

2026/481

4.3.2026

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2026/481**ze dne 3. března 2026,****kterým se mění prováděcí nařízení (EU) 2022/1426, kterým se stanoví prováděcí pravidla k nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144, pokud jde o jednotné postupy a technické specifikace pro schvalování typu automatizovaného systému řízení plně automatizovaných vozidel****(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. 11 odst. 2 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Právní předpisy Unie o schvalování typu umožňují od roku 2022 uvádět na trh vozidla bez řidiče pro zvláštní případy použití prostřednictvím režimu malých sérií, který umožňuje výjimky z některých předpisů o schvalování typu pro plně automatizovaná vozidla. Výjimky v rámci tohoto režimu malých sérií se uplatní pod podmínkou, že počet registrací typu vozidla v Unii ročně nepřesáhne 1 500.
- (2) Od roku 2022 došlo k významnému technologickému a regulačnímu vývoji, který umožnil rozsáhlé zavádění plně automatizovaných vozidel. Řešení pro rozsáhlou výrobu a zavádění automatizovaného bezobslužného parkování (automated valet parking, AVP) jsou již k dispozici a přijetí požadavků na řízení a brzdění vozidel s duálním režimem v EHK OSN, zejména předpisů OSN č. 79 ⁽²⁾ a 13/13-H ⁽³⁾, zajišťuje soulad automatizovaných systémů parkování s rámcem EU schvalování typu vozidla jako celku. Je tedy již možné a vhodné zrušit omezení na malé série počínaje případem použití pro automatizované systémy parkování („AVP“).
- (3) Před povolením schválení typu vozidla jako celku u vozidel vybavených systémy AVP v neomezeném počtu je však nezbytné stanovit dodatečné technické požadavky na výkonnost v oblasti bezpečnosti a ověřování bezpečnosti prostřednictvím vybraných scénářů, a to s ohledem na specifika případu použití pro automatizované systémy parkování, tj. provoz na parkovacích plochách při velmi nízké rychlosti.
- (4) Rozšíření oblasti působnosti stávajících právních předpisů Unie nad rámec vozidel s duálním režimem a jejich sladění s vyvíjejícím se rámcem Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN), které je nezbytné pro umožnění harmonizovaného výkladu a uplatňování na mezinárodní úrovni, vyžaduje úpravu několika definic, jež jsou v těchto právních předpisech obsaženy.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 325, 16.12.2019, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>.

⁽²⁾ Předpis OSN č. 79 – Jednotná ustanovení pro schvalování vozidel z hlediska mechanismu řízení [2025/3] (Úř. věst. L, 2025/3, 10.1.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/3/oj>).

⁽³⁾ Předpis OSN č. 13-H – Jednotná ustanovení pro schvalování osobních automobilů z hlediska brzdění [2023/401] (Úř. věst. L 60, 24.2.2023, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/401/oj>).

- (5) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2022/1426 ^(*) by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno.
- (6) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem Technického výboru – motorová vozidla,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Prováděcí nařízení (EU) 2022/1426 se mění takto:

- 1) v čl. 1 prvním pododstavci se písmeno c) nahrazuje tímto:
 - „c) „automatizované bezobslužné parkování“: vozidla s vlastností automatizovaného systému řízení („ADS“) parkovací aplikace v rámci provozně-konstrukční domény („ODD“). Při provádění dynamické funkce řízení systém může, avšak nemusí využívat externí infrastrukturu (včetně případných lokalizačních značek nebo čidel vnímání).“;
- 2) článek 2 se mění takto:
 - 1) bod 2 se nahrazuje tímto:
 - „2. „vlastností systému ADS“ se rozumí aplikace systému ADS navržená konkrétně k použití v rámci určité provozně-konstrukční domény;“
 - 2) bod 5 se nahrazuje tímto:
 - „5. „provozní funkce“ se rozumí schopnost ovládat pohyb vozidla v reálném čase, což zahrnuje provádění mikrozměn v řízení, brzdění a akceleraci za účelem udržení polohy v jízdním pruhu nebo řádného odstupu vozidla a okamžitých responzivních opatření, aby se zabránilo srážkám v kritických jízdních situacích;“
 - 3) bod 6 se nahrazuje tímto:
 - „6. „taktickou funkcí“ se rozumí schopnost vnímat prostředí vozidla a řídit plánování, rozhodování a provádění manévru v reálném čase, včetně nápadnosti vozidla a jeho pohybu, což zahrnuje rozhodování o předjíždění vozidla nebo změně jízdního pruhu, signalizaci zamýšlených manévru, rozhodování o tom, kdy manévr zahájit, volbu správné rychlosti a provedení manévru;“
- 3) v článku 3 se odstavec 2 nahrazuje tímto:
 - „2. Schvalování typu ADS plně automatizovaných vozidel podléhá technickým specifikacím stanoveným v příloze II. Tyto specifikace posuzují schvalovací orgány nebo jejich technické zkušebny v souladu s přílohou III.

Kromě požadavků stanovených v prvním pododstavci podléhá schválení typu vlastností systému ADS týkajících se automatizovaného bezobslužného parkování technickým specifikacím stanoveným v příloze V. Tyto specifikace posuzují schvalovací orgány nebo jejich technické zkušebny v souladu s přílohou V.“;
- 4) příloha III se mění v souladu s přílohou I tohoto nařízení;
- 5) znění přílohy II tohoto nařízení se doplňuje jako příloha V.

^(*) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2022/1426 ze dne 5. srpna 2022, kterým se stanoví prováděcí pravidla k nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144, pokud jde o jednotné postupy a technické specifikace pro schvalování typu automatizovaného systému řízení (ADS) plně automatizovaných vozidel (Úř. věst. L 221, 26.8.2022, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1426/oj).

Článek 2

Vstup v platnost

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

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

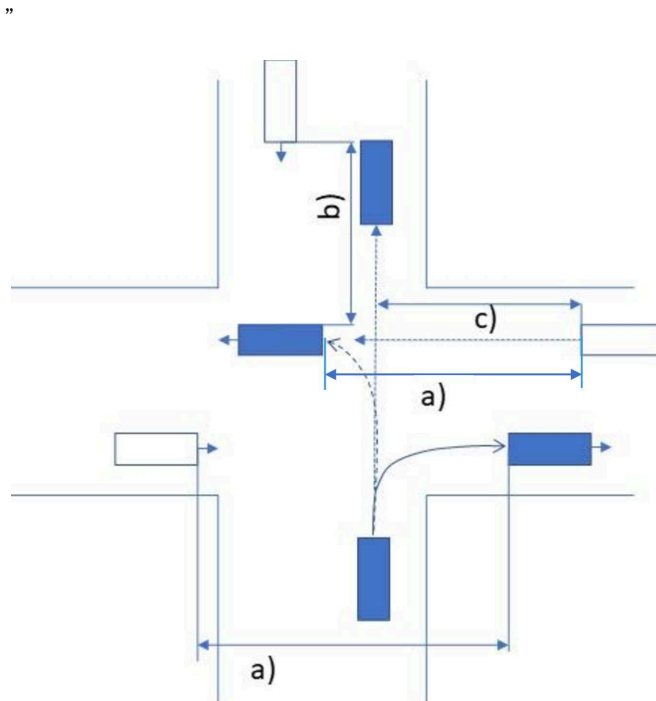
V Bruselu dne 3. března 2026.

