

Σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφοι 1 και 5, το άρθρο 11 παράγραφος 5 και για την εφαρμογή του άρθρου 12 του νόμου περί μετρολογίας [Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας της Σλοβενίας (*Uradni List RS*) αριθ. 26/05 – επίσημο ενοποιημένο κείμενο] ο υπουργός Οικονομίας, Τουρισμού και Αθλητισμού εκδίδει τους ακόλουθους

Κ Α Ν Ο Ν Ε Σ

ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΡΟΠΟΠΟΪΗΣΗ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΜΕΤΡΟΛΟΓΙΚΈΣ ΑΠΑΙΤΉΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΣΥΣΚΕΥΈΣ ΜΈΤΡΗΣΗΣ ΤΑΧΎΤΗΤΑΣ ΣΤΗΝ ΟΔΙΚΉ ΚΥΚΛΟΦΟΡΪΑ

Άρθρο 1

Διαγράφεται η δεύτερη παράγραφος του άρθρου 1 των κανόνων σχετικά με τις μετρολογικές απαιτήσεις για τις συσκευές μέτρησης της ταχύτητας στην οδική κυκλοφορία [Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας της Σλοβενίας (*Uradni List RS*) αριθ. 91/15] και η υφιστάμενη πρώτη παράγραφος αποτελεί το κείμενο του άρθρου.

Άρθρο 2

Μετά το άρθρο 1, προστίθεται νέο άρθρο 1.α, το οποίο διατυπώνεται ως εξής:

«Άρθρο 1.α

(Διαδικασία πληροφόρησης και ρήτρα)

(1) Οι παρόντες κανόνες έχουν εκδοθεί σύμφωνα με τη διαδικασία πληροφόρησης βάσει [της οδηγίας \(ΕΕ\) 2015/1535](#) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Σεπτεμβρίου 2015, για την καθιέρωση μιας διαδικασίας πληροφόρησης στον τομέα των τεχνικών προδιαγραφών και των κανόνων σχετικά με τις υπηρεσίες της κοινωνίας των πληροφοριών (κωδικοποίηση) (ΕΕ L 241 της 17. 9. 2015, σ. 1).».

(2) Οι διατάξεις των παρόντων κανόνων δεν εφαρμόζονται σε προϊόντα που παράγονται ή διατίθενται νόμιμα στην αγορά άλλων κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Τουρκίας ή παράγονται στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών (ΕΖΕΣ), οι οποίες έχουν επίσης υπογράψει τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία που εξασφαλίζει ισοδύναμο επίπεδο προστασίας του δημόσιου συμφέροντος, όπως καθορίζεται από τη νομοθεσία της Δημοκρατίας της Σλοβενίας.

(3) Οι παρόντες κανόνες εφαρμόζονται σύμφωνα με τον [κανονισμό \(ΕΕ\) 2019/515](#) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Μαρτίου 2019, σχετικά με την αμοιβαία αναγνώριση των εμπορευμάτων που κυκλοφορούν νόμιμα στην αγορά άλλου κράτους μέλους και την κατάργηση [του κανονισμού \(ΕΚ\) αριθ. 764/2008](#) (ΕΕ L 91 της 29. 3. 2019, σ. 1).

Άρθρο 3

Το άρθρο 2 τροποποιείται και διατυπώνεται ως εξής:

Άρθρο 2

Οι όροι που χρησιμοποιούνται στους παρόντες κανόνες έχουν τις ακόλουθες έννοιες:

1. «διάταξη μέτρησης της ταχύτητας»: διάταξη για τη μέτρηση της ταχύτητας των οχημάτων στην οδική κυκλοφορία·

