

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ  
ΣΧΟΛΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΩΝ ΕΦΑΡΜΟΓΩΝ  
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ Τ.Ε

**ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

**ΑΝΑΛΥΣΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ  
ΕΛΕΓΧΟΥ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (ΙΚΤΕΟ)**



**ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ: ΒΛΑΧΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ (Α.Μ. 5482)**

**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΚΑΜΠΟΥΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ**

**ΠΑΤΡΑ 2015**

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Το παρόν τεύχος αποτελεί την Πτυχιακή Εργασία που εκπονήθηκε στο Τμήμα Μηχανολόγων Μηχανικών Τ.Ε του Τεχνολογικού Εκπαιδευτικού Ιδρύματος Δυτική Ελλάδα και αναφέρεται στην ανάλυση της λειτουργίας των ΙΚΤΕΟ. Ο τεχνικός έλεγχος ΚΤΕΟ είναι πολύ σημαντικός, για να είναι όσο το δυνατόν ασφαλέστεροι όσοι επιβαίνουν στο ελεγχόμενο αυτοκίνητο. Επιπλέον, ο τεχνικός έλεγχος ΚΤΕΟ θεσμοθετήθηκε μετά από οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας για να συμβάλλει στην ελάττωση των ατυχημάτων.

Στην αρχή μελετούνται οι βασικές αρχές συστήματος ποιότητας του ΙΚΤΕΟ καθώς και η οργάνωση ενός ΙΚΤΕΟ. Στη συνέχεια αναφέρεται στις μη συμμορφώσεις και στους ισχύοντες νόμους. Γίνεται ανάλυση του εξοπλισμού του ΙΚΤΕΟ καθώς και στη Διοίκηση των ελεγκτών. Τέλος το δεύτερο μέρος έχει να κάνει με τον Τεχνικό Έλεγχο.

Ευχαριστώ θερμά τον επιβλέποντα καθηγητή Δρ. Καμπουρίδη Γεώργιο για τη βοήθειά του και την καθοδήγησή του.

**Υπεύθυνη δήλωση σπουδαστή:** Ο κάτωθι υπογεγραμμένος σπουδαστής έχω επίγνωση των συνεπειών του Νόμου περί λογοκλοπής και δηλώνω υπεύθυνα ότι είμαι συγγραφέας αυτής της Πτυχιακής Εργασίας, έχω δε αναφέρει στην Βιβλιογραφία μου όλες τις πηγές τις οποίες χρησιμοποίησα και έλαβα ιδέες ή δεδομένα. Δηλώνω επίσης ότι, οποιοδήποτε στοιχείο ή κείμενο το οποίο έχω ενσωματώσει στην εργασία μου προερχόμενο από βιβλία ή άλλες εργασίες ή το διαδίκτυο, γραμμένο ακριβώς ή παραφρασμένο, το έχω πλήρως αναγνωρίσει ως πνευματικό έργο συγγραφέα και έχω αναφέρει ανελλιπώς το όνομά του και την πηγή προέλευσής.

Ο σπουδαστής  
(ονοματεπώνυμο)

.....  
(Υπογραφή)

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα Πτυχιακή Εργασία αναφέρεται στην ανάλυση λειτουργίας των Ιδιωτικών Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου (ΙΚΤΕΟ). Ο τεχνικός έλεγχος ΚΤΕΟ είναι πολύ σημαντικός, για να είναι όσο το δυνατόν ασφαλέστεροι όσοι επιβαίνουν στο ελεγχόμενο αυτοκίνητο. Επιπλέον, ο τεχνικός έλεγχος ΚΤΕΟ θεσμοθετήθηκε μετά από οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας για να συμβάλλει στην ελάττωση των ατυχημάτων.

Η ανάπτυξη του θέματος γίνεται σε εννέα κεφάλαια. Στο πρώτο κεφάλαιο αναφέρεται στις Βασικές αρχές ενός ΙΚΤΕΟ, στις βασικές αρχές του συστήματος ποιότητάς του. Αναφέρεται σε όρους και ορισμούς, στην οργάνωση και διοίκηση του ΙΚΤΕΟ, στο προσωπικό την εκπαίδευσή του και τις ευθύνες του, στον εξοπλισμό και τις συμμορφώσεις.

Το δεύτερο κεφάλαιο αναφέρεται στις μη συμμορφώσεις. Με τον όρο Μη συμμορφώσεις εννοούμε οποιαδήποτε δυσλειτουργία η οποία γίνεται αντιληπτή κατά τη διάρκεια λειτουργίας του κέντρου, ελλείψεις ή παρεκκλίσεις σε σχέση με τις κανονιστικές διατάξεις λειτουργίας του κέντρου που διέπουν τον Τεχνικό έλεγχο οχημάτων και αναφέρονται στο πρότυπο ΕΛΟΤ ISO/IEC 17020 και τις διαδικασίες λειτουργίας του κέντρου.

Στο τρίτο κεφάλαιο γίνεται ανάλυση του εξοπλισμού. Της προμήθειας και συντήρησής του, της διακρίβωσης και συντήρησης του ελεγκτικού εξοπλισμού, της διαδικασίας επαλήθευσης της λειτουργίας των μηχανημάτων καθώς και στα μέτρα προστασίας που υπάρχουν και εφαρμόζονται στις εγκαταστάσεις του ΙΚΤΕΟ.

Το τέταρτο κεφάλαιο αναφέρεται στη διοίκηση των ελεγκτών, τις εξουσιοδοτήσεις από το Υπουργείο τον έλεγχο των γνώσεων και τις κυρώσεις. Ουσιαστικά σε αυτό το κεφάλαιο θα εξετάσουμε εάν ο ελεγκτής έχει τη δυνατότητα να αντεπεξέλθει στις υποχρεώσεις απέναντι στην εταιρεία και τους πελάτες και τις υπηρεσίες δημόσιας διοίκησης.

Στο πέμπτο κεφάλαιο γίνεται ανάλυση στη διαχείριση των Δελτίων. Στο κεφάλαιο αυτό περιγράφουμε το περιεχόμενο ενός δελτίου τεχνικού ελέγχου και θα εξηγήσουμε τα βήματα τα οποία πρέπει να ακολουθηθούν σε περίπτωση απώλειας ή κλοπής κανονιστικού εγγράφου το οποίο έχει δοθεί σε πελάτη κατά την επίσκεψη του στο κέντρο για τον έλεγχο του οχήματός του.

Στο έκτο κεφάλαιο αυτό αναφέρονται οι συνθήκες και ο τρόπος με τον οποίο γίνεται η ειδοποίηση των αρμόδιων αρχών σε περιπτώσεις εντοπισμού ελλείψεων σε οχήματα που ελέγχονται στο κέντρο και σε περιπτώσεις εντοπισμού πλαστών ή ελλιπώς συμπληρωμένων Καρτών ελέγχου καυσαερίων. (Κ.Ε.Κ)

Στο έβδομο κεφάλαιο γίνεται ανάλυση στην έκδοση της Κάρτας Ελέγχου Καυσαερίων. Η διαδικασία αυτή περιγράφει τις ειδικές συνθήκες που είναι άμεσα συνδεδεμένες με την έκδοση Κάρτας Ελέγχου Καυσαερίων.

Στο όγδοο κεφάλαιο γίνεται ανάλυση της διαδικασίας του Τεχνικού Ελέγχου. Στο κεφάλαιο αυτό θα εξετάσουμε τη διαδικασία διεξαγωγής των διαφόρων φάσεων της εκτέλεσης ενός Τεχνικού ελέγχου οχημάτων, από την υποδοχή των πελατών μέχρι και το τέλος των ελέγχων.

Το ένατο κεφάλαιο αναφέρεται στον Εκούσιο Τεχνικό Έλεγχο και έλεγχο προς ταξινόμηση οχημάτων και των εκπαιδευτικών οχημάτων. Στο κεφάλαιο αυτό περιγράφεται:  
α) ο τρόπος με τον οποίο διενεργείται ο τεχνικός έλεγχος των προς ταξινόμηση (ανάριθμων) οχημάτων, των οχημάτων δηλαδή που δεν έχουν ταξινομηθεί ακόμα και ως εκ τούτου δεν

είναι εφοδιασμένα με κρατικές πινακίδες και με την ισχύουσα Άδεια Κυκλοφορίας.

β) Ο τρόπος με τον οποίο διενεργείται ο τεχνικός έλεγχος των προδιαγραφών των εκπαιδευτικών οχημάτων (οχήματα σχολών οδηγών), των οχημάτων Ε.Δ.Χ (ταξί και αγοραία), οι συναφείς με τα επιπλέον σημεία (πέραν των αναγραφόμενων στην ΥΑ 44800/123/85 όπως έως σήμερα ισχύει).

γ) Ο τρόπος με τον οποίο διενεργείται ο Εκούσιος Τεχνικός Έλεγχος των οχημάτων, ο τεχνικός έλεγχος στον οποίο μπορεί υποβληθεί ένα όχημα στις εγκαταστάσεις των ΙΚΤΕΟ, με την μορφή πραγματογνωμοσύνης και με πρωτοβουλία του ιδιοκτήτη του, οποιαδήποτε στιγμή.

Με τη συγγραφή αυτής της πτυχιακής έγινε η προσπάθεια να αποτυπωθεί ένα τύπου εγχειρίδιο για τον Τεχνικό Διευθυντή ενός ΙΚΤΕΟ. Το πως πρέπει δηλαδή να έχει γνώσει από τα Τεχνικά Θέματα του ελέγχου και την εκάστοτε νομοθεσία μέχρι την οργάνωση και διοίκηση του ΙΚΤΕΟ και των ελεγκτών.

**ΠΡΟΛΟΓΟΣ**

**ΠΕΡΙΛΗΨΗ**

**ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ**

**ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ**

1. Εισαγωγή.....	7
2. Εκπρόθεσμος επανέλεγχος οχήματος.....	7
3. Αντίτιμο διενέργειας του ελέγχου.....	8
4. Ευθύνες κατόχου του οχήματος.....	8
5. Προθεσμία προσκόμισης για επανέλεγχο.....	9
6. Κατηγορία οχημάτων σε σχέση με τον τεχνικό έλεγχο.....	9
7. Εκπρόθεσμος έλεγχος οχήματος.....	9
8. Σημεία ελέγχου καταγραφής ελέγκτων.....	10
9. Ειδικοί έλεγχοι.....	11
10. Επιτρεπόμενα όρια.....	12

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ: ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ**

1.1 Βασικές αρχές συστήματος ποιότητας.....	14
1.2 Όροι και Ορισμοί.....	15
1.3 Αμεροληψία-Ανεξαρτησία και ακεραιότητα.....	15
1.4 Οργάνωση ΙΚΤΕΟ.....	15

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ: ΜΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΕΙΣ-ΑΥΣΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ**

2.1 Μη συμμορφώσεις.....	18
2.2 Εντοπισμός.....	20
2.3 Καταγραφή.....	20
2.4 Διορθωτικές Ενέργειες.....	20
2.5 Άρση μη συμμόρφωσης.....	22

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ : ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ-ΜΕΤΡΑ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ**

3.1 Προμήθεια, διατήρηση και συντήρηση εξοπλισμού.....	23
3.2 Διακρίβωση και συντήρηση του ελεγκτικού μηχανισμού.....	23
3.3 Τρέχων έλεγχος και συντήρηση εξοπλισμού.....	25
3.4 Διαδικασία επελέθευσης της λειτουργίας των μηχανημάτων.....	26
3.5 Μέτρα προστασίας.....	28
3.6 Μέσα ατομικής προστασίας.....	29

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ: ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΕΛΕΓΚΤΩΝ**

4.1 Διοίκηση και παρακολούθηση ελεγκτών.....	30
4.2 Κατάρτιση φακέλου προσωπικού.....	30
4.3 Εξουσιοδότηση από το Υπουργείο Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων.....	30
4.4 Πρόσληψη νέου ελεγκτή και ενσωμάτωσή του στο σύστημα ποιότητας.....	31
4.5 Αλλαγή Κέντρου.....	31
4.6 Ανάθεση-Ανάκληση-Εξουσιοδότηση ελεγκτή.....	32
4.7 Παρακολούθηση της διατήρησης επάρκειας του ελεγκτή.....	32
4.8 Έλεγχος γνώσεων με αρνητικά αποτελέσματα.....	33
4.9 Κυρώσεις.....	33

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ: ΔΙΑΧΕΙΡΗΣΗ ΔΕΛΤΙΩΝ**

5.1 Διαχείριση Δελτίων.....	34
5.2 Δελτίο Τεχνητού Ελέγχου (ΔΤΕ).....	34
5.3 Ταξινόμηση και αρχειοθέτηση.....	34
5.4 Απώλεια ή κλοπή κανονιστικών εγγράφων.....	35
5.5 Προστασία ενέντια στην κλοπή και κατάχρηση.....	35

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ: ΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ ΑΡΧΩΝ**

6.1 Ειδοποίηση αρχών .....	36
6.2 Περιπτώσεις ειδοποίησης αρμόδιων αρχών.....	36

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΒΔΟΜΟ: ΕΚΔΟΣΗ ΚΑΡΤΑΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΚΑΥΣΑΕΡΙΩΝ**

7.1 Γενικά.....	38
7.2 Διαδικασία έκδοσης ΚΕΚ στα πλαίσια του αρχικού 'περιοδικού ελέγχου οχημάτων.....	38
7.3 Διάρκεια ισχύος της ΚΕΚ.....	40
7.4 Διαδικασία αυτόνομης έκδοσης ΚΕΚ.....	40

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΟΓΔΩΟ: ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ**

8.1 Υποδοχή των πελατών.....	42
8.2 Διαδικασία Τεχνικού Ελέγχου.....	43
8.3 Διαδικασία Ελέγχου Αυτόματης γραμμής με το Αποκλισιόμετρο, το Αμορτισερόμετρο, το φρενόμετρο και το Φωτόμετρο.....	53
8.4 Διαδικασία του Οπτικού Ελέγχου.....	58
8.5 Διαδικασία Ελέγχου της Στάμθης Θορύβου με το Ηχόμετρο.....	60
8.6 Πεδία Ελέγχου που ελέγχονται στα ΙΚΤΕΟ .....	62
8.7 Τεχνικός έλεγχος σε βαρέα οχήματα φορτηγά-λεωφορεία.....	63
8.8 Τεχνικός Έλεγχος σε δίκυκλα.....	64
8.9 Διαδικασία ελέγχου Υγραεριοκίνητων Οχημάτων .....	64

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΝΑΤΟ: ΕΚΟΥΣΙΟΣ ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΣ ΑΡΑΡΙΘΜΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ**

9.1 Πρόσθετα στοιχεία του οχήματος και έγγραφα.....	68
9.2 Διεξαγωγή του Τεχνικού Ελέγχου .....	70
9.3 Ειδοποίηση Αρχών .....	74
9.4 Μεθοδολογία καταχώρησης ελλείψεων στα Δ.Τ.Ε (εκπαιδευτικά οχήματα) .....	78
<b><u>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</u></b> .....	79

## 1. Εισαγωγή

**Ο Έλεγχος των αυτοκινήτων** γίνεται προκειμένου να βεβαιώσει ένας ανεξάρτητος φορέας πιστοποιημένος από το κράτος, αν ένα όχημα πληρεί τους ελάχιστους κανόνες ασφαλείας και δεν μολύνει το περιβάλλον. Το ΚΤΕΟ σαν θεσμός έχει δύο βασικούς άξονες: λιγότερη ρύπανση και λιγότερα ατυχήματα. Για αρκετά χρόνια τα αυτοκίνητα περνούσαν από τακτικό έλεγχο και οι συνέπειες ήταν αισθητές. Πέρα από πολλά αυτοκίνητα – μη πιστοποιημένα – «μυιμούδες» (με ψεύτικους ή εικονικούς υποκυβισμούς), που περιορίστηκαν σημαντικά, περιορίστηκαν επίσης και τα αυτοκίνητα που ρυπαίνουν αλλά και κάποια που αποτελούσαν δημόσιο κίνδυνο.

Σε όλες τις χώρες της Ευρώπης (και όχι μόνο) υπάρχουν αντίστοιχοι φορείς οι οποίοι κάνουν τέτοιους ελέγχους. Πρώτη χώρα που εφάρμοσε τον υποχρεωτικό τεχνικό έλεγχο ήταν η Μεγάλη Βρετανία το 1963

Στην Ελλάδα τα Δημόσια ΚΤΕΟ ξεκίνησαν τη λειτουργία τους στις αρχές της δεκαετίας του 90, ενώ τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ ξεκίνησαν τη λειτουργία τους το 2004.

Τα μηχανοκίνητα οχήματα που είναι εγγεγραμμένα στην Ελλάδα, καθώς και τα ρυμουλκούμενα τους, υπόκεινται σε περιοδικό τεχνικό έλεγχο.

Τα οχήματα που ταξινομούνται στη χώρα μας ως καινούργια υπόκεινται σε πρώτο τεχνικό έλεγχο τέσσερα έτη από την ημερομηνία έκδοσης της άδειας κυκλοφορίας του για ΕΙΧ και για τα μικρά φορτηγά και ένα έτος από την ανωτέρω ημερομηνία για τις λοιπές κατηγορίες οχημάτων, και στη συνέχεια σε κανονικό περιοδικό έλεγχο σύμφωνα με την προβλεπόμενη συχνότητα.

Τα οχήματα που ταξινομούνται στη χώρα μας ως μεταχειρισμένα υπόκεινται σε πρώτο τεχνικό έλεγχο πριν από την ημερομηνία έκδοσης της πρώτης άδειας κυκλοφορίας και στη συνέχεια σε κανονικό περιοδικό έλεγχο σύμφωνα με την προβλεπόμενη συχνότητα.

Το Πιστοποιητικό Ελέγχου (ΔΤΕ) που έχει εκδοθεί από κράτος μέλος της ΕΕ και αποδεικνύει ότι ένα μηχανοκίνητο όχημα που είναι εγγεγραμμένο στο εν λόγω κράτος μέλος, έχει υποβληθεί επιτυχώς σε τεχνικό έλεγχο σύμφωνα τουλάχιστον με τις διατάξεις της οδηγίας 96/96ΕΚ, όπως ισχύει, αναγνωρίζεται και έχει την ίδια ισχύ με τα αντίστοιχα που εκδίδονται στην Ελλάδα.

## 2. Εκπρόθεσμος επανέλεγχος οχήματος

Στις περιπτώσεις που απαιτείται επανέλεγχος εντός 20 ή 30 ημερών, δεν έχει ισχύ το χρονικό περιθώριο των (3) τριών εβδομάδων πριν ή μίας εβδομάδας μετά για την προσκόμιση του οχήματος για τεχνικό έλεγχο.

Σε περίπτωση που ένα όχημα προσέλθει εκπρόθεσμα για επαναληπτικό έλεγχο, δηλαδή μετά την παρέλευση των 20 ή 30 ημερών, κατά περίπτωση, από την ημερομηνία που διαπιστώθηκαν σοβαρές ελλείψεις, ή αν δεν έχουν αποκατασταθεί σ' αυτό όλες οι σοβαρές ελλείψεις εφαρμόζονται οι αντίστοιχες διατάξεις της υπουργικής απόφασης 22800/123/85, και εισπράττεται πρόσθετο ειδικό τέλος υπέρ του δημοσίου σύμφωνα με τις διατάξεις της Φ2/57216/7383/02.

Σε περίπτωση αργιών οι προσδιοριζόμενες κατά τα ανωτέρω, ημερομηνίες ελέγχου ή επαναληπτικού ελέγχου (επανελέγχου) μετατίθενται την αμέσως επόμενη εργάσιμη ημέρα.

### 3. Αντίτιμο για τη διενέργεια του τεχνικού ελέγχου

Το ύψος του αντιτίμου για τη διενέργεια τεχνικού ελέγχου από τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ καθορίζεται από το κάθε ιδιωτικό ΚΤΕΟ. Τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ υποχρεούνται να υποβάλλουν στη Δ.Α.Χ.Μ. Του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και στην αρμόδια Δ.Ο.Υ κάθε αλλαγή του τιμολογίου παροχής υπηρεσιών που εφαρμόζουν, τουλάχιστον τρεις μήνες πριν την ημερομηνία έναρξης ισχύος της αλλαγής. Το προβλεπόμενο από το άρθρο 39 του Ν.2963/2001 ποσοστό 10% υπέρ του Δημοσίου, αποδίδεται από τα ΙΚΤΕΟ στην αρμόδια Δ.Ο.Υ ανά ημερολογιακό τρίμηνο. Η απόδοση πραγματοποιείται εντός του επόμενου μηνός που ακολουθεί τη λήξη του τριμήνου. Αντίγραφο του παραστατικού πληρωμής υποβάλλεται από τα ΙΚΤΕΟ στη Δ.Α.Χ.Μ. Σε αποκλειστική προθεσμία 15 ημερών από την έκδοσή του. Η απόδοση των ποσών των προηγούμενων παραγράφων προς τις αρμόδιες Δ.Ο.Υ γίνεται με αναλυτική κατάσταση στην οποία αναγράφονται για το συγκεκριμένο τρίμηνο, τα ελεγχθέντα αυτοκίνητα ανά κατηγορία ελέγχου και ανάλυση του αποδιδόμενου ποσού.