Za Komisi
předsedkyně
Ursula VON DER LEYEN

PŘÍLOHA I

Příloha III prováděcího nařízení (EU) 2022/1426 se mění takto:

- 1) v části 1 bodě 1.3.3 se obrázek 1 nahrazuje tímto:



Obrázek 1: Vizualizace vzdáleností při odbočování a křižování.“;

- 2) v části 2 se bod 5.7 nahrazuje tímto:

„5.7 Výrobce zajistí, aby systém řízení bezpečnosti v rámci organizace splňoval požadavky bodů 5.1 (s výjimkou aspektů týkajících se vozidel, jako je „provoz“ a „vyřazení z provozu“), 5.2, 5.3 a 5.6 prostřednictvím ujednání se všemi organizacemi zapojenými do vývoje, výroby nebo zavádění systému ADS a jeho vlastností do provozu (případně včetně smluvních dodavatelů, poskytovatelů služeb nebo organizací podřízených výrobcům). Tato ujednání mohou případně zahrnovat smluvní ujednání, jasná rozhraní nebo systém řízení kvality.“

PŘÍLOHA II

Jako příloha V prováděcího nařízení (EU) 2022/1426 se doplňuje se nový text, který zní:

„PŘÍLOHA V

Technické specifikace pro automatizované bezobslužné parkování podle čl. 3 odst. 2

Část 1: DEFINICE

1. Definice

Pro účely této přílohy se použijí tyto definice:

- 1.1 „Jízdou AVP“ (*Automated Valet Parking Trip*) se rozumí ověření všech podmínek souvisejících s bezpečností v rámci vlastnosti týkající se automatizovaného bezobslužného parkování (AVP) při aktivaci AVP, následné provedení dynamické funkce řízení (*Dynamic Driving Task*, DDT) a deaktivace AVP.
- 1.2 „Přechodovým místem“ se rozumí určená oblast umístěná v rámci provozně-konstrukční domény, která je vhodná k aktivaci nebo deaktivaci vlastnosti AVP.
- 1.3 „Nejmenším relevantním objektem“ se rozumí nejmenší nechráněný účastník silničního provozu, kterého je vlastnost AVP schopna detekovat a na kterého je schopna reagovat při provádění DDT.
- 1.4 „Bezpečnou vzdáleností“ se rozumí vzdálenost objektu, na kterou musí vlastnost AVP vhodně reagovat, přičemž reakce na objekty vpředu, na straně nebo vzadu se může v závislosti na jejich vzdálenosti lišit.
- 1.5 „Permanentním objektem“ se rozumí nepohyblivý objekt v rámci provozně-konstrukční domény.
- 1.6 „Statickým objektem“ se rozumí pohyblivý objekt v rámci provozně-konstrukční domény, který se v relevantní době nepohybuje.
- 1.7 „Dynamickým objektem“ se rozumí objekt v provozně-konstrukční doméně, který se pohybuje v podélném a příčném směru a kterým může být zejména nechráněný účastník silničního provozu nebo jiné ručně řízené či plně automatizované vozidlo.

Část 2: POŽADAVKY NA VÝKONNOST

2. Obecné požadavky

- 2.1 Vlastnost AVP musí být schopna provádět DDT podle požadavků a v mezích své omezené provozně-konstrukční domény.
- 2.2 Vlastnost AVP musí být navržena tak, aby za provozu neměla žádný negativní vliv na bezpečnost a plynulost provozu provozně-konstrukční domény.
- 2.3 Maximální rychlost vozidla s aktivní vlastností AVP nesmí být vyšší než 30 km/h a musí být stanovena výrobcem na základě specifik provozně-konstrukční domény (včetně dostupných rychlostních limitů a omezené šířky parkovací plochy).
- 2.6 Výrobce zůstává výhradní zodpovědnou osobou za soulad s požadavky této přílohy, bez ohledu na třetí strany zapojené do zavádění vlastnosti AVP do provozu nebo jejího provozu.
- 2.7 Pokud vlastnost AVP využívá vnějších informací vozidla, musí být během provozu vlastnosti AVP zajištěna dostupnost, kompatibilita a bezpečnost těchto informací.
- 2.8 Je-li vozidlo vybaveno jinými vlastnostmi systému ADS, musí být zajištěna bezpečná interakce mezi vlastností AVP a jinými vlastnostmi systému ADS.
- 2.9 V případě, že je povoleno, aby byli cestující ve vozidle, když je vlastnost AVP aktivní, v souladu s popisem vlastnosti AVP podle provozně-konstrukční domény, musí být přijata vhodná opatření proti předvídatelnému nesprávnému použití ze strany cestujících ve vozidle.