2. «διατάξεις μέτρησης ταχύτητας ραντάρ»: οι συσκευές μέτρησης της ταχύτητας που χρησιμοποιούν την αρχή RADAR και το φαινόμενο Doppler για τη λειτουργία τους.
3. «RADAR»: η ανίχνευση και μέτρηση της απόστασης ή της θέσης μέσω ραδιοσημάτων.
4. «φαινόμενο Doppler»: ένα φυσικό φαινόμενο, κατά το οποίο η μεταβολή της συχνότητας ενός κύματος εμφανίζεται για έναν παρατηρητή που μετατοπίζεται σε σχέση με την πηγή του.
5. «συσκευές μέτρησης ταχύτητας λέιζερ»: συσκευές μέτρησης της ταχύτητας που χρησιμοποιούν για τη λειτουργία τους μετάδοση και λήψη σήματος λέιζερ σύμφωνα με την αρχή LIDAR.
6. «LIDAR»: η μέτρηση της απόστασης μέσω φωτεινής δέσμης.
7. «διατάξεις μέτρησης απόστασης/χρόνου»: διατάξεις μέτρησης ταχύτητας για τη μέτρηση της ταχύτητας του οχήματος με βάση τον μετρούμενο χρόνο διαδρομής του οχήματος σε διαδρομή με μετρούμενο μήκος.
8. «διατάξεις μέτρησης ταχύτητας ανίχνευσης»: επιμέρους τύπος διατάξεων μέτρησης απόστασης/χρόνου που μετρούν την ταχύτητα του οχήματος σε μικρή απόσταση μετρώντας τον χρόνο διαδρομής μεταξύ τουλάχιστον τριών διαδοχικών θέσεων του οχήματος, όπου οι ανιχνευτές θέσης του οχήματος συνδέονται με την ίδια χρονική πηγή, με γνωστές αποστάσεις μεταξύ των ανιχνευτών.
9. «διατάξεις μέτρησης ταχύτητας τμήματος»: επιμέρους τύπος διατάξεων μέτρησης απόστασης/χρόνου που μετρούν τη μέση ταχύτητα σε μεγαλύτερη απόσταση μετρώντας τον χρόνο διαδρομής και προσδιορίζοντας το όχημα στα σημεία εκκίνησης και λήξης ενός τμήματος μέτρησης γνωστού μήκους.
10. «συσκευές μέτρησης ταχύτητας βάσει τροχιάς»: επιμέρους τύπος διατάξεων μέτρησης απόστασης/χρόνου ταχύτητας, οι οποίες είναι εγκατεστημένες σε όχημα μέτρησης που ακολουθεί το μετρούμενο όχημα, και βάσει της μετρούμενης απόστασης του τμήματος ή της διαδρομής που διανύθηκε και του χρόνου διαδρομής του οχήματος μέτρησης, μετρά τη μέση ταχύτητα του μετρούμενου οχήματος.
11. «όχημα μέτρησης»: όχημα στο οποίο είναι εγκατεστημένη διάταξη μέτρησης ταχύτητας, η οποία επιτρέπει τη μέτρηση της δικής του ταχύτητας και της ταχύτητας του οχήματος που μετράται βάσει μέτρησης από ένα κινούμενο σημείο.
12. «μετρούμενο όχημα»: όχημα του οποίου η ταχύτητα μετράται με διάταξη μέτρησης της ταχύτητας.
13. «χειριστής»: το πρόσωπο που χειρίζεται τη διάταξη μέτρησης της ταχύτητας και εκτελεί μετρήσεις ταχύτητας.
14. «διατάξεις αυτόματης μέτρησης ταχύτητας»: οι διατάξεις μέτρησης της ταχύτητας που εκτελούν αυτόματα τη μέτρηση χωρίς την παρέμβαση του χειριστή.
15. «μη αυτόματη διάταξη μέτρησης της ταχύτητας»: οι διατάξεις μέτρησης της ταχύτητας που πραγματοποιούν μέτρηση κατόπιν αιτήματος του χειριστή.
16. «μέτρηση από σταθερό σημείο»: η διάταξη μέτρησης της ταχύτητας μετρά την ταχύτητα του μετρούμενου οχήματος από ένα μη κινούμενο σημείο.
17. «μέτρηση από κινούμενο σημείο»: η διάταξη μέτρησης της ταχύτητας μετρά την ταχύτητα του μετρούμενου οχήματος από ένα κινούμενο σημείο.

