

Na základě čl. 9 odst. 1 a 5, čl. 11 odst. 5 a k provedení čl. 12 zákona o metrologii (Úřední věstník Slovenské republiky [*Uradni list RS*] č. 26/05 - oficiální konsolidované znění) vydává ministr hospodářství, cestovního ruchu a sportu tato

P R A V I D L A,

KTERÝMI SE MĚNÍ PRAVIDLA TÝKAJÍCÍ SE METROLOGICKÝCH POŽADAVKŮ NA ZAŘÍZENÍ PRO MĚŘENÍ RYCHLOSTI V SILNIČNÍM PROVOZU

Článek 1

V pravidlech o metrologických požadavcích na zařízení pro měření rychlosti v silničním provozu (Úřední věstník Slovenské republiky [*Uradni list RS*] č. 91/15) se zrušuje druhý odstavec článku 1 a stávající první odstavec se stává zněním článku.

Článek 2

Za článek 1 se vkládá se nový článek 1.a, který zní:

„Článek 1.a

(Informační postup a doložka)

(1) Tato pravidla byla vydána s ohledem na informační postup podle směrnice Evropského parlamentu a Rady ([EU](#) 2015/1535 ze dne 9. září 2015 o postupu při poskytování informací v oblasti technických předpisů a předpisů pro služby informační společnosti (kodifikované znění) (Úř. věst. L 241, 17. 9. 2015, s. 1).“

(2) Ustanovení těchto pravidel se nevztahují na výrobky, které jsou legálně vyráběny nebo uváděny na trh v jiných členských státech Evropské unie a Turecku nebo vyráběny v zemích Evropského sdružení volného obchodu (ESVO), které jsou rovněž signatáři Dohody o Evropském hospodářském prostoru, v souladu s vnitrostátními právními předpisy zajišťujícími rovnocennou úroveň ochrany veřejného zájmu, jak je stanoveno právními předpisy Slovenské republiky.

(3) Tato pravidla se provádějí v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady ([EU](#) 2019/515 ze dne 19. března 2019 o vzájemném uznávání zboží uvedeného v souladu s právními předpisy na trh v jiném členském státě a o zrušení [nařízení \(EC\) č. 764/2008](#) (Úř. věst. L 91, 29. 3. 2019, s. 1).

Článek 3

Článek 2 se mění a dostává toto znění:

Článek 2

Termíny použité v těchto pravidlech mají níže uvedené významy:

1. „zařazením k měření rychlosti“ se rozumí měřidlo pro měření rychlosti vozidel v silničním provozu;
2. „radarovými zařízeními pro měření rychlosti“ se rozumí zařízení pro měření rychlosti používající princip RADARU a Dopplerova efektu pro jejich provoz;
3. „RADAREM“ se rozumí detekce a měření vzdálenosti nebo polohy pomocí rádiových signálů;