Η Δ.Α.Χ.Μ. Του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών σε περίπτωση διαπίστωσης διαφορών στα καταβαλλόμενα ποσά ειδοποιεί τις αρμόδιες Δ.Ο.Υ Υπουργείου Οικονομικών που προβαίνουν στις απαραίτητες ενέργειες για τη διασφάλιση των συμφερόντων του δημοσίου. Το εκάστοτε ισχύον τιμολόγιο θα αναρτάται σε εμφανή θέση σε κάθε ΙΚΤΕΟ.

### 4. Ευθύνες του κατόχου του οχήματος.

Ο κάτοχος του οχήματος οφείλει να προσκομίζει το όχημά του για τεχνικό έλεγχο καθαρό εσωτερικά και εξωτερικά ώστε κάθε εξάρτημα να είναι δυνατόν να ελεγχθεί εύκολα. Στην περίπτωση που κατά την κρίση της υπηρεσίας δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις αυτές, το Κέντρο έχει δικαίωμα να αρνηθεί τον έλεγχο. Ο περιοδικός τεχνικός έλεγχος, που διενεργείται από το ΚΤΕΟ δεν απαλλάσσει τον οδηγό και τον ιδιοκτήτη του οχήματος από την υποχρέωση που έχουν να συντηρούν και να διατηρούν το όχημα σε καλή κατάσταση.

#### Συχνότητα περιοδικού ελέγχου

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΠΡΩΤΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΕΛΕΓΧΟΥ
1. ΕΙΧ και φορτηγά με MB<3.5 τ	Τέσσερα έτη από τη ταξινόμηση τους ως καινούργιων	Κάθε δύο έτη
2. Φορτηγά με MB> 3.5 τ	Ένα έτος από την ταξινόμηση τους ως καινούργιων	Κάθε ένα έτος
3. Λεωφορεία	>>	>>
4. Ρυμουλκούμενα και ημ,ρυμουλκούμενα, με MB>3.5 τ.	>>	>>
5. Ταξί ασθενοφόρα	>>	>>



## **Προθεσμία προσκόμισης του οχήματος για τεχνικό έλεγχο.**

Ο επόμενος περιοδικός τεχνικός έλεγχος στην περίπτωση που στο όχημα δεν διαπιστωθούν σοβαρές ή επικίνδυνες ελλείψεις, λαμβάνει χώρα στο χρονικό διάστημα από τρεις εβδομάδες πριν έως και μία βδομάδα μετά την ημερομηνία που αναγράφεται στο ΔΤΕ, με βάση τη νομοθετημένη συχνότητα ελέγχου. Αν η συμφωνία αυτή παρέλθει άπρακτη, τότε το όχημα θεωρείται εκπρόθεσμο και επέρχονται όλες οι συνέπειες που προβλέπει ο νόμος.

### **6. Κατηγορίες οχημάτων σε σχέση με τον τεχνικό έλεγχο.**

- ✦ Οχήματα Κατηγορίας 1: Μηχανοκίνητα οχήματα που χρησιμοποιούνται στις επιβατικές μεταφορές και έχουν περισσότερες από 8 θέσεις καθημένων, εκτός της θέσης οδηγού.
- ✦ Οχήματα Κατηγορίας 2: Μηχανοκίνητα οχήματα που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων, των οποίων η ανώτατη επιτρεπόμενη μάζα υπερβαίνει τα 3500 kg.
- ✦ Οχήματα Κατηγορίας 3: ρυμουλκούμενα και ημιρυμουλκούμενα, των οποίων η ανώτατη επιτρεπόμενη μάζα υπερβαίνει τα 3500 kg
- ✦ Οχήματα Κατηγορίας 4: Ταξί και ασθενοφόρα.
- ✦ Οχήματα κατηγορίας 5: Μηχανοκίνητα οχήματα με τέσσερις τουλάχιστον τροχούς που συνήθως χρησιμοποιούνται για την οδική μεταφορά εμπορευμάτων και των οποίων η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα δεν υπερβαίνει τα 3500 kg, εκτός των γεωργικών ελκυστήρων και μηχανημάτων
- ✦ οχήματα κατηγορίας 6: Μηχανοκίνητα οχήματα με τέσσερις τουλάχιστον τροχούς, που χρησιμοποιούνται στις επιβατικές μεταφορές και των οποίων οι θέσεις καθημένων, εκτός της θέσεως οδηγού, δεν υπερβαίνουν τις οκτώ.
- ✦ Οχήματα δίκυκλα

### **7. Εκπρόθεσμος έλεγχος οχήματος**

Τα αυτοκίνητα που προσέρχονται εκπρόθεσμα για τεχνικό έλεγχο, μπορούν να ελέγχονται και από ιδιωτικά ΚΤΕΟ εφόσον προσκομισθεί αποδεικτικό είσπραξης Δημόσιου Ταμείου από το οποίο θα προκύπτει ότι έχει καταβληθεί το αντίστοιχο αυξημένο τέλος σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5 του Ν. 1350/83 υπολογιζόμενο επί του ισχύοντος ειδικού τέλους που καταβάλλεται στα δημόσια ΚΤΕΟ για την κατηγορία του οχήματος και το είδος του ελέγχου.

Σε περίπτωση εκπρόθεσμης προσκόμισης του οχήματος για τεχνικό έλεγχο, μέχρι 30 ημέρες, εισπράττεται πρόσθετο τέλος υπέρ του δημοσίου, το οποίο αντιστοιχεί σε 17 ευρώ για επιβατικά και 21 ευρώ για Αγροτικά και επαγγελματικά οχήματα για τον κανονικό τεχνικό έλεγχο κάθε κατηγορίας οχήματος.

Σε περίπτωση εκπρόθεσμης προσκόμισης του οχήματος για τεχνικό έλεγχο, από 31 ημέρες, εισπράττεται πρόσθετο τέλος υπέρ του δημοσίου, το οποίο αντιστοιχεί σε 33 ΕΥΡΩ για επιβατικά και 42 για αγροτικά και επαγγελματικά οχήματα για τον κανονικό τεχνικό έλεγχο κάθε κατηγορίας οχήματος.

Σε περίπτωση εκπρόθεσμης προσκόμισης του οχήματος για τεχνικό έλεγχο, άνω των 6

μηνών, εισπράττεται πρόσθετο τέλος υπέρ του δημοσίου, το οποίο αντιστοιχεί σε 65 ευρώ για επιβατικά και 85 ευρώ για αγροτικά και επαγγελματικά οχήματα για τον κανονικό τεχνικό έλεγχο κάθε κατηγορίας οχήματος.

## **8 Σημεία ελέγχου και καταγραφή των ελλείψεων**

Κατά τον τεχνικό έλεγχο εξετάζονται όλα τα σημεία που ορίζονται στον αριθμ. 44800/123/85 απόφαση (β' 781) όπως κάθε φορά ισχύει και οι ελλείψεις σημειώνονται στο Δελτίο Τεχνικού Ελέγχου.

### **8.1 Διαβάθμιση των ελλείψεων**

Οι ελλείψεις που διαπιστώνονται κατά τον τεχνικό έλεγχο διαβαθμίζονται σε δευτερεύουσες, σοβαρές και επικίνδυνες.

#### **Δευτερεύουσες ελλείψεις**

Δευτερεύουσες ελλείψεις είναι εκείνες που δεν υποχρεώνουν τον ιδιοκτήτη του οχήματος να το επαναφέρει για επανέλεγχο, επιβάλλουν όμως υποχρέωση του ιδιοκτήτη για επισκευή της έλλειψης εντός δύο μηνών από την ημερομηνία έκδοσης του ΔΤΕ. Στην περίπτωση αυτή χορηγείται ΕΣΤΕ.

Κάθε δευτερεύουσα έλλειψη σημειώνεται και ενημερώνεται για αυτή ο κάτοχος του οχήματος, επισημαίνοντας του την υποχρέωση να την αποκαταστήσει στο ανωτέρω εύλογο χρονικό διάστημα..

#### **Σοβαρές ελλείψεις**

Σοβαρές ελλείψεις είναι εκείνες που υποχρεώνουν τον ιδιοκτήτη του οχήματος να αποκαταστήσει τις διαπιστωθείσες ελλείψεις και να επαναφέρει το όχημα για επανέλεγχο στο Ι.ΚΤΕΟ.

Στην περίπτωση αυτή δε χορηγείται ΕΣΤΕ, αλλά μόνο ΔΤΕ που ισχύει για είκοσι (20) μέρες, εντός των οποίων το όχημα πρέπει να επισκευασθεί και να προσκομισθεί για επανέλεγχο. Αν το όχημα χρειάζεται εκτεταμένες επισκευές ή απαιτείται διοικητική διαδικασία μεγαλύτερης διάρκειας, είναι δυνατό να χορηγηθεί από τον προϊστάμενο του ΙΚΤΕΟ προθεσμία έως τριάντα (30) ημερών για τον επανέλεγχο.

#### **Επικίνδυνες ελλείψεις**

Επικίνδυνες ελλείψεις είναι εκείνες που επιβάλλουν απαγόρευση της κυκλοφορίας του οχήματος μέχρι την αποκατάσταση των ελλείψεων που διαπιστώθηκαν και τον εφοδιασμό του με νέο ΔΤΕ ύστερα από επιτυχή επανέλεγχο από Ι.ΚΤΕΟ. Στην περίπτωση διαπίστωσης επικίνδυνων ελλείψεων από Ι.ΚΤΕΟ, ο ιδιοκτήτης, ή ο κάτοχος του οχήματος οφείλει να ακινητοποιήσει το όχημα και ειδοποιείται από τον υπεύθυνο του ΙΚΤΕΟ άμεσα η αρμόδια Υπηρεσία της Τροχαίας, στα όργανα της οποίας ο ιδιοκτήτης ή κάτοχος του οχήματος οφείλει να παραδώσει τα στοιχεία κυκλοφορίας του οχήματος.

Στην περίπτωση που οι επικίνδυνες ελλείψεις αφορούν τα σημεία ελέγχου 1101 και 1201, όπως αυτά προσδιορίζονται στη ΥΑ 44800/85 ο υπεύθυνος του ΙΚΤΕΟ ενημερώνει εγγράφως και την Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας που έχει εκδώσει την άδεια κυκλοφορίας. Στην περίπτωση αυτή δεν χορηγείται ΕΣΤΕ αλλά συντάσσεται και παραδίδεται από το ΙΚΤΕΟ σχετική βεβαίωση αναφορικά με τα ανωτέρω.

## 8.2 Επανελέγχος οχήματος

Κατά τον επανέλεγχο το όχημα ελέγχεται μόνο στα ακόλουθα σημεία:

- Έλεγχος καυσαερίων
- Τα σημεία της σοβαρής ή επικίνδυνης έλλειψης που αναγράφονται στο ΔΤΕ του κανονικού πλήρους τεχνικού ελέγχου.
- Τα στοιχεία ταυτότητας του αυτοκινήτου
- Τα σημεία που έχουν άμεση σχέση με τη σημειωθείσα αρχική έλλειψη ( πχ για επανέλεγχο λόγω τρύπιας εξάτμισης επανελέγχονται επιπλέον και για τα καυσαέρια).
- Τυχόν εμφανείς νέες ελλείψεις ιδιαίτερα σε αυτές που έχουν άμεση επίπτωση στην οδική ασφάλεια.

Στην περίπτωση που ο επανέλεγχος γίνεται σε ΚΤΕΟ άλλο από αυτό του κανονικού πλήρους ελέγχου, τότε ελέγχονται και τα σημεία 1101 Και 1200 του Παραρτήματος της ΥΑ 44800/123/85 όπως ισχύει. Κατά τον επανέλεγχο οχήματος στο οποίο είχαν διαπιστωθεί σοβαρές ελλείψεις στα σημεία 1101, 1200 ή 1306.1 ο κάτοχος του πρέπει να προσκομίσει πρωτότυπη βεβαίωση της αρμόδιας Υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών ότι δεν συντρέχουν λόγοι απαγόρευσης της κυκλοφορίας του οχήματος . Αντίγραφο της ανωτέρω βεβαίωσης κρατείται στο αρχείο του ΙΚΤΕΟ μαζί με το ΔΤΕ.

## 9. Ειδικοί Έλεγχοι

Σε ειδικές κατηγορίες οχημάτων η διαδικασία ελέγχου συμπεριλαμβάνει την ανίχνευση διαρροής LPG (σε υγραεριοκίνητα οχήματα), καθώς και μέτρηση εκπομπής θορύβου.

## 10. Επιτρεπόμενα όρια

### ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΑ ΟΡΙΑ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΤΕΧΝΙΚΟΥΣ ΕΛΕΓΧΟΥΣ

#### Α' ΟΡΙΑ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΚΑΥΣΑΕΡΙΩΝ ΒΕΝΖΙΝΟΚΙΝΗΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Οχήματα με ρυθμιζόμενο τριαδικό καταλυτικό μετατροπέα

Ρύπος	Ρελαντί	2500±300 στρ/λεπτό
Μονοξείδιο του άνθρακα (CO) %	≤0,5	≤0,3
Υδρογονάνθρακες (HC)ppm	≤120	≤100
Συντελεστής "λ"	0,97 , 1,03 στις 2500±300 στρ/λεπτό	

Οχήματα με αρύθμιστο τριοδικό ή οξειδωτικό καταλυτικό μετατροπέα

Μονοξείδιο του άνθρακα (CO) %	≤1,2	≤1
Υδρογονάνθρακες (HC)ppm	≤220	≤200

Οχήματα συμβατικής τεχνολογίας με έτος πρώτης άδειας κυκλοφορίας πριν την 1/10/1986

Μονοξείδιο του άνθρακα (CO) %	≤ 4,5	≤4
Υδρογονάνθρακες (HC)ppm	≤800	≤700

Οχήματα συμβατικής τεχνολογίας με πρώτο έτος άδεια κυκλοφορίας μετά τη 1/10/1986

Μονοξείδιο του άνθρακα (CO) %	≤3,5	≤3
Υδρογονάνθρακες (HC)ppm	≤500	≤400

#### Β' ΟΡΙΑ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΚΑΥΣΑΕΡΙΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Θολερότητα Καυσαερίων	Πετρελαιοκινητήρες με φυσική απορρόφηση	Πετρελαιοκινητήρες με υπερπλήρωση (Turbo)
Συντελεστής απορρόφησης Κ	Κ i=2,5/m	Κ i=3/m

Γ' ΟΡΙΑ ΑΜΟΡΤΙΣΕΡΟΜΕΤΡΟΥ

ΑΠΟΔΟΣΗ ΤΡΟΧΩΝ		ΑΠΟΔΟΣΗ ΑΞΟΝΑ	
ΑΠΟΔ ≤ 25%	Σ	ΔΙΑΦ ≥ 30%	Σ
25% ≤ ΑΠΟΔ ≤ 45%	Δ	21% < ΔΙΑΦ < 30%	Δ

Δ' ΟΡΙΑ ΦΩΤΟΜΕΤΡΟΥ

ΦΩΤΟΜΕΤΡΟ			
ΦΩΤΑ ΠΟΡΕΙΑΣ		ΦΩΤΑ ΔΙΑΣΤΡΑΥΩΣΗΣ	
15kCd < ΕΝΤΑΣΗ < 25kCd	Δ	3kCd ≤ ΕΝΤΑΣΗ ≤ 6kCd	Δ
ΕΝΤΑΣΗ < 15kCd	Σ	ΕΝΤΑΣΗ < 3kCd	Σ
-		ΔΕΣΜΗ	Σ

## Κεφάλαιο Πρώτο: Βασικές Αρχές

### 1.1 Βασικές Αρχές Συστήματος Ποιότητας Ι.Κ.Τ.Ε.Ο

Ένα ιδιωτικό ΚΤΕΟ δεσμεύεται να παρέχει με ακεραιότητα, αμεροληψία και με αξιοπιστία υπηρεσίες Τεχνικού ελέγχου οχημάτων, σύμφωνα με τα κατά περίπτωση ισχύοντα συναφή τυποποιητικά έγγραφα.

Ένα ιδιωτικό ΚΤΕΟ θα πρέπει να δεσμεύεται για την εφαρμογή και τη διατήρηση ενός Συστήματος Διασφάλισης της Ποιότητας, όπως περιγράφεται στο παρόν κεφάλαιο της Ποιότητας και υποδεικνύεται από τις απαιτήσεις του πρότυπου ΕΛΟΤ ENISO/IEC 17020, από τις κανονιστικές διατάξεις της Ελληνικής Νομοθεσίας καθώς και από συναφείς Οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Το ιδιωτικό ΚΤΕΟ θα πρέπει να δεσμεύεται έναντι της ποιότητας, μέσω της συμμετοχής κάθε εργαζόμενου, στη βελτίωση της ποιότητας, καθώς και έναντι της διασφάλισης της αξιοπιστίας της ως Φορέα Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων, όπως αναφέρεται παρακάτω:

Κάθε εργαζόμενος ευθύνεται άμεσα για την ποιότητα της εργασίας την οποία προσφέρει και όλες οι υπηρεσίες του ρεχνικού ελέγχου θα πρέπει να προσφέρονται σε κάθε ενδιαφερόμενο άνευ διακρίσεων, με υπευθυνότητα, ακεραιότητα και αξιοπιστία από το προσωπικό, με υψηλά κριτήρια τεχνικής και επιστημονικής επάρκειας.

Για να το πετύχει αυτό η εταιρεία εφαρμόζει ένα σύστημα διασφάλισης της ποιότητας σύμφωνα με το πρότυπο ΕΛΟΤ EN ISO/IEC 17020

Η ποιότητα είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την ικανοποίηση των πελατών των Κέντρων Τεχνικού ελέγχου τα οποία λειτουργούν με βάση τις διατάξεις και τις αποφάσεις οι οποίες καθορίζουν τους ρεχνικούς ελέγχους των οχημάτων.

Οι πελάτες έχουν κάθε δικαίωμα να απαιτούν υψηλής ποιότητας τεχνικό έλεγχο του οχήματός τους. Υποχρέωση λοιπόν του κέντρου είναι η διασφάλιση της ποιότητας αυτού του τεχνικού ελέγχου.

Αμέσως μετά την είσοδο του οχήματος, τίθεται στη διάθεση του πελάτη όλα τα απαραίτητα οργανωτικά και τεχνικά μέσα με σκοπό να εξασφαλιστεί η ασφάλεια του δια των από την διεξαγωγή του τεχνικού ελέγχου, λαμβανόμενων αποτελεσμάτων.

Ο Διοικητικός Διευθυντής Υποχρεούται:

- Να εφαρμόζει τις διαδικασίες οι οποίες περιέχονται στο εγχειρίδιο ποιότητας
- Να μεριμνά για την τήρηση των υποχρεώσεων που προβλέπουν οι κανονισμοί
- Να ανακοινώνει τα έγγραφα που αποστέλλονται στο κέντρο, στο προσωπικό το οποίο είναι υπεύθυνο και απασχολεί στις εγκαταστάσεις

## 1.2 Όροι και ορισμοί.

**Ι.Κ.Τ.Ε.Ο:** Ιδιωτικό κέντρο Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων: Εγκαταστάσεις μονάδας τεχνικού ελέγχου, έχοντας αποκλειστική δραστηριότητα τον Τεχνικό Έλεγχο Οχημάτων

**Εταιρεία:** Φορέας με νομική μορφή Α.Ε, Ο.Ε, Ε.Π.Ε, κλπ, ο οποίος διαθέτει τις εγκαταστάσεις της μονάδας τεχνικού ελέγχου οχημάτων, αποκλειστική δραστηριότητας της οποίας είναι ο Τεχνικός Έλεγχος Οχημάτων.

**Δ.Α.Χ.Μ:** Διεύθυνση Ασφάλειας Χερσαίων Μεταφορών. Είναι υπηρεσία η οποία ελέγχει την λειτουργία των ΙΚΤΕΟ για λογαριασμό του υπουργείου Μεταφορών.

**Αξιολογητές του Ε.ΣΥ.Δ:** Οι αξιολογητές οι οποίοι ορίζονται από το εθνικό Σύστημα Διαπίστευσης Α.Ε (Ε.ΣΥ.Δ) και έχουν σαν αντικείμενο την αξιολόγηση (αρχική και περιοδική) των δραστηριοτήτων που εκτελούνται σε ένα ΙΚΤΕΟ καθώς και τον έλεγχο της συμμόρφωσης αυτών των δραστηριοτήτων προς τις ειδικές απαιτήσεις του πρότυπου ΕΛΟΤ ISO/IEC 17020, ως προς το οποίο είναι διαπιστευμένο το ΙΚΤΕΟ.

**Διοικητικός διευθυντής:** Είναι υπεύθυνος έναντι του Νόμου (ή εκπρόσωπος του), ο οποίος θέτει στην διάθεση του προμηθευτή κτίρια και εξοπλισμό

## 1.3 Αμεροληψία, ανεξαρτησία και ακεραιότητα

Ο φορέας ελέγχου έχει ως αποκλειστική δραστηριότητα τον Τεχνικό Έλεγχο οχημάτων, σύμφωνα με τον νόμο 2963/2001. Καμία απολύτως δραστηριότητα επισκευής ή εμπορίας αυτοκινήτων δεν μπορεί να ασκείται στα κέντρα τεχνικού ελέγχου οχημάτων.

