

Č.j.: 0313/007/15/Pos.

Vyřizuje: Ing. Miroslav Pospíšil

Telefon: 545 555 135, -131

Český metrologický institut (dále jen „ČMI“), jako orgán věcně a místně příslušný ve věci stanovování metrologických a technických požadavků na stanovené měřidlo a stanovování zkoušek při schvalování typu a při ověřování stanoveného měřidla dle § 14 odst. 1 zákona č. 505/1990 Sb., o metrologii, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o metrologii“), a dle ustanovení § 172 a následujících zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „SprŘ“), zahájil z moci úřední dne 2. 7. 2015 správní řízení dle § 46 SprŘ, a na základě podkladů vydává toto:

I.

OPATŘENÍ OBECNÉ POVAHY

číslo: 0111-OOP-C056-15

č.j. 0313/007/15/Pos.,

kterým se stanovují metrologické a technické požadavky na stanovená měřidla, včetně zkoušek při ověřování stanovených měřidel:

„váhy s automatickou činností – váhy pro vážení kolejových vozidel za pohybu“

Toto opatření obecné povahy stanovuje metrologické a technické požadavky na váhy s automatickou činností – kolejové váhy, které se uplatní po uvedení na trh nebo do provozu při jejich ověřování. Tyto požadavky jsou v souladu s požadavky nařízení vlády č. 464/2005 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na měřidla¹⁾, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „nařízení vlády o měřidlech“) a s požadavky harmonizovaných norem/dokumentů OIML.

Na váhy s automatickou činností, jejichž typ byl schválen podle zákona o metrologii, ve znění účinném do 30. října 2006, tedy ve stavu před implementací směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/22/ES, v platném znění, do českého právního řádu, se při ověřování uplatňují metrologické a technické požadavky, které byly rozhodné pro jejich uvedení do oběhu.

¹⁾ Tímto nařízením vlády je do české legislativy implementována směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/22/ES z 31. března 2004 o měřidlech v platném znění.

1 Základní pojmy

Pro účely tohoto opatření obecné povahy platí termíny a definice podle VIM a VIML²⁾ a dále uvedené termíny a definice.

1.1

váhy

měřicí přístroj, který slouží k určení hmotnosti tělesa využitím působení gravitace na toto těleso

1.2

váhy s automatickou činností

vážicí zařízení, které pro vážení nevyžadují zásah operátora a/nebo následují předem nastavený program automatického procesu, který je pro dané váhy charakteristický

1.3

kolejové váhy

vážicí zařízení s automatickou činností s nosičem zatížení, který zahrnuje koleje pro pohyb železničních kolejových vozidel

2 Metrologické požadavky

Metrologické požadavky jsou založeny na požadavcích nařízení vlády o měřidlech s využitím relevantních požadavků doporučení OIML R 106-1 Automatické kolejové váhy – Část 1: Metrologické a technické požadavky – Zkoušky³⁾.

Na měřidla, jejichž typ byl schválen podle zákona o metrologii, se při ověřování uplatňují metrologické požadavky, které byly rozhodné pro jejich uvedení do oběhu.

2.1 Stanovené pracovní podmínky

Výrobce určí stanovené pracovní podmínky, přičemž minimální rozsah pracovní teploty je 30 °C.

Pro ostatní ovlivňující veličiny (pokud je to použitelné):

- a) rychlost (rychlosti) provozu;
- b) vlastnosti váženého produktu.

2.2 Měřicí rozsah

Měřicí rozsah je vyjádřen maximální a minimální váživostí.

2.3 Třídy přesnosti

Kolejové váhy se dělí do čtyř tříd přesnosti:

0,2; 0,5; 1 a 2.

²⁾ Mezinárodní metrologický slovník – Základní a všeobecné pojmy a přidružené termíny (VIM) a Mezinárodní slovník termínů v legální metrologii (VIML) jsou součástí sborníku technické harmonizace „Terminologie v oblasti metrologie“ veřejně dostupného na www.unmz.cz.

³⁾ OIML R 106-1 „Automatic rail-weighbridges – Part 1: Metrological and technical requirements – Tests“ – veřejně dostupný na www.oiml.org

2.4 Největší dovolené chyby

2.4.1 Největší dovolené chyby při ověřování

Největší dovolené chyby při ověřování vah pro vážení jednotlivého železničního kolejového vozidla (dále jen vagónu) nebo celého vlaku za pohybu jsou uvedeny v tabulce 1.