18. «μέγιστο επιτρεπτό σφάλμα» (στο εξής: MPE): η ακραία τιμή του σφάλματος μέτρησης, η οποία επιτρέπεται από τις προδιαγραφές ή τους κανονισμούς σύμφωνα με γνωστή τιμή αναφοράς για δεδομένη μέτρηση, μέτρηση ή σύστημα μέτρησης.
19. «μέγεθος που επηρεάζει»: μέγεθος που δεν είναι μετρούμενο, αλλά επηρεάζει το αποτέλεσμα της μέτρησης.
20. «ονομαστικές συνθήκες λειτουργίας»: οι συνθήκες λειτουργίας που πρέπει να πληρούνται κατά τη διάρκεια της μέτρησης προκειμένου η διάταξη μέτρησης της ταχύτητας να λειτουργεί όπως έχει σχεδιαστεί.
21. «διαταραχή»: μέγεθος που επηρεάζει με τιμή εντός των ορίων που καθορίζονται στη σχετική απαίτηση, αλλά εκτός των καθορισμένων ονομαστικών συνθηκών λειτουργίας του μέτρου· μέγεθος που επηρεάζει είναι μια διαταραχή εάν οι ονομαστικές συνθήκες λειτουργίας δεν καθορίζονται για το εν λόγω μέγεθος που επηρεάζει.
22. «δοκιμή πεδίου»: διαδικασία κατά την οποία η διάταξη μέτρησης της ταχύτητας υποβάλλεται σε δοκιμή με βάση τη μέτρηση της ταχύτητας των οχημάτων με γνωστή ταχύτητα υπό ρεαλιστικές συνθήκες χρήσης.
23. «προσομοίωση»: διαδικασία κατά την οποία η οδήγηση του μετρούμενου οχήματος αντικαθίσταται από άλλο φυσικό φαινόμενο, το οποίο μπορεί να αντιπροσωπεύει την ταχύτητα οδήγησης του οχήματος, την κατεύθυνση οδήγησης του οχήματος, την απόσταση που διανύει το όχημα ή τον χρόνο οδήγησης του οχήματος.
24. «εργαστηριακή δοκιμή»: διαδικασία κατά την οποία μια διάταξη μέτρησης ταχύτητας υποβάλλεται σε δοκιμή με προσομοίωση.
25. «ίδια ταχύτητα»: η ταχύτητα του οχήματος μέτρησης κατά τη μέτρηση της ταχύτητας από ένα κινούμενο σημείο.
26. «άξονας μέτρησης»: η εμφανής γραμμή προς τη διεύθυνση της οποίας η διάταξη μέτρησης της ταχύτητας μετρά την ταχύτητα του μετρούμενου οχήματος.
27. «κατεύθυνση οδήγησης οχήματος»: η εμφανής ευθεία γραμμή στην οποία κινείται το μετρούμενο όχημα.
28. «φαινόμενο συνημίτονου»: φυσικό φαινόμενο που εμφανίζεται όταν ο άξονας μέτρησης της διάταξης μέτρησης της ταχύτητας μετατοπίζεται από την κατεύθυνση κίνησης του μετρούμενου οχήματος υπό ορισμένη γωνία σε επίπεδο ή χώρο.
29. «φέρουσα συχνότητα»: μία ή περισσότερες συχνότητες στις οποίες εκπέμπει ο μετρητής ταχύτητας ραντάρ.
30. «ανιχνευτής θέσης»: αισθητήρας ή διάταξη που καθορίζει πότε το μετρούμενο όχημα έχει περάσει από ένα επιλεγμένο σημείο.
31. «σημείο εισόδου»: η περιοχή στην οποία ένα μετρούμενο όχημα εισέρχεται σε τμήμα μετρήσεων.
32. «σημείο εξόδου»: η περιοχή στην οποία ένα μετρούμενο όχημα εξέρχεται από τμήμα μέτρησης.
33. «μετρούμενο μήκος τμήματος»: το μήκος που αντιπροσωπεύει τη μικρότερη εμφανή καμπύλη μεταξύ των σημείων εισόδου και εξόδου και εκτείνεται κατά μήκος του τμήματος της οδού το οποίο περιορίζεται και στις δύο πλευρές από οδικές διαγραμμίσεις ή το άκρο του οδοστρώματος.

34. «αισθητήρας κίνησης»: κατασκευαστικό στοιχείο του οχήματος που επιτρέπει τη μέτρηση της ταχύτητας του ίδιου του οχήματος·
35. «χρονική διαφορά μεταξύ των δύο μετρούμενων οχημάτων σε κυκλοφορία»: ο χρόνος, στη μετρούμενη ταχύτητα, που χρειάζεται το δεύτερο μετρούμενο όχημα που κινείται πίσω από το πρώτο μετρούμενο όχημα για να φτάσει στο σημείο στο οποίο μετράται η ταχύτητα του πρώτου μετρούμενου οχήματος·
36. «διαφορά ασφαλείας»: η αριθμητική τιμή της ταχύτητας που λαμβάνεται υπόψη υπέρ του μετρούμενου οχήματος σε κάθε μέτρηση·
37. «διευρυμένη αβεβαιότητα μέτρησης»: το γινόμενο της συνδυασμένης τυπικής αβεβαιότητας μέτρησης κατά συντελεστή μεγαλύτερο του 1·
38. «— “μετρητής”: το τμήμα της συσκευής μέτρησης ταχύτητας το οποίο επιτρέπει την ευθυγράμμιση του άξονα μέτρησης της ταχύτητας με το υπό μέτρηση όχημα και πρέπει να αντικατοπτρίζει την επιτρεπόμενη θέση και έκταση της δέσμης μέτρησης·
39. — “συσκευή μέτρησης ταχύτητας μεμονωμένου οχήματος”: συσκευή μέτρησης ταχύτητας η οποία, με βάση τον τρόπο λειτουργίας της, μπορεί ταυτόχρονα να μετρά και να τεκμηριώνει την ταχύτητα ενός μόνο οχήματος·
40. — “συσκευή μέτρησης ταχύτητας πολλαπλών οχημάτων”: συσκευή μέτρησης ταχύτητας η οποία, βάσει του τρόπου λειτουργίας της, είναι ικανή να παρακολουθεί, να μετρά και να τεκμηριώνει ταυτόχρονα την ταχύτητα πολλών οχημάτων.».

