

Podľa článku 9 ods. 1 a 5, článku 11 ods. 5 a na účely vykonávania článku 12 zákona o metrologii (Úradný vestník Slovenskej republiky) [Uradni List RS] č. 26/05 – oficiálne konsolidované znenie) minister hospodárstva, cestovného ruchu a športu vydáva tieto

P R A V I D L Á,

KTORÝMI SA MENIA PRAVIDLÁ TÝKAJÚCE SA METROLOGICKÝCH POŽIADAVIEK NA ZARIADENIA NA MERANIE RÝCHLOSTI V CESTNEJ PREMÁVKE

Článok 1

V pravidlách týkajúcich sa metrologických požiadaviek na zariadenia na meranie rýchlosti v cestnej premávke (Úradný vestník Slovenskej republiky [Uradni List RS] č. 91/15) sa druhý odsek článku 1 vypúšťa a existujúci prvý odsek sa stáva textom článku.

Článok 2

Za článok 1 sa vkladá nový článok 1.a v tomto znení:

„Článok 1.a

(informačný postup a doložka)

(1) Tieto pravidlá boli vydané so zreteľom na informačný postup podľa [smernice Európskeho parlamentu a Rady \(EÚ\) 2015/1535](#) z 9. septembra 2015, ktorou sa stanovuje postup pri poskytovaní informácií v oblasti technických predpisov a pravidiel vzťahujúcich sa na služby informačnej spoločnosti (Ú. v. EÚ L 241, 17. 9. 2015, s. 1).“.

(2) Ustanovenia týchto pravidiel sa nevzťahujú na výrobky, ktoré sa zákonne vyrábajú alebo uvádzajú na trh v iných členských štátoch Európskej únie a v Turecku alebo sa vyrábajú v krajinách Európskeho združenia voľného obchodu (EZVO), ktoré sú tiež signatármi Dohody o Európskom hospodárskom priestore, v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi zabezpečujúcimi rovnocennú úroveň ochrany verejného záujmu, ako je stanovená v právnych predpisoch Slovenskej republiky.

(3) Tieto pravidlá sa vykonávajú v súlade s [nariadením Európskeho parlamentu a Rady \(ES\) 2019/515](#) z 19. marca 2019 o vzájomnom uznávaní tovaru, ktorý je v súlade s právnymi predpismi uvedený na trh v inom členskom štáte, a o zrušení [nariadenia \(ES\) č. 764/2008](#) (Ú. v. EÚ L 91, 29. 3. 2019, s. 1).

Článok 3

Článok 2 sa mení a má nasledovné znenie:

Článok 2

Pojmy používané v týchto pravidlách majú nasledujúci význam:

1. „zariadenie na meranie rýchlosti“ je meradlo na meranie rýchlosti vozidiel v cestnej premávke;
2. „radarové zariadenia na meranie rýchlosti“ sú zariadenia na meranie rýchlosti, ktoré na svoju prevádzku používajú princíp RADARu a Dopplerov jav;