Tabulka 1 – Největší dovolené chyby při ověřování

Třída přesnosti	Největší dovolená chyba při ověřování
0,2	$\pm 0,10 \%$
0,5	$\pm 0,25 \%$
1	$\pm 0,50 \%$
2	$\pm 1,0 \%$

2.4.2 Největší dovolené chyby v provozu

Při kontrole vah v provozu nebo při překoušení stanoveného měřidla, prováděném podle § 11a odst. 1 zákona o metrologii na žádost osoby, která může být dotčena nesprávným měřením, se uplatní největší dovolené chyby v provozu uvedené v tabulce 2.

Tabulka 2 – Největší dovolené chyby v provozu

Třída přesnosti	Největší dovolená chyba v provozu
0,2	$\pm 0,2 \%$
0,5	$\pm 0,5 \%$
1	$\pm 1,0 \%$
2	$\pm 2,0 \%$

2.4.3 Největší dovolené chyby pro hmotnost spojených nebo rozpojených vagónů vážených za pohybu musí být rovny větší z následujících hodnot:

- hodnota vypočtená pro danou třídu přesnosti podle tabulky 1 zaokrouhlená na nejbližší dílek stupnice;
- hodnota vypočtená pro danou třídu přesnosti podle tabulky 1 zaokrouhlená na nejbližší dílek stupnice pro hmotnost jednoho vagónu rovnající se 35 % maximální hmotnosti vagónu (podle údaje uvedeného na popisném značení);
- jeden dílek stupnice (*d*).

2.4.4 Největší dovolené chyby pro hmotnosti vlaku váženého za pohybu musí být rovny větší z následujících hodnot:

- hodnota vypočtená pro danou třídu přesnosti podle tabulky 1 zaokrouhlená na nejbližší dílek stupnice;
- hodnota vypočtená pro danou třídu přesnosti podle tabulky 1 pro hmotnost jednoho rovnající se 35 % maximální hmotnosti vagónu (podle údaje uvedeného na popisném označení), vynásobená počtem referenčních vagónů ve vlaku (ne větším než 10) a zaokrouhlená na nejbližší dílek stupnice;
- jeden dílek stupnice (*d*) pro každý vagón zařazený do vlaku, nejvýše však 10 *d*.

2.4.4 Při vážení spojených vagonů mohou být chyby, jejichž počet není větší než 10 % výsledků vážení získaných z jednoho nebo více průjezdů vlaku, větší než příslušná největší dovolená chyba uvedená v Tabulce 1, ale nesmí být větší než dvojnásobek této největší dovolené chyby.

2.5 Dílek stupnice (d)

Vztah mezi třídou přesnosti a dílkem stupnice musí být podle tabulky 3.

Tabulka 3 – Dílky stupnice

Třída přesnosti	Dílek stupnice (d)
0,2	$d \leq 50$ kg
0,5	$d \leq 100$ kg
1	$d \leq 200$ kg
2	$d \leq 500$ kg

2.6 Vážicí rozsah

2.6.1 Minimální váživost nesmí být menší než 1 t a větší než hodnota výsledku získaného vydělením minimální hmotnosti vagonu počtem dílčích vážení.

2.6.2 Minimální hmotnost železničního vozu nesmí být menší než 50d.

3 Technické požadavky

Technické požadavky jsou založeny na požadavcích nařízení vlády o měřidlech s využitím relevantních požadavků doporučení OIML R 106-1 Automatické kolejové váhy – Část 1: Metrologické a technické požadavky – Zkoušky³⁾.

Na měřidla, jejichž typ byl schválen podle zákona o metrologii, se při ověřování uplatňují metrologické požadavky, které byly rozhodné pro jejich uvedení do oběhu.

3.1 K omezení vlivu naklonění, zatěžování a rychlosti provozu musí být k dispozici takové prostředky, které zajistí, že za normálních podmínek provozu nebudou největší dovolené chyby překročeny.

3.2 Musí být zajištěno odpovídající materiálové vybavení pro ovládání, aby bylo umožněno, že váhy budou za normálních podmínek provozu pracovat v mezích největších dovolených chyb.

3.3 Pro operátora musí být každé řídicí rozhraní jasné a účinné.

3.4 Neporušenost ukazovatele (pokud existuje) musí být ověřitelná operátorem.

3.5 K dispozici musí být vhodné prostředky pro nastavení indikace na nulu, které umožní, že váhy budou za normálních podmínek provozu pracovat v mezích největších dovolených chyb.