Άρθρο 4

Στην τρίτη παράγραφο του άρθρου 18, μετά τη λέξη «ταχύτητα» προστίθεται το κείμενο «ή μετά από μετακίνηση του οχήματος κατά τουλάχιστον 10 μέτρα».

Άρθρο 5

Το άρθρο 19 τροποποιείται και διατυπώνεται ως εξής:

Άρθρο 19

(πρόσθετες απαιτήσεις για την καταγραφή των μετρήσεων από κινητό σημείο, εκτός από τις συσκευές μέτρησης ταχύτητας που βασίζονται στην παρακολούθηση)

«Η τεκμηριωμένη μέτρηση της ταχύτητας όταν μετράται από κινητό σημείο με συσκευές μέτρησης ταχύτητας, εκτός από τις συσκευές μέτρησης ταχύτητας σύμφωνα με την αρχή της παρακολούθησης, περιλαμβάνει, εκτός από τις απαιτήσεις του άρθρου 17 των παρόντων κανόνων, την ταχύτητα του οχήματος μέτρησης κατά τον χρόνο της μέτρησης.».

Άρθρο 6

Το άρθρο 26 τροποποιείται και διατυπώνεται ως εξής:

«Άρθρο 26

(απαιτήσεις για διεπαφή δοκιμής)

(1) Οι συσκευές μέτρησης ταχύτητας διαθέτουν διεπαφή δοκιμής που επιτρέπει τη λειτουργία της συσκευής μέτρησης ταχύτητας και τη λήψη των δεδομένων ή των σημάτων που

απαιτούνται για τη διενέργεια της αξιολόγησης της συμμόρφωσης, της επαλήθευσης και του μετρολογικού ελέγχου.

(2) Η διεπαφή δοκιμής παρέχει πρόσβαση τουλάχιστον στα ακόλουθα δεδομένα:

μετρούμενη ταχύτητα,

μετρούμενη απόσταση ή θέση του μετρούμενου οχήματος (για συσκευές μέτρησης ταχύτητας στις οποίες το επιτρέπει η αρχή της μέτρησης),

μετρούμενες ταχύτητες του οχήματος (για συσκευές μέτρησης ταχύτητας που μετρώνται από ένα κινητό σημείο),

μοναδικός προσδιορισμός της συσκευής μέτρησης ταχύτητας και των στοιχείων της,

προσδιορισμός του λογισμικού της συσκευής μέτρησης ταχύτητας και του αθροίσματος ελέγχου του και

το αποτέλεσμα του αυτοελέγχου.

(3) Η διεπαφή δοκιμής πρέπει να προστατεύεται από μη εξουσιοδοτημένες παρεμβολές.».

Άρθρο 7

Το άρθρο 29 τροποποιείται και διατυπώνεται ως εξής:

«Άρθρο 29

(πρόσθετες απαιτήσεις για συσκευές μέτρησης ταχύτητας ραντάρ που μετρούν μεμονωμένο όχημα)

(1) Η μεμονωμένη φέρουσα συχνότητα της συσκευής μέτρησης ταχύτητας ραντάρ που μετρά μεμονωμένο όχημα, δεν πρέπει να αποκλίνει περισσότερο από $\pm 0,15$ % από την ονομαστική τιμή που καθορίζεται από τον κατασκευαστή.

(2) Το πλάτος της δέσμης ραντάρ μέτρησης ταχύτητας που μετρά ένα μεμονωμένο όχημα, δεν πρέπει να υπερβαίνει το πλάτος της δέσμης που καθορίζεται από τον κατασκευαστή.

(3) Η κεντρική γραμμή της δέσμης μέτρησης της κεραίας της συσκευής μέτρησης ταχύτητας ραντάρ δεν πρέπει να αποκλίνει περισσότερο από $\pm 1^\circ$ από την κεντρική γραμμή της κεραίας.».

Άρθρο 8

Μετά το άρθρο 29 παρεμβάλλεται το ακόλουθο νέο άρθρο 29.α ως εξής:

«Άρθρο 29.α

(πρόσθετες απαιτήσεις για συσκευές μέτρησης ταχύτητας ραντάρ πολλαπλών οχημάτων)

Οι συσκευές μέτρησης ταχύτητας ραντάρ πολλαπλών οχημάτων πρέπει να εμφανίζουν τη θέση και την απόσταση του μετρούμενου οχήματος από τη συσκευή μέτρησης ταχύτητας για σκοπούς εργαστηριακών δοκιμών και δοκιμών πεδίου.».