Γι αυτόν ακριβώς τον λόγο οι ελεγκτές και οι υπόλοιποι υπάλληλοι του κέντρου υπογράφουν δήλωση τήρησης ανεξαρτησίας και εμπιστευτικότητας, σύμφωνα με την οποία δεν έχουν το δικαίωμα από τον κανονισμό να ασκούν την οποιαδήποτε δραστηριότητα σχετική με την επισκευή ή εμπορία αυτοκινήτων.

Ο Τεχνικός Διευθυντής του κέντρου πρέπει να επιβλέπει ούτως ώστε οι έλεγχοι να μην επηρεάζονται από πιστοποιητικά που προσκομίζονται και αφορούν παλαιότερους χρονικά ελέγχους.

Η αμοιβή των ελεγκτών δεν πρέπει να εξαρτάται ευθέως από τον αριθμό των ελεγχόμενων οχημάτων και σε καμία περίπτωση από τα αποτελέσματα των ελέγχων.

Το κέντρο και το προσωπικό του, το οποίο είναι υπεύθυνο για την διενέργεια των τεχνικών ελέγχων δεν είναι ο ιδιοκτήτης, ο σχεδιαστής, ο εγκαταστάτης, ο προμηθευτής ή ο συντηρητής του ελεγχόμενου οχήματος, σύμφωνα με την απαίτηση της παραγράφου 4 του προτύπου ΕΛΟΤ ISO/IEC17020, για φορείς ελέγχου τύπου Α.

Το κέντρο και το προσωπικό του δεν συνδέονται με δραστηριότητες οι οποίες είναι δυνατόν να έρχονται σε σύγκρουση με την ανεξαρτησία της κρίσης και της ακεραιότητας τους, σε σχέση με την ασκούμενη δραστηριότητα. Για τον λόγο αυτό το προσωπικό του κέντρου υπογράφει δήλωση τήρησης εμπιστευτικότητας, η οποία και αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι της σύμβασης εργασίας.

## 1.4 Οργάνωση ΙΚΤΕΟ.

### Ευθύνες:

Το προσωπικό του Φορέα ανά θέση εργασίας καθώς και οι αντικαταστάτες ανά θέση εργασίας και ευθύνης καταγράφονται σε πρότυπο έγγραφο το οποίο και αποτελεί παράρτημα του εγχειρίδιου ποιότητας.

### Ο Διοικητικός Διευθυντής:

Υποχρεούται :

- Να καθορίζει την γενική οργάνωση του κέντρου και του υποκαταστήματος.
- Να εφαρμόζει την γενική πολιτική ποιότητας όπως αυτή έχει καθοριστεί από τον προμηθευτή, την διοίκηση του κέντρου και το συμβούλιο της ποιότητας του κέντρου.
- Να εκπληρώνει τις υποχρεώσεις, που προκύπτουν από την εξουσιοδότηση του κέντρου.
- Να ενημερώνει την διοίκηση, το συμβούλιο της ποιότητας και τον προμηθευτή , για θέματα τροποποίησης συναφή με θέματα εξουσιοδότησης και ελεγκτών του κέντρου.
- Να έχει την ευθύνη για την πρόσληψη του προσωπικού
- Να παρέχει τα απαραίτητα μέσα για την άρτια λειτουργία
- Να παρέχει στο προσωπικό τον κατάλληλο σύμφωνα με τους κανονισμούς, εξοπλισμό, το απαιτούμενο υλικό τεκμηρίωσης και τα απαραίτητα για την συντήρησή του μέσα.
- Να συνεργάζεται με το διευθυντικό προσωπικό του κέντρου ( Διευθυντή ποιότητας και Τεχνικό Διευθυντή).
- Να χειρίζεται τα οικονομικά στοιχεία
- Να χαρακτηρίζεται από υπευθυνότητα και να χειρίζεται με αμεροληψία τα θέματα συναφή με ενδεχόμενες διαμαρτυρίες πελατών.

### Τεχνικός Διευθυντής:

Ο Τεχνικός Διευθυντής θα πρέπει να είναι άτομο μόνιμα εργαζόμενο, να είναι διπλωματούχος Μηχανολόγος Μηχανικός ή τεχνολόγος Μηχανικός και να έχει παρακολουθήσει επιτυχώς το πρόγραμμα εκπαίδευσης της Ειδικής Επιμόρφωσης ελεγκτών ΚΤΕΟ, (καθώς και την ετήσια συμπληρωματική επιμόρφωση), σύμφωνα με τις κανονιστικές διατάξεις που περιέχονται στη νομοθεσία που διέπει τους κανονισμούς λειτουργίας και τον τεχνικό έλεγχο οχημάτων.

Ο προμηθευτής μπορεί να απαιτήσει επιπλέον προσόντα για τον τεχνικό διευθυντή. Ο Τεχνικός Διευθυντής θα πρέπει να:

- Να επαγρυπνεί για την ορθή λειτουργία του κέντρου, των εγκαταστάσεων και του ελεγκτικού εξοπλισμού.
- Να ενημερώνει τον τιτλούχο της εξουσιοδότησης (Διοικητικός Διευθυντής-Διοίκηση), για την οποιαδήποτε ανωμαλία η οποία παρουσιάζεται και παρενοχλεί την άρτια λειτουργία του κέντρου.
- Να φροντίζει για την τεχνική πλαισίωση, την επιθεώρηση και την υποστήριξη των ελεγκτών και των υπόλοιπων υπαλλήλων του κέντρου.



- Να επαγρυπνεί για την ανεξαρτησία, την αμερόληπτη κρίση και την ακεραιότητα των ελεγκτών.
- Να εξασφαλίζει ότι οι διαδικασίες του τεχνικού ελέγχου διενεργούνται από εξουσιοδοτημένο ελεγκτή.
- Να βεναιώνεται και να είναι σίγουρος για τις επαγγελματικές ικανότητες του προσωπικού και να φροντίζει για τη διατήρησή τους.
- Να είναι βέβαιος ότι οι τεχνικής φύσεως πληροφορίες διοχετεύονται αποτελεσματικά στο σύνολο των εργαζομένων.
  - Να εκτελεί εσωτερικές επιθεωρήσεις των ελεγκτών επί της διαδικασίας ελέγχου και να εφαρμόζει και να επαληθεύει τις ενδεχόμενες διορθωτικές ενέργειες.
  - Να εκπονεί τις εκθέσεις και τη διερεύνηση των στατιστικών του κέντρου.
  - Να χειρίζεται την επικοινωνία με τον μρομηθευτή, τους πελ'ατες ή τις αρμόδιες αρχές, σχετικές με τα τεχνικά θέματα.
  - Να προίσταται στις μηνιαίες Γενικές Συνελεύσεις των ελεγκτών του Κέντρου

## Κεφάλαιο Δεύτερο: Μη Συμμορφώσεις-δυσλειτουργίες

### 21 Μη Συμμορφώσεις

Με τον όρο Μη συμμορφώσεις εννοούμε οποιαδήποτε δυσλειτουργία η οποία γίνεται αντιληπτή κατά τη διάρκεια λειτουργίας του κέντρου, ελλείψεις ή παρεκκλίσεις σε σχέση με τις κανονιστικές διατάξεις λειτουργίας του κέντρου που διέπουν τον Τεχνικό έλεγχο οχημάτων και αναφέρονται στο πρότυπο ΕΛΟΤ ISO/IEC 17020 και τις διαδικασίες λειτουργίας του κέντρου.

Οι μη συμμορφώσεις μπορούν να εντοπιστούν κατά τη διάρκεια λειτουργίας του κέντρου ή κατά τη διάρκεια εσωτερικών επιθεωρήσεων και αφορούν μεταξύ άλλων

- Το προϊόν δηλαδή το έντυπο υλικό, τον πληροφοριακό εξοπλισμό, το ελεγκτικό εξοπλισμό, δέσμες μηχανογραφημένου χαρτιού Δελτίων τεχνικού Ελέγχου, διαφημιστικά έντυπα κλπ
- Την υπηρεσία δηλαδή την συντήρηση, παράδοση, εκπαίδευση, συμπεριφορά προσωπικού καθώς επίσης και την υπηρεσία τεχνικού ελέγχου
- Τη διοίκηση και λειτουργία του κέντρου

Τα βασικότερα προβλήματα που έχουν να κάνουν με τον πληροφοριακό εξοπλισμό έχουν ως αντικείμενο

- το λογισμικό του κέντρου, δηλαδή την πληρότητα, συμβατότητα, λειτουργία, επικοινωνία, εγχειρίδια χρήσης, στατιστικά κλπ
- Τους εκτυπωτές και τα περιφερειακά

Τα βασικότερα προβλήματα που έχουν σχέση με την εκπαίδευση έχουν σαν αντικείμενο:

- την ποιότητα εκπαίδευσης (υποχρεωτικές εκπαιδεύσεις, ετήσιες εκπαιδεύσεις κλπ)
- Το επίπεδο εκπαίδευσης του προσωπικού.
- Την επίδοση των ελεγκτών
- Το διοικητικό μέρος
- Το έντυπο υλικό που παραδίδεται κατά τη διάρκεια της εκπαίδευσης

Τα βασικότερα προβλήματα που έχουν σχέση με τα Δελτία Τεχνικού Ελέγχου μπορεί να είναι:

- Η ποιότητα χαρτιού εκτύπωσης
- Η ποιότητα εκτύπωσης
- Οι ποσότητες που έχουν παραγγελθεί και τα χρονικά περιθώρια παράδοσής τους.
- Η έγκαιρη και τεκμηριωμένη αρχειοθέτηση των αντιγράφων ή των κυρωθέντων ΔΤΕ
- Οι απώλειες, κλοπές ή καταστροφές των ΔΤΕ
- Η ασφαλή αποθήκευση και ο έλεγχος πρόσβασης στα ΔΤΕ

Τα Προβλήματα που έχουν να κάνουν με τον ελεγκτικό εξοπλισμό και τις ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις έχουν σαν αντικείμενο:

- Τα χρονικά όρια παράδοσης των μηχανημάτων τεχνικού ελέγχου ή των ανταλλακτικών τους.
- Την γενική κατάσταση των μηχανημάτων και των συσκευών τεχνικού ελέγχου (καθαριότητα, διαθεσιμότητα, ασφαλή φύλαξη κλπ)
- Την καταλληλότητα των μηχανημάτων και των συσκευών τεχνικού ελέγχου καθώς και τα έγγραφα που τα συνοδεύουν
- Τα τεχνικά έγγραφα που πρέπει να συμπληρώνονται μετά από κάθε επέμβαση
- Τις συντηρήσεις (περιοδικές και μη)
- Την διακρίβωσή τους.
- Την επισκευή τους.
- Τα άτομα τα οποία διενεργούν επεμβάσεις και συντηρήσεις καθώς και τα χρονικά όρια αυτών.
- Τον έλεγχο της σωστής λειτουργίας τους μεταξύ των διαστημάτων της περιοδικής συντήρησης και διακρίβωσης.

Τα προβλήματα τα οποία έχουν σχέση με τη Διοίκηση και τη λειτουργία του κέντρου έχουν σαν αντικείμενο:

- Την ημερήσια παρακολούθηση λειτουργίας του κέντρου.
- Την παρουσία στο κέντρο του απαιτούμενου προσωπικού.
- Την αρχειοθέτηση των εγγράφων
- Την συμπλήρωση των εγγράφων του κέντρου
- Την διενέργεια εσωτερικών επιθεωρήσεων, γενικών συνελεύσεων και ανασκοπήσεων.
- Τη διασφάλιση του συστήματος διασφάλισης ποιότητας του κέντρου.
- Απώλειες και κλοπές.
- Την τακτοποίηση των οικονομικών εκκρεμοτήτων.

Τα βασικότερα προβλήματα τα οποία έχουν σχέση με τις υπηρεσίες Τεχνικού Ελέγχου που παρέχονται από το κέντρο έχουν σαν αντικείμενο:

- Τον ελλιπή ή λανθασμένο τεχνικό έλεγχο εκ μέρους του ελεγκτή.
- Τον ελλιπή ή λανθασμένο τεχνικό έλεγχο λόγω κακής λειτουργίας των μηχανημάτων και των συσκευών ελέγχου εκτός των επιτρεπόμενων ορίων ή λόγω απρόβλεπτης βλάβης αυτών κατά τη διάρκεια τεχνικού ελέγχου.
- Τις ζημιές ή και τις καταστροφές στα μηχανήματα και στις συσκευές τεχνικού ελέγχου καθώς και στις ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις από λάθος χειρισμό μη σύμφωνο με την τεκμηριωμένη διαδικασία, ή σε άλλους απρόβλεπτους παράγοντες.
- Τις ζημιές σε οχήματα πελατών κατά την διάρκεια τεχνικού ελέγχου λόγω λανθασμένου χειρισμού ή άλλων παραγόντων.
- Ατυχήματα ή τραυματισμούς στο χώρο τεχνικού ελέγχου.

- Τις απρόβλεπτες διακοπές στην τροφοδοσία ρεύματος ή στην επικοινωνία με το μηχανογραφικό σύστημα

Τα βασικότερα προβλήματα τα οποία έχουν σχέση με την Συμπεριφορά και τα καθήκοντα του προσωπικού έχουν σαν αντικείμενο:

- Την ανάρμοστη συμπεριφορά του προσωπικού απέναντι σε πελάτες, συναδέλφους, διευθυντές ή σε υπηρεσίες της δημόσιας διοίκησης.
- Την μη τήρηση της εμπιστευτικότητας, της αμεροληψίας και της ακεραιότητας από τους ελεγκτές ή από τους υπαλλήλους του κέντρου.
- Την μη τήρηση των καθηκόντων τα οποία επιβάλλονται από τις κανονιστικές διατάξεις, τις απαιτήσεις που απορρέουν από το σύστημα ποιότητας του κέντρου και τον εσωτερικό κανονισμό του κέντρου.

## **2.2 Εντοπισμός Μη συμμόρφωσης.**

Ο εντοπισμός μη Συμμόρφωσης στο κέντρο μπορεί να γίνει είτε κατά τη διάρκεια εσωτερικών επιθεωρήσεων του κέντρου από τον υπεύθυνο ποιότητας ή τον τεχνικό διευθυντή του κέντρου, είτε κατά τη διάρκεια λειτουργίας του κέντρου , είτε από τυχαίο γεγονός.

Ο εντοπισμός μιας μη συμμόρφωσης μπορεί να γίνει από οποιοδήποτε υπάλληλο του κέντρου, απαιτείτε δε άμεση ενημέρωση από τον εν λόγω υπάλληλο στον υπεύθυνο ποιότητας για θέματα που αφορούν την γενική λειτουργία του κέντρου ή του τεχνικού διευθυντή του κέντρου για τις μη συμμορφώσεις που αφορούν θέματα διενέργειας τεχνικού ελέγχου.

## **2.3 Καταγραφή της μη συμμόρφωσης.**

Σε κάθε περίπτωση εντοπισμού κάποιας μη συμμόρφωσης, κατά τη διάρκεια της λειτουργίας του κέντρου, συμπεριλαμβανομένων και των βλαβών των μηχανημάτων ελέγχου, εκτός των περιπτώσεων των εκτοπισθεισών μη συμμορφώσεων μέσω εσωτερικών επιθεωρήσεων του κέντρου, κατόπιν συμπληρώνεται το βιβλίο συμβάντων του κέντρου, προκειμένου να τεκμηριωθεί και να τεθεί σε άμεση εφαρμογή η απαιτούμενη διορθωτική ενέργεια για την άρση της εν λόγω δυσλειτουργίας ειδικά στην περίπτωση που επηρεάζεται άμεσα η καλή λειτουργία του κέντρου.

Ο υπεύθυνος ποιότητας και ο τεχνικός διευθυντής είναι αρμόδιοι για την συμπλήρωση του βιβλίου συμβάντων. Η χρήση του βιβλίου συμβάντων γίνεται προκειμένου να τεκμηριώνονται οι μη συμμορφώσεις που εντοπίζονται ανάμεσα στις προγραμματισμένες εσωτερικές επιθεωρήσεις.

## **2.4 Διορθωτικές ενέργειες**

Σε κάθε περίπτωση καταγραφής κάποιας μη συμμόρφωσης στο βιβλίο συμβάντων του κέντρου από τον υπεύθυνο ποιότητας ή τον τεχνικό διευθυντή, θα πρέπει να τεθούν σε εφαρμογή, εάν απαιτείται, σύμφωνα με την κρίση του Υπεύθυνου συγκεκριμένες διορθωτικές ενέργειες προκειμένου να γίνει άρση των συγκεκριμένων διορθώσεων. Ενδεικτικά οι διορθωτικές ενέργειες που μπορούν να γίνουν ανα κατηγορία μη συμμόρφωσης αναφέρονται παρακάτω:

Για προβλήματα που έχουν να κάνουν με τον πληροφοριακό εξοπλισμό, την επικοινωνία των γραμμών ελέγχου, την αποστολή αποτελεσμάτων τεχνικού ελέγχου και την εκτύπωση Δελτίων Τεχνικού Ελέγχου ή αποδείξεων πληρωμής, θα πρέπει να συμπληρωθεί το πρότυπο έντυπο προβλημάτων λογισμικού και να αποσταλεί στον προμηθευτή του λογισμικού.

Η διακοπή επικοινωνίας με την βάση δεδομένων του Υ.ΜΕ, για περιπτώσεις αποστολής τεχνικών ελέγχων και λήψης στοιχείων άδεια κυκλοφορίας έχει σαν αποτέλεσμα την προσωρινή διακοπή αποστολής και λήψης των στοιχείων. Η αποστολή και λήψη των στοιχείων πρέπει να γίνει αμέσως μετά την αποκατάσταση της επικοινωνίας.

Οι ενδεχόμενες δυσλειτουργίες του εκτυπωτή των αποδείξεων πληρωμής ή της ανάλογης φόρμας του λογισμικού έχει σαν αποτέλεσμα την αντικατάσταση του εκτυπωτή με άλλον με τον οποίο θα πρέπει να διαθέτει το κέντρο, ή την παροχή χειρόγραφων εντύπων αποδείξεων από ξεχωριστό μπλοκ.

Στις περιπτώσεις εκείνες που επί του οχήματος υπάρχει χαραγμένος κωδικός αριθμός ασφαλείας με ελληνικούς χαρακτήρες, δεν είναι επιτυχής η αποστολή του αρχείου δεδομένων στη βάση δεδομένων του ΥΜΕ, με αποτέλεσμα να δημιουργείται σοβαρό πρόβλημα στην ορθή λειτουργία του κέντρου, χωρίς να ευθύνεται το κέντρο για αυτό. Η άρση των εν λόγω δυσλειτουργιών γίνεται μέσω της αντικατάστασης στον αριθμό πλαισίου των ελληνικών χαρακτήρων με τους αντίστοιχους λατινικούς, εάν είναι αυτό δυνατό, αντικατάσταση η οποία συνοδεύεται αντίστοιχα με την καταγραφή του ακριβούς χαραγμένου κωδικού ασφαλείας στο χώρο παρατηρήσεων του Δελτίου Τεχνικού Ελέγχου από τον ελεγκτή που πραγματοποίησε τον τεχνικό έλεγχο στο όχημα.

Για προβλήματα που έχουν να κάνουν με την εκπαίδευση του προσωπικού του κέντρου, με τις εσωτερικές εκπαιδεύσεις, με την επάρκεια της εκπαίδευσης όσον αφορά την ανανέωση του πιστοποιητικού ελεγκτών και τη διαθεσιμότητα των σχετικών εγχειριδίων υπεύθυνος είναι ο τεχνικό διευθυντής το κέντρο. Σε περιπτώσεις μη καλής απόδοσης των ελεγκτών του κέντρου πραγματοποιείται εσωτερική εκπαίδευση του εν λόγω προσωπικού.

Τα Δελτία Τεχνικού Ελέγχου που παρουσιάζουν ελλείψεις λόγω κακής ποιότητας ή εκτύπωσης ή καταγραφής λανθασμένων στοιχείων θα πρέπει να ακυρώνονται άμεσα και να αρχειοθετούνται.

Η εμφάνιση βλάβης σε ελεγκτικό εξοπλισμό και σε ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις, έχει σαν αποτέλεσμα την άμεση διακοπή της λειτουργίας του συγκεκριμένου μηχανήματος ελέγχου από τον Τεχνικό Διευθυντή του κέντρου και τη σήμανση με ειδική ταμπέλα ότι είναι εκτός λειτουργίας.

Θα πρέπει επίσης σε περίπτωση που υπάρχει δυσλειτουργία να καταγράφεται στο βιβλίο συμβάντων του κέντρου, μαζί με τη ημερομηνία και την ακριβή ώρα που παρουσιάστηκε το πρόβλημα, επίσης την ακριβή ημερομηνία και ώρα της αποκατάστασης.

Η διαδικασία του τεχνικού ελέγχου επαναλαμβάνεται και στην περίπτωση απότομης διακοπής του ηλεκτρικού ρεύματος και εφόσον το αποτέλεσμα του ελέγχου δεν έχει αποθηκευτεί.