2.10 V případě, že není povoleno, aby byli cestující ve vozidle, když je vlastnost AVP aktivní, v souladu s popisem funkce AVP podle provozně-konstrukční domény, musí být vlastnost AVP navržena tak, aby bylo zajištěno, že může fungovat pouze v případě, kdy ve vozidle není žádná osoba ani zvíře.

2.11 Mechanismus řízení vozidla s duálním režimem vybaveného vlastností AVP musí splňovat požadavky předpisu OSN č. 79 (*) ve znění série změn 04 nebo pozdější.

Brzdový systém vozidla s duálním režimem vybaveného vlastností AVP musí splňovat požadavky předpisu OSN č. 13 (**) ve znění série změn 13 nebo pozdější, případně předpisu OSN č. 13H (***) ve znění série změn 01 nebo pozdější.

3. Požadavky na aktivaci a deaktivaci vlastnosti AVP

3.1 Aktivace a deaktivace vlastnosti AVP za nominálních scénářů musí být možná pouze na přechodových místech nebo na parkovacích místech.

3.2 Všechny podmínky aktivace a deaktivace vlastnosti AVP se ověří na základě podmínek definované provozně-konstrukční domény (případně včetně přítomnosti nebo nepřítomnosti cestujících ve vozidle, parkovacího místa nebo přechodového místa vhodného pro nastupování do vozidla nebo vystupování z něj).

3.3 Deaktivace vlastnosti AVP

3.3.1 Poté, co vlastnost AVP úspěšně dokončí jízdu AVP dosažením buď přechodového místa, nebo parkovacího místa v rámci provozně-konstrukční domény, vlastnost AVP automaticky zastaví vozidlo, ponechá ho v klidu a deaktivuje se.

3.3.2 Vlastnost AVP musí zůstat aktivní, dokud není dokončen proces deaktivace iniciovaný systémem nebo uživatelem nebo dokud vozidlo nedosáhne stavu minimálního rizika.

3.3.3 V příslušném případě se při deaktivaci vlastnosti AVP ovladače, indikátory, výstražná zařízení a kontrolky vozidla automaticky nastaví do stavu vhodného pro manuální řízení a boční a podélné ovládání se vrátí řidiči, aniž by byla aktivní nepřetržitá pomoc při ovládání.

4. Dynamická funkce řízení podle nominálních scénářů

4.1 Plánování dráhy a rychlost

4.1.1 Specifika provozně-konstrukční domény (případně včetně poloměrů úzkých zatáček, ramp a sbíhání) musí být řešeny vhodným plánováním a výběrem trajektorie.

4.1.2 Vlastnost AVP musí minimalizovat dopad na životní prostředí tím, že plánuje účelnou a účinnou trajektorii k dosažení přechodových míst.

4.1.3 Vlastnost AVP musí vždy udržovat bezpečnou vzdálenost od ostatních účastníků silničního provozu nebo objektů na základě nejmenšího relevantního objektu a předvídavě přizpůsobovat rychlost. Bezpečnou vzdálenost, příslušnou maximální rychlost v souladu s bodem 6.1 a nejmenší relevantní objekt stanoví výrobce.

5. Dynamická funkce řízení za kritických scénářů (nouzový provoz)

5.1 Odchylně od bodů 1.4.1, 1.4.2 a 1.4.3 části 1 přílohy III musí vlastnost AVP zabránit jakýmkoli srážkám s účastníky silničního provozu nebo překážkami, jež se zařazují do pruhu, křížují dráhu vozidla ve směru jízdy nebo se na ní vyskytují.

6. Dynamická funkce řízení na hranicích provozně-konstrukční domény

6.1 K přímému přechodu do stavu minimálního rizika dojde v případě rozpoznání nesprávného použití a v případě, že vozidlo utrpí rozpoznanou škodu.

6.2 Pokud se pouze zdá, že vozidlo vybavené vlastností AVP opouští provozně-konstrukční doménu (např. z důvodu dočasné nepřesnosti zeměpisné lokalizace vozidla), a následně je znovu potvrzeno, že se nachází v rámci hranic provozně-konstrukční domény, nepovažuje se to za důvod pro uvedení do stavu minimálního rizika a je možné v jízdě AVP okamžitě pokračovat.

6.3 Vozidlo může opustit stav minimálního rizika, pokud je přepnuto do režimu ručního řízení a je řízeno řidičem.

7. Provozní příručka

Provozní příručka musí popisovat a řešit následující aspekty:

7.1 Musí být vymezeny všechny úlohy nezbytné pro bezpečný provoz vlastnosti AVP, včetně určení příslušných odpovědných osob a přidělení organizačních a technických úkolů.

7.2 Všechny přidělené úlohy musí být v provozní příručce zdokumentovány.

7.3 Provozní příručka musí obsahovat strategie pro případy nečekaných mimořádných událostí.

7.4 Provozní příručka musí obsahovat upozornění ohledně změn provozně-konstrukční domény během provozu vlastnosti AVP. Musí v ní být stanoven a obsažen postup, který zajistí posouzení plánovaných změn.

Část 3: POSOUZENÍ SOULADU

8. Zkoušky

8.1 Obecná ustanovení

8.1.1 Zkušební případy pro ověření vlastnosti AVP musí zahrnovat všechny funkce AVP.

8.1.2 Použijí se scénáře popsané v bodě 8.2 této přílohy. Výrobce zvolí příslušné scénáře na základě provozně-konstrukční domény vlastnosti AVP.

8.1.3 Schvalovací orgán stanoví kritéria vyhovění a nevyhovění pro účely posouzení bezpečnosti vlastnosti AVP, a to na základě požadavků stanovených v příloze II, scénářů popsaných v části 1 přílohy III a této přílohy.

8.2 Zkušební scénáře pro posouzení výkonnosti vlastnosti AVP

Tento seznam scénářů uvedených v bodech 8.2.1 až 8.2.7 obsahuje základní zkušební případy, které se vyberou na základě provozně-konstrukční domény, přizpůsobí se jí a použijí se ke zkoušce souladu vlastnosti AVP systému ADS.

Na žádost schvalovacího orgánu se realizují další scénáře, které jsou součástí dané provozně-konstrukční domény.

Scénáře uvedené v bodech 8.2.1 až 8.2.7 zahrnují několik po sobě jdoucích jednotlivých zkušebních kroků. Tyto jednotlivé zkušební kroky se mohou provádět postupně, aniž by byla jízda AVP ukončena nebo aniž by byl pro každý z těchto zkušebních kroků vydán nový příkaz k jízdě AVP.

8.2.1 Předání a převzetí AVP

8.2.1.1 Parkovací manévr (předání a parkování)

Zkouška musí prokázat, že vlastnost AVP je schopna uskutečnit jízdu AVP z přechodového místa na zamýšlené parkovací místo.

Předpoklady: vozidlo vybavené vlastností AVP je zaparkováno na přechodovém místě.

Scénář se realizuje v těchto krocích:

Krok 1: Vydejte příkaz k jízdě AVP.

Krok 2: Proveďte jízdu AVP.

Krok 3: Vyčkejte, dokud jízda AVP neskončí.

8.2.1.2 Navrácení uživateli (převzetí)

Zkouška musí prokázat, že vlastnost AVP je schopna uskutečnit jízdu AVP z parkovacího místa na přechodové místo.

Předpoklad: vozidlo vybavené vlastností AVP stojící na parkovacím místě.

Scénář se realizuje v těchto krocích:

Krok 1: Vydejte příkaz k jízdě AVP.

Krok 2: Proved'te jízdu AVP.

Krok 3: Vyčkejte, dokud jízda AVP neskončí.