Άρθρο 9

Το άρθρο 30 τροποποιείται και διατυπώνεται ως εξής:

Άρθρο 30

(πρόσθετες απαιτήσεις για συσκευές μέτρησης ταχύτητας λέιζερ που μετρούν μεμονωμένο όχημα)

(1) Η συχνότητα των μεταδιδόμενων παλμών της συσκευής μέτρησης ταχύτητας λέιζερ που μετρούν μεμονωμένο όχημα δεν πρέπει να αποκλίνει περισσότερο από $\pm 1 \%$ από την ονομαστική τιμή που καθορίζεται από τον κατασκευαστή.

(2) Μια συσκευή μέτρησης λέιζερ που μετρά μεμονωμένο όχημα πρέπει να δείχνει την απόσταση του μετρούμενου οχήματος με διαίρεση όχι μεγαλύτερη από 0,1 m. Η μετρούμενη απόσταση του μετρούμενου οχήματος δεν πρέπει να αποκλίνει περισσότερο από $\pm 0,2$ m από την πραγματική τιμή σε απόσταση έως 50 m ή 0,4 % για αποστάσεις μεγαλύτερες από 50 m.

(3) Η μέγιστη επιτρεπόμενη απόσταση του μετρούμενου οχήματος όταν μετράται με συσκευή μέτρησης ταχύτητας λέιζερ που μετρά ένα μεμονωμένο όχημα είναι 1 000 m.

(4) Η μέγιστη επιτρεπόμενη χωρική γωνία της δέσμης λέιζερ μέτρησης ταχύτητας για τη μέτρηση μεμονωμένου οχήματος σε οριζόντια και κατακόρυφη κατεύθυνση πρέπει να είναι 3 mrad.

(5) Το σχήμα της συσκευής μέτρησης ταχύτητας λέιζερ που μετρά ένα μεμονωμένο όχημα, πρέπει να δείχνει σαφώς το όριο των 3 mrad.

(6) Ο μετρητής της συσκευής μέτρησης ταχύτητας λέιζερ που μετρά ένα μεμονωμένο όχημα πρέπει να είναι ευδιάκριτος με γυμνό μάτι και με εξοπλισμό μέτρησης για τον έλεγχο της ευθυγράμμισης του μετρητή και της δέσμης μέτρησης.

(7) Η δέσμη μέτρησης μιας συσκευής μέτρησης ταχύτητας λέιζερ που μετρά ένα μεμονωμένο όχημα πρέπει να βρίσκεται πλήρως εντός των ορίων του μετρητή.

(8) Οι συσκευές μέτρησης ταχύτητας λέιζερ που μετρούν μεμονωμένο όχημα πρέπει να διαθέτουν τουλάχιστον διπλάσια μεγέθυνση του οπτικού πεδίου του μετρητή για τη μέτρηση της ταχύτητας του μετρούμενου οχήματος σε απόσταση 300 m έως 600 m και για μετρήσεις σε απόσταση άνω των 600 m τουλάχιστον τριπλάσια μεγέθυνση του οπτικού πεδίου του μετρητή. Η μεγέθυνση μπορεί να ενσωματωθεί στη συσκευή μέτρησης ταχύτητας ή να εφαρμοστεί ως χωριστό εξάρτημα, το οποίο μπορεί να προσαρτηθεί ή να αφαιρεθεί από τη συσκευή μέτρησης ταχύτητας. Σε περίπτωση χωριστού εξαρτήματος, το εξάρτημα πρέπει να φέρει τον ίδιο αύξοντα αριθμό με τη διάταξη μέτρησης της ταχύτητας.

(9) Μια συσκευή μέτρησης ταχύτητας λέιζερ που μετρά μεμονωμένο όχημα επιτρέπει δοκιμή μέτρησης ταχύτητας 0 km/h σε σταθερό στόχο.».

Άρθρο 10

Μετά το άρθρο 30 παρεμβάλλεται νέο άρθρο 30.α ως εξής:

«Άρθρο 30.α

(πρόσθετες απαιτήσεις για συσκευές μέτρησης ταχύτητας λέιζερ πολλαπλών οχημάτων)

Οι συσκευές μέτρησης ταχύτητας λείζερ πολλαπλών οχημάτων πρέπει να εμφανίζουν τη θέση και την απόσταση του οχήματος που μετράται από τη συσκευή μέτρησης ταχύτητας για σκοπούς εργαστηριακών δοκιμών και δοκιμών πεδίου.».

Άρθρο 11

Στο άρθρο 32, στην τρίτη παράγραφο, το κείμενο «και πρέπει να είναι τουλάχιστον 200 φορές μεγαλύτερη από το μήκος της περιοχής αναγνώρισης» διαγράφεται.