Στην περίπτωση που διαπιστωθεί ελλιπής τεχνικό έλεγχος από ελεγκτή για συγκεκριμένο όχημα, απαραίτητη είναι η επανεδιενέργεια του ελέγχου. Η διενέργεια ελλιπούς ελέγχου ή πλημμελούς τεχνικού ελέγχου του οχήματος ή η καταχώρηση στο δελτίου ελέγχου ή στη φόρμα της γραμματεία πλημμελών ή ελλιπών στοιχείων έχει σαν αποτέλεσμα την επανάκληση του οχήματος και διενέργειας εκ νέου τεχνικού ελέγχου, ανάλογα με τη σοβαρότητα της παράλειψης και την κρίση του τεχνικού διευθυντή, χωρίς τη επιβάρυνση του ιδιοκτήτη με το κόστος ελέγχου. Σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να γίνει τηλεφωνική ενημέρωση του πελάτη ή μέσω επιστολής.

Στην περίπτωση που εντοπισθούν πλαστές κάρτες ελέγχου καυσαερίων οι οποίες εκδόθηκαν

εκτός ΙΚΤΕΟ ή συμπληρωμένες με ελλιπή στοιχεία, το προσωπικό του κέντρου ενημερώνει τον τεχνικό διευθυντή το κέντρου και αυτός με τη σειρά του ενημερώνει την αρμόδια υποδιεύθυνση τροχαίας της περιοχής που βρίσκεται το ΙΚΤΕΟ, θα πρέπει να αποσταλούν η ημερομηνία, ο αριθμός της κάρτας του οχήματος, ο αριθμός κυκλοφορίας και αντίγραφο από το ΔΤΕ. Σε περίπτωση που από το κέντρο εκδοθεί ΚΕΚ με εσφαλμένα στοιχεία θα πρέπει να ακυρωθεί άμεσα.

Οι ενδεχόμενες φθορές σε οχήματα εντός του χώρου ελέγχου του κέντρου ή εντός του χώρου ευθύνης των ελεγκτών, έχει σαν αποτέλεσμα τη σύνταξη έκθεσης-δήλωσης από τους υπεύθυνους του κέντρου προς την ασφαλιστική εταιρεία, βάσει των προϋποθέσεων αστικής ευθύνης του κέντρου που αναγράφεται στο συμβόλαιο του κέντρου.

Η μη τήρηση εμπιστευτικότητας, της αμεροληψίας και της ακεραιότητας από το προσωπικό, έχει σαν αποτέλεσμα την άμεση απομάκρυνση του εν λόγω προσωπικού από το κέντρο.

Οποιαδήποτε παρέκκλιση διαπιστωθεί σχετικά με τη συμπεριφορά του προσωπικού κατά τη διάρκεια λειτουργίας θα πρέπει να είναι αντικείμενο συζήτησης στη συνέλευση των ελεγκτών.

## **2.5 Άρση μη Συμμόρφωσης.**

Η καταγραφή των ενδεχομένων μη συμμορφώσεων στο βιβλίο συμβάντων του κέντρου απαιτεί τη εφαρμογή σαφών διορθωτικών ενεργειών σύμφωνα με την κρίση του υπεύθυνου ποιότητας του κέντρου, για τις ενδεχόμενες μη συμμορφώσεις οι οποίες αφορούν την γενική λειτουργία του κέντρου, ή σύμφωνα με την κρίση του Τεχνικού Διευθυντή του κέντρου σύμφωνα με τις μη συμμορφώσεις που αφορούν τις εγκαταστάσεις ή την διενέργεια του ελέγχου. Η άμεση εφαρμογή της διορθωτικής ενέργειας απαιτείται στην περίπτωση όπου η εν λόγω δυσλειτουργία επηρεάζει άμεσα την ορθή και εύρυθμη λειτουργία του κέντρου. Σε διαφορετικές περιπτώσεις η διορθωτική ενέργεια θα πρέπει να ολοκληρωθεί σε διάστημα 10 εργάσιμων ημερών.

Η επαλήθευση της διορθωτικής ενέργειας που απαιτήθηκε και καταγράφηκε στο βιβλίο συμβάντων γίνεται από τον υπεύθυνο υλοποίησής της, ο οποίος μπορεί να είναι υπεύθυνος ποιότητας ή ο τεχνικός διευθυντής του κέντρου.

## **Κεφάλαιο Τρίτο: Εξοπλισμός-Μέτρα Προστασίας**

### **3.1 Προμήθεια Διατήρηση και συντήρηση εξοπλισμού**

Η προμήθεια, η διατήρηση και η συντήρηση του εξοπλισμού είναι μια από τις βασικότερες διαδικασίες κατά τη λειτουργία ενός ΙΚΤΕΟ η οποία και πρέπει να τηρείται ευλαβικά σύμφωνα με τις κανονιστικές διατάξεις που προκύπτουν από τους επίσημους κανονισμούς.

Το σύνολο του ελεγκτικού εξοπλισμού πρέπει να παραδίδονται συνοδευόμενα από έγγραφα τα οποία επιτρέπουν τη χρήση του ελεγκτικού εξοπλισμού τα οποία είναι και αρχειοθετημένα στο φάκελο με τα εγχειρίδια χρήσης των μηχανημάτων του κέντρου. Θα πρέπει επίσης να αποδεικνύουν τη συμβατότητα με τα ισχύοντα πρότυπα.

Η ίδια διαδικασία ακολουθείται και για την αντικατάσταση του ελεγκτικού εξοπλισμού ή την παραγγελία επιπλέον εξοπλισμού.

Η αντικατάσταση του υπάρχοντος ελεγκτικού εξοπλισμού, με εξοπλισμό διαφορετικού τύπου, καθώς και την προμήθεια νέου εξοπλισμού, θα πρέπει να γίνεται ενημέρωση της αρμόδιας διεύθυνσης του Υπουργείου Μεταφορών Υποδομών Δικτύων (ΔΑΧΜ)

### **3.2 Διακρίβωση και συντήρηση του ελεγκτικού μηχανισμού**

Κάθε επέμβαση σε κάποιο από τα ελεγκτικά μηχανήματα του εξοπλισμού του ( εγκατάσταση, συντήρηση, διακρίβωση, ρύθμιση, επιδιόρθωση) αποτελεί αντικείμενο καταγραφής από τον αρμόδιο τεχνικό, στο βιβλίο παρακολούθησης του ελεγκτικού εξοπλισμού καθώς επίσης και στο σύστημα μηχανογράφησης του κέντρου.

Ότι αφορά αναβάθμιση ή τροποποίηση μηχανήματος πραγματοποιείται από ειδικευμένο τεχνικό και σε σπάνιες περιπτώσεις από τον Τεχνικό Διευθυντή του κέντρου με την καθοδήγηση Ειδικευμένου τεχνικού.

Η εγκατάσταση, συντήρηση, διακρίβωση, ρύθμιση, επιδιόρθωση εξοπλισμού ελέγχου ΔΕΝ μπορεί να γίνει από το ίδιο το κέντρο καθότι δεν διαθέτει ούτε τις αρμοδιότητες αλλά ούτε την τεχνογνωσία για το σκοπό αυτό, εκτός εξαιρέσεων και έπειτα από επικοινωνία με τον αρμόδιο τεχνικό.

Η περιοδική διακρίβωση των μηχανημάτων περιλαμβάνει την διακρίβωση και διεξάγεται κάθε 12 μήνες από πιστοποιημένο τεχνικό.

Η περιοδική συντήρηση των μηχανημάτων διενεργείται κάθε 6 μήνες και συμπίπτει με παράλληλη διακρίβωση.

Η συχνότητα συντήρησης, διακρίβωσης και ελέγχου λειτουργίας για το σύνολο των ελεγκτικών μηχανημάτων του κέντρου, οι ημερομηνίες κατά τις οποίες πραγματοποιήθηκαν οι παραπάνω επεμβάσεις, οι ημερομηνίες και τα στοιχεία του τεχνικού καταγράφονται σε πρότυπο έγγραφο και στο λογισμικό του κέντρου.

Τα μηχανήματα ελέγχου τα οποία απαιτείται να διακριβώνονται είναι εκείνα τα μηχανήματα που μετρούν πρότυπο μεγέθη και είναι τα ακόλουθα:

- Φρενόμετρο
- Φωτόμετρο
- Αμορτισερόμετρο
- Αποκλισιόμετρο
- Νεφελόμετρο
- Αναλυτής καυσαερίων

Η Περιοδικότητα της διακρίβωσης του εξοπλισμού θα πρέπει να καλύπτει τις απαιτήσεις του Εθνικού Συμβουλίου Διαπίστευσης (Ε.ΣΥ.Δ).

Για τη διακρίβωση του ελεγκτικού εξοπλισμού ο τεχνικός θα πρέπει να διαθέτει διακριβωμένα μετρητικά πρότυπα των παραπάνω μηχανημάτων, τα οποία διακριβώνονται ετησίως ή σύμφωνα με τεκμηριωμένη συχνότητα από την κατασκευαστική εταιρεία ή από άλλους διαπιστευμένους φορείς διακρίβωσης όπως ακριβώς απαιτούν και οι σχετικές αποφάσεις σύμφωνα πάντα με τις απαιτήσεις των προτύπων ΕΛΟΤ EN ISO/IEC 17020 & 17025.

Η συνέπεια του τεχνικού μεταξύ άλλων ελέγχεται και αξιολογείται σύμφωνα με τις απαιτήσεις των προτύπων ΕΛΟΤ EN ISO/IEC 17020 & 17025.

Μετά τη διακρίβωση των μηχανημάτων εκδίδεται πιστοποιητικό διακρίβωσης ο οποίο περιλαμβάνει τα στοιχεία διακρίβωσης - ελέγχου (μάρκα, τύπος, αριθμός σειράς ημερομηνία κ.α) τα αποτελέσματα της διακρίβωσης αν είναι αποδεκτά ή όχι τα όρια αποδοχής/απόρριψης και τις υπογραφές των υπευθύνων εκτέλεσης της διακρίβωσης. Για όσα από τα ελεγκτικά μηχανήματα απαιτείται συμπληρώνονται πιστοποιητικά διακρίβωσης.

Τα μηχανήματα μετά τη διακρίβωση θα πρέπει να φέρουν αυτοκόλλητο το οποίο αναφέρει το σειριακό αριθμό του μηχανήματος, την ημερομηνία διακρίβωσης καθώς επίσης και την επόμενη ημερομηνία διακρίβωσης.

Μετά τη διακρίβωση πραγματοποιείται αξιολόγηση των αποτελεσμάτων της περιοδικής διακρίβωσης από τον Τεχνικό Διευθυντή του κέντρου. η έκθεση αξιολόγησης πραγματοποιείται σε συγκεκριμένα χρονικά διαστήματα (ανά 4 μήνες) όπου αναφέρεται αν γίνονται αποδεκτά τα αποτελέσματα της αξιολόγησης των μηχανημάτων.

Σε κάθε περίπτωση επέμβασης στα ελεγκτικά μηχανήματα ενημερώνεται το λογισμικό του κέντρου και τα αντίστοιχα μηχανογραφικά αρχεία που υπάρχουν στο λογισμικό.

Υπεύθυνος για την ορθή λειτουργία και συντήρηση των μηχανημάτων είναι ο Τεχνικός Διευθυντής.

Η εμφάνιση οποιασδήποτε βλάβης σε ελεγκτικό εξοπλισμό και σε ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις, έχει σαν αποτέλεσμα την άμεση διακοπή της λειτουργίας του συγκεκριμένου μηχανήματος και σήμανση με ταμπέλα "Εκτός Λειτουργίας"

Στη συνέχεια γίνεται άμεση επικοινωνία με τον αρμόδιο τεχνικό και συμπληρώνονται τα σχετικά έντυπα των μηχανημάτων με ευθύνη του Τεχνικού Διευθυντή.

Κάθε επέμβαση στα μηχανήματα του κέντρου (εγκατάσταση, διακρίβωση, συντήρηση, απόσυρση, θέση σε λειτουργία κ.λ.π) θα πρέπει να καταγράφεται στο λογισμικό του κέντρου και να αποστέλλεται προς ενημέρωση στο Υ.ΜΕ.



### 3.3 Τρέχων έλεγχος και τρέχουσα συντήρηση εξοπλισμού.

Ο έλεγχος και οι εργασίες συντήρησης του εξοπλισμού γίνονται από το προσωπικό του κέντρου ανάλογα βέβαια τις αρμοδιότητες και την εμπειρία του κάθε υπάλληλου. Οι εργασίες που πρέπει να γίνονται για τη συντήρηση πρέπει να γίνονται ανά τακτά χρονικά διαστήματα και πάντα σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή. Οι εργασίες αυτές περιγράφονται παρακάτω:

Φρενόμετρο:

- Γενικός έλεγχος
- Εξωτερικός καθαρισμός
- Εσωτερικός καθαρισμός
- Έλεγχος κυλίνδρων
- Έλεγχος κατάστασης αλυσίδων (λίπανση, τέντωμα) αξόνων και των συνδέσεων
- Έλεγχος στεγανότητας

Αμορτισερόμετρο:

- Γενικός καθαρισμός
- Εξωτερικός καθαρισμός
- Εσωτερικός καθαρισμός
- Έλεγχος κατάστασης αλυσίδων (λίπανση, τέντωμα) αξόνων και των συνδέσεων
- Έλεγχος στεγανότητας

Τζογόμετρο:

- Γενικός έλεγχος
- Καθαρισμός
- Έλεγχος κίνησης
- Έλεγχος διαρροών από το υδραυλικό σύστημα

Νεφελόμετρο:

- Γενικός καθαρισμός
- Εξωτερικός καθαρισμός
- Εσωτερικός καθαρισμός
- Έλεγχος λειτουργίας συσκευής

Αναλυτής καυσαερίων:

- Γενικός έλεγχος
- εξωτερικός καθαρισμός
- Έλεγχος φίλτρων και αντικατάσταση εάν είναι αναγκαίο
- Έλεγχος φυσιγγίου οξυγόνου

Φωτόμετρο:

- Γενικός έλεγχος
- Καθαρισμός φακού
- Ρύθμιση της κίνησης λειτουργίας

Αποκλισιόμετρο:

- Γενικός καθαρισμός
- Εξωτερικός καθαρισμός
- Εσωτερικός καθαρισμός
- Γρασάρισμα αρθρώσεων και ρουλεμάν εάν είναι απαραίτητο
- έλεγχος κίνησης

Αεροσυμπιεστής:

- Γενικός έλεγχος
- Καθαρισμός.
- Έλεγχος φίλτρου και αντικατάσταση αν απαιτείται
- Τακτικός εξαερισμός

Ειδικότερα, εργασίες που αφορούν τον καθαρισμό και τον οπτικό έλεγχο του εξοπλισμού από το προσωπικό, πρέπει να γίνονται τουλάχιστον μία φορά την βδομάδα με την ευθύνη του Τεχνικού Διευθυντή.

### **3.4 Διαδικασία επαλήθευσης της λειτουργίας των μηχανημάτων**

Στο ενδιάμεσο χρονικό διάστημα μεταξύ 2 διακριβώσεων των μηχανημάτων του ΙΚΤΕΟ, απαιτείται η διεξαγωγή μιας τουλάχιστον επαλήθευσης της ορθής λειτουργίας τους, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του προτύπου ΕΛΟΤ EN ISO/IEC 17020 & 17025. Ανάλογα με τον αριθμό των γραμμών του κάθε ΙΚΤΕΟ καθώς επίσης και τον τύπο των μηχανημάτων ισχύει:

ΙΚΤΕΟ με περισσότερες από μία γραμμές ελέγχου.

Στην περίπτωση που το κέντρο διαθέτει περισσότερες από μία γραμμές ελέγχου, εντός του έτους όπου βρίσκονται σε ισχύ τα πιστοποιητικά διακρίβωσης (κατά προτίμηση στο μεσοδιάστημα) απαιτείται να διενεργηθεί ο εν λόγω έλεγχος ο οποίος συνιστάται από δύο σετ των πέντε μετρήσεων, ένα για κάθε γραμμή ελέγχου (ΙΚΤΕΟ με 2 γραμμές ελέγχου) κλπ. Από κάθε σετ των 5 μετρήσεων καταγράφεται ο μέσος όρος για κάθε τιμή ελέγχου από τις ακόλουθες:

1. Απόκλιση (m/km) του οπίσθιου άξονα.
2. Απόδοση της ανάρτησης (%) για κάθε τροχό.
3. Βάρος (dAN) για κάθε τροχό του οχήματος
4. Μέγιστη δύναμη πέδησης (dAN) για κάθε τροχό του οχήματος
5. Τιμές ρύπων σε κατάσταση ρελαντί (CO, HC, CO<sub>2</sub>).
6. Συντελεστής «λ» σε κατάσταση ρελαντί.
7. Τιμές έντασης φωτών πορείας.
8. Συντελεστής απορρόφησης k πετρελαιοκίνητων οχημάτων.

Ο έλεγχος στις γραμμές μπορεί να γίνει την ίδια μέρα ή μεταξύ δύο συνεχόμενων ημερών, ώστε να εξασφαλίζονται όσο είναι δυνατόν οι ίδιες συνθήκες περιβάλλοντος. Η απόκλιση των μέσων όρων των μεγεθών ανά γραμμή υπολογίζεται βάσει των παρακάτω τύπων:

$$\text{ΣΧΕΤΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ} = \frac{|\text{Διαφορά Μέσων όρων Γραμμών Ελέγχου}| \times 100\%}{\text{Μέγιστη τιμή Μέσων όρων Γραμμών ελέγχου}}$$

$$\text{ΑΠΟΛΥΤΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ} = |\text{Διαφορά Μέσων όρων Γραμμών ελέγχου}|$$

Το τελικό αποτέλεσμα αξιολογείται μέσω των εκάστοτε ισχυόντων ορίων αποδοχής-απόρριψης τα οποία ισχύουν για κάθε ελεγχόμενο μέγεθος και καταγράφονται σε ειδικό πίνακα (πίνακας συγκρίσεων μηχανημάτων).

Σημειώνεται ότι για την αξιολόγηση των μηχανημάτων καλό θα είναι να υπάρχουν ένα ή περισσότερα οχήματα αναφοράς, τα οποία μεταξύ των διαδοχικών ελέγχων να έχουν διανύσει τα λιγότερα δυνατά χιλιόμετρα, ώστε να διασφαλίζεται η μικρότερη δυνατή καταπόνηση.

#### ΙΚΤΕΟ με μόνο 1 γραμμή ελέγχου

Σε κέντρα με μόνο γραμμή ελέγχου, οι μέσοι όροι των παραπάνω μεγεθών της προηγούμενης παραγράφου είναι δυνατόν να υπολογιστούν σε γραμμή άλλου ΙΚΤΕΟ και να συγκριθούν με τις μέσες τιμές της γραμμής του ΙΚΤΕΟ. Ο έλεγχος σε άλλο ΙΚΤΕΟ μπορεί να γίνει στα πλαίσια εκούσιου τεχνικού ελέγχου. Στην περίπτωση που δεν είναι εφικτή η εν λόγω δυνατότητα, μπορεί εναλλακτικά να τεθούν σε εφαρμογή τα ακόλουθα:

- Ο έλεγχος την ίδια χρονική στιγμή να αντικατασταθεί από έλεγχο στην ίδια γραμμή 2 φορές εντός του έτους που είναι σε ισχύ τα εκδοθέντα πιστοποιητικά διακρίβωσης 1η αμέσως μετά τη διακρίβωση και οι επόμενες 2 ανά 4 μήνες μετά τη διακρίβωση, με το ίδιο όχημα και τον ίδιο ελεγκτή. Η σύγκριση διενεργείται μεταξύ των αποτελεσμάτων σε διαφορετικές χρονικές στιγμές και όχι στην ίδια. Στην περίπτωση αυτή το όχημα αναφοράς θα πρέπει οπωσδήποτε μεταξύ των διεξαγόμενων διαδοχικών ελέγχων της απόδοσης να έχει διανύσει τα λιγότερα δυνατά χιλιόμετρα ώστε να διασφαλίζεται η μικρότερη δυνατή καταπόνηση
- Στο Αμορτισερόμετρο θα πρέπει να ελεγχθεί το βάρος ενός συγκεκριμένου οχήματος (μπροστά και πίσω άξονας), χωρίς τον οδηγό. Ο έλεγχος αυτός θα πρέπει να γίνει 2 φορές εντός του έτους που είναι σε ισχύ τα εκδοθέντα πιστοποιητικά διακρίβωσης 1η αμέσως μετά τη διακρίβωση και οι επόμενες 2 ανά 4 μήνες μετά τη διακρίβωση. Και στην περίπτωση αυτή το όχημα αναφοράς θα πρέπει να είναι το ίδιο, στις ίδιες ακριβώς συνθήκες προσκόμισης, προκειμένου να διασφαλίζεται όσον είναι δυνατόν η ακρίβεια. Σε κάθε περίπτωση η διαφορά δεν μπορεί να είναι πάνω από 5% επί του βάρους του κάθε άξονα.

## ΙΚΤΕΟ με περισσότερες από 1 αλλά διαφορετικού τύπου γραμμές ελέγχου.

Στην περίπτωση αυτή εφαρμόζονται οι περιπτώσεις των 2 προηγούμενων ενοτήτων.

Σημειώνεται ότι σε κάθε περίπτωση η ορθή λειτουργία των μηχανημάτων της γραμμής ελέγχου θα πρέπει να τεκμηριώνεται και σε πρότυπο έγγραφο ημερήσιου ελέγχου μηχανημάτων.

