

Overeenkomstig artikel 9, lid 1 en 5, artikel 11, vijfde lid, en voor de uitvoering van artikel 12 van de Metrologiewet (Staatsblad van de Republiek Slovenië) [*Uradni List RS*] Nr. 26/05 — officiële geconsolideerde tekst) geeft de Minister van Economie, Toerisme en Sport het volgende uit:

R E G E L S

TOT WIJZIGING VAN DE REGELS INZAKE METROLOGISCHE VEREISTEN VOOR SNELHEIDSMEEETAPPARATUUR IN HET WEGVERKEER

Artikel 1

Artikel 1, tweede lid, van de Regels betreffende metrologische vereisten voor snelheidsmeetapparatuur in het wegverkeer (Sloveens staatsblad [*Uradni List RS*] nr. 91/15) wordt geschrapt en het bestaande eerste lid wordt de tekst van het artikel.

Artikel 2

Na artikel 1 wordt een nieuw artikel 1.a toegevoegd, dat als volgt luidt:

"Artikel 1.a

(Informatieprocedure en clausule)

(1) Deze Regels zijn uitgevaardigd met betrekking tot de informatieprocedure op grond van [Richtlijn \(EU\) 2015/1535](#) van het Europees Parlement en de Raad van 9 september 2015 betreffende een informatieprocedure op het gebied van technische vereisten en van regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij (PB L 241 van 17. 9. 2015, blz. 1).

(2) De bepalingen van deze Regels zijn niet van toepassing op producten die legaal zijn geproduceerd of in de handel zijn gebracht in andere lidstaten van de Europese Unie en Turkije of die zijn geproduceerd in de landen van de Europese Vrijhandelsassociatie (EVA), die ook de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte hebben ondertekend, overeenkomstig de nationale wetgeving die een gelijkwaardig niveau van bescherming van het algemeen belang waarborgt als bepaald in de wetgeving van de Republiek Slovenië.

(3) Deze Regels worden uitgevoerd overeenkomstig [Verordening \(EU\) 2019/515](#) van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2019 betreffende de wederzijdse erkenning van goederen die in een andere lidstaat rechtmatig in de handel zijn gebracht en tot intrekking van [Verordening \(EC\) No 764/2008](#) (PB L 91, 29. 3. 2019, blz. 1).

Artikel 3

Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

Artikel 2

De termen die in deze regels worden gebruikt, hebben de volgende betekenis:

1. "snelheidsmeter": een apparaat voor het meten van de snelheid van voertuigen in het wegverkeer;
2. "radarsnelheidsmeetapparatuur": snelheidsmeters die voor hun werking gebruikmaken van het RADAR-principe en het Doppler-effect;

3. "radar": het detecteren en meten van afstand of positie door middel van radiosignalen;
4. "Doppler-effect": een fysiek verschijnsel, waarbij de frequentieverandering van een golf plaatsvindt voor een waarnemer die zich verplaatst ten opzichte van de bron;
5. "lasersnelheidsmeetapparatuur": snelheidsmeters die voor hun werking gebruikmaken van de transmissie en ontvangst van lasersignalen volgens het LIDAR-principe;
6. "LIDAR": het meten van de afstand door middel van een lichtbundel;
7. "afstand/tijd-snelheidsmeetapparatuur": snelheidsmeters voor het meten van de snelheid van een voertuig op basis van de gemeten rijtijd van het voertuig over een route met een gemeten lengte;
8. "detectie-snelheidsmeetapparatuur": een subtype van afstand/tijd-snelheidsmeters die de snelheid van een voertuig over een korte afstand meten door de reistijd tussen ten minste drie opeenvolgende voertuigposities te meten, waarbij de voertuigpositedetectoren aan dezelfde tijdsbron zijn gekoppeld, met bekende afstanden tussen detectoren;
9. "sectie-snelheidsmeetapparatuur": een subtype van afstand/tijd-snelheidsmeters die de gemiddelde snelheid over een langere afstand meten door de reistijd te meten en het voertuig te identificeren aan het begin- en eindpunt van een meetsectie met een bekende lengte;
10. "tracking-gebaseerde snelheidsmeetapparatuur": een subtype van afstand/tijd-snelheidsmeters die geïnstalleerd worden in een meetvoertuig dat het gemeten voertuig volgt en die de gemiddelde snelheid van het gemeten voertuig berekenen op basis van de gemeten afstand van het traject of afgelegde route en de reistijd van het meetvoertuig;
11. "meetvoertuig": een voertuig waarin een snelheidsmeter is geïnstalleerd waarmee de eigen snelheid en de snelheid van het gemeten voertuig kunnen worden gemeten op basis van meting vanaf een bewegend punt;
12. "gemeten voertuig": een voertuig waarvan de snelheid wordt gemeten met een snelheidsmeter;
13. "bediener": de persoon die de snelheidsmeter hanteert en snelheidsmetingen verricht;
14. "automatische snelheidsmeetapparatuur": snelheidsmeters die de meting automatisch uitvoeren zonder tussenkomst van de bediener;
15. "niet-automatische snelheidsmeetapparatuur": snelheidsmeters die op verzoek van een bediener een meting uitvoeren;
16. "meting vanaf een stilstaand punt": de snelheidsmeter meet de snelheid van het gemeten voertuig vanaf een punt dat niet in beweging is;
17. "meting vanaf een bewegend punt": de snelheidsmeter meet de snelheid van het gemeten voertuig vanaf een bewegend punt;
18. "maximaal toelaatbare fout" (hierna: MPE): de uiterste waarde van de meetfout, die volgens de specificaties of voorschriften is toegestaan volgens een bekende referentiewaarde voor een bepaalde meting, maatregel of meetsysteem;
19. "beïnvloedende grootte": een grootte die geen gemeten grootte is, maar die wel van invloed is op het meetresultaat;