Η παράγραφος 5 τροποποιείται και διατυπώνεται ως εξής:

«5) Η αρχή και το τέλος του τμήματος μέτρησης επισημαίνονται με αντανakλαστική λωρίδα σε ολόκληρη την οδό και με σφήνες μέτρησης κατά μήκος της επιφάνειας της οδού. Η αντανakλαστική ταινία πρέπει να είναι ορατή σε τεκμηριωμένη μέτρηση μαζί με το όχημα που μετράται.».

Άρθρο 12

Μετά το άρθρο 37 παρεμβάλλεται νέο άρθρο 37.α ως εξής:

«Άρθρο 37.α

(πρόσθετοι κωδικοί)

(1) Το Ινστιτούτο Μετρολογίας της Δημοκρατίας της Σλοβενίας μπορεί να τοποθετεί πρόσθετα σήματα αναγνώρισης στις συσκευές μέτρησης ταχύτητας για την αναγνώρισή τους στις διαδικασίες επαλήθευσης.

(2) Οι κάτοχοι των συσκευών μέτρησης ταχύτητας δεν πρέπει να αφαιρούν τις σημάσεις που αναφέρονται στην προηγούμενη παράγραφο.».

Άρθρο 13

Μετά το άρθρο 39 παρεμβάλλεται το ακόλουθο νέο άρθρο 39.α ως εξής:

«Άρθρο 39.α

(ειδικός εξοπλισμός μέτρησης και πρόσβαση στο κριτήριο)

(1) Εάν είναι αναγκαία η χρήση ειδικού υλισμικού, λογισμικού, καλωδίων σύνδεσης ή διεπαφών που δεν διατίθενται ελεύθερα στην αγορά ή προστατεύονται από δικαιώματα πνευματικής ιδιοκτησίας, ο κατασκευαστής πρέπει να παρέχει τον εν λόγω εξοπλισμό και να τον διαθέτει για ελεύθερη χρήση στο Ινστιτούτο Μετρολογίας της Δημοκρατίας της Σλοβενίας.

(2) Στις διαδικασίες που αναφέρονται στην προηγούμενη παράγραφο, ο κατασκευαστής πρέπει να παρέχει στο Μετρολογικό Ινστιτούτο της Δημοκρατίας της Σλοβενίας το υψηλότερο επίπεδο πρόσβασης χρήστη στο λογισμικό το οποίο διαθέτει ο κατασκευαστής, καθώς και ελεύθερη πρόσβαση στο υλισμικό της συσκευής μέτρησης ταχύτητας.».

Άρθρο 14

Στο άρθρο 42, μετά τη φράση του άρθρου, το οποίο ορίζεται ως παράγραφος 1, προστίθεται νέα παράγραφος 2, η οποία έχει ως εξής:

«2) Σε περίπτωση αμφιβολίας ως προς τη συμμόρφωση της συσκευής μέτρησης ταχύτητας με τις απαιτήσεις των παρόντων κανόνων, είναι δυνατό να διενεργούνται και άλλες εξετάσεις και δοκιμές προκειμένου να επιβεβαιωθεί η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις που ορίζονται στην προηγούμενη παράγραφο.».

Άρθρο 15

Το άρθρο 44 τροποποιείται και διατυπώνεται ως εξής:

«Άρθρο 44

(ειδικές δοκιμές για συσκευές μέτρησης της ταχύτητας ραντάρ)

(1) Για συσκευές μέτρησης ταχύτητας ραντάρ πραγματοποιείται δοκιμή ακρίβειας μέτρησης σύμφωνα με τις απαιτήσεις των άρθρων 5 και 6 των παρόντων κανόνων με επιτόπια δοκιμή σε τουλάχιστον τρία σημεία μέτρησης ή σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 6 των παρόντων κανόνων με εργαστηριακή δοκιμή σε τουλάχιστον 10 σημεία μέτρησης.

(2) Κατά τις δοκιμές ακρίβειας της συσκευής μέτρησης ταχύτητας ραντάρ, πρέπει να ελέγχονται ταυτόχρονα οι επιδόσεις των κεραιών εκπομπής και λήψης.

(3) Για συσκευές μέτρησης ταχύτητας ραντάρ που μετρούν μεμονωμένο όχημα, πρέπει να επαληθεύεται η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 7 των παρόντων κανόνων.

(4) Το πλάτος της δέσμης μέτρησης ελέγχεται στην περίπτωση συσκευών μέτρησης ταχύτητας ραντάρ που μετρούν μεμονωμένο όχημα υπό τις ακόλουθες συνθήκες:

σε εξασθένηση κατά -3 dB σε σχέση με τη μέγιστη τιμή ισχύος του μεταδιδόμενου σήματος· και

βάσει επισκόπησης του συνολικού διαγράμματος δέσμης κεραίας που έχει σχεδιαστεί σχετικά από -45° έως $+45^\circ$, όπου οι υπόλοιπες κορυφές της δέσμης μέτρησης πρέπει να εξασθενούν τουλάχιστον κατά -15 dB σε σχέση με το βασικό σήμα.