Παρατηρήσεις:

- Τα όρια αποδοχής-απόρριψης για τα μεγέθη 1 έως και 8 βασίζονται στη στατιστική αξιολόγηση ενός ικανοποιητικού αριθμού πειραματικών δεδομένων.
- Το όχημα αναφοράς θα πρέπει να έχει διανύσει όσο το δυνατόν λιγότερα χιλιόμετρα μεταξύ των δοκιμών, ώστε να διασφαλίζεται η μικρότερη δυνατή καταπόνηση.
- Το σύνολο των δοκιμών θα πρέπει να πραγματοποιείται από τον ίδιο τον ελεγκτή, με την ίδια ακριβώς μεθοδολογία, την ίδια ημέρα και όχι συνεχόμενα.
- Οι συνθήκες μεταξύ των δοκιμών θα πρέπει να είναι όσο το δυνατόν πιο όμοιες.
- Οι τιμές των αέριων ρυπάντων και του συντελεστή «λ» λαμβάνονται στην κατάσταση ρελαντί, στην οποία και είναι περισσότερο σταθεροποιημένες.
- Για την αξιολόγηση της απόκλισης του οχήματος στο συγκλισιόμετρο, ελέγχεται ο οπίσθιος άξονας για λόγους σταθερότητας
- Η σύγκριση μεταξύ των αποτελεσμάτων των γραμμών ελέγχου είναι εφικτή μόνον για τις γραμμές ίδιου ακριβώς τύπου
- Στην περίπτωση που τα αποτελέσματα ελέγχου της γραμμής είναι πέραν των προβλεπόμενων ορίων, θα πρέπει να διερευνηθεί η περίπτωση της έκτακτης διακρίβωσης των ελεγκτικών μηχανημάτων της προβληματικής γραμμής.

### **3.5 Μέτρα προστασίας που υπάρχουν και εφαρμόζονται στις εγκαταστάσεις των ΙΚΤΕΟ**

Τα μέτρα προστασίας που λαμβάνονται στα ΙΚΤΕΟ είναι με την ευθύνη του τεχνικού ασφαλείας της επιχείρησης ή του Τεχνικού Διευθυντή.

Γι αυτό λοιπόν υπάρχει και το σχέδιο πυρασφάλειας της επιχείρησης για τον κίνδυνο της φωτιάς.

Στον χώρο λοιπόν του ΙΚΤΕΟ υπάρχουν πυροσβεστήρες αφρού και σκόνης με σήμανσης στο χώρο που πρέπει να είναι τοποθετημένα, καθώς επίσης και πυροσβεστικές φωλιές.

- Ειδικές σημάνσεις (ενημερωτικές-απαγορευτικές πινακίδες) στα επικίνδυνα σημεία (λάκκος κατόπτρευσης) καθώς και στα σημεία που απαιτείται η χρήση των μέσων ατομικής προστασίας.
- Επένδυση προεξέχοντων επιφανειών με μαλακά υλικά για την αποφυγή τραυματισμών.
- Κατάλληλη σήμανση στους ηλεκτρικούς πίνακες
- Σχέδια έκτακτης ανάγκης.

- Φαρμακείο με τα βασικά περιεχόμενα.
- Εξαερισμός του χώρου ελέγχου και των λάκκων κατόπτευσης
- Εκπαίδευση υπαλλήλων στη χρήση των Μέσων ατομικής προστασίας.
- Ειδική διαγράμμιση τα σημεία αλλαγής ύψους του χώρου ελέγχου και στο λάκκο κατόπτευσης.
- Προστατευτικές επιφάνειες ή κιγκλιδώματα.
- Γενικός σχεδιασμός διαδρόμου ελέγχου και λάκκου κατόπτευσης.

### 3.6 Μέσα ατομικής προστασίας

Ίσως ένα από τα σημαντικότερα κεφάλαια στη λειτουργία ενός ΙΚΤΕΟ και γενικότερα επιχειρήσεων του είδους είναι η ατομική προστασία του προσωπικού από ενδεχόμενα ατυχήματα.

Οι ενδεχόμενοι κίνδυνοι που μπορούν να υπάρξουν στο χώρο ελέγχου:

- Εισπνοή καυσαερίων καυσίμου
- Εισπνοή σωματιδίων, σκόνης και ακαθαρσιών στο λάκκο κατόπτευσης
- Επαφή με καύσιμο, λιπαντικά, υγρά φρένων, διαβρωτικά υγρά κλπ στο λάκκο κατόπτευσης
- Επαφή με θερμαινόμενα μέρη του κινητήρα και την εξάτμιση
- Επαφή με κινούμενα μέρη του κινητήρα (ιμάντες, τροχοί κλπ)
- Ολισθηρό δάπεδο
- Κίνηση στο λάκκο κατόπτευσης (κίνδυνος επαφής με προεξέχοντα σημεία ή κίνδυνος πτώσεων)
- Κίνηση οχήματος στο χώρο ελέγχου (διάδρομος φρενόμετρο)
- Κίνηση από πτώση μηχανικών μερών οχήματος στο λάκκο κατόπτευσης (άξονες κλπ)

Τα ατομικά μέτρα προστασίας που θα πρέπει να υπάρχουν λοιπόν στο χώρο ελέγχου είναι τα παρακάτω:

- Γάντια με εξωτερική επένδυση δέρματος για να αποφεύγονται τα εγκαύματα κατά την μέτρηση των καυσαερίων και τον έλεγχο του κινητήρα.
- Μάσκες ατομικές για καυσαέρια
- Πλαστικά κράνη για το χώρο του λάκκου κατόπτευσης.
- Πλαστικά γυαλιά για το χώρο του λάκκου κατόπτευσης.
- Φόρμες εργασίας
- Αντιολισθητικά παπούτσια με μεταλλικό προστατευτικό μπροστά

Τα σημεία που θα πρέπει να βρίσκονται τα μέσα ατομικής προστασίας είναι:

- Έλεγχος καυσαερίων (ατομικές μάσκες και γάντια)
- Έλεγχος χώρου κινητήρα (δερμάτινα γάντια)
- Έλεγχος στο λάκκο κατόπτευσης (μάσκες, κράνη, γάντια, γυαλιά)

Συνεχής χρήση ειδικού ρουχισμού εργασίας (αντιολισθητικά παπούτσια, ειδικές φόρμες χωρίς προεξοχές)

## **Κεφάλαιο τέταρτο: Διοίκηση ελεγκτών.**

### **4.1 Διοίκηση και παρακολούθηση ελεγκτών.**

Σε αυτό το κεφάλαιο θα εξετάσουμε εάν ο ελεγκτής έχει τη δυνατότητα να αντεπεξέλθει στις υποχρεώσεις απέναντι στην εταιρεία και τους πελάτες και τις υπηρεσίες δημόσιας διοίκησης.

Οποιοσδήποτε επιθυμεί να γίνει ελεγκτής θα πρέπει να διαθέτει τα απαιτούμενα από τη νομοθεσία και τα ισχύοντα πρότυπα προσόντα.

Η πρόσληψη εξουσιοδοτημένων από το ΥΜΕ ελεγκτών απαιτεί την κοινοποίηση στη Δ.Α.Χ.Μ και το Ε.ΣΥ.Δ των απαιτούμενων εγγράφων που καταγράφονται στην επόμενη παράγραφο.

### **4.2 Κατάρτιση φακέλου προσωπικού.**

Στο κέντρο κατατίθενται τα απαραίτητα δικαιολογητικά από τον ενδιαφερόμενο που πρόκειται να εργαστεί ως ελεγκτής ή τεχνικό διευθυντής τα οποία είναι τα παρακάτω:

- Πτυχίο- Βεβαίωση σπουδών
- Βιογραφικό σημείωμα
- Βεβαιώσεις προϋπηρεσίας
- Δίπλωμα οδήγησης φωτοαντίγραφο ταυτότητας

Κατόπιν ελέγχονται τα δικαιολογητικά και αποστέλλονται στην αρμόδια υπηρεσία του Υ.ΜΕ και το Ε.ΣΥ.Δ.

Τα αντίγραφα των πιστοποιητικών των ελεγκτών καθώς και οι συμπληρωματικές εκπαιδεύσεις αρχειοθετούνται στο φάκελο ο οποίος παρέχει όλα τα έντυπα που αφορούν το προσωπικό του κέντρου.

### **4.3 Εξουσιοδότηση από το Υπουργείο Μεταφορών Επικοινωνιών και Δικτύων.**

Για την πιστοποίηση του ελεγκτικού προσωπικού ενός ΙΚΤΕΟ εκδίδεται από τη ΔΑΧΜ του ΥΜΕ πιστοποιητικό ελεγκτή ΙΚΤΕΟ, με βάση τη βεβαίωση λοιπόν του φορέα ο οποίος διενεργεί την επιμόρφωση. Το ανωτέρω πιστοποιητικό, μετά την πάροδο ενός έτους από την ημερομηνία έκδοσης του παύει να ισχύει εκτός και αν συνοδεύεται από δελτίο συμπληρωματικής επιμόρφωσης ελεγκτή ΙΚΤΕΟ. Το δελτίο έχει ισχύ ενός έτους και χορηγείται στον ελεγκτή έπειτα από υποχρεωτική παρακολούθηση συμπληρωματικής επιμόρφωσης 24 ωρών και ανανεώνεται ανά έτος με τον ίδιο ακριβώς τρόπο.

Ο υπεύθυνος του κέντρου καταγράφει τον αριθμό εξουσιοδότησης του ελεγκτή (κωδικός ελεγκτή) και την ημερομηνία από την οποία η εν λόγω εξουσιοδότηση τίθεται σε ισχύ, στον φάκελο του ελεγκτή που υπάρχει στο λογισμικό του κέντρου και αποστέλλεται στη βάση δεδομένων του ΥΜΕ.

Στις περιπτώσεις όπου κάποια από τα στοιχεία του φακέλου του ελεγκτή τροποποιούνται για διάφορους λόγους (προσωρινή παύση δραστηριοτήτων λόγω μακροχρόνιας ασθένειας, ειδικής άδειας ή στρατιωτικής θητείας, απόλυσης κλπ), ο διοικητικός διευθυντής του κέντρου θα πρέπει να ενημερώσει γραπτώς με την ακριβή

ημερομηνία της παύσης της ΔΑΧΜ και το Ε.ΣΥ.Δ για την αλλαγή της κατάστασης προσωπικού του κέντρου.

#### **4.4 Πρόσληψη νέου ελεγκτή και ενσωμάτωση του στο σύστημα ποιότητας**

Προκειμένου να γίνει πρόσληψη του νέου ελεγκτή και η ενσωμάτωσή του στο δυναμικό του κέντρου θα πρέπει να γίνει συλλογή των απαραίτητων δικαιολογητικών για την πρόσληψη του όπως:

- Αναγγελία πρόσληψης
- Σύμβαση εργασίας
- Πιστοποιητικό ελεγκτή από το ΥΜΕ
- Πτυχίο
- Αστυνομική ταυτότητα
- Δίπλωμα οδήγησης

Τα παραπάνω δικαιολογητικά πρέπει να αποσταλούν στη ΔΑΧΜ του ΥΜΕ. Επιπρόσθετα θα πρέπει να προσκομισθούν από τον ελεγκτή για τη δήλωση στο ΕΣΥΔ τα παρακάτω:

- Πιστοποιητικό ελεγκτή από το ΥΜΕ
- σύντομο βιογραφικό σημείωμα

Τα παραπάνω αρχειοθετούνται στους φακέλους του υλικού τεκμηρίωσης.

Αφού συμπληρωθούν τα απαραίτητα έγγραφα για την πρόσληψη του νέου ελεγκτή, ο Τεχνικός Διευθυντής αναλαμβάνει την εκπαίδευση του στα μηχανήματα, τη χρήση των ατομικών μέσων προστασίας, τη νομοθεσία και στη διενέργεια του τεχνικού ελέγχου, καθώς επίσης και στην εφαρμογή των διαδικασιών του συστήματος ποιότητας κτλ Την εκπαίδευση του ελεγκτή πραγματοποιεί ο Τεχνικός Διευθυντής ή ο Υπεύθυνος Ποιότητας ανάλογα με το περιεχόμενό της.

Η διάρκεια της εσωτερικής εκπαίδευσης δεν πρέπει να είναι λιγότερη από 10 ημέρες. Η έναρξη ισχύος της εσωτερικής εκπαίδευσης μπορεί να γίνει πριν την έκδοση του πιστοποιητικού ελεγκτή από το ΥΜΕ, αλλά τουλάχιστον μετά το πέρας της εκπαίδευσης από το εξουσιοδοτημένο από το νόμο φορέα εκπαίδευσης ελεγκτών ΙΚΤΕΟ (ΤΕΙ)

Μετά το πέρας της εκπαίδευσης ο ελεγκτής θα πρέπει να καταγραφεί στον πίνακα αρχικής εκπαίδευσης των ελεγκτών του ΙΚΤΕΟ και του δίνεται από τον Τεχνικό διευθυντή η εξουσιοδότηση στην χρήση των μηχανημάτων του ΙΚΤΕΟ.

Έπειτα ο ελεγκτής θα πρέπει να καταγραφεί και στο σύστημα ποιότητας του κέντρου. Καθώς και στους λοιπούς πίνακες κοινοποίησης των εσωτερικών εγγραφών του κέντρου. (διαδικασίες, Εγκύκλιοι, κανονιστικές διατάξεις, εγχειρίδια χρήσης κλπ).

#### **4.5 Αλλαγή Κέντρου.**

Ο ελεγκτής θα πρέπει να διαβιβάσει γραπτώς στο κέντρο που ανήκει στην απόφαση του να αλλάξει κέντρο καθώς και την ακριβή ημερομηνία της αλλαγής αυτής, η εν λόγω διαβίβαση πρέπει να είναι θεωρημένη από το κέντρο το οποίο εργαζόνταν και από το κέντρο στο οποίο πρόκειται να εργασθεί και από τον ίδιο τον ελεγκτή. Θα πρέπει δε να συνοδεύεται απαραίτητως από την επιστολή πρόσληψης εκδοθείσα από το νέο κέντρο.

## **4.6 Ανάθεση ή ανάκληση εξουσιοδότησης ελεγκτή.**

Για τους πιστοποιημένους ελεγκτές που προσλαμβάνονται από το κέντρο τεχνικού ελέγχου, και πριν ασκήσουν τα καθήκοντά τους προβλέπεται ένα σύντομο διάστημα εκπαίδευσης, ανάλογα με την κρίση του Τεχνικού Διευθυντή του κέντρου. Η εκπαίδευση αφορά:

- Την χρήση των μηχανημάτων του κέντρου
- Την διεξαγωγή του τεχνικού ελέγχου στα οχήματα
- Την χρήση των μέτρων ασφαλείας.
- Τη νομοθεσία που είναι συναφής με τα σημεία ελέγχου.
- Το πρότυπο και τις διαδικασίες λειτουργίας του κέντρου
- Την επικοινωνία με τους πελάτες

Ο Τεχνικός Διευθυντής είναι ο μόνος αρμόδιος να κρίνει αν ο ελεγκτής μπορεί να πάρει την τελική εξουσιοδότηση διενέργειας τεχνικών ελέγχων από το κέντρο. Πριν την τελική εξουσιοδότηση θα πρέπει ο Τεχνικός Διευθυντής του κέντρου να κάνει επιθεώρηση του ελεγκτή.

## **4.7 Παρακολούθηση της διατήρησης επάρκειας του ελεγκτή.**

Για την απόλυτη διασφάλιση των επαγγελματικών ικανοτήτων του ελεγκτή και την διατήρηση της ισχύος του πιστοποιητικού ελεγκτή, το οποίο χορηγείται από το ΥΜΕ (ΔΑΧΜ), ο ελεγκτής θα πρέπει να παρακολουθεί κάθε χρόνο σεμινάρια επαγγελματικής επιμόρφωσης σε κάποιο εκπαιδευτικό οργανισμό αναγνωρισμένο από το κράτος και το οποίο του υποδεικνύεται από το Κέντρο όπως αυτό απαιτείται από τις κανονιστικές διατάξεις.

Ενδέχεται τα σεμινάρια αυτά να διοργανώνει ο Τεχνικός Διευθυντής του κέντρου, ο οποίος με τη σειρά του θα πρέπει να έχει συμμετάσχει στα αντίστοιχα σεμινάρια του φορέα εκπαίδευσης για το τρέχον έτος.

Ο Τεχνικός Διευθυντής του κέντρου καταστρώνει στο τέλος της χρονιάς ένα σχέδιο με τις ετήσιες υποχρεωτικές 24ωρες εκπαιδευτικές επιμορφώσεις του νέου έτους, βάσει των απαιτήσεων της Νομοθεσίας. Κατόπιν, σε συνεννόηση με τον εκπαιδευτικό οργανισμό καθορίζονται οι ημερομηνίες εκπαίδευσης των ελεγκτών του κέντρου. Οι ελεγκτές που θα εκπαιδευτούν στις αντίστοιχες ημερομηνίες εκπαίδευσης επιλέγονται κατά τέτοιο τρόπο ώστε να μπορεί το κέντρο να λειτουργήσει επαρκώς τουλάχιστον με μία γραμμή ελέγχου.

Ο υπεύθυνος του κέντρου ο οποίος γνωρίζει τις ημερομηνίες τη επαγγελματικής επιμόρφωσης μπορεί να προβλέψει την επιλογή, αν χρειαστεί, κάποιου άλλου ελεγκτή ο οποίος θα αντικαταστήσει τον απόντα κατά τη διάρκεια της επιμόρφωσής του.

Στην περίπτωση που ο υπεύθυνος της 24ωρης επιμόρφωσης των ελεγκτών του κέντρου είναι ο τεχνικός Διευθυντής, τότε αναλαμβάνει αυτός την επιμόρφωση των ελεγκτών του κέντρου, το πρόγραμμα και η διάρκεια της οποίας θα πρέπει να τεκμηριωθούν σε πρότυπο έγγραφο του κέντρου. Επίσης προκειμένου να τεκμηριωθεί η εν λόγω εκπαίδευση των ελεγκτών, θα πρέπει να σταλεί και το κατάλληλο έντυπο διενέργειας της συμπληρωματικής 24ωρης εκπαίδευσης προς την αρμόδια διεύθυνση του Υ.ΜΕ (ΔΑΧΜ) επισυνάπτοντας την βεβαίωση παρακολούθησης της 24ωρης επιμόρφωσης του Τεχνικού



Διευθυντή από το φορέα επιμόρφωσης.

Οι ελεγκτές οι οποίοι δεν άσκησαν τα επαγγελματικά τους καθήκοντα πλέον του ενός έτους ή άτομα των οποίων η ποιότητα της εργασίας παρουσιάζει σοβαρές επαγγελματικές ελλείψεις, θα πρέπει να παρακολουθήσουν τον κύκλο επαγγελματικής επιμόρφωσης για να φτάσουν στην απαιτούμενη στάθμη γνώσεων.

Επίσης ο Τεχνικός Διευθυντής του κέντρου κατά τη διάρκεια του εξαμήνου υποχρεούται να επιθεωρεί του ελεγκτές επί της διαδικασίας του τεχνικού ελέγχου.

Ο Τεχνικός Διευθυντής του κέντρου μπορεί να απαιτήσει συμπληρωματικές εκπαιδεύσεις του προσωπικού του κέντρου, σε περιπτώσεις αλλαγών μεθοδολογίας του τεχνικού ελέγχου, χρήση νέων μηχανημάτων στον τεχνικό έλεγχο ή τροποποιήσεις των τεκμηριωμένων διαδικασιών συναφών με το σύστημα ποιότητας.

#### **4.8 Έλεγχος γνώσεων με αρνητικά αποτελέσματα.**

Ο έλεγχος των γνώσεων των ελεγκτών πραγματοποιείται από τον υπεύθυνο Ποιότητας του κέντρου και αφορά θέματα σχετικά με την γενική λειτουργία του κέντρου και τις διαδικασίες ελέγχου και από τον Τεχνικό Διευθυντή σχετικά με τεχνικά θέματα διενέργειας τεχνικού ελέγχου, κατά τη διάρκεια των εσωτερικών επιθεωρήσεων του κέντρου.

Οι ελεγκτές μεταξύ άλλων καλούνται να συμπληρώνουν ειδικά ερωτηματολόγια μέσω των οποίων πραγματοποιείται έλεγχος των γνώσεων. Εάν ο έλεγχος των γνώσεων δεν αποδειχθεί ικανοποιητικός για κάποιους από τους ελεγκτές, τότε διοργανώνεται νέος έλεγχος ύστερα από κάποιο χρονικό διάστημα ή εσωτερική εκπαιδευτική επιμόρφωση, σύμφωνα με την κρίση του Διευθυντή του Κέντρου.

#### **4.9 Κυρώσεις**

Οι κυρώσεις οι οποίες υφίσταται ο ελεγκτής είναι:

- σύσταση από τον τεχνικό διευθυντή του κέντρου, τεκμηριωμένη στο έγγραφο μηνιαίας συνέλευσης των ελεγκτών, σε περίπτωση δευτερευουσών παραλήψεων κατά την άσκηση των καθηκόντων του.

## **Κεφάλαιο πέμπτο: Διαχείριση Δελτίων.**

### **5.1 Διαχείριση Δελτίων Τεχνικού Ελέγχου.**

Στο κεφάλαιο αυτό θα περιγράψουμε το περιεχόμενο ενός δελτίου τεχνικού ελέγχου και θα εξηγήσουμε τα βήματα τα οποία πρέπει να ακολουθηθούν σε περίπτωση απώλειας ή κλοπής κανονιστικού εγγράφου το οποίο έχει δοθεί σε πελάτη κατά την επίσκεψη του στο κέντρο για τον έλεγχο του οχήματός του.