20. "nominale bedrijfsomstandigheden": de bedrijfsomstandigheden waaraan tijdens de meting moet worden voldaan om de snelheidsmeter volgens het ontwerp te laten functioneren;
21. "verstoring": een beïnvloedende grootte met een waarde binnen de grenzen gespecificeerd in de desbetreffende vereiste, maar buiten de gespecificeerde nominale bedrijfsomstandigheden van de snelheidsmeter; een beïnvloedende grootte is een verstoring indien de nominale bedrijfsomstandigheden voor deze beïnvloedende grootte niet zijn bepaald;
22. "veldtest": een procedure waarbij de snelheidsmeter wordt getest op basis van het meten van de snelheid van voertuigen met een bekende snelheid onder realistische gebruiksomstandigheden;
23. "simulatie": een proces waarbij het rijden van het gemeten voertuig wordt vervangen door een ander fysiek verschijnsel dat de rijnsnelheid van het voertuig, de rijrichting van het voertuig, de door het voertuig afgelegde afstand of de rijtijd van het voertuig kan weergeven;
24. "laboratoriumtest": een procedure waarbij een snelheidsmeter op basis van een simulatie wordt getest;
25. "eigen snelheid": de snelheid van het meetvoertuig bij het meten van de snelheid vanaf een bewegend punt;
26. "meetas": de zichtbare lijn in de richting waarvan de snelheidsmeter de snelheid van het gemeten voertuig meet;
27. "rijrichting van het voertuig": de schijnbare rechte lijn waarlangs het gemeten voertuig wordt gereden;
28. "cosine-verschijnsel": een fysiek verschijnsel dat zich voordoet wanneer de meetas van de snelheidsmeter wordt verplaatst van de rijrichting van het gemeten voertuig in een bepaalde hoek van een vlak of ruimte;
29. "draaggolffrequentie": een of meer frequenties waarop de radarsnelheidsmeter uitzendt;
30. "positiedetector": een sensor of voorziening die bepaalt wanneer het gemeten voertuig een geselecteerd punt heeft bereikt;
31. "punt van ingang": het gebied waar een gemeten voertuig een meetsectie binnenrijdt;
32. "punt van uitgang": het gebied waar een gemeten voertuig een meetsectie verlaat;
33. "gemeten sectielengte": de lengte die de kortste schijnbare kromme weergeeft tussen het in- en uitgangspunt en langs het weggedeelte loopt dat aan beide zijden begrensd wordt door wegmarkeringen of de rand van de rijbaan;
34. "bewegingssensor": een onderdeel van het voertuig waarmee de eigen snelheid van het voertuig kan worden gemeten;
35. "tijdsverschil tussen de twee gemeten voertuigen in het verkeer": de tijd, bij de gemeten snelheid, die het tweede gemeten voertuig, dat achter het eerste gemeten voertuig rijdt, nodig heeft om het punt te bereiken waarop de snelheid van het eerste gemeten voertuig wordt gemeten;
36. "veiligheidsverschil": de numerieke waarde van de snelheid die bij elke meting ten gunste van het gemeten voertuig in aanmerking wordt genomen;