3.6 Pokud existuje možnost tisku, pak musí být každý výsledek mimo rozsah měření identifikovatelný. Tisk musí být jasný a trvalý pro zamýšlené použití. Tištěné údaje musí být vysoké minimálně 2 mm. Tisk a/nebo datová paměť musí obsahovat alespoň datum, čas, provozní rychlost, chybová hlášení, identifikaci vah, hmotnost každého vagonu a (v případě vážení vlaku) hmotnost vlaku a počet vagonů ve vlaku. Pokud je tisknuta hmotnost vlaku, nesmí být zahrnuta hmotnost lokomotivy. Pokud vlak obsahuje vagony, jejichž hmotnost nebyla zaznamenána, výsledný tisk musí obsahovat počet těchto vagonů a rovněž vagonů, které nejsou zahrnuty do celkové hmotnosti vlaku.

3.7 Pro určitý způsob vážení za pohybu a kombinaci nosičů zatížení musí mít všechny indikace hmotnosti, záznamy a tiskací zařízení stejný dílek stupnice. Hodnota dílku indikačních záznamových a tiskacích zařízení musí být ve tvaru 1×10^k , 2×10^k nebo 5×10^k , přičemž index k je kladné nebo záporné celé číslo, nebo se rovná nule.

3.8 Měřicími jednotkami jsou kilogram (kg) a tuna (t).

3.9 Indikace při vážení za pohybu musí zahrnovat buď rychlost v km/h, při které je celý vagón zvážen, nebo upozornění na chybnou rychlost.

3.10 Kolejové váhy nesmí indikovat nebo tisknout hmotnost vagónu nebo vlaku jako výsledek vážení menší než Min nebo větší než $Max + 9d$ bez jasného upozornění na indikaci nebo tisku.

Musí být indikována alespoň hmotnost každého vagónu a v případě vážení vlaku musí být indikována hmotnost vlaku a počet vagónů ve vlaku.

3.11 Váhy musí být zajištěny proti podvodnému použití. Komponenty, které uživatel nesmí rozebírat nebo justovat, musí být proti takovým činnostem zabezpečeny.

4 Značení měřidla

4.1 Značení na měřidle

Váhy musí mít minimálně následující označení:

- značka nebo název výrobce;
- výrobní číslo;
- metoda vážení;
- maximální hmotnost vagónu kg nebo t;
- minimální hmotnost vagónu kg nebo t;
- nesmí se používat pro kapalné produkty (pokud je vhodné);
- počet dílčích vážení na vagón (pokud je aplikovatelné);
- maximální přejezdová rychlost km/h;
- směr vážení (pokud je použitelné);
- vagóny tažené/tlačené (použitelné);
- dílek stupnice pro statické zatížení (pokud je použitelné) kg nebo t;
- napájení V;
- frekvence napájení Hz;
- teplotní rozsah (pokud není -10 °C až 40 °C);
- číslo certifikátu o schválení typu, pokud existuje;
- třída přesnosti pro hmotnost vagónu (pro každou metodu vážení, pokud je aplikovatelné 0,2, 0,5, 1 nebo 2);
- třída přesnosti pro hmotnost vlaku 0,2, 0,5, 1 nebo 2;
- maximální váživost $Max = \dots\dots$ kg nebo t;
- minimální váživost $Min = \dots\dots$ kg nebo t;
- dílek stupnice $d = \dots\dots$ kg nebo t;
- maximální provozní rychlost $v_{max} = \dots\dots$ km/h;

- minimální provozní rychlost $v_{\min} = \dots\dots$ km/h.

Pro vážení vlaku:

- maximální počet vagonů ve vlaku $n_{\max} = \dots\dots$
- minimální počet vagonů ve vlaku $n_{\min} = \dots\dots$

Štítek nesoucí povinné značení musí být zaplombován nebo nesmí být možné jej odstranit bez jeho zničení.

4.2 Umístění úřední značky

Umístění úředních značek musí být takové, aby po jejich umístění nemohlo dojít k justáži vah nebo k přístupu ke komponentům, u kterých je to zakázáno. Značky musí být takového provedení, aby nemohly být demontovány bez jejich poškození nebo zničení.