(5) Για τις συσκευές μέτρησης ταχύτητας ραντάρ πολλαπλών οχημάτων ταυτόχρονα, επαληθεύεται η ορθότητα του προσδιορισμού της θέσης του οχήματος που αναφέρεται στο άρθρο 29.α των παρόντων κανόνων.».

Άρθρο 16

Το άρθρο 45 τροποποιείται και διατυπώνεται ως εξής:

«Άρθρο 45

(ειδικές δοκιμές για συσκευές μέτρησης ταχύτητας λέιζερ)

(1) Για συσκευές μέτρησης ταχύτητας λέιζερ διενεργείται δοκιμή ακρίβειας μέτρησης σύμφωνα με τις απαιτήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 5 των παρόντων κανόνων με επιτόπιες δοκιμές σε τουλάχιστον τρία σημεία μέτρησης ή σύμφωνα με τις απαιτήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 6 των παρόντων κανόνων με εργαστηριακές δοκιμές σε τουλάχιστον 10 σημεία μέτρησης.

(2) Για συσκευές μέτρησης ταχύτητας λέιζερ που μετρούν μεμονωμένο όχημα, πρέπει να επαληθεύεται η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις των παραγράφων 1, 2, 4 και 7 του άρθρου 30 των παρόντων κανόνων.

(3) Για τις συσκευές μέτρησης της ταχύτητας λέιζερ πολλαπλών οχημάτων ταυτόχρονα, πρέπει να επαληθεύεται η ορθότητα του προσδιορισμού της θέσης του οχήματος που αναφέρεται στο άρθρο 30.α των κανόνων.».

Άρθρο 17

Στο άρθρο 46, η πρώτη παράγραφος τροποποιείται και διατυπώνεται ως εξής:

«1) Για τις συσκευές μέτρησης ταχύτητας ανίχνευσης, η δοκιμή ακρίβειας μέτρησης διενεργείται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 6 των παρόντων κανόνων με εργαστηριακές δοκιμές σε τουλάχιστον 10 σημεία μέτρησης ή σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 5 των παρόντων κανόνων με δοκιμές πεδίου σε τρία σημεία μέτρησης με πλήρως ενσωματωμένη συσκευή μέτρησης ταχύτητας ανίχνευσης κατά την οδήγηση του οχήματος. Οι δοκιμές πεδίου πρέπει να πραγματοποιούνται με επιτυχία σε τρία σημεία μέτρησης και μπορούν να πραγματοποιούνται σε όχι περισσότερες από πέντε διαδρομές οδήγησης, ενώ τρεις μετρήσεις πρέπει να είναι επιτυχείς». Εάν οι δοκιμές αυτές δεν είναι επιτυχείς μετά από πέντε σειρές δοκιμών, η δοκιμή τερματίζεται λόγω ανεπαρκούς ρύθμισης του μετρητή.».

Μετά την παράγραφο 1 εισάγεται μια νέα παράγραφος 2 που διατυπώνεται ως εξής:

«2) Οι συσκευές μέτρησης ταχύτητας ανίχνευσης με ανιχνευτές θέσης εγκατεστημένους στο οδόστρωμα υποβάλλονται σε δοκιμές πεδίου.».

Η υφιστάμενη παράγραφος 2 μετατρέπεται σε παράγραφο 3.

Άρθρο 18

Στο άρθρο 47, η πρώτη παράγραφος τροποποιείται και διατυπώνεται ως εξής:

«1) Για τις τμηματικές συσκευές μέτρησης ταχύτητας, πρέπει να διενεργείται δοκιμή ακρίβειας μέτρησης σύμφωνα με τις απαιτήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 5 των παρόντων κανόνων μέσω δοκιμών πεδίου σε τουλάχιστον τρία σημεία μέτρησης με τη δοκιμή μιας πλήρως ενσωματωμένης τμηματικής συσκευής μέτρησης ταχύτητας με οδήγηση του οχήματος. Οι δοκιμές πεδίου πρέπει να πραγματοποιούνται με επιτυχία σε τρία σημεία μέτρησης και μπορούν να πραγματοποιούνται σε όχι περισσότερες από πέντε διαδρομές οδήγησης, ενώ τρεις μετρήσεις πρέπει να είναι επιτυχείς». Εάν οι δοκιμές αυτές δεν είναι επιτυχείς μετά από πέντε σειρές δοκιμών, η δοκιμή τερματίζεται λόγω ανεπαρκούς ρύθμισης του μετρητή.».