37. „uitgebreide meetonzekerheid”: de vermenigvuldiging van de gecombineerde standaardmeetonzekerheid maal een factor groter dan 1;
38. „— „meter”: het onderdeel van de snelheidsmeetapparatuur dat het mogelijk maakt de meet-as van de snelheidsmeetapparatuur op het te meten voertuig af te stemmen en de toegestane positie en uitzetting van de meetbundel weergeeft;
39. — „individuele snelheidsmeetapparatuur voor voertuigen”: snelheidsmeetapparatuur die, op basis van de werkingsswijze, de snelheid van slechts één voertuig tegelijkertijd kan meten en documenteren;
40. — „snelheidsmeetapparatuur voor meerdere voertuigen”: snelheidsmeetapparatuur die, op basis van de werking ervan, in staat is de snelheid van verschillende voertuigen gelijktijdig te bewaken, te meten en te documenteren.”.

Artikel 4

In artikel 18, derde lid, worden na het woord “snelheid” de woorden “of na verplaatsing van het voertuig met ten minste 10 meter” toegevoegd;

Artikel 5

Artikel 19 wordt als volgt gewijzigd:

Artikel 19

(aanvullende vereisten voor het documenteren van metingen vanaf een bewegend punt, met uitzondering van tracking-gebaseerde snelheidsmeetapparatuur)

„De gedocumenteerde meting van de snelheid, gemeten vanaf een bewegend punt met snelheidsmeetapparatuur, met uitzondering van snelheidsmeetapparatuur overeenkomstig het beginsel van tracking, omvat, naast de vereisten van artikel 17 van deze Regels, de snelheid van het meetvoertuig op het moment van de meting.”.

Artikel 6

Artikel 26 wordt als volgt gewijzigd:

"Artikel 26

(vereisten voor testinterface)

(1) Snelheidsmeetapparatuur moet zijn uitgerust met een testinterface waarmee de snelheidsmeetapparatuur kan worden bediend en om de gegevens of signalen te verkrijgen die nodig zijn voor de conformiteitsbeoordeling, verificatie en metrologische controle.

(2) De testinterface moet toegang bieden tot ten minste de volgende gegevens:

gemeten snelheid,

gemeten afstand of positie van het gemeten voertuig (voor snelheidsmeetapparatuur waarbij dit volgens het meetprincipe mogelijk is);

de eigen snelheden van het gemeten voertuig (voor snelheidsmeetapparatuur die vanaf een bewegend punt meet);

unieke identificatie van de snelheidsmeetapparatuur en de onderdelen daarvan;
de identificatie van de software van de snelheidsmeetapparatuur en de controlesom ervan, en
het resultaat van de zelfcontrole.

(3) De testinterface moet worden beschermd tegen manipulatie door onbevoegden.”.

Artikel 7

Artikel 29 wordt als volgt gewijzigd:

"Artikel 29

(aanvullende vereisten voor radarsnelheidsmeetapparatuur die een individueel voertuig meet)

(1) De individuele draagfrequentie van de radarsnelheidsmeetapparatuur die een individueel voertuig meet, mag niet meer dan $\pm 0,15$ % afwijken van de door de fabrikant opgegeven nominale waarde.

(2) De breedte van de meetstraal van de radarsnelheidsmeetapparatuur die een individueel voertuig meet mag de door de fabrikant opgegeven breedte van de lichtbundel niet overschrijden.

(3) De hartlijn van de antennemeetbundel van de radarsnelheidsmeetapparatuur mag niet meer dan $\pm 1^\circ$ afwijken van de hartlijn van de antenne.”.

Artikel 8

Na artikel 29 wordt een nieuw artikel 29.a ingevoegd als volgt:

"Artikel 29.a

(aanvullende vereisten voor meervoudige radarsnelheidsmeetapparatuur)

Met het oog op laboratorium- en veldtests moeten radarsnelheidsmeetapparatuur voor meerdere voertuigen de positie en afstand van het gemeten voertuig ten opzichte van de snelheidsmeetapparatuur aantonen.”.

Artikel 9

Artikel 30 wordt als volgt gewijzigd:

Artikel 30

(aanvullende eisen voor lasersnelheidsmeetapparatuur die een individueel voertuig meet)

(1) De frequentie van doorgegeven lasersnelheidsmeetapparatuurpulsen die een individueel voertuig meten, mag niet meer dan ± 1 % afwijken van de door de fabrikant opgegeven nominale waarde.

(2) Een lasersnelheidsmeter dat een individueel voertuig meet moet de afstand van het gemeten voertuig met een scheiding van niet meer dan 0,1 m aangeven. De gemeten afstand van het gemeten voertuig mag niet meer dan $\pm 0,2$ m afwijken van de werkelijke waarde op een afstand van maximaal 50 m of 0,4 % voor afstanden groter dan 50 m.

(3) De maximaal toelaatbare afstand van het gemeten voertuig, gemeten met lasersnelheidsmeetapparatuur die een individueel voertuig meet, bedraagt 1000 m.

(4) De maximaal toelaatbare ruimtelijke hoek van de meetstraal van de lasersnelheidsmeetapparatuur die een individueel voertuig in horizontale en verticale richting meet, bedraagt 3 mrad.

(5) In de vorm van de meting van de lasersnelheidsmeetapparatuur die een individueel voertuig meet, moet de grenswaarde van 3 mrad duidelijk worden aangegeven.

(6) De meter van de lasersnelheidsmeetapparatuur die een individueel voertuig meet, moet met het blote oog en met meetapparatuur duidelijk zichtbaar zijn om de uitlijning van de meter en de meetstraal te controleren.

(7) De meetstraal van de lasersnelheidsmeetapparatuur die een individueel voertuig meet, moet volledig binnen de grenzen van de meter zijn geplaatst.

(8) Lasersnelheidsmeetapparatuur die een individueel voertuig meet, moet zijn uitgerust met ten minste twee vergrotingen van het gezichtsveld van het spoor voor het meten van de snelheid van het gemeten voertuig op een afstand van 300 m tot 600 m en voor metingen op een afstand van meer dan 600 m ten minste driemaal het gezichtsveld van de meter. De vergroting kan in de snelheidsmeter worden geïntegreerd of als afzonderlijk hulpstuk worden geïmplementeerd, dat op de snelheidsmeter kan worden geïnstalleerd of ervan worden verwijderd. In het geval van een afzonderlijk hulpstuk moet het hulpstuk hetzelfde serienummer dragen als de snelheidsmeter.

(9) Lasersnelheidsmeetapparatuur die een individueel voertuig meet, moet een snelheidsmetingstest van 0 km/h bij een vast doel mogelijk maken.”.

Artikel 10

Na artikel 30 wordt een nieuw artikel 29 bis ingevoegd:

"Artikel 30.a

(aanvullende eisen voor lasersnelheidsmeetapparatuur voor meerdere voertuigen)

Lasersnelheidsmeetapparatuur voor meerdere voertuigen moet, voor laboratorium- en veldtests, de positie en de afstand van het gemeten voertuig ten opzichte van de snelheidsmeetapparatuur weergeven.”.

Artikel 11

In artikel 32, derde lid, worden de woorden “en moet ten minste 200 keer langer zijn dan de lengte van het identificatiegebied” geschrapt.

Lid 5 wordt als volgt gewijzigd:

“(5) Het begin en het einde van het meetgedeelte moeten worden gemarkeerd door een retroflecterende strook over de hele weg en door middel van meetwigtjes langs het wegdek. Het retroflecterende band moet zichtbaar zijn op een gedocumenteerde meting, samen met het te meten voertuig.”.

Artikel 12

Na artikel 37 wordt een nieuw artikel 37.a ingevoegd:

"Artikel 37.a

(aanvullende codes)

(1) Het Instituut voor Metrologie van de Republiek Slovenië mag in de controleprocedures aanvullende identificatiemerken op de snelheidsmeetapparatuur aanbrengen om deze te identificeren.

(2) Houders van snelheidsmeetapparatuur mogen de in de vorige alinea bedoelde markeringen niet verwijderen.”.

Artikel 13

Na artikel 39 wordt een nieuw artikel 39.a ingevoegd:

'Artikel 39.a

(specifieke meetapparatuur en toegang tot het criterium)

(1) Indien het noodzakelijk is specifieke hardware, software, aansluitkabels of interfaces te gebruiken die niet vrij op de markt beschikbaar zijn of die auteursrechtelijk beschermd zijn, dient de fabrikant deze apparatuur ter beschikking te stellen aan en gratis te laten gebruiken door het Instituut voor Metrologie van de Republiek Slovenië.

(2) In het geval van de in de vorige alinea bedoelde procedures dient de fabrikant het Instituut voor Metrologie van de Republiek Slovenië het hoogste niveau van gebruikerstoegang te bieden tot de software waarover de fabrikant beschikt, alsmede vrije toegang tot de hardware van de snelheidsmeetapparatuur.”.

