanoveným rychlostním limitem.						
	E18 (konec dvouproudé rychlostní komunikace) Pozn.: nejedná se o značku s nepřímo stanoveným rychlostním limitem.						

Hranice města

	E22 (obec)	50	50	50	50	50	50
	E23 (konec obce) Pozn.: jedná se o značku s nepřímo stanoveným rychlostním limitem a vnitrostátní rychlostní limit pro všechny ostatní třídy mimoměstských, rychlostních a dálničních komunikací.	80	80	80	80	80	80

27. ŠVÉDSKO

ZNAČKA	DALŠÍ PŘÍSLUŠNÉ INFORMACE	OČEKÁVANÁ ZPĚTNÁ VAZBA SYSTÉMU V KM/H					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3
Značky s číselně stanoveným rychlostním limitem							
	C31-3	30	30	30	30	30	30
	C31-4	40	40	40	40	40	40
	C31-5	50	50	50	50	50	50
	C31-6	60	60	60	60	60	60
	C31 (C31-7)	70	70	70	70	70	70
	C31-8	80	80	80	80	80	80
	C31-9	90	90	90	90	80	80
	C31-10	100	S	S třída III, B	100	80	80
				90 třída I, II, A			

	C31-11	110	S	S třída III, B	110	80	80
				90 třída I, II, A			
	C31-12	120	S	S třída III, B	120	80	80
				90 třída I, II, A			
		V	V	V	V	V	V
Číselné značky s nepřímo stanoveným rychlostním limitem							
Žádné							
Nečíselné značky s nepřímo stanoveným rychlostním limitem							
Žádné							
Zóny s číselným údajem							
Žádné							
Oblast s omezením provozu							
	E9 Začátek obytné zóny Pozn.: formální rychlostní limit „rychlost chůze“ není vyčíslen.	5	5	5	5	5	5
	E10 Konec obytné zóny Pozn.: příslušný rychlostní limit mimo oblast s omezením provozu je vždy označen značkou s číselně stanoveným rychlostním limitem.						

Dálnice

	Pozn.: nejedná se o značku s nepřímo stanoveným rychlostním limitem.						
	Pozn.: nejedná se o značku s nepřímo stanoveným rychlostním limitem.						

Rychlostní komunikace

	Pozn.: nejedná se o značku s nepřímo stanoveným rychlostním limitem.						
	Pozn.: nejedná se o značku s nepřímo stanoveným rychlostním limitem.						

Hranice města

	Pozn.: nejedná se o značku s nepřímo stanoveným rychlostním limitem.						
	Pozn.: nejedná se o značku s nepřímo stanoveným rychlostním limitem.						

28. NORSKO

ZNAČKA	DALŠÍ PŘÍSLUŠNÉ INFORMACE	OČEKÁVANÁ ZPĚTNÁ VAZBA SYSTÉMU V KM/H					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3
	§ 8 – 362	30	30	30	30	30	30
		40	40	40	40	40	40

		50	50	50	50	50	50
		60	60	60	60	60	60
		70	70	70	70	70	70
		80	80	80	80	80	80
		90	90 ≤ 3,5 t	90 třída III, B	90	S	S
			80 > 3,5 t	80 třída II			
				70 třída I, A			
		100	S ≤ 3,5 t	S třída III, B	100	S	S
			80 > 3,5 t	80 třída II			
				70 třída I, A			
		110	S ≤ 3,5 t	S třída III, B	110	S	S
			80 > 3,5 t	80 třída II			

				70 třída I, A			
	značky s proměnným rychlostním limitem	V	V	V	V	V	V

Číselné značky s nepřímo stanoveným rychlostním limitem

	§ 8 – 364	N	N	N	N	N	N
		N	N	N	N	N	N
		N	N	N	N	N	N
		N	N	N	N	N	N
		N	N	N	N	N	N

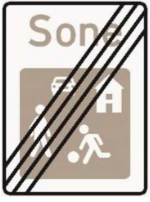
Nečíselné značky s nepřímo stanoveným rychlostním limitem

Žádné							
-------	--	--	--	--	--	--	--

Zóny s číselným údajem

	§ 8 – 366	30	30	30	30	30	30
	§ 8 – 368	50	50	50	50	50	50

Oblast s omezením provozu

	§ 12 – 540 Pozn.: formální rychlostní limit „rychlost chůze“ není vyčíslen.	5	5	5	5	5	5
	§ 12 – 542	50	50	50	50	50	50
	§ 12 – 548 Pozn.: formální rychlostní limit „rychlost chůze“ není vyčíslen.	5	5	5	5	5	5
	§ 12 – 550	50	50	50	50	50	50

Dálnice

	§ 12 – 502 Pozn.: nejedná se o značku s nepřímo stanoveným rychlostním limitem.						
	§ 12 – 504 Pozn.: nejedná se o značku s nepřímo stanoveným rychlostním limitem.						