4. „Dopplerovým efektem“ se rozumí fyzický jev, kdy dojde ke změně frekvence vlny u pozorovatele pohybujícího se vzhledem k jeho zdroji;
5. „laserovými zařízeními pro měření rychlosti“ se rozumí zařízení pro měření rychlosti, která pro svou činnost používají přenos a příjem laserového signálu podle principu LIDARU;
6. „LIDAREM“ se rozumí měření vzdálenosti pomocí světelného paprsku;
7. „zařízeními pro měření vzdálenosti/časové rychlosti“ se rozumí zařízení pro měření rychlosti vozidla na základě naměřené doby jízdy vozidla na trati s naměřenou délkou;
8. „detekčními zařízeními pro měření rychlosti“ se rozumí dílčí typ zařízení pro měření vzdálenosti/času, které měří rychlost vozidla na krátkou vzdálenost měřením doby jízdy mezi nejméně třemi po sobě následujícími polohami vozidla, kde jsou detektory polohy vozidla napojeny na stejný časový zdroj se známými vzdálenostmi mezi detektory;
9. „zařízeními pro měření rychlosti průřezu“ se rozumí dílčí typ zařízení pro měření vzdálenosti/času, které měří průměrnou rychlost na delší vzdálenost měřením doby jízdy a identifikací vozidla v počátečním a koncovém bodě měřicího úseku o známé délce;
10. „sledovacími zařízeními pro měření rychlosti“ se rozumí dílčí typ zařízení pro měření vzdálenosti/času, která jsou nainstalována v měřicím vozidle, které následuje za měřeným vozidlem, a na základě naměřené vzdálenosti ujetého úseku nebo trasy a doby jízdy měřicího vozidla měří průměrnou rychlost měřeného vozidla;
11. „měřicím vozidlem“ se rozumí vozidlo, ve kterém je namontováno zařízení pro měření rychlosti, které umožňuje měření jeho vlastní rychlosti a rychlosti měřeného vozidla na základě měření z pohyblivého bodu;
12. „měřeným vozidlem“ se rozumí vozidlo, jehož rychlost se měří zařízením pro měření rychlosti;
13. „obsluhou“ se rozumí osoba, která ovládá zařízení k měření rychlosti a provádí měření rychlosti;
14. „automatickými zařízeními pro měření rychlosti“ se rozumí zařízení pro měření rychlosti, která provádějí měření automaticky bez zásahu obsluhy;
15. „neautomatickým zařízením pro měření rychlosti“ se rozumí zařízení pro měření rychlosti, která provádějí měření na žádost obsluhy;
16. „měřením ze stacionárního bodu“ se rozumí, že zařízení k měření rychlosti měří rychlost měřeného vozidla z bodu, který se nepohybuje;
17. „měřením z bodu pohybu“ se rozumí, že zařízení k měření rychlosti měří rychlost měřeného vozidla z pohyblivého bodu;
18. „maximální přípustná chyba“ (dále jen: MPE) se rozumí extrémní hodnota chyby měření, která je povolena specifikacemi nebo předpisy podle známé referenční hodnoty pro dané měření, měřítko nebo systém měření;
19. „vlivnou veličinou“ veličina, která není měřenou veličinou, ale ovlivňuje výsledek měření;
20. „jmenovitými provozními podmínkami“ se rozumí provozní podmínky, které musí být splněny při měření, aby zařízení pro měření rychlosti fungovalo tak, jak je navrženo;

21. „rušením“ se rozumí ovlivňující veličina, která má hodnotu v mezích stanovených v příslušném požadavku, avšak mimo stanovené jmenovité provozní podmínky daného opatření; ovlivňující veličina je rušení, pokud pro tuto ovlivňující veličinu nejsou stanoveny stanovené provozní podmínky;
22. „zkouškou v terénu“ se rozumí postup, při němž je zařízení pro měření rychlosti zkoušeno na základě měření rychlosti vozidel se známou rychlostí za reálných podmínek použití;
23. „simulací“ proces, při němž je řízení měřeného vozidla nahrazeno jiným fyzickým jevem, který může představovat rychlost jízdy vozidla, směr jízdy vozidla, vzdálenost ujetou vozidlem nebo dobu řízení vozidla;
24. „laboratorní zkouškou“ se rozumí postup, při němž se zařízení k měření rychlosti zkouší na základě simulace;
25. „vlastní rychlostí“ se rozumí rychlost měřicího vozidla při měření rychlosti z pohybujícího se bodu;
26. „osou měření“ se rozumí zdánlivá přímka, ve které zařízení k měření rychlosti měří rychlost měřeného vozidla;
27. „směrem jízdy vozidla“ se rozumí zdánlivá přímka, po níž je měřené vozidlo řízeno;
28. „kosinovým jevem“ se rozumí fyzický jev, který nastane, když se osa měření zařízení pro měření rychlosti posune ze směru jízdy měřeného vozidla pod určitým úhlem v rovině nebo prostoru;
29. „kmitočtem nosiče“ se rozumí jedna nebo několik frekvencí, na kterých radarový měřič rychlosti vysílá;
30. „detektorem polohy“ se rozumí čidlo nebo zařízení, které určuje, kdy měřené vozidlo projelo vybraným bodem;
31. „vstupním bodem“ se rozumí oblast, v níž měřené vozidlo vjíždí do měřicího úseku;
32. „výstupním bodem“ se rozumí oblast, v níž měřené vozidlo opouští měřicí úsek;
33. „délkou měřeného úseku“ se rozumí délka představující nejkratší zjevnou křivku mezi vstupními a výstupními body a vedoucí podél silničního úseku omezeného na obou stranách dopravním značením nebo okrajem vozovky;
34. „snímačem pohybu“ se rozumí konstrukční část vozidla, která umožňuje měření vlastní rychlosti vozidla;
35. „časovým rozdílem mezi dvěma naměřenými vozidly v provozu“ se rozumí čas, který při naměřené rychlosti potřebuje druhé měřené vozidlo, které jede za prvním naměřeným vozidlem, aby dosáhlo bodu, v němž se měří rychlost prvního měřeného vozidla;
36. „bezpečnostním rozdílem“ se rozumí číselná hodnota rychlosti, která je zohledněna ve prospěch měřeného vozidla při každém měření;
37. „rozšířenou nejistotou měření“ se rozumí součin kombinované standardní nejistoty měření o faktor větší než 1;