Artikel 14

In artikel 42 wordt na de woorden van het artikel, dat wordt aangeduid als lid 1, een nieuw lid 2 ingevoegd, dat als volgt luidt:

‘(2) In geval van twijfel over de conformiteit van de snelheidsmeetapparatuur met de vereisten van deze regels kunnen andere onderzoeken en tests worden uitgevoerd om na te gaan of aan de vereisten van het vorige lid is voldaan.”.

Artikel 15

Artikel 44 wordt als volgt gewijzigd:

"Artikel 44

(bijzondere proeven voor radarsnelheidsmeetapparatuur)

(1) Voor radarsnelheidsmeetapparatuur wordt een meetnauwkeurigheidstest uitgevoerd overeenkomstig de vereisten van artikel 5 van deze regels door middel van een veldtest op ten minste drie meetpunten of overeenkomstig de vereisten van artikel 6 van deze regels door middel van een laboratoriumtest op ten minste tien meetpunten.

(2) Bij het testen van de nauwkeurigheid van de radarsnelheidsmeetapparatuur moeten de prestaties van de zendantennes en de ontvangende antennes gelijktijdig worden gecontroleerd.

(3) Voor radarsnelheidsmeetapparatuur die een individueel voertuig meet, wordt naleving van de vereisten van artikel 7 van deze regels gecontroleerd.

(4) De breedte van de meetbundel moet worden gecontroleerd bij radarsnelheidsmeetapparatuur die een individueel voertuig meet onder de volgende omstandigheden:

bij de demping van -3 dB ten opzichte van het maximumvermogen van het uitgezonden signaal; en

op basis van een overzicht van het totale antennebundeldiagram dat relatief is getrokken van -45° tot $+45^\circ$, waarbij de resterende pieken van de meetbundel ten minste -15 dB ten opzichte van het basissignaal moeten worden verminderd.

(5) Voor radarmeerapparatuur voor meerdere voertuigen moet tegelijkertijd worden nagegaan of de in artikel 29.a), van deze Regels bedoelde plaats van het voertuig correct is.”.

Artikel 16

Artikel 45 wordt als volgt gewijzigd:

"Artikel 45

(speciale tests voor lasersnelheidsmeetapparatuur)

(1) Voor lasersnelheidsmeetapparatuur wordt een meetnauwkeurigheidstest uitgevoerd overeenkomstig de vereisten van artikel 5 van deze regels door middel van een veldtest op ten minste drie meetpunten of overeenkomstig de vereisten van artikel 6 van deze regels door middel van een laboratoriumtest op ten minste tien meetpunten.

(2) Voor lasersnelheidsmeetapparatuur die een individueel voertuig meet zal naleving van de vereisten van artikel 30, leden 1, 2, 4, en 7, van deze regels worden gecontroleerd.

(3) Voor lasersnelheidsmeetapparatuur die meerdere voertuigen tegelijkertijd meet dient de juistheid van de in artikel 30 van deze regels bedoelde positionering van het voertuig te worden gecontroleerd.”.

Artikel 17

Artikel 46, lid 1, wordt als volgt gewijzigd:

“(1) Voor detectie-snelheidsmeetapparatuur dient een meetnauwkeurigheidstest overeenkomstig de vereisten van artikel 6 van deze regels te worden uitgevoerd door middel van laboratoriumtests op ten minste tien meetpunten of overeenkomstig de vereisten van artikel 5 van deze regels door middel van veldtests op drie meetpunten, waarbij volledig geïntegreerde detectie-snelheidsmeetapparatuur wordt getest tijdens het rijden van het voertuig. De veldtest moet op drie meetpunten succesvol worden uitgevoerd en kan worden uitgevoerd met maximaal vijf testruns, waarbij drie metingen succesvol dienen te zijn. Als een dergelijke test na vijf testruns niet succesvol is wordt de test beëindigd vanwege een onjuiste opstelling de meter.”.

Na lid 1 wordt een nieuw lid 2 ingevoegd dat als volgt luidt:

“(2) Detectie-snelheidsmeetapparatuur met positiedetectoren die op het wegdek zijn geïnstalleerd dient aan veldtests te worden onderworpen.”.

Het huidige lid 2 wordt lid 3.