Η εν λόγω διαδικασία εφαρμόζεται σε όλα τα κέντρα τεχνικού ελέγχου.

Το αποδεικτικό στοιχείο το οποίο επιβεβαιώνει ότι έχει διεξαχθεί ο τεχνικό έλεγχος ενός οχήματος είναι το πρωτότυπο του Δελτίου Τεχνικού Ελέγχου.

Το σήμα καταλληλότητας δεν αποτελεί αποδεικτικό στοιχείο διεξαγωγής του Τεχνικού Ελέγχου.

Θα περιγράψουμε επίσης τον τρόπο φύλαξης, ταξινόμησης και αρχειοθέτησης των Δελτίων Τεχνικού Ελέγχου και των σημάτων καταλληλότητας.

### **5.2 Δελτίο Τεχνικού Ελέγχου (Δ.Τ.Ε)**

Το Δ.Τ.Ε το οποίο εκδίδεται μετά την επιτυχή διεξαγωγή του τεχνικού ελέγχου, πρέπει να πληρεί την μορφή, τις προδιαγραφές και την αρίθμηση που προβλέπεται στις αντίστοιχες κανονιστικές διατάξεις και ειδικότερα στην Υ.Α 33586/4277 (Φ.Ε.Κ 1099/21-7-2010). Το ΔΤΕ αποτελείται βασικά από δύο έντυπα μεγέθους Α4, το πρώτο από τα οποία είναι το πρωτότυπο και το δεύτερο το αντίγραφο. Το πρωτότυπο συνοδεύεται από μία επέκταση (συνοδευτικό δελτίο), οποία ουσιαστικά εξασφαλίζει περισσότερο χώρο για τις ενδεχομένως διαπιστωθείσες παρατηρήσεις.

στο πίσω μέρος του ΔΤΕ υπάρχουν πληροφορίες και επεξηγήσεις κωδικών ελλείψεων, σύμφωνα με την ΥΑ 44800/123/17-12-1985. Το πρωτότυπο ΔΤΕ περιέχει:

- ειδικό υδατογράφημα του ΥΜΕ,
- τα στοιχεία του κέντρου, τον αριθμό του ΔΤΕ εις διπλούν,
- τα στοιχεία του τεχνικού ελέγχου,
- το είδος του ελέγχου, υπογραφή του διενεργήσαντος του τεχνικού ελέγχου,
- τις μετρήσεις που έγιναν κατά τη διάρκεια του ελέγχου,
- τις ελλείψεις και τους κωδικούς αυτών,
- τις παρατηρήσεις και τα στοιχεία του ατόμου που προσκόμισε το όχημα

Τα δελτία του Εκούσιου (Π.Ε.Τ.Ε) Τεχνικού ελέγχου είναι διαφορετικά από αυτά του κανονιστικού.

### **5.3 Ταξινόμηση και αρχειοθέτηση Δελτίων Τεχνικού Ελέγχου (αντίγραφα)**

Τα ΔΤΕ πρέπει να ταξινομούνται κατά αύξουσα αριθμητική σειρά των αριθμών των δεσμίδων. Σε κάθε ΔΤΕ ελέγχου ή επανελέγχου βρίσκονται τυπωμένες οι μετρήσεις τις οποίες δίνουν τα μηχανήματα ελέγχου, καθώς και άλλα στοιχεία που περιγράφονται στην προηγούμενη παράγραφο. Σε περίπτωση που κάποιος έλεγχος οδηγήσει σε επανέλεγχο, το αυτοκόλλητο του σήματος καταλληλότητας επικολλάται πάνω στο αντίγραφο του ΔΤΕ με κατάλληλο τρόπο έτσι ώστε να είναι εύκολη η ανάγνωση του εγγράφου. Στην περίπτωση που το σήμα καταλληλότητας είναι αυτόνομο δεν επικολλάται στο όχημα σε περίπτωση που

ο έλεγχος οδηγήσει σε επανέλεγχο.

## **5.4 Απώλεια ή κλοπή κανονιστικού εγγράφου**

### **5.4.1 Δελτίο Τεχνικού Ελέγχου.**

Αποκλειστικά και μόνον ο ιδιοκτήτης του οχήματος ή το άτομο το οποίο προσκόμισε το όχημα για τεχνικό έλεγχο μπορούν να λάβουν γνώση του περιεχομένου του ΔΤΕ που έχει εκδοθεί. Κατά συνέπεια απαγορεύεται αυστηρά να επιδεικνύεται ένα ΔΤΕ ή ακόμη περισσότερο να δίδονται πληροφορίες από το τηλέφωνο, συναφής με το περιεχόμενο του ελέγχου ενός οχήματος σε άλλο πρόσωπο πλην των προαναφερθέντων. Σε περίπτωση απώλειας του ΔΤΕ από τον πελάτη πρέπει το δελτίο αυτό να αντικατασταθεί από την εκτύπωση ταυτόριθμου ΔΤΕ και όχι με τη φωτοτυπία του αντιγράφου το οποίο δεν έχει καμία ισχύ. Σε αυτή την περίπτωση θα πρέπει να ζητηθεί ταυτότητα και η άδεια κυκλοφορίας του οχήματος και το ΔΤΕ να δοθεί αποκλειστικά στον ιδιοκτήτη του οχήματος. Το αντίγραφο του ΔΤΕ δίδεται αποκλειστικά στον πελάτη και πρέπει να συνοδεύεται από μία βεβαίωση του κέντρου, στην οποία αναφέρονται στοιχεία και το αποτέλεσμα του τεχνικού ελέγχου του οχήματος, με την υπογραφή του τεχνικού ή διοικητικού διευθυντή του κέντρου.

### **5.4.2 Απόδειξη πληρωμής**

Μαζί με το δελτίο τεχνικού ελέγχου (κανονιστικού ή εκούσιου ή Κάρτας καυσαερίων) δίδεται στον πελάτη και μία απόδειξη πληρωμής. Η διαδικασία που ακολουθείται σε περίπτωση κλοπής ή απώλειας είναι η χορήγηση φωτοτυπίας της απόδειξης πληρωμής.

## **5.5 Προστασία ενάντια στην κλοπή και την κατάχρηση.**

Για να αποφεύγονται οι κλοπές των πρακτικών ελέγχου, εκτός των ωραρίων λειτουργίας της επιχείρησης, τα έντυπα που δεν έχουν χρησιμοποιηθεί θα πρέπει να φυλάσσονται στο χώρο ο οποίος είναι προστατευμένος. Σε κάθε αλλαγή υπηρεσίας θα πρέπει να γίνεται έλεγχος από τον εργαζόμενο ότι το πρώτο έντυπο είναι η συνέχεια του τελευταίου που έχει εκτυπωθεί.

Σε περίπτωση υπεξαίρεσης εντύπων πρέπει να ενημερωθεί η αρμόδια διοικητική αρχή της περιφέρειας και να δοθούν οι αριθμοί των κλεμμένων εντύπων για να μπορέσει να εντοπισθεί οποιαδήποτε παράνομη χρήση τους, στη συνέχεια θα πρέπει να κατατεθεί μήνυση για κλοπή στο οικείο αστυνομικό τμήμα.

Κατά την καταγγελία θα πρέπει να ενημερωθούν οι αρμόδιοι για τις συνθήκες την ημερομηνία και την ώρα κλοπής. Θα πρέπει επίσης να γνωστοποιηθούν το πλήθος καθώς και ο αριθμός αναγνώρισης των εντύπων.

## **Κεφάλαιο έκτο: Ειδοποίηση αρχών.**

### **6.1 Ειδοποίηση αρχών**

Στο κεφάλαιο αυτό αναφέρονται οι συνθήκες και ο τρόπος με τον οποίο γίνεται η ειδοποίηση των αρμόδιων αρχών σε περιπτώσεις εντοπισμού ελλείψεων σε οχήματα που ελέγχονται στο κέντρο και σε περιπτώσεις εντοπισμού πλαστών ή ελλιπώς συμπληρωμένων Καρτών ελέγχου καυσαερίων. (Κ.Ε.Κ)

### **6.2 Περιπτώσεις ειδοποίησης αρμόδιων αρχών.**

Οι επικίνδυνες ελλείψεις που αφορούν τον τεχνικό έλεγχο του οχήματος περιγράφονται στον πίνακα της υπουργικής απόφασης 12078/1343.

Όταν κατά τη διάρκεια του τεχνικού ελέγχου οχήματος στο κέντρο διαπιστωθούν επικίνδυνες ελλείψεις σύμφωνα με την Υ.Α 12078/1343, τότε ο ελεγκτής ειδοποιεί αμέσως τον Τεχνικό Διευθυντή του κέντρου. Στις περιπτώσεις όπου εντοπίστηκαν στο όχημα επικίνδυνες ελλείψεις πέραν των σημείων αναγνώρισης της ταυτότητας του οχήματος και των πινακίδων κυκλοφορίας, ο τεχνικός διευθυντής του κέντρου υποχρεούται να ενημερώσει τηλεφωνικά και με FAX την αρμόδια υποδιεύθυνση της τροχαίας της περιοχής που βρίσκεται το ΙΚΤΕΟ. Επίσης ενημερώνεται και ο κάτοχος του οχήματος για τις επικίνδυνες ελλείψεις και για την διαδικασία ειδοποίησης των αρχών και του γίνεται σύσταση να μην μετακινηθεί το όχημα με ίδια μέσα.

Στις περιπτώσεις που εντοπίζονται στο όχημα επικίνδυνες ελλείψεις που αφορούν την αναγνώριση της ταυτότητας του οχήματος (αριθμός πλαισίου) και πινακίδων κυκλοφορίας (παραποίηση πινακίδων), απαιτείται τηλεφωνική ενημέρωση και με αποστολή FAX την αρμόδια υποδιεύθυνση της τροχαίας και της αρμόδιας υπηρεσίας συγκοινωνιών της περιοχής που βρίσκεται το ΙΚΤΕΟ.

Συνοψίζοντας, στις περιπτώσεις που εντοπίστηκαν επικίνδυνες ελλείψεις, μετά το πέρας της διεξαγωγής του τεχνικού ελέγχου, πρέπει να εφαρμόζεται η ακόλουθη διαδικασία:

- Έκδοση Δ.Τ.Ε στο οποίο θα πρέπει να αναγράφεται η επικίνδυνη έλλειψη, με τον ανάλογο σχολιασμό στο χώρο των παρατηρήσεων και παράδοση του σε αυτόν που προσκόμισε το όχημα.
- Άμεση τηλεφωνική επικοινωνία με το αρμόδιο τμήμα της τροχαίας της περιοχής, ενημέρωση του προσκομίζοντα το όχημα για το αποτέλεσμα του Τεχνικού Ελέγχου καθώς και την υποχρέωση παράδοσης των στοιχείων του οχήματος (πινακίδες κυκλοφορίας) στα όργανα της τροχαίας όταν προσέλθουν.
- Άμεση έγγραφη ενημέρωση μέσω ΦΑΞ της αρμόδιας υπηρεσίας της τροχαίας και του ΥΜΕ για την ύπαρξη επικίνδυνης έλλειψης στο εν λόγω όχημα

Σημειώνεται ότι το τελευταίο βήμα της διαδικασίας είναι απολύτως απαραίτητο προκειμένου να τεκμηριώνεται η ενημέρωση της τροχαίας.

Ειδικότερα η επισήμανση του κωδικού 1101 και ο χαρακτηρισμός της έλλειψης ως επικίνδυνης, αναφέρεται στις περιπτώσεις εκείνες που ο χαραγμένος αριθμός πλαισίου του οχήματος λείπει ή είναι διαφορετικός από εκείνον της άδειας κυκλοφορίας καθώς και στις περιπτώσεις όπου υπάρχει απόλυτη βεβαιότητα ότι ο αριθμός πλαισίου του οχήματος είναι εντοιχισμένος ή παραποιημένος ή αλλοιωμένος σε σχέση με αυτόν που χαράχθηκε από το

εργοστάσιο κατασκευής. Σε διαφορετική περίπτωση γίνεται χρήση του κωδικού 404 και ο χαρακτηρισμός της έλλειψης επιλέγεται με βάση την εμπειρία των ελεγκτών και τα προβλεπόμενα από τη νομοθεσία. Στον αριθμό 1404 καταχωρούνται οι ελλείψεις που αντιστοιχούν σε λανθασμένες εγγραφές βασικών στοιχείων στην άδεια κυκλοφορίας ή αλλαγές βασικών τεχνικών χαρακτηριστικών του οχήματος όπως μετασκευές οι οποίες μπορεί να είναι συνήθως η εγκατάσταση υγραεριοκίνησης, η μετατροπή Ε.Ι.Χ σε Φ.Ι.Χ, οι τροποποιήσεις των ΦΙΧ ανοικτού τύπου σε κλειστού, η τοποθέτηση της ανατρεπόμενης καρότσας κλπ Για τις ελλείψεις αυτές απαιτείται και η ειδοποίηση της αρμόδιας τεχνικής υπηρεσίας του Υ.ΜΕ που ανήκει στη περιφέρεια την οποία έχει ταξινομηθεί το όχημα.

Στις περιπτώσεις που διαπιστώθηκαν πλαστές Κ.Ε.Κ ή συμπληρωμένες με ελλειπή στοιχεία, ο ελεγκτής ή ο αρμόδιος υπάλληλος της γραμματείας ενημερώνει τον τεχνικό διευθυντή του κέντρου προκειμένου να ειδοποιηθεί τηλεφωνικά και να αποσταλεί με ΦΑΞ η αρμόδια υποδιεύθυνση τροχαίας.

Στις περιπτώσεις των προς ταξινόμηση οχημάτων, που διατυπώνονται αμφιβολίες για την ταυτότητα του οχήματος (χαραγμένος αριθμός πλαισίου) του προς ταξινόμηση οχήματος (περίπτωση καταχώρησης επικίνδυνης έλλειψης), τότε ειδοποιείται άμεσα η αρμόδια Διεύθυνση Μεταφορών, σύμφωνα με την κατοικία του κατόχου του οχήματος, στην οποία και παραπέμπεται για έλεγχο το όχημα, μαζί με το παραπεμπτικό σημείωμα Παράλληλα ειδοποιείται και η αρμόδια υπηρεσία του τελωνίου που εκδόθηκε το παραστατικό ταξινόμησης.

Στις περιπτώσεις που διαπιστώνονται αμφιβολίες στην ταυτότητα του οχήματος θα πρέπει να ενημερώνεται ο Τεχνικός Διευθυντής του κέντρου, ο οποίος επιλαμβάνεται του θέματος και αφού εξαντλήσει όλα τα περιθώρια διερεύνησης και διαπίστωσης της ταυτότητας του οχήματος, θα υπογράψει αυτός το ΔΤΕ και τα προαναφερθέντα έγγραφα.

Στις περιπτώσεις όπου διατυπώνονται αμφιβολίες σχετικά με την ταυτότητα του οχήματος θα πρέπει να αναγράφεται στο χώρο των παρατηρήσεων του ΔΤΕ η επισήμανση:

«ΔΙΑΤΥΠΩΘΗΚΑΝ ΑΜΦΙΒΟΛΙΕΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟ ΟΧΗΜΑ ΠΑΡΑΠΕΜΦΘΗΚΕ ΓΙΑ ΕΛΕΓΧΟ ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ.....».

Υπενθυμίζεται ότι σύμφωνα με την απόφαση ΥΜΕ Φ50/37294/4127, κάθε όχημα το οποίο έχει κατασκευασθεί μετά το 1984, θα πρέπει να φέρει χαραγμένο τον αριθμό πλαισίου. Εξαιρέση στην ανωτέρω απαίτηση αποτελούν τα οχήματα τα οποία ταξινομούνται στη χώρα με το καθεστώς της μετοικεσίας.

Προκειμένου για οχήματα εκποιούμενα από τη ΟΔΔΥ, πλέον του εργοστασιακού αριθμού πλαισίου, χαράσσεται από την ΟΔΔΥ ιδιαίτερος αριθμός πλαισίου, ο οποίος αποτυπώνεται στο χορηγούμενο πιστοποιητικό και πρέπει να διαπιστώνεται η ύπαρξή του.

## Κεφάλαιο έβδομο: Έκδοση Κάρτας Ελέγχου Καυσαερίων

Η διαδικασία αυτή περιγράφει τις ειδικές συνθήκες που είναι άμεσα συνδεδεμένες με την έκδοση Κάρτας Ελέγχου Καυσαερίων.

### 7.1 Γενικά

Η έκδοση Κάρτας Ελέγχου Καυσαερίων (ΚΕΚ), αφορά τις κατηγορίες οχημάτων που ανήκουν στο πεδίο του τεχνικού ελέγχου των Ιδιωτικών ΚΤΕΟ κα συγκεκριμένα τα Ε.Ι.Χ, τα Φ.Ι.Χ με μικτό βάρος μικρότερο των 3,5t και τα ασθενοφόρα. Πραγματοποιείται στα πλαίσια των Κανονιστικών Τεχνικών Ελέγχων των ΙΚΤΕΟ, παρέχεται και ως ανεξάρτητη υπηρεσία και εκδίδεται σε όχημα πελάτη, ο οποίος το προσκομίζει για τη διενέργεια των προβλεπόμενων Κανονιστικών Τεχνικών Ελέγχων και ειδικότερα στις ακόλουθες περιπτώσεις:

- Είτε επειδή ο πελάτης επιθυμεί την έκδοση νέας ΚΕΚ
- Είτε επειδή ο πελάτης δεν προσκόμισε την ΚΕΚ από αμέλειά του
- Είτε επειδή η ΚΕΚ που προσκόμισε ο πελάτης έχει λήξει, είτε περιέχει ελλειπή ή λανθασμένα στοιχεία, γεγονός που επισημαίνεται κατά την επίσκεψη του στο Κέντρο
- Είτε επειδή πλησιάζει η ημερομηνία λήξης της ΚΕΚ και ο πελάτης επιθυμεί πρόωρη ανανέωσή της.

Απαραίτητη προϋπόθεση για την έκδοση της ΚΕΚ είναι η μη υπέρβαση, κατά την διάρκεια του διενεργούμενου τεχνικού ελέγχου, των (από τις συναφείς Κανονιστικές Διατάξεις) επιτρεπόμενων ορίων των συναφών με τις εκπομπές καυσαερίων.

### 7.2 Διαδικασία έκδοσης ΚΕΚ στα πλαίσια του αρχικού ή περιοδικού ελέγχου οχημάτων.

Ο πελάτης προσκομίζει το όχημά του στο κέντρο για τη διενέργεια του τεχνικού ελέγχου. Μεταξύ των διαφόρων δικαιολογητικών τα οποία ζητούνται για την έναρξη της διενέργειας του Τεχνικού Ελέγχου, είναι και η ισχύουσα ΚΕΚ, εφόσον βέβαια αυτό απαιτείται από την συγκοινωνιακή περιφέρεια στην οποία ανήκει το όχημα.

Η προσκομιζόμενη ΚΕΚ εξετάζεται από τον αρμόδιο υπάλληλο της γραμματείας ως προς:

- Την ισχύ της
- Τη γνησιότητά της
- Την πληρότητά της και την ορθότητα των περιλαμβανόμενων δεδομένων

Και:

α) στην περίπτωση που ισχύουν και οι τρεις προαναφερθείσες προϋποθέσεις, διενεργείται ο τεχνικός έλεγχος. Ο αύξων αριθμός της προσκομιζόμενης ΚΕΚ καταχωρείται στο μηχανογραφικό σύστημα του ΙΚΤΕΟ. Εφόσον οι εκπομπές καυσαερίων που καταγράφονται κατά τη διεξαγωγή του ελέγχου είναι εντός των επιτρεπόμενων ορίων, δεν απαιτείται άλλη διενέργεια. Στην περίπτωση όμως υπέρβασης αυτών των ορίων απαιτείται:

α) η "ακύρωση" της ΚΕΚ, δια της αναφοράς της αιτιολόγησης από τον αρμόδιο ελεγκτή στο Δελτίο Τεχνικού Ελέγχου (ΔΤΕ) με την αναγραφή στο χώρο των παρατηρήσεων της φράσης: «**Απαιτείται εφοδιασμός με νέα ΚΕΚ εντός 10 ημερών**»

Κατά τη διάρκεια του επανελέγχου (λόγω υπέρβασης των επιτρεπόμενων των ορίων των συναφών με τις εκπομπές των καυσαερίων), ελέγχεται εκ νέου η ύπαρξη ΚΕΚ, κατά τα προαναφερθέντα. Εφόσον οι εκπομπές σε καυσαέρια είναι εκτός των επιτρεπόμενων ορίων,

ισχύουν τα προαναφερθέντα στην παράγραφο (α). εφόσον όμως οι εκπομπές σε καυσαέρια είναι εντός των επιτρεπόμενων ορίων και προσκομίσθηκε ΚΕΚ, δεν απαιτείται άλλη ενέργεια από το ΙΚΤΕΟ. Εάν δεν υπάρχει ΚΕΚ, τότε ο πελάτης ενημερώνεται για τις συνέπειες της έλλειψης. Εφόσον επιθυμεί εκδίδεται νέα ΚΕΚ από το ΙΚΤΕΟ. Εφόσον δεν το επιθυμεί τότε είναι απαραίτητο να αναγραφεί στο ΔΤΕ και ειδικότερα στο χώρο των παρατηρήσεων από τον αρμόδιο ελεγκτή η φράση «**υποχρεούται σε άμεση έκδοση ΚΕΚ**».

