

Ε.Ε.Παρ.ΙΙΙ(Ι)
Αρ. 5985, 5.12.2025
Αριθμός 363

Κ.Δ.Π. 363/2025

Οι περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως (Τροποποιητικοί) (Αρ. 2) Κανονισμοί του 2025, οι οποίοι εκδόθηκαν από το Υπουργικό Συμβούλιο δυνάμει του άρθρου 5(1), του περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Νόμου, αφού κατατέθηκαν στη Βουλή των Αντιπροσώπων και εγκρίθηκαν από αυτή, δημοσιεύονται στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας σύμφωνα με το εδάφιο (3) του άρθρου 3 του περί της Καταθέσεως στη Βουλή των Αντιπροσώπων των Κανονισμών που Εκδίδονται με Εξουσιοδότηση Νόμου, Νόμου (Ν. 99 του 1989 όπως τροποποιήθηκε με τους Νόμους 227 του 1990 μέχρι 3(Ι) του 2010).

ΟΙ ΠΕΡΙ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΤΡΟΧΑΙΑΣ ΚΙΝΗΣΕΩΣ
ΝΟΜΟΙ ΤΟΥ 1972 ΕΩΣ (ΑΡ. 3) ΤΟΥ 2025

Κανονισμοί δυνάμει του άρθρου 5(1)

Προοίμιο.
Επίσημη
Εφημερίδα της
Ε.Ε.: L 127,
29.4.2014,
σ. 134.
Επίσημη
Εφημερίδα της
Ε.Ε.: L 342,
27.9.2021,
σ. 45.

Για σκοπούς μερικής εναρμόνισης με την πράξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης με τίτλο «Οδηγία 2014/47/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 3ης Απριλίου 2014 σχετικά με την τεχνική οδική επιθεώρηση της καλής τεχνικής κατάστασης των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που κυκλοφορούν στην Ένωση και την κατάργηση της οδηγίας 2000/30/ΕΚ», όπως αυτή τροποποιήθηκε από την πράξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης με τίτλο «Κατ' εξουσιοδότηση οδηγία (ΕΕ) 2021/1716 της Επιτροπής της 29ης Ιουνίου 2021 για την τροποποίηση της οδηγίας 2014/47/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τροποποιήσεις στον χαρακτηρισμό των κατηγοριών οχημάτων λόγω τροποποιήσεων της νομοθεσίας για την έγκριση τύπου»,

Το Υπουργικό Συμβούλιο, ασκώντας τις εξουσίες που χορηγούνται σε αυτό δυνάμει των διατάξεων του εδαφίου (1) του άρθρου 5 του περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Νόμου, εκδίδει τους ακόλουθους Κανονισμούς.

86 του 1972
37 του 1974
58 του 1976
20 του 1978
64 του 1978
72 του 1981
83 του 1983
75 του 1984
72 του 1985
134 του 1989
152 του 1991
241 του 1991
44(Ι) του 1992
5(Ι) του 1993
28(Ι) του 1993
49(Ι) του 1994
5(Ι) του 1996
45(Ι) του 1996
95(Ι) του 1996
56(Ι) του 1998
1(Ι) του 1999
18(Ι) του 1999
66(Ι) του 1999
117(Ι) του 1999
61(Ι) του 2000
80(Ι) του 2000
81(Ι) του 2000
110(Ι) του 2000
38(Ι) του 2001
98(Ι) του 2001
20(Ι) του 2002
237(Ι) του 2002
146(Ι) του 2003
174(Ι) του 2003
243(Ι) του 2004
255(Ι) του 2004
270(Ι) του 2004
153(Ι) του 2005
6(Ι) του 2006
71(Ι) του 2006
145(Ι) του 2006

107(I) του 2007
 5(I) του 2008
 102(I) του 2008
 113(I) του 2009
 5(I) του 2010
 8(I) του 2010
 93(I) του 2011
 109(I) του 2012
 166(I) του 2012
 100(I) του 2013
 1(I) του 2014
 11(I) του 2014
 121(I) του 2014
 143(I) του 2014
 172(I) του 2014
 189(I) του 2014
 10(I) του 2015
 24(I) του 2015
 29(I) του 2015
 202(I) του 2015
 1(I) του 2016
 12(I) του 2016
 14(I) του 2016
 103(I) του 2017
 8(I) του 2018
 93(I) του 2018
 154(I) του 2018
 47(I) του 2019
 61(I) του 2019
 146(I) του 2019
 105(I) του 2020
 129(I) του 2020
 90(I) του 2023
 104(I) του 2023
 143(I) του 2023
 125(I) του 2024
 33(I) του 2025
 94(I) του 2025
 146(I) του 2025.