Rychlostní komunikace

	§ 12 – 503 Pozn.: nejedná se o značku s nepřímo stanoveným rychlostním limitem.						
---	--	--	--	--	--	--	--

	§ 12 – 505 Pozn.: nejedná se o značku s nepřímo stanoveným rychlostním limitem.						
Hranice města							
Žádné							

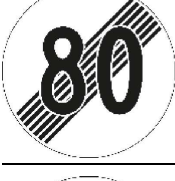
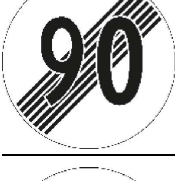
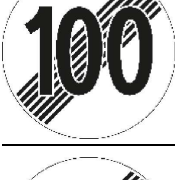
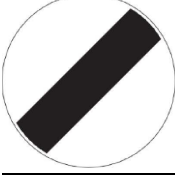
29. ŠVÝCARSKO

ZNAČKA	DALŠÍ PŘÍSLUŠNÉ INFORMACE	OČEKÁVANÁ ZPĚTNÁ VAZBA SYSTÉMU V KM/H					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3
Značky s číselně stanoveným rychlostním limitem							
	2.30 SSV	10	10	10	10	10	10
	2.30 SSV	20	20	20	20	20	20
	2.30 SSV	30	30	30	30	30	30
	2.30 SSV	40	40	40	40	40	40
	2.30 SSV	50	50	50	50	50	50
	2.30 SSV	60	60	60	60	60	60

	2.30 SSV	70	70	70	70	70	70
	2.30 SSV	80	80	80	80	80	80
	2.30 SSV	90	90	90	90	S	S
	2.30 SSV	100	S	S	100	S	S
	2.30 SSV	110	S	S	110	S	S

Číselné značky s nepřímo stanoveným rychlostním limitem

	2.53 SSV	N	N	N	N	N	N
	2.53 SSV	N	N	N	N	N	N
	2.53 SSV	N	N	N	N	N	N
	2.53 SSV	N	N	N	N	N	N

	2.53 SSV	N	N	N	N	N	N
	2.53 SSV	N	N	N	N	N	N
	2.53 SSV	N	N	N	N	N	N
	2.53 SSV	N	N	N	N	N	N
	2.53 SSV	N	N	N	N	N	N
	2.53 SSV	N	N	N	N	N	N
	2.53 SSV	N	N	N	N	N	N
Nečíselné značky s nepřímo stanoveným rychlostním limitem							
	2.58 SSV	N	N	N	N	N	N

Zóny s číselným údajem

	2.59.1 SSV	30	30	30	30	30	30
	2.59.2 SSV	N	N	N	N	N	N
	2.59.1 SSV	30	30	30	30	30	30
	2.59.2 SSV	N	N	N	N	N	N

Oblast s omezením provozu

	2.59.5	20	20	20	20	20	20
	2.59.6	N	N	N	N	N	N
	2.59.5	20	20	20	20	20	20
	2.59.6	N	N	N	N	N	N

Dálnice

	4.01 SSV	120	S	S	120	80	80
	4.02 SSV	N	N	N	N	N	N

Rychlostní komunikace

	4.03 SSV	100	S	S	100	80	80
	4.04 SSV	N	N	N	N	N	N

Hranice města

	4.27 SSV na hlavních silnicích Pozn.: nejedná se o značku s nepřímo stanoveným rychlostním limitem.						
	4.28 SSV na hlavních silnicích Pozn.: nejedná se o značku s nepřímo stanoveným rychlostním limitem.						
	4.29 SSV na vedlejších silnicích Pozn.: nejedná se o značku s nepřímo stanoveným rychlostním limitem.						
	4.30 SSV na vedlejších silnicích Pozn.: nejedná se o značku s nepřímo stanoveným rychlostním limitem.						

	2.30.1 SSV Omezení rychlosti v obci (zastavěné oblasti)	50	50	50	50	50	50
	2.53.1 SSV	80	80	80	80	80	80
	2.30.1 SSV Omezení rychlosti v obci (zastavěné oblasti)	50	50	50	50	50	50
	2.53.1 SSV	80	80	80	80	80	80
	2.30.1 SSV Omezení rychlosti v obci (zastavěné oblasti)	50	50	50	50	50	50
	2.53.1 SSV	80	80	80	80	80	80

PŘÍLOHA III

Změna nařízení (EU) 2019/2144

V příloze II nařízení (EU) 2019/2144 se řádek pro požadavek D8 nahrazuje tímto:

„D8 Inteligentní regulace rychlosti	Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2021/1958 (*)		B	B	B	B	B	B					B	
-------------------------------------	--	--	---	---	---	---	---	---	--	--	--	--	---	--

(*) Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2021/1958 ze dne 23. června 2021, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 stanovením podrobných pravidel týkajících se zvláštních zkušebních postupů a technických požadavků pro schvalování typu motorových vozidel z hlediska jejich systémů inteligentní regulace rychlosti a pro schvalování typu těchto systémů jako samostatných technických celků a kterým se mění příloha II uvedeného nařízení Úř. věst. L 409, 17.11.2021, s. 1.“