Umístění značek je stanoveno certifikátem o schválení typu, ES přezkoušením typu nebo jiným dokumentem či provedením aplikovaným v rámci posouzení shody při uvedení na trh a do použití.

5 Schvalování typu měřidla

Váhy s automatickou činností – kolejové váhy jsou uváděny na trh a do provozu s posouzením shody podle nařízení vlády o měřidlech a nepodléhají tak schvalování typu.

6 Prvotní ověření

Při prvotním ověření po opravě měřidla se aplikuje postup identický s následným ověřením podle kapitoly 7.

7 Následné ověření

Následné ověření, tj. každé ověření měřidla provedené po předchozím ověření nebo posouzení shody, a případně přezkoušení podle § 11a odst. 1 zákona o metrologii, je prováděno podle tohoto opatření bez ohledu na to, zda měřidlo bylo uvedeno na trh a do oběhu podle zákona o metrologii, nebo podle nařízení vlády o měřidlech.

Na váhy se při ověřování uplatňují metrologické a technické požadavky, které byly rozhodné pro jejich uvedení do oběhu.

7.1 Přehled prováděných zkoušek

Při každém ověření se provádí následující činnosti a zkoušky:

- a) vizuální prohlídka;
- b) zkouška přesnosti (zkouška vážení za pohybu).

Rozsah zkoušek je závislý na označení (viz kapitola 4). Režimy vážení mohou zahrnovat zatížené nebo prázdné vagony, vagony tažené nebo tlačené a jeden nebo dva směry vážení.

7.2 Vizuální prohlídka

Při vizuální prohlídce kolejových vah se posuzuje, zda:

- měřidlo předložené k ověření se shoduje se schváleným typem nebo s provedením měřidla, u kterého byla prohlášena shoda v rámci uvedení na trh, a pozornost musí být věnována kontrole označení ve smyslu kapitoly 4;
- měřidlo není mechanicky poškozeno a kovové části nenesou stopy koroze, které by mohly mít nepříznivý vliv na funkci měřidla.

Pokud měřidlo nevyhoví požadavkům vizuální prohlídky, dále se nezkouší.

7.3 Zkušební podmínky a vybavení

7.3.1 Váhy musí být kompletní a instalovány v pozici pro zamýšlené použití za typických podmínek, které jsou v provozu.

7.3.2 Referenční vagóny použité pro zkoušky musí reprezentovat rozsah vagónů, pro které jsou váhy určeny. Výběr referenčních vagónů musí být takový, aby co nejlépe pokrýval všechny režimy, které jsou uvedeny na popisném označení.

7.3.3 Zkušební vybavení – kontrolní váhy musí umožnit určení pravé hodnoty hmotnosti každého referenčního vagónu s přesností alespoň $\frac{1}{3}$ příslušné největší dovolené chyby pro automatické vážení dané v tabulce 1.

Pokud je to nezbytné, musí být kontrolní váhy přezkoušeny ihned po provedení zkoušek pro kontrolu, zda se nezměnily její charakteristiky.

7.3.4 Pokud nemají kontrolní váhy vhodnou velikost dílku, může být vhodné rozlišení zajištěno pomocí přídatných závaží pro stanovení klopného bodu nebo pomocí zařízení umožňující vhodné rozlišení.

Musí být zajištěno, aby na kontrolní váze bylo možné zvážit každý referenční vagón naráz. Pokud nejsou k dispozici vhodné kontrolní váhy pro vážení naráz, je možné použít kontrolní váhy pro vážení po částech.

7.3.5 Jestliže jsou kolejové váhy konstruovány rovněž jako kontrolní váhy, musí mít vhodný dílek stupnice nebo dílek stupnice pro statickou zátěž.

Pokud dílek stupnice pro statickou zátěž, d_s , se nerovná dílku stupnice d , musí být automaticky vyřazen, jestliže jsou váhy použity pro vážení za pohybu.

7.3.6 Pokud nejsou kontrolní váhy konstruovány pouze pro statické vážení referenčních vagónů po částech, musí mít dílek stupnice pro statické vážení.

7.3.7 Při vážení referenčního vagónu po částech se provedou nejméně čtyři vážení náprav nebo podvozku vagónu tak, že se postupně staticky zváží každá náprava nebo podvozek ve dvou směrech a na výsledek vážení se aplikuje korekce, jak je uvedeno níže.