β) στην περίπτωση μη προσκόμισης ΚΕΚ ή ΚΕΚ της οποία η ισχύ έχει λήξει, ο πελάτης ενημερώνεται για τις συναφείς συνέπειες. Διενεργείται στη συνέχεια ο τεχνικός έλεγχος. Ανάλογα με τα αποτελέσματα του τεχνικού ελέγχου του συναφούς με τις εκπομπές καυσαερίων:

- Στην περίπτωση των αποτελεσμάτων «εκτός ορίων» ισχύουν τα αναφερόμενα στην παράγραφο (α), πλην της ακύρωσης της ΚΕΚ.
- Στην περίπτωση «εντός ορίων» εκδίδεται ΚΕΚ από το ΙΚΤΕΟ (εφόσον το επιθυμεί ο πελάτης) ή στο ΔΤΕ απαιτείται η αναγραφή της παρατήρησης «υποχρεούται σε άμεση έκδοση ΚΕΚ»

γ) στην περίπτωση προσκόμισης ΚΕΚ της οποία για το ν οποιαδήποτε λόγο αμφισβητείται η γνησιότητα και ανεξαρτήτως των ενεργειών που αναφέρονται στις παραγράφους (α) και (β) οι οποίες και πρέπει να πραγματοποιούνται, συντάσσεται έκθεση με αποδέκτη την αρμόδια Διεύθυνση Συγκοινωνιών και την Διεύθυνση Τροχαίας και της Ασφάλειας της περιοχής, με αναφορά στη υπό αμφισβήτηση ΚΕΚ και επισύναψη φωτοαντιγράφου της από τον Τεχνικό Διευθυντή του ΙΚΤΕΟ. Ο πελάτης εφοδιάζεται με αντίγραφο της έκθεσης.

δ) Στην περίπτωση διαπίστωσης ελλείψεων σε ότι αφορά την πληρότητα και την ορθότητα της συμπλήρωσης των δεδομένων στην υπάρχουσα ΚΕΚ και πέρα όσα περιλαμβάνονται στις παραγράφους (α) και (β) απαιτείται επιπρόσθετα εκ μέρους του Τεχνικού Διευθυντή του ΙΚΤΕΟ.

1. η ενημέρωση του πελάτη για τις συγκεκριμένες ελλείψεις,
2. η αναγραφή στο ΔΤΕ και ειδικότερα στο χώρο των παρατηρήσεων της φράσης «**Απαιτείται εφοδιασμός με νέα ΚΕΚ εντός 10 ημερών**»
3. η αποστολή του πρακτικού ακύρωσης της ΚΕΚ στην αρμόδια της τροχαίας και της ασφάλειας της περιοχής, με επισύναψη φωτοαντιγράφου της ΚΕΚ
4. ο εφοδιασμός του πελάτη με αντίγραφο του πρακτικού

ε) Στην περίπτωση κατά την οποία ο πελάτης συναινέσει λόγω των περιλαμβανομένων στα (α), (β), (γ) και (δ) ή απαιτήσει αυτοβούλως την έκδοση ΚΕΚ από το Κέντρο, η διαδικασία που ακολουθείται είναι η εξής:

1. ο υπάλληλος της γραμματείας ενημερώνεται για τις προθέσεις του πελάτη.
2. ο ελεγκτής ενημερώνεται, προκειμένου να μην προβεί σε καταγραφή της παρατήρησης στο ΔΤΕ.
3. ολοκληρώνεται η διεξαγωγή του Τεχνικού Ελέγχου
4. Ο ελεγκτής προσέρχεται στον χώρο της γραμματείας για την υπογραφή του εκδοθέντος ΔΤΕ και ενημερώνει τη γραμματεία για τη μη υπέρβαση των επιτρεπόμενων ορίων εκπομπών καυσαερίων
5. ο υπάλληλος της γραμματείας συμπληρώνει τα στοιχεία της ταυτότητας του οχήματος στην ΚΕΚ
6. ο αρμόδιος ελεγκτής περιλαμβάνει την ΚΕΚ και συμπληρώνει τα απαιτούμενα πεδία

7. ο υπάλληλος παραλαμβάνει την συμπληρωμένη εκδοθείσα ΚΕΚ και:

- την καταχωρεί σε κατάσταση που τηρεί με τον κωδικό, συμπληρώνοντας τα εξής στοιχεία: α/α εκδιδόμενης ΚΕΚ- Αριθμό Κάρτας, κατηγορία οχήματος - Αριθμός κυκλοφορίας - ημερομηνία εκδόσεως ΑΠΥ
- Επισυνάπτει στην ΚΕΚ το απόκομμα της δεύτερης σελίδας του εκδοθέντος ΔΤΕ, με τίτλο «Μετρήσεις Ελέγχου Καυσαερίων» για την περίπτωση ελέγχου σε βενζινοκίνητο όχημα ή το χαρτί εκτύπωσης του Νεφελόμετρου, στην περίπτωση ελέγχου σε πετρελαιοκίνητο όχημα.
- Την παραδίδει στον πελάτη, μαζί με το εκδοθέν ΔΤΕ και τα προσκομισθέντα έγγραφα, μετά την ολοκλήρωση του τεχνικού ελέγχου και πριν την αποχώρηση του πελάτη.

### 7.3 Διάρκεια ισχύος της ΚΕΚ

Η ΚΕΚ που εκδίδεται έπειτα από τον επιτυχή έλεγχο των καυσαερίων των οχημάτων, έχει διάρκεια ισχύος 1 χρόνο για τα ΕΙΧ και ΦΙΧ οχήματα μέχρι 3,5t και για 6 μήνες για τα ΕΔΧ οχήματα (οχήματα ΤΑΞΙ).

### 7.4 Διαδικασία αυτόνομης έκδοσης ΚΕΚ

Στα ΙΚΤΕΟ δίνεται πλέον και η δυνατότητα του αυτόνομου ελέγχου των καυσαερίων και της έκδοσης της ΚΕΚ, χωρίς απαίτηση της διενέργειας του Αρχικού Τεχνικού Ελέγχου, Περιοδικού Τεχνικού Ελέγχου ή του Επανελέγχου ταυτόχρονα.

Η διαδικασία που πρέπει να εφαρμόζεται είναι η ακόλουθη:

1. Καταχώρηση του οχήματος στην πύλη και των απαιτούμενων στοιχείων του, από τα στοιχεία του εντύπου της Άδειας Κυκλοφορίας.
2. Εισαγωγή του οχήματος στο βιβλίο εισερχομένων οχημάτων (βιβλίων της Εφορείας)
3. Καταχώρηση από των ελεγκτή των στοιχείων του οχήματος στο φορητό τερματικό, διαμέσου οπτικού ελέγχου, διεξαγωγή του ελέγχου των καυσαερίων από τον ελεγκτή και καταχώρηση των μετρήσεων στο φορητό τερματικό.
4. Διεξαγωγή του ελέγχου των καυσαερίων του οχήματος καθώς και των λοιπών οπτικών ελέγχων που απαιτούνται, όπως μεταξύ άλλων, ο έλεγχος του καταλυτικού μετατροπέα (εάν υπάρχει) και της έγκρισης αυτού, σύμφωνα με τα καταγεγραμμένα στο άρθρο 5, της ΥΑ Φ50/75660/3565 (ΦΕΚ 1999/β/10-11-1999)
5. Αποθήκευση των αποτελεσμάτων των μετρήσεων των καυσαερίων στη φόρμα του λογισμικού, συμπλήρωση των λοιπών πεδίων και επικύρωση από τον ελεγκτή της φόρμας ελέγχου. Σημειώνεται ότι μετά την εκτύπωση της φόρμας ελέγχου, εμφανίζεται αυτόματα το αποτέλεσμα του ελέγχου των καυσαερίων και η διάρκεια ισχύος της εκδιδόμενης ΚΕΚ (στην περίπτωση επιτυχούς ελέγχου των καυσαερίων)
6. Τιμολόγηση του ελέγχου των καυσαερίων.
7. Συμπλήρωση του εντύπου της ΚΕΚ από τον ελεγκτή (εφόσον ο έλεγχος καυσαερίων ήταν επιτυχής) επισύναψη του εντύπου των μετρήσεων από τον εκτυπωτή του μηχανήματος ελέγχου στη συμπληρωμένη ΚΕΚ και απόδοση της στον πελάτη μαζί με την απόδειξη της πληρωμής.
8. Έξοδος του οχήματος από το λογισμικό και έξοδος του από το βιβλίο της εφορείας, μετά την αποχώρηση του πελάτη.



Σημειώνεται ότι σύμφωνα με τις συναφείς ΥΑ που ισχύουν για την έκδοση της ΚΕΚ, είναι υποχρεωτική η τήρηση ηλεκτρονικού αρχείου αποτελεσμάτων του ελέγχου των καυσαερίων των οχημάτων, χωρίς να απαιτείται η λήψη και αποστολή των στοιχείων του οχήματος στη βάση δεδομένων του ΥΜΕ μέσω του Μηχανογραφικού Συστήματος Επικοινωνίας του Κέντρου.

Ο έλεγχος των καυσαερίων, ανεξάρτητα της έκβασης του (επιτυχής ή όχι), τιμολογείται σε κάθε περίπτωση.

## Κεφάλαιο όγδοο: Διαδικασία Τεχνικού Ελέγχου

Στο κεφάλαιο αυτό θα εξετάσουμε τη διαδικασία διεξαγωγής των διαφόρων φάσεων της εκτέλεσης ενός Τεχνικού ελέγχου οχημάτων.

### 8.1 Υποδοχή των πελατών

Ο πελάτης προσκομίζει το όχημα του στο Κέντρο Τεχνικού Ελέγχου, κυρίως μετά από ραντεβού. Η υποδοχή της πελατείας θα πρέπει να γίνεται με ευγένεια και με καλή διάθεση από την ώρα που θα φθάσει ο πελάτης στην είσοδο του κέντρου. Ο πελάτης θα πρέπει να εκθέσει στον υπάλληλο της γραμματείας τους λόγους για τους οποίους ήρθε στο Κέντρο για να μπορέσει ο τελευταίος να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις του πελάτη.

Τα στοιχεία του οχήματος (αρ. Πινακίδας, εργοστασιακός τύπος, αιτία επίσκεψης κλπ) εισάγονται από τον υπάλληλο της πύλης στο τερματικό της πύλης. Στην περίπτωση που η πύλη δεν χρησιμοποιείται, η λειτουργία του λογισμικού της πύλης εκτελείται από τη Γραμματεία. Το όχημα στη συνέχεια παρκάρεται από τον πελάτη στο χώρο του Κέντρου (περιοχή στάθμευσης προς έλεγχο η οποία έχει υποδειχθεί μέσω πινακίδων) και στη συνέχεια ο πελάτης μαζί με τα προσκομιζόμενα έγγραφα που απαιτούνται για τον τεχνικό έλεγχο προσέρχεται στη γραμματεία του κέντρου. Εκεί εισάγονται στο Μηχανογραφικό Σύστημα του κέντρου τα υπόλοιπα στοιχεία (στοιχεία ιδιοκτήτη οχήματος από άδεια κυκλοφορίας, είδος ελέγχου) και γίνεται ο έλεγχος των στοιχείων της άδειας κυκλοφορίας και των προβλεπόμενων δικαιολογητικών από τον υπάλληλο της γραμματείας. Στη συνέχεια γίνεται αυτόματη άντληση και εμφάνιση στην οθόνη του τερματικού των τεχνικών στοιχείων του οχήματος, από τη βάση δεδομένων του ΥΜΕ. Αν διαπιστωθεί ότι τα παραπάνω στοιχεία δεν υπάρχουν στο ΑΕΤ ή είναι ελλιπή ή εμφανώς λανθασμένα τότε εισάγονται νέα ή συμπληρώνονται ή διορθώνονται από τον Υπάλληλο, (όπου απαιτείται, και μετά το πέρας του τεχνικού ελέγχου γίνεται και η ενημέρωση των αρμόδιων αρχών). Το σύστημα καταγράφει αυτόματα τις διορθώσεις ή τις συμπληρώσεις που έγιναν και τις αποστέλλει στη Υπηρεσία Μηχανογράφησης ΔΟΠ του ΥΜΕ για έλεγχο μαζί με τα λοιπά στοιχεία του Τεχνικού ελέγχου, στο τέλος της διαδικασίας αυτού και ειδικότερα την ΥΑ 58423/7516, (ΦΕΚ 1350Β/18-10-2002). Παράλληλα με τη διαδικασία καταχώρησης των στοιχείων της άδειας κυκλοφορίας, ο ελεγκτής, αφού ειδοποιηθεί από την γραμματεία για την άφιξη του προς τεχνικό έλεγχο οχήματος, μπορεί να ξεκινήσει τη διαδικασία του ελέγχου και παράλληλα ο πελάτης καλείται να καταβάλει το αντίτιμο του ελέγχου για το οποίο προσήλθε και να παραλάβει το αντίστοιχο παραστατικό πληρωμής ( ΑΠΥ).

Για να αρχίσει ο τεχνικό έλεγχος θα πρέπει να προσδιορισθεί πριν απ' όλα ο κατάλληλος τύπος ελέγχου (Κανονιστικός Έλεγχος-Επανεέλεγχος, Εμπρόθεσμος ή εκπρόθεσμος, έλεγχος για την ταξινόμηση του οχήματος, Έκδοση ΚΕΚ) Από τη στιγμή που η γραμματεία ή ο ελεγκτής παραλάβει από τον πελάτη τα κλειδιά του οχήματος, το Κέντρο και το προσωπικό του είναι υπεύθυνο για την κατάστασή του.

## 8.2 Διαδικασία Τεχνικού Ελέγχου.

Η διαδικασία του τεχνικού ελέγχου των οχημάτων γίνεται σύμφωνα με του κωδικούς οι οποίοι παρατίθενται στις Υ.Α 44800/123/85, Υ.Α 44800/123/8028 και ΥΑ 12078/1343/04, όπως αυτές κάθε φορά ισχύουν. Ο Τεχνικός Έλεγχος των οχημάτων στη γραμμή ελέγχου του κέντρου διενεργείται σε 4 σημεία ελέγχου.

- Το σημείο ελέγχου 1 βρίσκεται στο χώρο του ελέγχου των καυσαερίων
- Το σημείο 2 στον χώρο ελέγχου της αυτόματης γραμμής
- Το σημείο 3 στο λάκκο κατόπτρευσης
- Το σημείο 4 στον Η/Υ του χώρου ελέγχου

Οι κωδικοί των σημείων τα οποία ελέγχονται στους χώρους 1 έως 4 της γραμμής/

### 8.2.1 Διαδικασία Ελέγχου της Ταυτότητας του Οχήματος

Στην αρχή της διαδικασίας του Τεχνικού ελέγχου (σημείο ελέγχου 1) και αφού αποκολληθεί από τον ελεγκτή το παλιό ΕΣΤΕ από την πινακίδα κυκλοφορίας του οχήματος, ο ελεγκτής καταχωρεί στο φορητό τερματικό, μεταξύ άλλων και τον αριθμό κυκλοφορίας και τους χαραγμένους αριθμούς του πλαισίου του οχήματος και του κινητήρα, τον κωδικό του ελεγκτή, τον αριθμό γραμμής, τον αριθμό θέσεων του οχήματος, την ένδειξη του χιλιομετρική του οχήματος, και τις διαστάσεις των ελαστικών. Στο σημείο ελέγχου 1 εκτελούνται και οι προκαθορισμένοι οπτικοί έλεγχοι και διαδικασίες, οι οποίες βασίζονται στις απαιτήσεις της ΥΑ 44800 όπως κάθε φορά ισχύει, όπως μεταξύ άλλων, η πλήρωση των ελαστικών του οχήματος με αέρα μέχρι την προδιαγραφόμενη από τον κατασκευαστή, πίεση, η οποία αναγράφεται σε κάποιο σημείο του οχήματος (ειδικό ταμπελάκι) ή στο εγχειρίδιο χρήσης του οχήματος. Η πληροφορία αυτή μπορεί να ευρεθεί μέσω ειδικού Λογισμικού Βάσης Δεδομένων ή μέσω του κατασκευαστή-αντιπροσώπου του οχήματος. Στην περίπτωση που δεν είναι δυνατή η εύρεση της πληροφορίας αυτής (πχ όχημα παλαιάς τεχνολογίας, ή σπάνια περίπτωση μεμονωμένου μοντέλου) τότε η πίεση αέρα των ελαστικών θα πρέπει να αποφασιστεί με βάση την εμπειρία του ελεγκτή κατά περίπτωση εντός του διαστήματος: από (29 έως 31 psi) ή (1.998 έως 2.1360 bar).

Ο Έλεγχος του χαραγμένου κωδικού του τύπου του κινητήρα του οχήματος και του χαραγμένου αριθμού πλαισίου του οχήματος θα πρέπει να γίνονται με μεγάλη προσοχή, δηλαδή μόνο όταν ο κινητήρας είναι εκτός λειτουργίας και χρησιμοποιώντας τα ενδεδειγμένα μέσα προστασίας (γάντια) και εξαντλώντας όλα τα δυνατά μέσα που παρέχονται, όπως ειδικοί τηλεσκοπικοί καθρέφτες, βούρτσες απομάκρυνσης επικαθίσεων, γυαλόχαρτα, έλεγχος στο λάκκο κατόπτρευσης με τη βοήθεια του γρύλου ανύψωσης, λαμβάνοντας υπόψη και τις ενδεχόμενες πληροφορίες από τις οδηγίες χρήσης (manual) των οχημάτων ή μέσω διερεύνησης από συναφές Λογισμικό του εμπορίου. Σε περίπτωση που ο κωδικός του τύπου του κινητήρα δεν είναι άμεσα ορατός, τόσον στον χώρο ελέγχου των καυσαερίων (σημείο ελέγχου 1) ή και εναλλακτικά στο λάκκο κατόπτρευσης (σημείο ελέγχου 3) θα πρέπει να εξαντλούνται όλες οι διαθέσιμες πληροφορίες από το εγχειρίδιο χρήσης του κατασκευαστή του οχήματος, πριν καταχωρηθεί η αντίστοιχη δευτερεύουσα έλλειψη «μη ορατός αριθμός κινητήρα».

## 8.2.2 Έλεγχος ταυτότητας οχήματος

Κατά τον έλεγχο ταυτότητας του οχήματος ελέγχονται τα στοιχεία που αναφέρονται στην άδεια κυκλοφορίας.

Αριθμός Πλαισίου – VIN – Vehicle Identification Number

Το σημαντικότερο ίσως χαρακτηριστικό ενός οχήματος είναι ο αριθμό πλαισίου. Ο αριθμός πλαισίου είναι μοναδικός για κάθε όχημα και βρίσκεται χαραγμένος πάνω στο πλαίσιο του οχήματος.

Οι περισσότεροι κατασκευαστές αυτοκινήτων έχουν αποδεχθεί ένα τυποποιημένο αριθμό αναγνώρισης του οχήματος ο οποίος παρέχει κωδικοποιημένες πληροφορίες και για το αυτοκίνητο και δεν είναι μόνο ο αύξων αριθμός του. Αυτός ο διεθνής τυποποιημένος VIN έχει 17 ψηφία (γράμματα και αριθμούς) με εξαίρεση κάποια οχήματα παλαιότερης τεχνολογίας) και κάθε ψηφίο αντιπροσωπεύει κάποιες κωδικοποιημένες πληροφορίες στις οποίες αναφέρονται η χώρα κατασκευής του οχήματος, το εργοστάσιο κατασκευής, ο τύπος του αυτοκινήτου, ο εξοπλισμός, η χρονολογία παραγωγής.



Country	Manufacturer	Vehicle type	Body type	Engine	Series	Restraint	Model	Check digit	Model year	Plant	Sequential number
JT	152	EEA	1	003	02	1	59				

Αναλυτικότερα:

Το 1 ψηφίο δίνει κωδικοποιημένα τη χώρα του κατασκευαστή (παραδείγματα):

1. Ψηφίο	Χώρα	1. ψηφίο	Χώρα	1. Ψηφίο	Χώρα	1.Ψηφίο	Χώρα	1. Ψηφίο	Χώρα
1	ΗΠΑ	2	Καναδάς	3	Μεξικό	4	ΗΠΑ	J	Ιαπωνία
K	Κορέα	S	M. Βρετανία	W	Γερμανία	Z	Ιταλία		

Το 2 ψηφίο κωδικοποιεί το σήμα ή κατασκευαστή (παραδείγματα):

2. Ψηφίο	Μάρκα	2.Ψηφίο	Μάρκα	2.Ψηφίο	Μάρκα	2.Ψηφίο	Μάρκα	2Ψηφίο	Μάρκα
1	Chevrolet	2	Pontiac	3	Oldsmobile	4	Buick	5	Pontiac
6	Candillac	7	GM Kana	8	Saturn	A	Audi	B	BMW

Το 3. ψηφίο κωδικοποιεί πληροφορίες σχετικά με τον τύπο του αυτοκινήτου.