3. „RADAR“ znamená zisťovanie a meranie vzdialenosti alebo polohy rádiovými signálmi;
4. „Dopplerov jav“ je fyzikálny jav, kedy v prípade pozorovateľa pohybujúceho sa relatívne k zdroju dochádza k zmene vlnovej frekvencie;
5. „laserové zariadenia na meranie rýchlostí“ sú zariadenia na meranie rýchlosti, ktoré na svoju prevádzku používajú prenos a príjem laserového signálu podľa princípu LIDARu;
6. „LIDAR“ je meranie vzdialenosti pomocou svetelného lúča;
7. „zariadenia na meranie rýchlosti typu vzdialenosť/čas“ sú zariadenia na meranie rýchlosti vozidla na základe nameraného času jazdy vozidla po ceste nameranej dĺžky;
8. „detekčné zariadenia na meranie rýchlosti“ sú podtypom zariadení na meranie rýchlosti typu vzdialenosť/čas, ktoré merajú rýchlosť vozidla na krátku vzdialenosť meraním času jazdy medzi najmenej tromi po sebe nasledujúcimi polohami vozidla, kde sú detektory polohy vozidla viazané na rovnaký časový zdroj, pričom sú vzdialenosti medzi detektormi známe;
9. „úsekové zariadenia na meranie rýchlosti“ sú podtypom zariadení na meranie rýchlosti typu vzdialenosť/čas, ktoré merajú priemernú rýchlosť na dlhšiu vzdialenosť meraním času jazdy a identifikáciou vozidla v začiatočnom a koncovom bode meraného úseku známej dĺžky;
10. „zariadenia na meranie rýchlosti založené na sledovaní“ sú podtypom zariadení na meranie rýchlosti typu vzdialenosť/čas, ktoré sú namontované v meracom vozidle sledujúcom merané vozidlo, pričom na základe nameranej vzdialenosti úseku alebo prejdenej trasy a času jazdy meracieho vozidla merajú priemernú rýchlosť meraného vozidla;
11. „meracie vozidlo“ je vozidlo, v ktorom je namontované zariadenie na meranie rýchlosti umožňujúce meranie svojej vlastnej rýchlosti a rýchlosti meraného vozidla na základe merania od pohyblivého bodu;
12. „merané vozidlo“ je vozidlo, ktorého rýchlosť sa meria zariadením na meranie rýchlosti;
13. „operátor“ je osoba, ktorá obsluhuje zariadenie na meranie rýchlosti a vykonáva merania rýchlosti;
14. „automatické zariadenia na meranie rýchlosti“ sú zariadenia na meranie rýchlosti, ktoré vykonávajú meranie automaticky bez zásahu obsluhy;
15. „neautomatické zariadenia na meranie rýchlosti“ sú zariadenia na meranie rýchlosti, ktoré vykonávajú merania na žiadosť operátora;
16. „meranie z pevného bodu“ znamená, že zariadenie na meranie rýchlosti meria rýchlosť meraného vozidla z nepohyblivého bodu;
17. „meranie z pohybujúceho sa bodu“ znamená, že zariadenie na meranie rýchlosti meria rýchlosť meraného vozidla z pohybujúceho sa bodu;
18. „maximálna prípustná chyba“ (ďalej len MPCH) je extrémna hodnota chyby merania, ktorú umožňujú špecifikácie alebo predpisy podľa známej referenčnej hodnoty pre dané meranie, meradlo alebo merací systém;
19. „ovplyvňujúca veličina“ je veličina, ktoré nie je meranou veličinou, ale ovplyvňuje výsledok merania;