Artikel 18

Artikel 47, lid 1, wordt als volgt gewijzigd:

‘(1) Voor sectie-snelheidsmeetapparatuur wordt een meetnauwkeurigheidstest overeenkomstig de vereisten van artikel 5 uitgevoerd door middel van een veldtest op ten minste drie meetpunten, waarbij volledig geïntegreerde sectie-snelheidsmeetapparatuur wordt getest tijdens het rijden van het voertuig. De veldtest moet op drie meetpunten succesvol worden uitgevoerd en kan worden uitgevoerd met maximaal vijf testruns, waarbij drie metingen succesvol dienen te zijn. Als een dergelijke test na vijf testruns niet succesvol is wordt de test beëindigd vanwege een onjuiste opstelling de meter.”.

Artikel 19

Artikel 48 wordt als volgt gewijzigd:

"Artikel 48

(specifieke tests voor tracking-gebaseerde snelheidsmeetapparatuur)

Tracking-gebaseerde snelheidsmeetapparatuur wordt onderworpen aan een meetnauwkeurigheidstest overeenkomstig de vereisten van artikel 6 van deze regels door middel van een laboratoriumtest bij ten minste 10 eigen snelheden of overeenkomstig de vereisten van artikel 5 van deze regels door middel van een veldtest bij minimaal één eigen snelheid, waarbij het meetvoertuig wordt gereden met constante snelheid, zonder dat het meetvoertuig initieel en definitief wordt gestopt.”.

Artikel 20

Artikel 49 wordt als volgt gewijzigd:

"Artikel 49

(speciale tests voor snelheidsmeetapparatuur die vanaf een bewegend punt meet, behalve voor meetapparatuur op basis van tracking)

Voor snelheidsmeetapparatuur die vanaf een bewegend punt meet, met uitzondering van tracking-gebaseerde snelheidsmeetapparatuur, worden de meetnauwkeurigheidstests van de snelheidsmeting van het gemeten voertuig en de meting van de eigen snelheid van het meetvoertuig afzonderlijk uitgevoerd overeenkomstig de vereisten van artikel 6 van deze regels door middel van een laboratoriumtest op tien meetpunten of overeenkomstig de vereisten van artikel 5 van deze regels door middel van een veldtest op ten minste drie meetpunten.”.

Artikel 21

In artikel 55 worden de woorden “en niet de afstand tot het voertuig of de rijhoek van het voertuig ten opzichte van de snelheidsmeetapparatuur te meten” vervangen door de woorden “met conversie naar een enkele geselecteerde hoek”.

Artikel 22

Artikel 57 wordt geschrapt.

OVERGANGS- EN SLOTBEPALINGEN

Artikel 23

(in de handel brengen en eerste controle)

Snelheidsmeetapparatuur die op de datum van inwerkingtreding van deze Regels een geldige typegoedkeuring heeft op basis van de Regels inzake metrologische vereisten voor snelheidsmeetapparatuur in het wegverkeer (Staatsblad van de Republiek Slovenië [Uradni Lijst RS] Nrs. 25/02 en 90/05) of de Regels inzake metrologische vereisten voor snelheidsmeetapparatuur in het wegverkeer (Staatsblad van de Republiek Slovenië [URADNI-lijst RS] Nr. 91/15) mag tot het verstrijken van de typegoedkeuring in de handel worden gebracht en de eerste controle op grond van deze Regels worden uitgevoerd, mits zij voldoen aan de eisen van deze Regels met betrekking tot de eerste controle.

Artikel 24

(in te dienen voor regelmatige en buitengewone verificatie)

Snelheidsmeetapparatuur die op de datum van inwerkingtreding van deze Regels in gebruik is en die een geldige eerste controle of regelmatige controle heeft op basis van de regels inzake metrologische vereisten voor snelheidsmeetapparatuur in het wegverkeer (Staatsblad van de Republiek Slovenië [Uradni Lijst RS] Nrs. 25/02 en 90/05) of de Regels inzake metrologische vereisten voor snelheidsmeetapparatuur in het wegverkeer (Staatsblad van de Republiek Slovenië [URADNI-lijst RS] Nr. 91/15) kan worden onderworpen aan regelmatige of buitengewone verificatie op basis van deze Regels, mits zij voldoen aan de eisen van deze Regels met betrekking tot regelmatige verificatie.

Artikel 25

(inwerkingtreding)

Deze vereisten treden in werking op de vijftiende dag na de bekendmaking in het Sloveens staatsblad.

Nr. 007-218/2023/15

Ljubljana, 19 maart 2024

EVA 2023-2180-0012

Matjaž Han

Minister van Economie, Toerisme en Sport