Άρθρο 19

Το άρθρο 48 τροποποιείται και διατυπώνεται ως εξής:

«Άρθρο 48

(ειδικές δοκιμές για συσκευές μέτρησης ταχύτητας με βάση την τροχιά)

Οι συσκευές μέτρησης ταχύτητας που βασίζονται στην παρακολούθηση υποβάλλονται σε δοκιμή ακρίβειας μέτρησης όσον αφορά τις απαιτήσεις του άρθρου 6 των παρόντων κανόνων με εργαστηριακές δοκιμές σε τουλάχιστον 10 δικές τους ταχύτητες ή σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 5 των παρόντων κανόνων, με δοκιμές πεδίου σε μία ελάχιστη ταχύτητα που βασίζεται σε οδήγηση σταθερής ταχύτητας του οχήματος μέτρησης, χωρίς την αρχική και την τελική ακινητοποίηση του οχήματος μέτρησης.».

Άρθρο 20

Το άρθρο 49 τροποποιείται και διατυπώνεται ως εξής:

«Άρθρο 49

(ειδικές δοκιμές για συσκευές μέτρησης ταχύτητας που μετρούν από κινητό σημείο, εκτός από τις συσκευές μέτρησης που βασίζονται στην παρακολούθηση)

Για τις συσκευές μέτρησης της ταχύτητας που μετρούν από κινητό σημείο, εκτός από τις συσκευές μέτρησης της ταχύτητας που βασίζονται στην παρακολούθηση, οι δοκιμές ακρίβειας μέτρησης της μετρούμενης ταχύτητας του οχήματος και η μέτρηση της ίδιας ταχύτητας του οχήματος σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 6 των παρόντων κανόνων, πρέπει να διενεργούνται χωριστά με εργαστηριακές δοκιμές σε 10 σημεία μέτρησης ή σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 5 των παρόντων κανόνων με δοκιμές πεδίου σε τουλάχιστον τρία σημεία.».

Άρθρο 21

Στο άρθρο 55, το κείμενο «και μη μέτρηση της απόστασης από το όχημα ή της γωνίας πορείας του οχήματος σε σχέση με τη συσκευή μέτρησης ταχύτητας» αντικαθίσταται από το κείμενο «με μετατροπή σε μία μόνο επιλεγμένη γωνία».

Άρθρο 22

Το άρθρο 57 διαγράφεται.

ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΗ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΗ ΔΙΑΤΑΞΗ

Άρθρο 23

(Διάθεση στην αγορά και αρχική επαλήθευση)

Για συσκευές μέτρησης ταχύτητας οι οποίες, κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος των παρόντων κανόνων, έχουν έγκυρη έγκριση τύπου βάσει των κανόνων σχετικά με τις μετρολογικές απαιτήσεις για τα όργανα μέτρησης της ταχύτητας στην οδική κυκλοφορία [Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας της Σλοβενίας (Uradni List RS) αριθ. 25/02 και 90/05] ή των κανόνων σχετικά με τις μετρολογικές απαιτήσεις για τις συσκευές μέτρησης ταχύτητας στην οδική κυκλοφορία [Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας της Σλοβενίας (Uradni List RS) αριθ. 91/15] επιτρέπεται η διάθεση στην αγορά και η αρχική επαλήθευση σύμφωνα με τους παρόντες κανόνες μέχρι τη λήξη της έγκρισης τύπου, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούν τις απαιτήσεις των παρόντων κανόνων σχετικά με την αρχική επαλήθευση.

Άρθρο 24

(υποβολή σε τακτική και έκτακτη επαλήθευση)

Συσκευές μέτρησης ταχύτητας που χρησιμοποιούνται κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος των παρόντων κανόνων και έχουν έγκυρη αρχική επαλήθευση ή τακτική επαλήθευση βάσει των κανόνων σχετικά με τις μετρολογικές απαιτήσεις για τις συσκευές μέτρησης ταχύτητας στην οδική κυκλοφορία [Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας της Σλοβενίας (Uradni List RS) αριθ. 25/02 και 90/05] ή των κανόνων σχετικά με τις μετρολογικές απαιτήσεις για τις συσκευές μέτρησης ταχύτητας στην οδική κυκλοφορία [Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας της Σλοβενίας (Uradni List RS) αριθ. 91/15] μπορούν να υποβάλλονται σε τακτική ή έκτακτη επαλήθευση βάσει των παρόντων κανόνων, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούν τις απαιτήσεις των παρόντων κανόνων σχετικά με την τακτική επαλήθευση.

Άρθρο 25

(έναρξη ισχύος)

Ο παρόντες κανόνες αρχίζουν να ισχύουν τη δέκατη πέμπτη ημέρα από τη δημοσίευσή τους στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας της Σλοβενίας.

Αριθ. 007-218/2023/15

Λιουμπλιάνα, 19 Μαρτίου 2024

EVA 2023-2180-0012

Matjaž Han

Υπουργός Οικονομίας, Τουρισμού και Αθλητισμού