20. „menovité prevádzkové podmienky“ sú prevádzkové podmienky, ktoré musia byť splnené počas merania, aby zariadenie na meranie rýchlosti fungovalo tak, ako bolo navrhnuté;
21. „rušenie“ je ovplyvňujúca veličina, ktoré má hodnotu v rámci limitov špecifikovaných v relevantnej požiadavke, ale mimo špecifikovaných menovitých prevádzkových podmienok meradla; ovplyvňujúcou veličinou je rušenie vtedy, ak pre túto ovplyvňujúcu veličinu nie sú určené menovité prevádzkové podmienky;
22. „skúška v teréne“ je postup, pri ktorom sa zariadenie na meranie rýchlosti skúša na základe merania rýchlosti vozidiel so známou rýchlosťou za reálnych podmienok používania;
23. „simulácia“ je proces, pri ktorom sa vedenie meraného vozidla nahradí iným fyzickým javom, ktorý môže predstavovať rýchlosť jazdy vozidla, smer jazdy vozidla, vzdialenosť prejdenú vozidlom alebo čas jazdy vozidla;
24. „laboratórna skúška“ je postup, pri ktorom sa zariadenie na meranie rýchlosti skúša na základe simulácie;
25. „vlastná rýchlosť“ je rýchlosť meracieho vozidla pri meraní rýchlosti od pohyblivého bodu;
26. „meracia os“ je zdanlivá čiara v smere, v ktorom zariadenie na meranie rýchlosti meria rýchlosť meraného vozidla;
27. „smer jazdy vozidla“ je zdanlivá priamka, po ktorej jazdí merané vozidlo;
28. „kosínusový fenomén“ je fyzický jav, ku ktorému dochádza, keď sa os merania zariadenia na meranie rýchlosti posunie zo smeru jazdy meraného vozidla v určitom uhle v rovine alebo priestore;
29. „nosný kmitočet“ znamená jednu alebo viacero frekvencií, pri ktorých vysielá radarové zariadenie na meranie rýchlosti signál;
30. „detektor polohy“ je snímač alebo zariadenie, ktoré určuje, kedy merané vozidlo prešlo vybraným bodom;
31. „vstupný bod“ je miesto, kde merané vozidlo vstupuje do meraného úseku;
32. „výstupný bod“ je miesto, kde merané vozidlo opúšťa meraný úsek;
33. „meraná dĺžka úseku“ je dĺžka predstavujúca najkratšiu zdanlivú krivku medzi vstupnými a výstupnými bodmi a prechádza pozdĺž úseku vozovky, pričom je ohraničená na oboch stranách dopravným značením alebo okrajom vozovky;
34. „snímač pohybu“ je komponent vozidla, ktorý umožňuje meranie vlastnej rýchlosti vozidla;
35. „časový rozdiel medzi dvoma meranými vozidlami v premávke“ je čas, v meranej rýchlosti, potrebný pre druhé merané vozidlo jazdiace za prvým meraným vozidlom na dosiahnutie bodu, v ktorom sa meria rýchlosť prvého meraného vozidla;
36. „bezpečnostný rozdiel“ je číselná hodnota rýchlosti, ktorá sa zohľadňuje v prospech meraného vozidla pri každom meraní;
37. „rozšírená neistota merania“ je súčin kombinovanej štandardnej neistoty merania s faktorom väčším ako 1;

38. „– „meradlo“ je časť zariadenia na meranie rýchlosti, ktorá umožňuje zamieriť os merania zariadenia na meranie rýchlosti na merané vozidlo a musí odrážať dovolenú polohu a rozsah meracieho lúča;
39. – „zariadenie na meranie rýchlosti jednotlivého vozidla“ je zariadenie na meranie rýchlosti, ktoré na základe svojho režimu prevádzky môže naraz merať a dokumentovať iba rýchlosť jednotlivého vozidla;
40. – „zariadenie na meranie rýchlosti viacerých vozidiel“ je zariadenie na meranie rýchlosti, ktoré je na základe svojho režimu prevádzky schopné monitorovať, merať a dokumentovať rýchlosť viacerých vozidiel naraz.“.

Článok 4

V treťom odseku článku 18 sa za slovo „rýchlosti“ pridávajú slová „alebo po pohybe vozidla najmenej o 10 m“.

Článok 5

Článok 19 sa mení a má nasledovné znenie:

Článok 19

(dodatočné požiadavky na dokumentáciu meraní z pohybujúceho sa bodu s výnimkou zariadení na meranie rýchlosti založených na sledovaní)

„Dokumentované meranie rýchlosti pri meraní z pohybujúceho sa bodu zariadeniami na meranie rýchlosti, s výnimkou zariadení na meranie rýchlosti podľa zásady sledovania, zahŕňa okrem požiadaviek článku 17 týchto pravidiel aj rýchlosť meracieho vozidla v čase merania.“.

Článok 6

Článok 26 sa mení a má nasledovné znenie:

„Článok 26

(požiadavky na skúšobné rozhranie)

(1) Zariadenia na meranie rýchlosti sú vybavené skúšobným rozhraním umožňujúcim prevádzku zariadenia na meranie rýchlosti a získavanie údajov alebo signálov potrebných na vykonávanie posudzovania zhody, overovania a metrologickej kontroly.

(2) Skúšobné rozhranie poskytuje prístup aspoň k týmto údajom:

nameraná rýchlosť,

nameraná vzdialenosť alebo poloha meraného vozidla (pre zariadenia na meranie rýchlosti, ak to umožňuje princíp merania),

vlastné rýchlosti meraného vozidla (pre zariadenia na meranie rýchlosti merajúce z pohybujúceho sa bodu),

jedinečná identifikácia zariadenia na meranie rýchlosti a jeho komponentov,

identifikácia softvéru zariadenia na meranie rýchlosti a jeho kontrolného súčtu a

výsledok samokontroly.

(3) Skúšobné rozhranie je chránené proti neoprávnenému zasahovaniu.“.

Článok 7

Článok 29 sa mení a má nasledovné znenie:

„Článok 29

(dodatočné požiadavky na radarové zariadenia na meranie rýchlosti jednotlivého vozidla)

(1) Individuálna nosná frekvencia radarového zariadenia na meranie rýchlosti merajúceho jednotlivé vozidlo sa neodchyľuje o viac ako $\pm 0,15\%$ od menovitej hodnoty špecifikovanej výrobcom.

(2) Šírka meracieho lúča radarového meracieho zariadenia na meranie rýchlosti merajúceho jednotlivé vozidlo nesmie prekročiť šírku lúča špecifikovanú výrobcom.

(3) Os meracieho lúča radarového meracieho zariadenia na meranie rýchlosti sa od osi antény neodchyľuje o viac ako $\pm 1^\circ$.“.

Článok 8

Za článok 29 sa vkladá tento nový článok 29.a:

„Článok 29.a

(dodatočné požiadavky na zariadenia na meranie rýchlosti viacerých vozidiel)

Zariadenia na meranie rýchlosti viacerých vozidiel musia na účely laboratórnych a terénnych skúšok preukázať polohu a vzdialenosť meraného vozidla od zariadenia na meranie rýchlosti.“.

Článok 9

Článok 30 sa mení a má nasledovné znenie:

Článok 30

(dodatočné požiadavky na laserové zariadenia na meranie rýchlosti merajúce jednotlivé vozidlo)

(1) Frekvencia impulzov, ktoré vysiela laserové meracie zariadenie na meranie rýchlosti merajúce jednotlivé vozidlo, sa neodchyľuje o viac ako $\pm 1\%$ od menovitej hodnoty stanovenej výrobcom.

(2) Laserové zariadenie na meranie rýchlosti merajúce jednotlivé vozidlo udáva vzdialenosť meraného vozidla s odstupmi najviac 0,1 m. Nameraná vzdialenosť meraného vozidla sa nesmie odchyľovať o viac ako $\pm 0,2$ m od skutočnej hodnoty vo vzdialenosti do 50 m alebo 0,4 % pri vzdialenostiach väčších ako 50 m.

(3) Maximálna povolená vzdialenosť meraného vozidla pri meraní laserovým zariadením na meranie rýchlosti merajúcim jednotlivé vozidlo je 1 000 m.

(4) Maximálny povolený priestorový uhol meracieho lúča laserového zariadenia na meranie rýchlosti merajúceho jednotlivé vozidlo v horizontálnom a vertikálnom smere je 3 mrad.

(5) Tvar laserového meracieho zariadenia na meranie rýchlosti merajúceho jednotlivé vozidlo musí jasne ukazovať limit 3 mrad.

(6) Meradlo laserového zariadenia na meranie rýchlosti merajúceho jednotlivé vozidlo musí byť zreteľne viditeľné voľným okom a meracím zariadením na kontrolu zamierenia meradla a meracieho lúča.

(7) Merací lúč laserového zariadenia na meranie rýchlosti merajúci jednotlivé vozidlo sa musí celý nachádzať v medziach meradla.

(8) Laserové zariadenia na meranie rýchlosti merajúce jednotlivé vozidlo sú vybavené aspoň dvoma zväčšeniami zorného poľa meradla na meranie rýchlosti meraného vozidla vo vzdialenosti 300 m až 600 m a na merania vo vzdialenosti väčšej ako 600 m najmenej trojnásobným zväčšením zorného poľa meradla. Zväčšenie môže byť integrované do zariadenia na meranie rýchlosti alebo byť samostatným príslušenstvom, ktoré možno k zariadeniu na meranie rýchlosti pripievať alebo ho z neho odstrániť. V prípade samostatného príslušenstva musí mať pripojené príslušenstvo rovnaké sériové číslo ako zariadenie na meranie rýchlosti.

(9) Laserové zariadenie na meranie rýchlosti merajúce jednotlivé vozidlo umožňuje skúšku merania pri rýchlosti 0 km/h na nepohybujúcom sa celi.

Článok 10

Za článok 30 sa vkladá tento nový článok 30.a:

„Článok 30.a

(dodatočné požiadavky na laserové zariadenia na meranie rýchlosti viacerých vozidiel)

Zariadenia na meranie rýchlosti viacerých vozidiel udávajú na laboratórne a terénne účely polohu a vzdialenosť meraného vozidla od zariadenia na meranie rýchlosti.

Článok 11

V treťom odseku článku 32 sa vypúšťajú slová „a musí byť aspoň 200-krát dlhší ako dĺžka oblasti identifikácie“.

Odsek 5 sa mení takto:

„(5) Začiatok a koniec meracieho úseku je označený odrazovým pásom naprieč celou vozovkou a pomocou meracích klinov pozdĺž povrchu vozovky. Odrazová páska je viditeľná na zdokumentovanom meraní spolu s meraným vozidlom.“.

Článok 12

Za článok 37 sa vkladá tento nový článok 37.a:

„Článok 37.a

(dodatočné kódy)

(1) Metrologický ústav Slovenskej republiky môže v rámci overovacích postupov pripevniť na zariadenia na meranie rýchlosti dodatočné identifikačné značky na ich identifikáciu.

(2) Držitelia zariadení na meranie rýchlosti neodstraňujú označenia uvedené v predchádzajúcom odseku.“.

Článok 13

Za článok 39 sa vkladá tento nový článok 39.a:

„Článok 39.a

(špecifické meracie zariadenie a prístup k meradlu)

(1) Musí sa používať špecializovaný hardvér, softvér, pripojovacie káble alebo rozhrania, ktoré nie sú voľne dostupné na trhu alebo ktoré sú chránené právom duševného vlastníctva, pričom výrobca je povinný toto zariadenie poskytnúť a bezplatne ho prenechať Metrologickému ústavu Slovenskej republiky.

(2) Podľa postupov uvedených v predchádzajúcom odseku musí výrobca Metrologickému ústavu Slovenskej republiky poskytnúť najvyššiu úroveň používateľského prístupu k softvéru, ktorý má on sám, ako aj voľný prístup k hardvéru zariadenia na meranie rýchlosti.“.

Článok 14

V článku 42 sa za slová článku, ktorý sa označuje ako odsek 1, vkladá nový odsek 2, ktorý znie takto:

„(2) V prípade pochybností o zhode zariadenia na meranie rýchlosti s požiadavkami týchto pravidiel sa môžu vykonať ďalšie preskúmania a skúšky s cieľom potvrdiť súlad s požiadavkami stanovenými v predchádzajúcom odseku.“.

Článok 15

Článok 44 sa mení a znie takto:

„Článok 44

(osobitné skúšky pre radarové zariadenia na meranie rýchlosti)

(1) Pre radarové zariadenia na meranie rýchlosti sa vykonáva skúška presnosti merania, a to podľa požiadaviek uvedených v článku 5 týchto pravidiel, so skúškou v teréne v minimálne troch meracích bodoch alebo podľa požiadaviek uvedených v článku 6 týchto pravidiel laboratórnou skúškou v najmenej 10 meracích bodoch.

(2) Pri skúšaní presnosti radarového zariadenia na meranie rýchlosti sa súčasne kontroluje výkon vysielačích a prijímacích antén.

(3) V prípade radarových zariadení na meranie rýchlosti merajúcich jednotlivé vozidlo sa overuje súlad s požiadavkami uvedenými v článku 7 týchto pravidiel.

(4) Šírka meracieho lúča sa kontroluje v prípade radarových zariadení na meranie rýchlosti merajúcich jednotlivé vozidlo za týchto podmienok:

pri útlme -3 dB vo vzťahu k hodnote maximálneho výkonu prenášaného signálu a

na základe prehľadu celkového diagramu lúča antény vypracovaného v pomere od -45° do $+45^{\circ}$, kde zostávajúce špičky meracieho lúča musia byť oslabené aspoň o -15 dB vo vzťahu k základnému signálu.

(5) V prípade radarových zariadení na meranie rýchlosti viacerých vozidiel sa zároveň overuje správnosť určenia polohy vozidla uvedeného v článku 29.a týchto pravidiel.“

Článok 16

Článok 45 sa mení a má nasledovné znenie:

„Článok 45

(osobitné skúšky pre laserové zariadenia na meranie rýchlosti)

(1) Pre laserové zariadenia na meranie rýchlosti sa vykonáva skúška presnosti merania, a to podľa požiadaviek uvedených v článku 5 týchto pravidiel, so skúškou v teréne v minimálne troch meracích bodoch alebo podľa požiadaviek uvedených v článku 6 týchto pravidiel laboratórnou skúškou v najmenej 10 meracích bodoch.

(2) V prípade laserových zariadení na meranie rýchlosti jednotlivého vozidla sa overuje súlad s požiadavkami odsekov 1, 2, 4 a 7 článku 30 týchto pravidiel.

(3) V prípade laserových zariadení na meranie rýchlosti viacerých vozidiel sa zároveň overí správnosť určenia polohy vozidla uvedeného v článku 30.a týchto pravidiel.“

Článok 17

V článku 46 sa odsek 1 mení a znie nasledovne:

„(1) V prípade detekčných zariadení na meranie rýchlosti je potrebné vykonať skúšku presnosti merania podľa požiadaviek uvedených v článku 6 týchto pravidiel laboratórnou skúškou aspoň v 10 meracích bodoch alebo podľa požiadaviek uvedených v článku 5 týchto pravidiel skúškou v teréne v troch meracích bodoch s plne integrovanou skúškou detekčného zariadenia na meranie rýchlosti pri jazde vozidla. Skúšky v teréne musia byť úspešné v troch meracích bodoch a možno ich vykonať pri maximálne piatich skúškach, z ktorých tri merania musia byť úspešné.“. Ak takéto skúšanie po piatich skúškach nie je úspešné, skúška sa ukončí z dôvodu nedostatočného nastavenia merača.“

Za odsek 1 sa pridáva nový odsek 2 s týmto znením:

„(2) Detekčné zariadenia na meranie rýchlosti s detektormi polohy nainštalovanými na povrchu vozovky sa musia podrobiť skúškam v teréne.“

Existujúci odsek 2 sa stáva odsekom 3.

Článok 18

V článku 47 sa odsek 1 mení a znie nasledovne:

„(1) V prípade úsekových zariadení na meranie rýchlosti sa vykonáva skúška presnosti merania s ohľadom na požiadavky uvedené v článku 5 týchto pravidiel skúškou v teréne aspoň v troch meracích bodoch so skúškou plne integrovaného úsekového zariadenia na meranie rýchlosti jazdou vozidla. Skúšky v teréne musia byť úspešné v troch meracích bodoch a možno ich vykonať

pri maximálne piatich skúškach, z ktorých tri merania musia byť úspešné.“. Ak takéto skúšanie po piatich skúškach nie je úspešné, skúška sa ukončí z dôvodu nedostatočného nastavenia merača.“.

Článok 19

Článok 48 sa mení a znie takto:

„Článok 48

(špecifické skúšky pre zariadenia na meranie rýchlosti založené na sledovaní)

Zariadenia na meranie rýchlosti založené na sledovaní sa podrobujú skúške presnosti merania s ohľadom na požiadavky uvedené v článku 6 týchto pravidiel laboratórnou skúškou s najmenej 10 vlastnými rýchlosťami alebo podľa požiadaviek uvedených v článku 5 týchto pravidiel skúškou v teréne pri minimálne jednej vlastnej rýchlosti založenej na jazde pri konštantných otáčkach meracieho vozidla bez počiatočného a konečného zastavenia meracieho vozidla.“.

Článok 20

Článok 49 sa mení a má nasledovné znenie:

„Článok 49

(špeciálne skúšky pre zariadenia na meranie rýchlosti, ktoré merajú z pohybujúceho sa bodu, s výnimkou meracích prístrojov založených na sledovaní)

V prípade zariadení na meranie rýchlosti merajúcich z pohybujúceho sa bodu, okrem zariadení na meranie rýchlosti založených na sledovaní, sa skúšky presnosti merania rýchlosti meraného vozidla a meranie vlastnej rýchlosti vozidla podľa požiadaviek uvedených článku 6 týchto pravidiel vykonávajú samostatne laboratórnou skúškou v 10 meracích bodoch alebo s ohľadom na požiadavky uvedené v článku 5 týchto pravidiel skúškou v teréne v najmenej troch bodoch.“.

Článok 21

V článku 55 sa slová „a nemia vzdialenosť od vozidla alebo uhol jazdy vozidla s ohľadom na zariadenie na meranie rýchlosti“ nahrádzajú slovami „s konverziou na jeden vybratý uhol“.

Článok 22

Článok 57 sa vypúšťa.

PRECHODNÉ A ZÁVEREČNÉ USTANOVENIE

Článok 23

(uvedenie na trh a počiatočné overenie)

Zariadenia na meranie rýchlosti, ktoré ku dňu nadobudnutia účinnosti týchto pravidiel majú platné typové schválenie na základe pravidiel metrologických požiadaviek na zariadenia na meranie rýchlosti v cestnej premávke (Úradný vestník Slovenskej republiky [Zoznam Uradni RS] č. 25/02 a 90/05) alebo pravidiel metrologických požiadaviek na zariadenia na meranie rýchlosti v cestnej premávke (Úradný vestník Slovenskej republiky [Urzoznam ADNI RS] č. 91/15), sa môžu uvádzať na trh a počiatočne overovať podľa týchto pravidiel až do uplynutia platnosti typového

schválenia za predpokladu, že spĺňajú požiadavky týchto pravidiel týkajúce sa počiatočného overenia.

Článok 24

(pravidelné a mimoriadne overovanie)

Zariadenia na meranie rýchlosti používané v deň nadobudnutia účinnosti týchto pravidiel, ktoré majú platné počiatočné overenie alebo pravidelné overovanie na základe pravidiel metrologických požiadaviek na zariadenia na meranie rýchlosti v cestnej premávke (Úradný vestník Slovenskej republiky [Uradni List RS] č. 25/02 a 90/05) alebo pravidiel metrologických požiadaviek na zariadenia na meranie rýchlosti v cestnej premávke (Úradný vestník Slovenskej republiky [Uradni List RS] č. 91/15), možno podrobiť pravidelnému alebo mimoriadnemu overovaniu na základe týchto pravidiel za predpokladu, že spĺňajú požiadavky týchto pravidiel týkajúce sa pravidelného overovania.

Článok 25

(nadobudnutie účinnosti)

Tieto pravidlá nadobúdajú účinnosť pätnástym dňom po ich uverejnení v Úradnom vestníku Slovenskej republiky.

Č. 007-218/2023/15

Lubľana, 19. marca 2024

EVA 2023-2180-0012

Matjaž Han

Minister hospodárstva, cestovného ruchu a športu