Συνοπτικός
 τίτλος.
 Επίσημη
 Εφημερίδα,
 Παράρτημα
 Τρίτο (I):

8.3.1984
 22.6.1984
 8.3.1985
 13.6.1986
 24.3.1989
 8.4.1989
 21.7. 1989
 27.12.1991
 12.2.1993
 11.4.1996
 31.12.1996
 12.2.1999
 12.3.1999
 7.7.2000
 7.7.2000
 14.7.2000
 22.12.2000
 2.2.2001
 9.3.2001
 16.3.2001
 27.4.2001
 30.11.2001

1. Οι παρόντες Κανονισμοί θα αναφέρονται ως οι περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως (Τροποποιητικοί) (Αρ. 2) Κανονισμοί του 2025 και θα διαβάζονται μαζί με τους περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Κανονισμούς του 1984 έως 2025 (που στο εξής θα αναφέρονται ως «οι βασικοί κανονισμοί») και οι βασικοί κανονισμοί και οι παρόντες Κανονισμοί θα αναφέρονται μαζί ως οι περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Κανονισμοί του 1984 έως (Αρ. 2) του 2025.

28.12.2001
 22.2.2002
 29.11.2002
 9.5.2003
 18.7.2003
 25.7.2003
 3.10.2003
 31.10.2003
 13.2.2004
 20.2.2004
 30.4.2004
 12.11.2004
 10.12.2004
 31.12.2004
 24.3.2005
 15.4.2005
 3.6.2005
 8.7.2005
 29.7.2005
 24.3.2006
 15.12.2006
 19.5.2008
 22.5.2009
 22.5.2009
 12.3.2010
 9.7.2010
 17.12.2010
 6.7.2012
 30.11.2012
 25.7.2014
 5.4.2018
 25.5.2018
 26.10.2018
 30.11.2018
 23.7.2019
 14.8.2020
 24.6.2022
 24.6.2022
 29.7.2022
 2.12.2022
 9.12.2022
 14.11.2025.

Τροποποίηση του
 Κανονισμού 65
 των βασικών
 κανονισμών.

2. Ο Κανονισμός 65 των βασικών κανονισμών τροποποιείται ως ακολούθως:

(α) Με την τροποποίηση της παραγράφου (10) ως ακολούθως:

(i) Με την αντικατάσταση της υποπαραγράφου (1) με την ακόλουθη υποπαραγράφο:

Παράρτημα VI.
 Παράρτημα VII.
 Παράρτημα VIII.

«(1) Ο οδικός τεχνικός έλεγχος περιλαμβάνει αρχικές τεχνικές οδικές επιθεωρήσεις και διεξοδικότερες τεχνικές οδικές επιθεωρήσεις και διενεργείται σύμφωνα με τις πρόνοιες των Παραρτημάτων VI, VII και VIII των παρόντων Κανονισμών από επιθεωρητή ο οποίος δυνατό να βοηθείται από λειτουργούς τους οποίους ορίζει ο Έφορος δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 4 του Νόμου ή από αστυνομικούς.»· και

(ii) με την προσθήκη, αμέσως μετά την υποπαραγράφο (3), της ακόλουθης νέας υποπαραγράφου:

«(4) Η διατήρηση ενός μηχανοκίνητου οχήματος σε ασφαλή και καλή τεχνική κατάσταση είναι ευθύνη του ιδιοκτήτη του μηχανοκίνητου οχήματος, η οποία δεν απαλλάσσει τον οδηγό του εν λόγω οχήματος από τη δική του ευθύνη να

διατηρεί το μηχανοκίνητο όχημα το οποίο οδηγεί σε ασφαλή και καλή τεχνική κατάσταση.»·

- (β) με την προσθήκη, αμέσως μετά την παράγραφο (10), της ακόλουθης νέας παραγράφου:

«(10Α)(α) Ο επιθεωρητής, κατά την επιλογή μηχανοκίνητων οχημάτων για τεχνική οδική επιθεώρηση και διεξαγωγή των επιθεωρήσεων, αποφεύγει κάθε διακριτική μεταχείριση λόγω της ιθαγένειας του οδηγού ή λόγω της χώρας στην οποία είναι εγγεγραμμένο ή έχει τεθεί σε κυκλοφορία το μηχανοκίνητο όχημα.