8.2.2 Potlačení systému a jeho deaktivace

8.2.2.1 Deaktivace vně vozidla

Zkouška musí prokázat možnost potlačení nebo deaktivace systému vně vozidla vybaveného vlastností AVP.

Předpoklad: jedoucí vozidlo s aktivovanou vlastností AVP.

Scénář se realizuje v těchto krocích:

Krok 1: Proved'te potlačení.

Krok 2: Opusťte stav minimálního rizika.

8.2.2.2 Potlačení nebo deaktivace uvnitř vozidla

Zkouška musí prokázat možnost potlačení nebo deaktivace systému zásahem osoby ve vozidle do mechanismu řízení nebo ovládání.

Předpoklad: jedoucí vozidlo s aktivovanou vlastností AVP.

Scénář se realizuje v těchto krocích:

Krok 1: Zásah se provede pomocí příslušného mechanismu pohonu nebo ovládání.

Krok 2: DDT musí pokračovat v souladu s deklarovanou strategií výrobce.

8.2.3 Předcházení srážkám

8.2.3.1 Zahájení jízdy AVP

Zkouška musí prokázat, že vlastnost AVP je schopna detekovat objekty nacházející se v těsné blízkosti vozidla a reagovat na ně tak, aby vozidlo nemohlo zahájit jízdu AVP.

Předpoklad: Vozidlo se nachází na přechodovém místě nebo na parkovacím místě a aktivuje se vlastnost AVP.

Scénář se realizuje v těchto krocích:

Krok 1: Nejmenší relevantní objekt se umístí do okolí vozidla.

Krok 2: Nejmenší relevantní objekt se odstraní.

8.2.3.2 Nejmenší relevantní objekt na dráze vozidla vybaveného vlastností AVP

Zkouška musí prokázat, že vlastnost AVP je schopna detekovat nejmenší relevantní objekt a zastavit před ním na jízdní dráze a pokračovat v případě, že je zamýšlená dráha opět volná.

Předpoklad: jedoucí vozidlo s aktivovanou vlastností AVP.

Scénář se realizuje v těchto krocích:

Krok 1: Nejmenší relevantní objekt se umístí na zamýšlenou trajektorii vozidla ve všech následujících místech. Schvalovací orgán se může rozhodnout, že bude vyžadovat zkoušky s dodatečnými podmínkami.

- a) Krok 1 se provede s nejmenším relevantním objektem umístěným (v příslušných případech):
 - i) vprostřed zamýšlené trajektorie ve vzdálenosti alespoň jedné délky vozidla od parkovacího místa;
 - ii) vprostřed zamýšlené trajektorie za zatáčkou;
 - iii) v horní části klesající rampy (0–1 m poté, co rampa dosáhla konstantního sklonu);
 - iv) na rovné ploše za klesající rampou (0–1 m po vyrovnání jízdní plochy do roviny);
 - v) uprostřed parkovacího místa;
 - vi) ve spodní části stoupající rampy (0–1 m poté, co rampa dosáhla konstantního sklonu);
 - vii) na rovné ploše za stoupající rampou (0–1 m po vyrovnání jízdní plochy do roviny);
 - viii) vprostřed zamýšlené trajektorie za zatáčkou na rampě.

Krok 2: Nejmenší relevantní objekt se odstraní.

8.2.3.3 Statické nebo dynamické objekty vedle zamýšlené trajektorie vozidla vybaveného vlastností AVP

Zkouška musí prokázat, že vlastnost AVP je schopna detekovat objekt umístěný vedle jízdní dráhy a přiměřeně na něj reagovat a náležitě upravit rychlost vozidla.

Předpoklad: jedoucí vozidlo s aktivovanou vlastností AVP.

Scénář se realizuje pro statické i dynamické objekty v těchto krocích:

První krok pro statický objekt: Statický objekt se umístí ve vzdálenosti menší, než je povolená bezpečná vzdálenost ke straně jízdního koridoru, před přiblížením vozidla vybaveného vlastností AVP.

První krok pro dynamický objekt: Dynamický objekt se pohybuje rovnoběžně s vozidlem vybaveným vlastností AVP v boční vzdálenosti menší, než je boční reakční vzdálenost, když se vozidlo přibližuje.

Druhý krok pro statický i dynamický objekt: V případě, že vlastnost AVP zastavila vozidlo kvůli statickému a/ nebo dynamickému objektu, objekt se odstraní.

8.2.3.4 Dynamické objekty

Zkouška musí prokázat, že vlastnost AVP je schopna předejít srážce se skrytými i viditelnými dynamickými objekty.

Předpoklad: jedoucí vozidlo s aktivovanou vlastností AVP.

Scénář se realizuje pro případ křížení, pohybu směrem k boku vozidla nebo pohybu proti vozidlu v následujících krocích:

První krok při křížení: Dynamický objekt kříží jízdní dráhu vozidla vybaveného vlastností AVP z místa mimo jízdní dráhu před jedoucím vozidlem, což vede k vysokému riziku srážky.

První krok při pohybu směrem k boku vozidla: Dynamický objekt se pohybuje z místa mimo jízdní dráhu směrem k boční straně vozidla vybaveného vlastností AVP, což vede k vysokému riziku srážky.

První krok při pohybu proti vozidlu: Dynamický objekt se pohybuje směrem k vozidlu vybavenému vlastností AVP proti směru jízdy.

Druhý krok: Dynamický objekt se odstraní.

8.2.4 Dodržování pravidel silničního provozu

8.2.4.1 Opuštění parkovacího místa

Zkouška musí prokázat, že vlastnost AVP dává přednost v jízdě při opouštění parkovacího místa.

Předpoklad: Vozidlo vybavené vlastností AVP je zaparkováno na přechodovém místě nebo na parkovacím místě, zatímco jiné vozidlo je připraveno uplatnit právo přednosti v jízdě.

Scénář se realizuje v těchto krocích:

Krok 1: Vydá se příkaz k jízdě AVP a aktivuje se vlastnost AVP.

Krok 2: Druhé vozidlo musí jet tak, aby míjelo vozidlo vybavené vlastností AVP v momentě, kdy by toto vozidlo mělo začít vyjíždět z parkovacího místa.

Krok 3: Druhé vozidlo musí projet kolem vozidla vybaveného vlastností AVP a vzdalovat se od něj.

8.2.4.2 Dodržování pravidel přednosti v jízdě

Zkouška musí prokázat, že vlastnost AVP zastaví vozidlo a dá přednost na křižovatkách nebo v oblastech, kde se sbíhají jízdní pruhy, dodržuje pravidla přednosti v jízdě a bere v úvahu jiná vozidla blížící se k těmto oblastem.

Předpoklad: vozidlo jede s aktivovanou vlastností AVP a blíží se křižovatce nebo oblasti sbíhání jízdních pruhů; jiné vozidlo se chystá uplatnit právo přednosti v jízdě.

Scénář se realizuje v těchto krocích:

Krok 1: Druhé vozidlo musí přijet na křižovatku nebo do oblasti sbíhání jízdních pruhů přibližně ve stejnou dobu jako vozidlo vybavené vlastností AVP.

Krok 2: Druhé vozidlo pokračuje v jízdě přes křižovatku nebo oblast sbíhání jízdních pruhů.

8.2.5 Aktivace vlastnosti AVP

8.2.5.1 Poskytování informací z externí infrastruktury není pro vlastnost AVP vhodné

Zkouška musí prokázat, že vlastnost AVP nebude aktivována v případě nevhodného poskytování informací z externí infrastruktury.

Předpoklad: vozidlo vybavené vlastností AVP zaparkované na přechodovém místě, které nevhodně poskytuje informace z externí infrastruktury.

Scénář se realizuje v tomto kroku:

Krok 1: proběhne pokus o vydání příkazu k jízdě AVP.

8.2.6 Systém vnímání

8.2.6.1 Zakrytí čidel

Zkouška musí prokázat, že vlastnost AVP bezpečně reaguje na zakrytí zorného pole.

Předpoklad: jedoucí vozidlo s aktivovanou vlastností AVP.

Scénář se realizuje v těchto krocích:

Krok 1: Zakryje se snímač (snímače) sledující část skutečné jízdní dráhy vozidla.

Krok 2: Zakrytí čidel se odstraní.

8.2.6.2 Zvláštní objekty

Zkouška musí prokázat, že omezení snímačů použitých pro detekci předmětů a událostí a odezvu v rámci vlastností AVP jsou náležitě kompenzována, aby bylo zajištěno bezpečné provedení DDT.

Předpoklad: jedoucí vozidlo s aktivovanou vlastností AVP.

Scénář se realizuje v těchto krocích:

Krok 1: Předměty relevantní pro zkoušení omezení snímačů AVP (např. s vysoce homogenním povrchem, slabým kontrastem oproti pozadí, odrazivostí atd.) se náhodně umístí do jízdní dráhy vozidla.

Krok 2: V případě, že vozidlo zastavilo, příslušný objekt se odstraní.

8.2.7 Poruchové scénáře

8.2.7.1 Kritická porucha bezdrátového připojení mezi vlastností AVP a vnější infrastrukturou

Zkouška musí prokázat, že porucha bezdrátového připojení je bezpečně zvládnuta.

Předpoklad: jedoucí vozidlo s aktivovanou vlastností AVP.

Scénář se realizuje v těchto krocích:

Krok 1: Bezdrátový signál se přeruší.

Krok 2: V případě potřeby vyčkejte, dokud vlastnost AVP nevyhodnotí přerušení rádiového spojení jako trvalou ztrátu bezdrátového spojení.

8.2.7.2 Porucha čidla vnímání

Zkouška musí prokázat, že vlastnost AVP detekuje poruchy čidel požadovaných pro detekci předmětů a událostí a odezvu (čidla ve vozidle a/nebo ve vnější infrastruktuře) a vhodně reaguje.

Předpoklad: jedoucí vozidlo s aktivovanou vlastností AVP.

Scénář se realizuje v tomto kroku:

Krok 1: Datové připojení čidla, které je relevantní pro detekci předmětů a událostí a odezvu ve skutečné jízdní dráze vozidla, se přeruší.

8.2.7.3 Porucha vnější infrastruktury

Zkouška musí prokázat, že vlastnost AVP detekuje chyby vnější infrastruktury a vhodně reaguje.

Předpoklad: jedoucí vozidlo s aktivovanou vlastností AVP.

Scénář se realizuje v tomto kroku:

Krok 1: Uměle se vyvolá kritická porucha vnější infrastruktury.

8.2.7.4 Porucha na vozidle

Zkouška musí prokázat, že vlastnost AVP detekuje poruchy na vozidle a vhodně reaguje.

Předpoklad: jedoucí vozidlo s aktivovanou vlastností AVP.

Scénář se realizuje v tomto kroku:

Krok 1: Proveďte se umělá manipulace, která vyřadí z provozu systém vozidla relevantní pro vlastnost AVP nebo způsobí jeho poruchu.“

-
- (*) Předpis Evropské hospodářské komise OSN (EHK OSN) č. 79 – Jednotná ustanovení pro schvalování vozidel z hlediska mechanismu řízení [2025/3] (Úř. věst. L, 2025/3, 10.1.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/3/oj>).
- (**) Předpis Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) č. 13 – Jednotná ustanovení pro schvalování vozidel kategorií M, N a O z hlediska brzdění [2016/194] (Úř. věst. L 42, 18.2.2016, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/194/oj>).
- (***) Předpis Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) č. 13-H – Jednotná ustanovení pro schvalování osobních automobilů z hlediska brzdění [2015/2364] (Úř. věst. L 335, 22.12.2015, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/2364/oj>).“
-