Korekce je zjištěna pomocí vážení prázdného vagónu a vagónu rovnoměrně zatíženého etalonovým závažím.

Vážení pro zjištění korekce se provede následovně:

Provede se statické vážení každé nápravy dvounápravového vagónu na začátku, uprostřed a na konci nosiče zatížení a výsledky se zaznamenají. Vypočtou se průměrné hodnoty náprav a průměrná hodnota celkové hmotnosti vagónu. Měření se provede s prázdným vagónem a vagónem rovnoměrně zatíženým závažím.

7.3.8 Hodnota hmotnosti etalonových závaží se rovná větší z následujících hodnot:

- a) rozdíl mezi maximální váživostí a 1,5násobkem hmotnosti prázdného vagónu zváženého po částech; výsledek se zaokrouhlí dolů na nejbližší tunu;
- b) 10 t.

Chyba etalonových závaží nesmí přesáhnout $\frac{1}{3}$ největší dovolené chyby pro dané zatížení podle článku 2.4.1.

7.3.9 Korekce je rovna rozdílu hmotnosti závaží a hmotnosti závaží získané výpočtem (hodnota prázdného vagónu se odečte od hodnoty vagónu se závažím). Tato korekce se přičte ke zjištěné hodnotě referenčního vagónu.

7.4 Zkoušky přesnosti vážení za pohybu

Všechny zkušební přejezdy musí být provedeny při provozních rychlostech spadajících do rozsahu rychlostí, které jsou uvedeny na popisném označení s alespoň jedním zkušebním přejezdem při nebo blízko:

- maximální provozní rychlosti, v_{\max} ;
- minimální provozní rychlosti, v_{\min} ;
- typické provozní rychlosti.

7.4.1 Zkouška rozpojenými vagóny

Minimálně 5 referenčních vagónů je zváženo se zatížením v rozsahu od prázdného vagónu po plně naložený vagón. Je získáno minimálně 5 výsledků pro každý referenční vagón. Maximální chyba mezi výsledkem vážení získaným vážením za pohybu a hodnotou hmotnosti získanou při statickém vážení musí splňovat požadavky článku článku 2.4.1 pro ověřování nebo článku 2.4.2 pro kontrolu vah v provozu nebo překoušení stanoveného měřidla podle § 11a, odst. 1 zákona o metrologii.

7.4.2 Zkouška spojenými vagóny nebo vlakem

Zkušební vlak musí obsahovat počet vagónů, který se rovná maximálnímu počtu vagónů, pro který jsou váhy určeny v souladu s popisným označením. Když zkušební vlak nemůže obsahovat pouze referenční vagóny, počet referenčních vagónů se rozloží v souladu s tabulkou 4. Referenční vagóny musí být umístěny ve skupinách na začátku, uprostřed a na konci vlaku. Váhy určené k vážení celkové hmotnosti vlaku musí být zkoušeny zkušebním vlakem s prázdnými referenčními vagóny, částečně naplněnými referenčními vagóny a vlakem s plnými vagóny. Každý zkušební vlak musí být zvážen opakovaně v daném směru (dle popisného označení) k získání minimálně 60 výsledků vážení vagónů.

Tabulka 4 – Podíl referenčních vagónů ve zkušebním vlaku

Celkový počet vagónů ve zkušebním vlaku (n)	Minimální počet referenčních vagónů
$n \leq 10$	5
$10 < n \leq 30$	10
$30 < n$	15

Při vážení vagónů je maximální chyba mezi výsledkem vážení získaným vážením za pohybu a hodnotou hmotnosti získanou při statickém vážení musí splňovat požadavky článku 2.4.1 pro ověřování nebo článku 2.4.2 pro kontrolu vah v provozu nebo přezkoušení stanoveného měřidla podle § 11a odst. 1 zákona o metrologii.

Při vážení vlaku se chyba vážení vypočte jako rozdíl sumy výsledků vážení referenčních vagónů a sumy hmotností referenčních vagónů určených na kontrolní váze. Chyba musí splnit největší dovolenou chybu danou v článku článku článku 2.4.1 pro ověřování nebo článku 2.4.2 pro kontrolu vah v provozu nebo překoušení stanoveného měřidla podle § 11a, odst. 1 zákona o metrologii.