38. „— „měřidlem“ se rozumí část zařízení pro měření rychlosti, která umožňuje vyrovnaní měřicí osy zařízení pro měření rychlosti s měřeným vozidlem a musí odrážet přípustnou polohu a roztažení měřicího paprsku;
39. — „zařízením pro měření rychlosti jednotlivého vozidla“ se rozumí zařízení pro měření rychlosti, které na základě svého způsobu provozu může současně měřit a dokumentovat rychlost pouze jednoho vozidla;
40. — „zařízením pro měření rychlosti více vozidel“ se rozumí zařízení pro měření rychlosti, které je na základě svého provozního režimu schopno současně sledovat, měřit a dokumentovat rychlost několika vozidel.“.

Článek 4

V článku 18 ve třetím pododstavci se za slovo „rychlost“ doplňují slova „nebo po pohybu vozidla o nejméně 10 m.“

Článek 5

Článek 19 se mění a dostává toto znění:

Článek 19

(dodatečné požadavky na dokumentaci měření z pohyblivého bodu, s výjimkou zařízení pro měření rychlosti založených na sledování)

„Dokumentované měření rychlosti při měření z pohyblivého bodu pomocí zařízení pro měření rychlosti, s výjimkou zařízení pro měření rychlosti podle principu sledování, zahrnuje kromě požadavků článku 17 těchto pravidel také rychlost měřeného vozidla v okamžiku měření.“.

Článek 6

Článek 26 se mění a dostává toto znění:

„Článek 26

(požadavky na zkušební rozhraní)

(1) Zařízení pro měření rychlosti musí být vybavena zkušebním rozhraním, které umožňuje ovládat zařízení pro měření rychlosti a získávat údaje nebo signály nezbytné pro posuzování shody, ověřování a metrologickou kontrolu.

(2) Zkušební rozhraní musí umožňovat přístup alespoň k těmto údajům:

naměřená rychlost,

naměřená vzdálenost nebo poloha měřeného vozidla (u zařízení pro měření rychlosti, kde to princip měření umožňuje),

vlastní rychlosti měřeného vozidla (u zařízení pro měření rychlosti z pohyblivého bodu),

jednoznačná identifikace zařízení pro měření rychlosti a jeho součástí,

identifikaci softwaru zařízení pro měření rychlosti a jeho kontrolního součtu a

výsledek vlastní kontroly.

(3) Zkušební rozhraní musí být chráněno před neoprávněným zásahem.“

Článek 7

Článek 29 se mění a dostává toto znění:

„Článek 29

(další požadavky na radarová zařízení pro měření rychlosti jednotlivého vozidla)

(1) Individuální nosná frekvence radarového zařízení pro měření rychlosti jednotlivého vozidla se nesmí odchýlit od jmenovité hodnoty stanovené výrobcem o více než $\pm 0,15$ %.

(2) Šířka měřicího paprsku radarového zařízení pro měření rychlosti jednotlivého vozidla nesmí přesahovat šířku paprsku stanovenou výrobcem.

(3) Osa měřicího paprsku antény radarového zařízení pro měření rychlosti se nesmí odchýlit od osy antény o více než $\pm 1^\circ$.“

Článek 8

Za článek 29 se vkládá nový článek 29.a, který zní:

„Článek 29.a

(další požadavky na radarová zařízení pro měření rychlosti více vozidel)

Radarová zařízení pro měření rychlosti více vozidel musí pro účely laboratorních a terénních zkoušek prokázat polohu a vzdálenost měřeného vozidla od zařízení pro měření rychlosti.“

Článek 9

Článek 30 se mění a dostává toto znění:

Článek 30

(další požadavky na laserová zařízení pro měření rychlosti jednotlivého vozidla)

(1) Frekvence vysílaných impulsů laserového zařízení pro měření rychlosti, které měří jednotlivé vozidlo, se nesmí lišit o více než ± 1 % od jmenovité hodnoty stanovené výrobcem.

(2) Laserové měřicí zařízení rychlosti měřící jednotlivé vozidlo musí udávat vzdálenost měřeného vozidla s dělením nejvýše 0,1 m. Naměřená vzdálenost měřeného vozidla se nesmí od skutečné hodnoty odchýlit o více než $\pm 0,2$ m při vzdálenosti do 50 m nebo o 0,4 % při vzdálenosti větší než 50 m.

(3) Maximální přípustná vzdálenost měřeného vozidla při měření laserovým zařízením pro měření rychlosti jednotlivého vozidla je 1 000 m.

(4) Maximální přípustný prostorový úhel měřicího paprsku laserového zařízení pro měření rychlosti jednotlivého vozidla v horizontálním a vertikálním směru je 3 mrad.

(5) Tvar měření laserového zařízení pro měření rychlosti jednotlivého vozidla musí jasně ukazovat hranici 3 mrad.

(6) Měřidlo laserového zařízení pro měření rychlosti jednotlivého vozidla musí být dobře viditelné pouhým okem a s měřicím zařízením pro kontrolu seřízení měřidla a měřicího paprsku.

(7) Měřicí paprsek laserového zařízení pro měření rychlosti, kterým se měří jednotlivé vozidlo, musí být plně umístěn v mezích měřidla.

(8) Laserová zařízení pro měření rychlosti jednotlivého vozidla musí být vybavena nejméně dvojnásobným zvětšením zorného pole měřidla pro měření rychlosti měřeného vozidla na vzdálenost 300 m až 600 m a pro měření na vzdálenost větší než 600 m nejméně trojnásobným zvětšením zorného pole měřidla. Zvětšení může být integrováno do zařízení na měření rychlosti nebo může být provedeno jako samostatné příslušenství, které lze připojit k zařízení pro měření rychlosti nebo jej z něj odstranit. V případě samostatného příslušenství musí být příslušenství opatřeno stejným výrobním číslem jako zařízení k měření rychlosti.

(9) Laserové zařízení pro měření rychlosti jednotlivého vozidla musí umožnit zkoušku měření rychlosti 0 km/h na pevném cíli.“.

Článek 10

Za článek 30 se vkládá nový článek 30.a, který zní:

„Článek 30.a

(další požadavky na laserová zařízení pro měření rychlosti více vozidel)

Laserové zařízení pro měření rychlosti více vozidel musí pro účely laboratorních a terénních zkoušek zobrazovat polohu a vzdálenost měřeného vozidla od zařízení pro měření.“.

Článek 11

V článku 32 se ve třetím odstavci zrušují slova „a musí být nejméně 200krát delší než délka identifikační oblasti“.

Odstavec 5 se mění takto:

„(5) Začátek a konec měřicího úseku se vyznačí retroreflexním pásem přes celou vozovku a pomocí měřicích klínů podél povrchu vozovky. Retroreflexní páska musí být viditelný při dokumentovaném měření spolu s měřeným vozidlem.“.

Článek 12

Za článek 37 se vkládá nový článek 37.a, který zní:

„Článek 37.a

(dodatečné značky)

(1) Metrologický institut Slovenské republiky může na zařízení pro měření rychlosti umístit dodatečné identifikační značky pro jejich identifikaci při ověřování.

(2) Držitelé zařízení pro měření rychlosti nesmějí odstraňovat značky uvedené v předchozím odstavci.“.

Článek 13

Za článek 39 se vkládá nový článek 39.a, který zní:

„Čl. 39.a

(specifické měřicí zařízení a přístup ke kritériu)

(1) Pokud je pro zkoušení v rámci postupů posuzování shody a ověřování nutné použít vyhrazený hardware, software, propojovací kabely nebo rozhraní, které nejsou volně dostupné na trhu nebo které jsou chráněny autorským právem, výrobce musí toto vybavení poskytnout a bezplatně přenechat k použití Metrologickému institutu Republiky Slovinsko.

(2) Při postupech uvedených v předchozím odstavci musí výrobce Metrologickému institutu Republiky Slovinsko nejvyšší úroveň uživatelského přístupu k softwaru, který výrobce má, a také volný přístup k hardwaru zařízení pro měření rychlosti.“.

Článek 14

V článku 42 se za slova článku, který se označuje jako odstavec 1, vkládá nový odstavec 2, který zní:

„(2) V případě pochybností o shodě zařízení pro měření rychlosti s požadavky těchto pravidel mohou být provedeny další zkoušky a testy s cílem potvrdit shodu s požadavky stanovenými v předchozím odstavci.“.

Článek 15

Článek 44 se mění takto:

„Článek 44

(zvláštní zkoušky radarových zařízení pro měření rychlosti)

(1) Radarová zařízení pro měření rychlosti se podrobí zkoušce přesnosti měření s ohledem na požadavky článků 5 a 6 těchto pravidel nejméně v 10 měřicích bodech. U radarových zařízení pro měření rychlosti se zkouška přesnosti měření provádí podle požadavků uvedených v článku 5 těchto pravidel prostřednictvím zkoušek v terénu alespoň ve třech bodech měření nebo podle požadavků uvedených v článku 6 těchto pravidel prostřednictvím laboratorních zkoušek v alespoň 10 bodech měření.

(2) Při zkoušce přesnosti radarového zařízení pro měření rychlosti se současně kontroluje výkon vysílací a přijímací antény.

(3) U radarových zařízení pro měření rychlosti jednotlivého vozidla se ověřuje soulad s požadavky uvedenými v článku 7 těchto pravidel.

(4) Šířka měřicího paprsku se kontroluje u radarových zařízení pro měření rychlosti jednotlivého vozidla za následujících podmínek:

při útlumu -3 dB vzhledem k maximální hodnotě výkonu vysílaného signálu; a

na základě přehledu celkového diagramu anténního svazku vykresleného relativně od -45° do +45°, přičemž zbývající špičky měřicího svazku musí být zeslabeny nejméně o -15 dB vzhledem k základnímu signálu.

(5) U radarových zařízení pro měření rychlosti více vozidel současně se ověřuje správnost umístění vozidla podle článku 29.a těchto pravidel.“.

Článek 16

Článek 45 se mění a dostává toto znění:

„Článek 45

(zvláštní zkoušky pro laserová zařízení pro měření rychlosti)

(1) U laserových zařízení pro měření rychlosti se provádí zkouška přesnosti měření podle požadavků uvedených v článku 5 těchto pravidel prostřednictvím zkoušek v terénu v nejméně třech bodech měření nebo v souladu s požadavky uvedenými v článku 6 těchto pravidel prostřednictvím laboratorních zkoušek v nejméně 10 bodech měření.

(2) U laserových zařízení pro měření rychlosti jednotlivého vozidla se ověřuje splnění požadavků odstavců 1, 2, 4 a 7 článku 30 těchto pravidel.

(3) U laserových zařízení pro měření rychlosti pro více vozidel současně se ověřuje správnost umístění vozidla podle ustanovení článku 30.a těchto pravidel.“.

Článek 17

V článku 46 se odstavec 1 mění takto:

„(1) U detekčních zařízení pro měření rychlosti se zkouška přesnosti měření provádí podle požadavků uvedených v článku 6 těchto pravidel laboratorní zkouškou v nejméně 10 bodech měření nebo podle požadavků článku 5 těchto pravidel zkouškou v terénu ve třech bodech měření s plně integrovaným detekčním zařízením pro měření rychlosti zkouškou při jízdě vozidla. Zkouška v terénu musí být úspěšně provedena ve třech bodech měření a může být provedena maximálně během nejvýše pěti jízd, přičemž tři měření jsou úspěšná.“. Není-li tato zkouška po pěti jízdách úspěšná, zkouška se ukončí z důvodu nevhodného nastavení měřidla.“

Za odstavec 1 se vkládá nový odstavec 2, který zní:

„(2) Detekční zařízení pro měření rychlosti s detektory polohy instalovanými na povrchu vozovky musí podléhat zkouškám v terénu.“.

Dosavadní odstavec 2 se označuje jako odstavec 3.

Článek 18

V článku 47 se odstavec 1 mění takto:

„(1) U zařízení pro měření rychlosti v úseku se provede zkouška přesnosti měření s ohledem na požadavky uvedené v článku 5 těchto pravidel prostřednictvím zkoušky v terénu na nejméně třech bodech měření se zkouškou plně integrovaného zařízení pro měření rychlosti v úseku za jízdy vozidla. Zkouška v terénu musí být úspěšně provedena ve třech bodech měření a může být provedena maximálně během nejvýše pěti jízd, přičemž tři měření jsou úspěšná.“. Není-li tato zkouška po pěti jízdách úspěšná, zkouška se ukončí z důvodu nevhodného nastavení měřidla.“

Článek 19

Článek 48 se mění takto:

„Článek 48

(zvláštní zkoušky pro zařízení pro měření rychlosti založená na sledování)

Zařízení pro měření rychlosti založená na sledování se podrobí zkoušce přesnosti měření s ohledem na požadavky uvedené v článku 6 těchto pravidel laboratorní zkouškou při nejméně 10 vlastních rychlostech nebo podle požadavků uvedených v článku 5 těchto pravidel zkouškou v terénu při minimálně jedné vlastní rychlosti založené na jízdě měřicího vozidla konstantní rychlostí bez počátečního a konečného zastavení měřicího vozidla.“.

Článek 20

Článek 49 se mění a dostává toto znění:

„Článek 49

(zvláštní zkoušky pro zařízení pro měření rychlosti, která se měří z pohyblivého bodu, s výjimkou měřicích zařízení založených na sledování)

U zařízení pro měření rychlosti, které se provádí z pohyblivého bodu, s výjimkou zařízení pro měření rychlosti založených na sledování, se zkoušky přesnosti měření naměřené rychlosti vozidla a měření vlastní rychlosti vozidla podle požadavků uvedených v článku 6 těchto pravidel provádějí odděleně laboratorními zkouškami v 10 bodech měření nebo s ohledem na požadavky uvedené v článku 5 těchto pravidel zkouškami v terénu nejméně ve třech bodech.“.

Článek 21

V článku 55 se slova „a neměří vzdálenost k vozidlu nebo úhel jízdy vozidla vzhledem k zařízení pro měření rychlosti“ nahrazují slovy „s přepočtem na jeden zvolený úhel“.

Článek 22

Článek 57 se zrušuje.

PŘECHODNÉ A ZÁVĚREČNÉ USTANOVENÍ

Článek 23

(uvedení na trh a prvotní ověření)

Zařízení pro měření rychlosti, která mají ke dni vstupu těchto pravidel v platnost platné schválení typu na základě Pravidel o metrologických požadavcích na zařízení pro měření rychlosti v silničním provozu (Úřední věstník Slovenské republiky [Uradni list RS] č. 25/02 a 90/05) nebo Pravidel o metrologických požadavcích na zařízení pro měření rychlosti v silničním provozu (Úřední věstník Slovenské republiky [Uradni List RS] č. 91/15) mohou být uváděny na trh a prvotně ověřovány podle těchto pravidel až do uplynutí platnosti schválení typu, pokud splňují požadavky těchto pravidel týkající se prvotního ověření.

Článek 24

(podrobení se pravidelnému a mimořádnému ověření)

Zařízení pro měření rychlosti používaná ke dni vstupu těchto pravidel v platnost, která mají platné prvotní ověření nebo pravidelné ověření na základě Pravidel o metrologických požadavcích na zařízení pro měření rychlosti v silničním provozu (Úřední věstník Slovinské republiky [Uradni list RS] č. 25/02 a 90/05) nebo Pravidel o metrologických požadavcích na zařízení pro měření rychlosti v silničním provozu (Úřední věstník Slovinské republiky [Uradni List RS] č. 91/15) mohou být podrobeny pravidelnému nebo mimořádnému ověření na základě těchto pravidel, pokud splňují požadavky těchto pravidel týkající se pravidelného ověření.

Článek 25

(vstup v platnost)

Tato pravidla vstupují v platnost patnáctým dnem po jejich zveřejnění v Úředním věstníku Slovinské republiky.

č. 007-218/2023/15

Lublaň, dne 19. března 2024

EVA 2023-2180-0012

Matjaž Han

Ministr hospodářství, cestovního ruchu a sportu