(β) Ο επιθεωρητής, κατά τη διεξαγωγή της τεχνικής οδικής επιθεώρησης, δεν βρίσκεται σε σύγκρουση συμφερόντων η οποία δυνατό να επηρεάσει την αμεροληψία ή την αντικειμενικότητα της απόφασής του.

(γ) Η αμοιβή των επιθεωρητών δεν συνδέεται άμεσα με τα αποτελέσματα των αρχικών ή διεξοδικότερων τεχνικών οδικών επιθεωρήσεων.

(δ) Οι διεξοδικότερες τεχνικές οδικές επιθεωρήσεις και οι επιθεωρήσεις στα κέντρα ελέγχου μηχανοκίνητων οχημάτων του Τμήματος Οδικών Μεταφορών του Υπουργείου Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων διενεργούνται από επιθεωρητές οι οποίοι πληρούν τις ελάχιστες απαιτήσεις ικανοτήτων και κατάρτισης που καθορίζονται με γνωστοποίηση του Εφόρου, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου (β) του άρθρου 31 του περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων (Τεχνικός Έλεγχος και Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου) Νόμου.»·

1(Ι) του 2007
106(Ι) του 2007
83(Ι) του 2009
56(Ι) του 2010
109(Ι) του 2011
82(Ι) του 2012
62(Ι) του 2013
70(Ι) του 2013
93(Ι) του 2014
16(Ι) του 2018
115(Ι) του 2018
64(Ι) του 2019.

- (γ) με την τροποποίηση της παραγράφου (11) ως ακολούθως:

- (i) Με την προσθήκη, αμέσως μετά την υποπαράγραφο (1), της ακόλουθης νέας υποπαράγραφου:

«(1Α) Ο Έφορος, τουλάχιστον μία φορά ανά έτος, διοργανώνει συντονισμένες δραστηριότητες οδικών επιθεωρήσεων.»· και

- (ii) με την προσθήκη, αμέσως μετά την υποπαράγραφο (2), της ακόλουθης νέας υποπαράγραφου:

«(2Α) Για τα μηχανοκίνητα οχήματα, τα οποία αναφέρονται στα σημεία 6 α) έως στ) του Παραρτήματος VI, ο συνολικός αριθμός αρχικών τεχνικών οδικών επιθεωρήσεων αντιστοιχεί, κάθε ημερολογιακό έτος, τουλάχιστον στο πέντε τοις εκατό (5%) του συνολικού αριθμού των εγγεγραμμένων μηχανοκίνητων οχημάτων.»·

Παράρτημα VI.

- (δ) με την προσθήκη, αμέσως μετά την παράγραφο (11), της ακόλουθης νέας παραγράφου:

«(11Α)(α) Σε κάθε αρχική τεχνική οδική επιθεώρηση μηχανοκίνητου οχήματος, ο επιθεωρητής-

- (i) ελέγχει το τελευταίο πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου και την τελευταία έκθεση τεχνικής οδικής επιθεώρησης, εάν υπάρχουν, που φυλάσσονται στο μηχανοκίνητο όχημα, ή τις ηλεκτρονικές αποδείξεις τους·
- (ii) εκτελεί οπτική αξιολόγηση της τεχνικής κατάστασης του μηχανοκίνητου οχήματος·
- (iii) μπορεί να εκτελεί οπτική αξιολόγηση της ασφαλούς στοιβάσας του φορτίου του μηχανοκίνητου οχήματος·
- (iv) μπορεί να διενεργεί τεχνικές επαληθεύσεις με οποιαδήποτε μέθοδο κρίνει κατάλληλη και οι τεχνικές αυτές επαληθεύσεις μπορούν να διενεργούνται μόνο για να τεκμηριωθεί απόφαση για υποβολή του μηχανοκίνητου οχήματος σε διεξοδικότερη τεχνική οδική επιθεώρηση ή για να ζητηθεί η χωρίς καθυστέρηση διόρθωση των αστοχιών:

Νοείται ότι, εάν στην προηγούμενη έκθεση τεχνικής οδικής επιθεώρησης έχουν επισημανθεί μία ή περισσότερες αστοχίες, ο επιθεωρητής εξακριβώνει εάν η συγκεκριμένη αστοχία ή οι αστοχίες έχουν διορθωθεί.

- (β) Ο ελεγκτής, με βάση την έκβαση της αρχικής τεχνικής οδικής επιθεώρησης, αποφασίζει εάν το μηχανοκίνητο όχημα πρέπει να υποβληθεί σε διεξοδικότερη οδική επιθεώρηση.
- (γ) Η διεξοδικότερη τεχνική επιθεώρηση καλύπτει τα στοιχεία του καταλόγου του Παραρτήματος VI τα οποία θεωρούνται αναγκαία και σημαντικά, λαμβάνοντας υπόψη ιδιαίτερα την ασφάλεια του συστήματος πέδησης, των ελαστικών, των τροχών, του αμαξώματος και του επιπέδου όχλησης, καθώς και τις συνιστώμενες μεθόδους για τον έλεγχο των στοιχείων αυτών.
- (δ) Σε περίπτωση κατά την οποία από το πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου ή από την έκθεση τεχνικής οδικής επιθεώρησης αποδεικνύεται ότι κατά το προηγούμενο τρίμηνο πραγματοποιήθηκε επιθεώρηση ενός ή περισσότερων στοιχείων του καταλόγου του Πίνακα Α του Παραρτήματος VII, ο επιθεωρητής δεν επαληθεύει τα σημεία αυτά, παρά μόνο εάν αυτό δικαιολογείται λόγω έκδηλης αστοχίας.»·

- (ε) με την προσθήκη, αμέσως μετά την παράγραφο (12), των ακόλουθων νέων παραγράφων:

- Παράρτημα VII. «(12Α)(α) Για κάθε ελεγχόμενο σημείο, προβλέπεται στο Παράρτημα VII κατάλογος με τις δυνατές αστοχίες και τον βαθμό σοβαρότητάς τους, που χρησιμοποιείται για τις τεχνικές οδικές επιθεωρήσεις.
- (β) Οι αστοχίες, οι οποίες διαπιστώνονται κατά τις τεχνικές οδικές επιθεωρήσεις μηχανοκίνητων οχημάτων, κατατάσσονται σε μία από τις ακόλουθες ομάδες:
 - (i) ελάχιστος σημασίας αστοχίες, οι οποίες δεν έχουν σημαντική επίπτωση στην ασφάλεια του μηχανοκίνητου

Παράρτημα VII.

- οχήματος ή επίπτωση στο περιβάλλον, και άλλες περιπτώσεις μη συμμόρφωσης, ελάσσονος σημασίας:
- (ii) μείζονος σημασίας αστοχίες, οι οποίες ενδέχεται να διακυβεύσουν την ασφάλεια του μηχανοκίνητου οχήματος ή να έχουν επίπτωση στο περιβάλλον ή να θέσουν σε κίνδυνο άλλους οδικούς χρήστες, ή άλλες σημαντικότερες περιπτώσεις μη συμμόρφωσης·
 - (iii) επικίνδυνες αστοχίες, οι οποίες συνιστούν άμεσο κίνδυνο για την οδική ασφάλεια ή έχουν επίπτωση στο περιβάλλον.

(γ) Τα μηχανοκίνητα οχήματα των οποίων οι αστοχίες εμπίπτουν σε περισσότερες από μία ομάδες αστοχιών της υποπαραγράφου (β), κατατάσσονται στην ομάδα που αντιστοιχεί στην περισσότερη σοβαρή αστοχία, ενώ τα μηχανοκίνητα οχήματα στα οποία διαπιστώνονται διάφορες αστοχίες στο πλαίσιο των ίδιων πεδίων ελέγχου, όπως καθορίζονται στο πεδίο εφαρμογής της τεχνικής οδικής επιθεώρησης που αναφέρεται στο Παράρτημα VII, μπορούν να κατατάσσονται στην ομάδα που αντιστοιχεί στην επόμενη σοβαρότερη ομάδα αστοχίας, εφόσον μπορεί να αποδειχθεί ότι το συνδυασμένο αποτέλεσμα αυτών των αστοχιών συνεπάγεται υψηλότερο κίνδυνο για την οδική ασφάλεια.

(12B)(α) Οποιαδήποτε μείζων ή επικίνδυνη αστοχία η οποία διαπιστώνεται στο πλαίσιο αρχικής ή διεξοδικότερης επιθεώρησης, διορθώνεται πριν το μηχανοκίνητο όχημα ξαναχρησιμοποιηθεί στο δημόσιο οδικό δίκτυο.

(β) Ο επιθεωρητής μπορεί να αποφασίσει ότι το μηχανοκίνητο όχημα υποβάλλεται σε πλήρη τεχνικό έλεγχο μέσα σε καθοριζόμενη προθεσμία.

(γ) Σε περίπτωση κατά την οποία διαπιστωθούν αστοχίες οι οποίες απαιτείται να επισκευαστούν σύντομα ή αμέσως, δεδομένου ότι θέτουν σε άμεσο κίνδυνο την οδική ασφάλεια, απαγορεύεται η χρήση του μηχανοκίνητου οχήματος έως ότου επισκευαστούν οι αστοχίες:

Νοείται ότι, επιτρέπεται η χρήση του μηχανοκίνητου οχήματος για τη μετάβαση σε ένα από τα πλησιέστερα συνεργεία όπου είναι δυνατόν να επισκευαστούν οι αστοχίες, με την προϋπόθεση ότι οι επικίνδυνες αστοχίες διορθώθηκαν κατά τρόπο που επιτρέπει στο μηχανοκίνητο όχημα να φτάσει στο συνεργείο και δεν υφίσταται άμεσος κίνδυνος ασφάλειας για τους επιβαίνοντες ή άλλους χρήστες του οδικού δικτύου.

(δ) Στην περίπτωση αστοχιών που δεν απαιτούν άμεση επισκευή, το μηχανοκίνητο όχημα διορθώνεται εντός χρονικού διαστήματος που

δεν υπερβαίνει τον ένα (1) μήνα από την ημερομηνία ελέγχου του οχήματος.» και

(στ) με την προσθήκη, αμέσως μετά την παράγραφο (13), των ακόλουθων νέων παραγράφων:

«(13Α) Ο Έφορος ορίζει σύνδεσμο, του οποίου το όνομα και τα στοιχεία επικοινωνίας διαβιβάζονται στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ο οποίος-

- (α) εξασφαλίζει τον συντονισμό με τους συνδέσμους των άλλων κρατών μελών σε ό,τι αφορά τη δράση που αναλαμβάνεται βάσει της παραγράφου (13B)·
- (β) διαβιβάζει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή τα δεδομένα τα οποία αναφέρονται στην παράγραφο (14)·
- (γ) εξασφαλίζει, όπου είναι σκόπιμο, οποιαδήποτε άλλη ανταλλαγή πληροφοριών και παροχή συνδρομής σε συνδέσμους άλλων κρατών μελών.

(13B)(α) Σε περίπτωση κατά την οποία, κατά τον οδικό τεχνικό έλεγχο, διαπιστώνονται σε μηχανοκίνητο όχημα μη εγγεγραμμένο στη Δημοκρατία μείζονες ή επικίνδυνες αστοχίες ή αστοχίες που συνεπάγονται περιορισμό ή απαγόρευση της χρήσης του μηχανοκίνητου οχήματος, ο σύνδεσμος κοινοποιεί στον σύνδεσμο του κράτους μέλους εγγραφής του οχήματος τα αποτελέσματα του ελέγχου και η σχετική κοινοποίηση περιέχει τα στοιχεία της έκθεσης οδικής επιθεώρησης, όπως ορίζονται στο Παράρτημα VI.

Παράρτημα VI.

- (β) Σε περίπτωση κατά την οποία σε μηχανοκίνητο όχημα διαπιστώνονται μείζονες ή επικίνδυνες αστοχίες, ο σύνδεσμος του κράτους μέλους όπου επιθεωρήθηκε το όχημα μπορεί να ζητήσει, μέσω του συνδέσμου, από την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους στο οποίο είναι εγγεγραμμένο το μηχανοκίνητο όχημα να λάβει κατάλληλα μέτρα επακολούθησης, όπως να υποβάλει το μηχανοκίνητο όχημα σε περαιτέρω τεχνικό έλεγχο σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου (12B).

(13Γ) Τα στοιχεία του συστήματος διαβάθμισης της επικινδυνότητας περιλαμβάνονται στο Παράρτημα IX.».

Παράρτημα IX.

Τροποποίηση των βασικών κανονισμών με την προσθήκη του νέου Παραρτήματος IX.

3. Οι βασικοί κανονισμοί τροποποιούνται με την προσθήκη, αμέσως μετά το Παράρτημα VIII, του ακόλουθου νέου Παραρτήματος:

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IX

[Κανονισμός 65(13Γ)]

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΔΙΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ

Το σύστημα διαβάθμισης της επικινδυνότητας παρέχει τη βάση για στοχευμένη επιλογή μηχανοκίνητων οχημάτων που τα εκμεταλλεύονται επιχειρήσεις με κακό ιστορικό συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις συντήρησης και τεχνικού ελέγχου. Το εν λόγω σύστημα λαμβάνει υπόψη τα αποτελέσματα τόσο των περιοδικών τεχνικών ελέγχων όσο και των τεχνικών οδικών επιθεωρήσεων.

Το σύστημα διαβάθμισης της επικινδυνότητας περιλαμβάνει τις ακόλουθες παραμέτρους προσδιορισμού της επικινδυνότητας των επιχειρήσεων:

- αριθμό αστοχιών,
- σοβαρότητα αστοχιών,
- αριθμό τεχνικών οδικών επιθεωρήσεων ή περιοδικών και εθελοντικών τεχνικών ελέγχων,
- χρονικό παράγοντα.

1. Οι αστοχίες σταθμίζονται με τους εξής συντελεστές ανάλογα με τη σοβαρότητά τους:

- επικίνδυνη αστοχία = 40
- μείζονος σημασίας αστοχία = 10
- ελάσσονος σημασίας αστοχία = 1

2. Η εξέλιξη της κατάστασης (οχήματος) επιχείρησης αντικατοπτρίζεται στη στάθμιση αποτελεσμάτων (αστοχιών) «παισιότερων» τεχνικών ελέγχων λιγότερο από ό,τι στα αποτελέσματα πιο «πρόσφατων», με τους κάτωθι συντελεστές:

- έτος 1 = τελευταίοι 12 μήνες = συντελεστής 3
- έτος 2 = μήνες 13-24 = συντελεστής 2
- έτος 3 = μήνες 25-36 = συντελεστής 1

Οι συντελεστές αυτοί εφαρμόζονται μόνο για τον υπολογισμό της συνολικής διαβάθμισης της επικινδυνότητας.

3. Η διαβάθμιση της επικινδυνότητας υπολογίζεται με τους εξής τύπους:

α) Τύπος για τη συνολική διαβάθμιση της επικινδυνότητας

$$RR = \frac{(D_{Y1} \times 3) + (D_{Y2} \times 2) + (D_{Y3} \times 1)}{\#C_{Y1} + \#C_{Y2} + \#C_{Y3}}$$

Όπου

RR = βαθμός συνολικής διαβάθμισης

DYi = σύνολο αστοχιών για τα έτη 1, 2, 3

DY1 = (#DD × 40) + (#MaD × 10) + (#MiD × 1) το έτος 1

#... = αριθμός ...

DD = επικίνδυνες αστοχίες

MaD = μείζονος σημασίας αστοχίες

MiD = ελάσσονος σημασίας αστοχίες

C = επαληθεύσεις (τεχνικές οδικές επιθεωρήσεις ή περιοδικοί και εθελοντικοί τεχνικοί έλεγχοι) τα έτη 1, 2, 3

β) Τύπος για την ετήσια διαβάθμιση της επικινδυνότητας

$$AR = \frac{(\#DD \times 40) + (\#MaD \times 10) + (\#MiD \times 1)}{\#C}$$

Όπου

AR = βαθμός ετήσιας επικινδυνότητας

#... = αριθμός ...

DD = επικίνδυνες αστοχίες

MaD = μείζονος σημασίας αστοχίες

MiD = ελάσσονος σημασίας αστοχίες

C = επαληθεύσεις (τεχνικές οδικές επιθεωρήσεις ή περιοδικοί και εθελοντικοί τεχνικοί έλεγχοι)

Η ετήσια επικινδυνότητα χρησιμοποιείται για την εκτίμηση της εξέλιξης μιας επιχείρησης με την πάροδο του χρόνου.

Η κατάταξη των (οχημάτων) επιχειρήσεων με βάση τη συνολική διαβάθμιση της επικινδυνότητας πραγματοποιείται κατά τρόπο ώστε να επιτυγχάνεται η ακόλουθη κατανομή των καταχωρισμένων (οχημάτων) επιχειρήσεων:

- < 30% χαμηλού κινδύνου
- 30% - 80% μέτριου κινδύνου
- > 80% υψηλού κινδύνου.».