7.4.3 Zkouška funkčnosti při překročení rychlostí limitů daných popisným označením.

Zkouška se provede jedním referenčním vagónem rychlostí mimo rozsah daných popisným označením:

- a) při rychlosti alespoň o 5 % vyšší, než je maximální provozní rychlost podle popisného označení, v_{\max} ;
- b) při rychlosti alespoň o 5 % nižší než minimální provozní rychlost podle popisného označení, v_{\min} , (pokud je použitelné).

Pokud není uvedeno při indikaci nebo tisku jasné upozornění o nesplnění rychlostních limitů, váhy při detekci výše uvedených podmínek nesmí indikovat nebo tisknout výsledky vážení.

8 Oznámené normy

ČMI oznámí pro účely specifikace metrologických a technických požadavků na měřidla a pro účely specifikace zkoušek při ověřování, vyplývajících z tohoto opatření obecné povahy, české technické normy, další technické normy nebo technické dokumenty mezinárodních popřípadě zahraničních organizací, nebo jiné technické dokumenty obsahující podrobnější technické požadavky (dále jen „oznámené normy“). Seznam těchto oznámených norem s přiřazením k příslušnému opatření oznámí ČMI společně s opatřením obecné povahy veřejně dostupným způsobem (na webových stránkách www.cmi.cz).

Splnění oznámených norem nebo splnění jejich částí se považuje, v rozsahu a za podmínek stanovených opatřením obecné povahy, za splnění těch požadavků stanovených tímto opatřením, k nimž se tyto normy nebo jejich části vztahují.

II.

ODŮVODNĚNÍ

ČMI vydává podle § 14 odst. 1 písmeno j) zákona o metrologii k provedení § 9 odst. 1, § 9 odst. 9 a § 11a odst. 3 zákona o metrologii toto opatření obecné povahy, kterým se stanovují metrologické a technické požadavky na stanovená měřidla a zkoušky při ověřování těchto stanovených měřidel.

Vyhláška č. 345/2002 Sb., kterou se stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválení typu, ve znění pozdějších předpisů, zařazuje v příloze Druhový seznam stanovených měřidel pod položkou 2.1.3 váhy s automatickou činností, písm. a) váhy pro vážení kolejových vozidel za pohybu tř. 0,2; 0,5 a 1 mezi měřidla podléhající ověřování.

ČMI tedy k provedení § 9 odst. 1, § 9 odst. 9 a § 11a odst. 3 zákona o metrologii pro tento konkrétní druh měřidel „váhy s automatickou činností – váhy pro vážení kolejových vozidel za pohybu“ vydává toto opatření obecné povahy, kterým se stanovují metrologické a technické požadavky pro váhy s automatickou činností – váhy pro vážení kolejových vozidel za pohybu a zkoušky při ověřování těchto stanovených měřidel.

Tento předpis (Opatření obecné povahy) předpis byl oznámen v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2015/1535 ze dne 9. září 2015 o postupu při poskytování informací v oblasti technických předpisů a předpisů pro služby informační společnosti.

III.

POUČENÍ

Proti opatření obecné povahy nelze podat opravný prostředek § 173 odst.2 SprŘ.

Dle ustanovení § 172 odst. 5 SprŘ se proti rozhodnutí o námitkách nelze odvolat ani podat rozklad.

Soulad opatření obecné povahy s právními předpisy lze posoudit v přezkumném řízení dle ust. § 94 až § 96 SprŘ. Účastník může dát podnět k provedení přezkumného řízení ke správnímu orgánu, který toto opatření obecné povahy vydal. Jestliže správní orgán neshledá důvody k zahájení přezkumného řízení, sdělí tuto skutečnost s uvedením důvodů do třiceti dnů podateli. Usnesení o zahájení přezkumného řízení lze dle ust. § 174 odst. 2 SprŘ vydat do tří let od účinnosti opatření obecné povahy.

IV. ÚČINNOST

Toto opatření obecné povahy nabývá účinnost patnáctým dnem ode dne jeho uveřejnění (§ 24d zákona o metrologii).



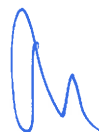
RNDr. Pavel Klenovský
generální ředitel

Za správnost vyhotovení: Ing. Miroslav Pospíšil



Vyvěšeno dne: 13. 1. 2016

Podpis oprávněné osoby, potvrzující vyvěšení:



Sejmuto dne: 29. 1. 2016

Podpis oprávněné osoby, potvrzující sejmutí:



Účinnost: 1.3.2016

Podpis oprávněné osoby, vyznačující účinnost:

