

## Problematika zavádění automatizovaných vozidel v ČR

- **Sdružení CzeCCAM** vzniklo jako reakce na neutěšenou situaci možností rozvoje technologií a řešení organizačních aspektů zavádění automatizovaných vozidel v ČR, neboť se jedná o vysoce interdisciplinární oblast vyžadující značnou kooperaci veřejného i soukromého sektoru a univerzit.
- Legislativa ČR doposud nezná pojmy „**automatizované řízení**“ ani „**automatizované řízení bez zásahu člověka**“. Bylo řešeno několik projektů VaV, kde byla **otázka legislativy** zmíněna, ale není jasné jejich využití, resp. žádný nebyl dotažen do fáze návrhů konkrétních legislativních změn (není-li počítán pokus M. Jurečky o návrh změny zákona 361/2000).

V současnosti navíc existuje platné **nařízení EU 2019/2144 o schvalování vozidel do silničního provozu**, který umožňuje schválení automatizovaných vozidel a je jednoznačně nutné tuto změnu co nejdříve, avšak velmi pečlivě, reflektovat v české legislativě.

- Česká republika by se mohla v následujících několika málo letech dostat v této oblasti do pozadí, a tudíž by mohlo dojít i k odlivu přímých i nepřímých ekonomických přínosů. Kromě legislativy je také zapotřebí aktivně působit v oblastech **homologace a testování vozidel**, kdy neprosazení lokálních zájmů v návrhu technologie (nejen) vozidel může mít za následek omezenou, nebo zcela znemožněnou funkčnost systémů automatizovaných vozidel při pozdějším provozu v ČR (k tomu existuje i reálná zkušenost, kdy např. v homologačním předpisu pro systémy udržování vozidel v jízdních pruzích nejsou uvedena specifika vodorovného značení užívaného v ČR).
- Kolem roku 2019 byl připraven **akční plán autonomního řízení**, kdy odborná veřejnost s jeho obsahem a navrženými opatřeními souhlasila. Dokument byl projednán i v mezirezortním připomínkovém řízení a poslán na vládu ČR k jeho projednání. Vláda ČR se doposud k tomuto dokumentu nevyjádřila. S ohledem na současné celospolečenské změny by si však zmíněný dokument před projednáním ve vládě zasloužil alespoň částečnou odbornou revizi.
- Ve stejném období bylo vypsané **výběrové řízení na zpracování studie proveditelnosti na výstavbu a provoz národního testovacího polygonu** až plně automatizovaných vozidel. ČVUT Fakulta dopravní se přihlásila do tohoto výběrového řízení, ale nakonec bylo ministrem Havlíčkem zrušeno. V tomto tématu byla na fakultě připravena **Studie pro výstavbu národního polygonu v oblasti zkušebního železničního polygonu ve Velimí**, s jehož propojením by národní polygon pro automatizovaná vozidla získal celoevropskou exkluzivitu. Chybějící polygon dokládá např. aktivita města Plzně, která tento polygon pro městské prostředí začíná budovat. Aktivity soukromých firem jako BMW, Accolade jsou zaměřeny na úzkou specializovanou problematiku soukromého sektoru a není záruka, že tuto infrastrukturu budou moci využívat např. univerzity, výzkumné organizace či další soukromé subjekty.

- Téma autonomní dopravy se velmi často, nejen v médiích, **nesprávně zaměřuje pouze na (plně) automatizovaná vozidla** a zcela opomíjí infrastrukturu pro řízení a ovlivňování silničního provozu, která musí být v kompetenci veřejného sektoru a řešena kooperativně se soukromým sektorem vývoje technologií i dopravních prostředků a s příslušnými výzkumnými pracovišti v návaznosti na celoevropský rozvoj v této oblasti. Je nutné v této oblasti zaujmout značně interdisciplinární a systémový pohled s omezením partikulárních zájmů některých, především soukromých, institucí a firem. Efektivně lze pro toto využít platformy C-ROADS a evropského partnerství CCAM.
- Aby byl takový interdisciplinární a systémový přístup **udržitelný a systémový**, vyžaduje dlouhodobé financování takovým způsobem, aby bylo možné budovat tyto kompetence nad rámec dílčích projektů a jednotlivých partnerů.

---

prof. Ing. **Ondřej Příbyl**, Ph.D.

*Předseda Asociace pro autonomní a kooperativní mobilitu*

e-mail: [ondrej.pribyl@cvut.cz](mailto:ondrej.pribyl@cvut.cz)