Το 4. έως 8. ψηφίο περιέχει πληροφορίες σχετικά με τον εξοπλισμό του αυτοκινήτου, όπως πχ σώμα, κινητήρα, μοντέλο, σειρά κλπ

Το 9. ψηφίο είναι ένα checksum ψηφίο που υπολογίζεται από τα άλλα ψηφία

Το 10. ψηφίο περιέχει το έτος κατασκευής:

10.Ψηφίο	Έτος	10. Ψηφίο	Έτος	10.Ψηφίο	Έτος	10. Ψηφίο	Έτος
1	1971	B	1981	M	1991	1	2001
2	1972	C	1982	N	1992	2	2002
3	1973	D	1983	P	1993	3	2003
4	1974	E	1984	R	1994	4	2004
5	1975	F	1985	S	1995	5	2005
6	1976	G	1986	T	1996	6	2006
7	1977	H	1987	V	1997	7	2007
8	1978	J	1988	W	1998	8	2008
9	1979	K	1989	X	1999	9	2009

A	1980	L	1990	Y	2000	10	2010
---	------	---	------	---	------	----	------

Το 11. ψηφίο κωδικοποιεί το εργοστάσιο όπου το αυτοκίνητο έχει παραχθεί  
Τέλος τα ψηφία 12 με 17 είναι ο αύξων αριθμός παραγωγής του αυτοκινήτου  
Η θέση του αριθμού πλαισίου διαφέρει από μοντέλο σε μοντέλο γι αυτό ο εντοπισμός του  
χρειάζεται εμπειρία επίσης μπορούμε να πάρουμε πληροφορίες από την αντιπροσωπεία του  
οχήματος ή από κάποιο κατάλληλο λογισμικό.  
Στη νομοθεσία οι ελλείψεις που αφορούν τον αριθμό πλαισίου είναι η ομάδα ελλείψεων με  
τον γενικό κωδικό 1100

### Κωδ. 1100 Αριθμός Πλαισίου

Τα συγκεκριμένα σημεία ελέγχου περιγράφονται από την παραπάνω ομάδα κωδικών των  
ελλείψεων, απαιτείται να ελέγχεται η ύπαρξη, αναγνωσιμότητα, η πληρότητα από πλευράς  
χαρακτήρων και η ενδεχόμενη παραποίηση του χαραγμένου αριθμού πλαισίου. Επίσης  
πρέπει να ελεγχθεί και η απόλυτη ταύτιση του αριθμού πλαισίου με τον αντίστοιχο που  
αναγράφεται στην άδεια κυκλοφορίας του οχήματος.

Οποιαδήποτε διαφορά στους χαρακτήρες του αριθμού πλαισίου του οχήματος σε σχέση με  
τα αναγραφόμενα στην άδεια κυκλοφορίας, διαφορά η οποία κατά την κρίση του ελεγκτή,  
οφείλεται σε τυπογραφικό λάθος σημειώνεται δευτερεύουσα έλλειψη. Σε διαφορετική  
περίπτωση εάν διαπιστωθεί ενδεχόμενη επέμβαση ή παρέμβαση στο χαραγμένο αριθμό  
πλαισίου, σε περίπτωση όπου κατά την κρίση του ελεγκτή υπάρχει απόλυτη ή βάσιμη  
αμφιβολία για την ταυτότητα του οχήματος, καταχωρείται ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΗ έλλειψη, το  
όχημα ακινητοποιείται και ειδοποιείται η κατά τόπους Δ/ση Τροχαίας.

### 8.2.3 Διαδικασία Ελέγχου Καυσαερίων

Εισάγεται ο αριθμός κυκλοφορίας και η ένδειξη του χιλιομετρητή του οχήματος στον  
πίνακα του ελεγκτή καυσαερίων (ή του νεφελόμετρου εάν πρόκειται για πετρελαιοκίνητο  
όχημα) και ελέγχονται τα καυσαέρια του οχήματος, σύμφωνα με τη διαδικασία η οποία  
προβλέπεται από τις σχετικές Υ.Α και είναι καταχωρημένη στα εγχειρίδια χρήσης του  
μηχανήματος. Με το τέλος της διαδικασίας ελέγχου των καυσαερίων, γίνεται εισαγωγή των  
μετρηθεισών τιμών των ρύπων στο φορητό τερματικό του ελεγκτή, μέσω της βάσης  
επικοινωνίας που υπάρχει στον ελεγκτή καυσαερίων ή στο νεφελόμετρο, χωρίς να μπορεί  
αυτός να επέμβει. Τα αποτελέσματα μεταφέρονται αυτομάτως στον κεντρικό υπολογιστή  
του Μηχανογραφικού Συστήματος (ΜΣ). Η μεταφορά των αποτελεσμάτων των μετρήσεων  
ελέγχου των καυσαερίων από το φορητό τερματικό στο Μ/Σ του κέντρου, γίνεται στο  
σημείο ελέγχου 4, δηλαδή στο χώρο ελέγχου και αποστολής των αποτελεσμάτων. Ο έλεγχος  
των μετρήσεων ελέγχου των καυσαερίων σε σχέση με τα όρια που απαιτούνται από τη  
Νομοθεσία, καθώς και η ενδεχόμενη καταχώρηση της αντίστοιχης έλλειψης, γίνεται  
αυτόματα από το λογισμικό του κέντρου.

### 8.2.3.1 Ο αναλυτής Καυσαερίων

Ο Αναλυτής Καυσαερίων, είναι φορητός και λειτουργεί με ηλεκτρικό ρεύμα 220V. Η συσκευή περιλαμβάνει Εύκαμπτο σωλήνα αναρρόφησης των καυσαερίων, μήκους πλέον των 6m, με ειδικό στέλεχος δειγματοληψίας, το οποίο εισέρχεται μέσα στο σωλήνα της εξάτμισης του ελεγχόμενου οχήματος σε βάθος πλέον των 30 cm, χωρίς να επηρεάζεται από τις υψηλές θερμοκρασίες των καυσαερίων και από την παρουσία τοξικών αερίων (απουσία Teflon). Η συσκευή αυτή μετράει:

- Την περιεκτικότητα σε διοξείδιο του άνθρακα (Co<sub>2</sub>)
- την περιεκτικότητα σε μονοξείδιο του άνθρακα (CO)
- Την διορθωμένη περιεκτικότητα σε μονοξείδιο του άνθρακα (Cocor), σύμφωνα με την οδηγία 91/441/ΕΟΚ
- την περιεκτικότητα σε υδρογονάνθρακες (HC)
- την περιεκτικότητα σε οξυγόνο (O<sub>2</sub>)
- τον συντελεστή «λ»
- τις στροφές του κινητήρα
- τη θερμοκρασία του κινητήρα

Η τιμή του Cocor εμφανίζεται ψηφιακά στην οθόνη των ενδείξεων και εκτυπώνεται στο πρωτόκολλο των μετρήσεων.

Επίσης η συσκευή διαθέτει ειδικό λήπτη για τη μέτρηση της θερμοκρασίας του λαδιού του κινητήρα. Ο λήπτης αυτός θα πρέπει να χρησιμοποιείται τουλάχιστον για τα οχήματα τα οποία δεν περνούν επιτυχώς τον έλεγχο καυσαερίων. Η συσκευή δεν μετράει κατά τη διάρκεια της προθέρμανσής της (κατά την έναρξη της λειτουργίας της) η οποία διαρκεί 5 έως 15 λεπτά της ώρας, προθέρμανση εξαρτώμενη από τη θερμοκρασία στην οποία βρίσκεται η συσκευή, ούτε επίσης μετράει κατά τη διάρκεια σταθεροποίησης της συσκευής, η οποία γίνεται αυτόματα ανά τακτά χρονικά διαστήματα. Τεχνικά Στοιχεία για τη μεθοδολογία ελέγχου των καυσαερίων περιέχονται στις οδηγίες χρήσης του αναλυτή καυσαερίων. Η μεθοδολογία ελέγχου που ακολουθείται περιγράφεται στην Υ.Α Φ 1/26579/3183 (ΦΕΚ Β 790/2007).

Πριν από τη διενέργεια του Τεχνικού ελέγχου και με σκοπό τη σωστή προθέρμανση και τον καθαρισμό του καταλυτικού μετατροπέα και του κινητήρα του οχήματος, είναι δυνατόν να γίνει επιπλέον προθέρμανση του κινητήρα μέσω της διατήρησης των στροφών του, εντός του διαστήματος από 2000rpm έως 3000rpm για το χρονικό διάστημα από 1 έως 2min. Πάντως σε κάθε περίπτωση, οι ελεγκτές του κέντρου θα πρέπει να αφήνουν σε λειτουργία τον κινητήρα κατά τη διάρκεια της αναμονής του οχήματος στη γραμμή ελέγχου. Μετά την προθέρμανση του οχήματος και σε αναμονή της διενέργειας του ελέγχου των καυσαερίων, τοποθετείται ο μετρητής στροφών Dispeed και ειδικός λήπτης θερμοκρασίας του λαδιού του κινητήρα (αν απαιτείται). Στο τέλος δε και πριν τη διενέργεια του ελέγχου, τοποθετείται το ακροφύσιο του Αναλυτή στην εξάτμιση του οχήματος.

Η επίτευξη της επιθυμητής αυτής θερμοκρασίας λειτουργίας του κινητήρα εξακριβώνεται είτε με τη λειτουργία του ανεμιστήρα του οχήματος (μετά την παύση του οποίου διενεργείται η μέτρηση) είτε από την ένδειξη του αισθητήρα της θερμοκρασίας του λαδιού από 70°C και άνω, περίπου. Η διαδικασία του ελέγχου των εκπομπών των

καυσαερίων γίνεται με 2 μεθοδολογίες, ανάλογα με το είδος του οχήματος:

#### **A. Οχήματα με καύσιμο βενζίνη (συμβατικής τεχνολογίας)**

- Οι στροφές της μέτρησης των εκπομπών των καυσαερίων στις υψηλές στροφές θα πρέπει να είναι πλέον εντός του διαστήματος από 2200 έως 2800 rpm. Το διάστημα αυτό θα πρέπει να συμπληρώνεται και στην αντίστοιχη επιλογή στο μενού της οθόνης του Αναλυτή Καυσαερίων.
- Κατά την διάρκεια της μέτρησης των εκπομπών των καυσαερίων στις υψηλές στροφές και αφού ο κινητήρας του οχήματος βρίσκεται σε κατάσταση κανονικής λειτουργίας, μετά τη σταθεροποίηση των ενδείξεων του αναλυτή ή μετά το πέρας 30 δευτερολέπτων (όποιο συμβεί πρώτα και αφού έχει εμφανιστεί η ένδειξη στην οθόνη του Αναλυτή «τιμές OK επιβράδυνε»), αφήνεται το πεντάλ του γκαζιού (επιταχυντή) και καταγράφονται οι ενδείξεις στον Αναλυτή.
- Κατά τη διάρκεια της μέτρησης των εκπομπών των καυσαερίων στην κατάσταση βραδυπορίας (ρελαντί) μετά τη σταθεροποίηση των ενδείξεων του αναλυτή και αφού έχει εμφανιστεί η ένδειξη στην οθόνη του αναλυτή «τιμές OK επιβράδυνε» ή μετά το πέρας 30 δευτερολέπτων (όποιο συμβεί πρώτα), καταγράφονται (παγώνουν) οι ενδείξεις στον αναλυτή διαμέσου της πίεσης του αντίστοιχου κομβίου από τον ελεγκτή.
- Στην περίπτωση πολλαπλών εξατμίσεων (Κινητήρας τύπου V) ή πολλαπλών στομιών τα οποία δεν συνενώνονται σε ένα ενιαίο σιγαστήρα (τελικό καζανάκι) σε απόσταση μικρότερη των 30cm από την έξοδο των καυσαερίων (απόσταση στην οποία μπορεί να φτάσει το ακροσωλήνιο του Αναλυτή) θα πρέπει εις το εξής να χρησιμοποιηθεί το ειδικό kit προσαρμογής διπλού ακροφυσίου.



Εικ. Λήψης καυσαερίων από βενζινοκίνητο όχημα.



## **B. Οχήματα με καύσιμο βενζίνη αμόλυβδη και ρυθμιζόμενο Τριοδικό Καταλύτη**

- Οι στροφές της μέτρησης των εκπομπών των καυσαερίων στις υψηλές στροφές θα πρέπει να είναι πλέον εντός του διαστήματος από 2000 έως 3000 (RPM). Το διάστημα αυτό θα πρέπει να συμπληρώνεται και στην αντίστοιχη επιλογή στο μενού της οθόνης του Αναλυτή καυσαερίων.
- Κατά τη διάρκεια της μέτρησης των εκπομπών των καυσαερίων στις υψηλές στροφές, και αφού ο κινητήρας του οχήματος ευρίσκεται σε κατάσταση κανονικής λειτουργίας, μετά τη σταθεροποίηση των ενδείξεων του αναλυτή ή μετά το πέρας 30 δευτερολέπτων (όποιο συμβεί πρώτα και αφού έχει εμφανιστεί η ένδειξη στην οθόνη του Αναλυτή «τιμές OK επιβράδυνες»), αφήνεται το πεντάλ του γκαζιού (επιταχυντή) και καταγράφονται οι ενδείξεις του αναλυτή. Στην περίπτωση που οι τιμές που μετρήθηκαν είναι εκτός των επιτρεπόμενων ορίων και ο κινητήρας βρίσκεται σε κανονική θερμοκρασίας λειτουργίας, επαναλαμβάνεται η μέτρηση κατά τη διάρκεια της οποίας διατηρούνται οι στροφές σταθερές για 3 λεπτά (υπό την προϋπόθεση ότι δεν υπάρχει πρόβλημα για τον κινητήρα και αφού έχει εμφανιστεί η ένδειξη στην οθόνη του αναλυτή «τιμές OK επιβράδυνε») στο τέλος των οποίων αφήνεται το πεντάλ γκαζιού (επιταχυντή) και καταγράφονται οι ενδείξεις στον Αναλυτή
- Στην περίπτωση της μέτρησης στο ρελαντί ισχύουν τα αναγραφόμενα στην Α παράγραφο
- Στην περίπτωση πολλαπλών εξατμίσεων ισχύουν τα αναγραφόμενα στην Α παράγραφο

Τα όρια που ισχύουν για τα οχήματα τα εφοδιασμένα με τριοδικό καταλύτη διακρίνονται μεταξύ των 2 κατηγοριών, των καταλυτικών οχημάτων γίνεται με βάση την ημερομηνία της 1ης Άδειας Κυκλοφορίας στην περίπτωση που υπάρχει έλλειψη λοιπών στοιχείων τεκμηρίωσης (πχ από έγκριση τύπου ή αντίγραφο ξένης άδειας που να φαίνεται αν η οδηγία ταξινόμησης, η συναφής με τις εκπομπές καυσαερίων είναι προγενέστερη ή μεταγενέστερη της 98/69)

Σημειώνεται ότι κατά τη διάρκεια της μέτρησης δεν θα πρέπει σε καμία περίπτωση να διατηρείται το ακροφύσιο του Αναλυτή εντός της εξάτμισης του οχήματος όταν στην οθόνη του Αναλυτή υπάρχει το μήνυμα «ο Αναλυτής σταθεροποιείται»

I

Ιδιαίτερη προσοχή χρειάζεται το ακροφύσιο του Αναλυτή του οποίου η κάμψη και η στρέβλωση θα πρέπει να αποφεύγονται, κατά την είσοδο του στην εξάτμιση του οχήματος.

Τέλος, θα πρέπει να γίνεται τακτικός και συνεχής έλεγχος της κατάστασης των φίλτρων του Αναλυτή καυσαερίων, τόσο ως προς την ύπαρξη της υγρασίας, όσον και ως προς την καθαριότητά τους.

Η ακριβής διαδικασία που ακολουθείται για τη διενέργεια της δοκιμής καυσαερίων, παρουσιάζεται στο έντυπο των οδηγιών χρήσης και στην οθόνη του αναλυτή.

## Οχήματα με ειδικά όρια καυσαερίων

Τα οχήματα τα οποία έχουν λάβει έγκριση να υπόκεινται σε διαφορετικά όρια καυσαερίων από τα ισχύοντα σύμφωνα με την ΥΑ Φ50/94474/4556 (ΦΕΚ 829 Β/8-11-1994), ελέγχονται αυτόματα από το Λογισμικό του Κέντρου ως προς την αποδοχή/ απόρριψη τους. Για τα οχήματα αυτά, τα οποία καταγράφονται στο πρότυπο έγγραφο MC,STD.33H χρησιμοποιείται η ίδια διαδικασία διεξαγωγής του ελέγχου καυσαερίων που περιγράφεται στην προηγούμενη παράγραφο.

Εξαιρέση ως προς την ακριβή τήρηση της διαδικασίας διενέργειας του ελέγχου καυσαερίων που περιγράφεται παραπάνω, γίνεται για τα οχήματα των εργοστασίων VW και AUDI, των οποίων οι κωδικοί κινητήρων περιέχονται στον επισυναπτόμενο πίνακα 1 της εγκυκλίου Φ2/19193/2171 (27/7/2005) του ΥΜΕ (εγχειρίδιο Διοίκησης, ενότητα AD. ΚΕΚ), σύμφωνα με την οποία θα πρέπει ο έλεγχος του συντελεστή «λ» στα καυσαέρια να διενεργείται σε στροφές υψηλού ρελαντί, διαφορετικές από τις (2000 έως 3000) rpm που απαιτείται για τα υπόλοιπα οχήματα. Το απαιτούμενο αυτό εύρος των στροφών για τη μέτρηση του συντελεστή «λ» των ως άνω τύπων των κινητήρων της εγκυκλίου, σημειώνεται στον επισυναπτόμενο πίνακα 1 της εγκυκλίου. Ο έλεγχος του συντελεστή «λ» αλλά και κατ'επέκταση των εκπομπών των καυσαερίων των εν λόγω οχημάτων στο υψηλό ρελαντί μπορεί κατ'εξαιρέση, για τα εν λόγω οχήματα, να γίνει στο εύρος των στροφών του πίνακα 1 της εν λόγω εγκυκλίου.

### 8.2.3.2 Το Νεφελόμετρο

Σε περίπτωση τεχνικού ελέγχου πετρελαιοκίνητος οχήματος, η θολερότητα των καυσαερίων η οποία προέρχεται από τον περιεχόμενο καπνό, μετριέται με το νεφελόμετρο, με βάση την αρχή της φωτομετρικής απορρόφησης και με δειγματοληψία μερικής ροής των καυσαερίων.

Η συσκευή είναι φορητή και λειτουργεί με ρεύμα 220 V, στα 50 Hz και χρησιμοποιεί για τη μέτρηση της αιθάλης των καυσαερίων την μέθοδο της φωτομετρικής απορρόφησης.

Η συσκευή διαθέτει 2 κλίμακες μέτρησης:

- μία για την μέτρηση του συντελεστή απορρόφησης  $k$  από  $0m^{-1}$  έως  $99,99m^{-1}$ , που πρακτικά ισοδυναμεί με το άπειρο
- μία κλίμακα για την επί τοις εκατό (%) μέτρηση της θολερότητας των καυσαερίων από 0% έως 100%.

Η μέθοδος προσδιορισμού του συντελεστή απορρόφησης  $k$  είναι σύμφωνη με την Οδηγία 72/306/ΕΚ. Η συσκευή έχει τη δυνατότητα προσδιορισμού μελλοντικά του συντελεστή  $k$  σύμφωνα με την Εθνική Νομοθεσία, αντικαθιστώντας το λογισμικό της μεθόδου.

Η συσκευή διαθέτει ενσωματωμένο στροφόμετρο για τη μέτρηση των στροφών του πετρελαιοκινητήρα.

Ο χρόνος προθέρμανσης της συσκευής κατά τον οποίο δεν γίνονται μετρήσεις είναι από 5 έως 15 λεπτά της ώρας, εξαρτώμενος από τη θερμοκρασία της συσκευής. Η οθόνη των ενδείξεων και τα διάφορα παρελκόμενα της συσκευής βρίσκονται επί τροχήλατης βάσης.

Το λογισμικό του κεντρικού υπολογιστή του Κέντρου Τεχνικού Ελέγχου αξιολογεί στη συνέχεια, σε σχέση με τα αποτελέσματα των τιμών του ελέγχου των καυσαερίων, τις ελλείψεις και τα προβλήματα που παρουσιάζει το όχημα.

Το Νεφελόμετρο διαθέτει λήπτη μέτρησης της θερμοκρασίας του λαδιού του κινητήρα.

Και οι δύο συσκευές ανάλυσης των καυσαερίων χρησιμοποιούν ένα εσωτερικό λογισμικό, το οποίο καθοδηγεί τον ελεγκτή, σε κάθε φάση ελέγχου των καυσαερίων. Όλες οι οδηγίες χρήσης περιέχονται στο εγχειρίδιο χρήσης του Νεφελόμετρου και τα αποτελέσματα των μετρήσεων εμφανίζονται σε πλήρως ψηφιακή οθόνη (L.C.D), ώστε να εφαρμόζεται η επίσημη διαδικασία όπως καθορίζεται από τη σχετική Νομοθεσία. Η μεθοδολογία ελέγχου που ακολουθείται περιγράφεται στην (Υ.Α. Φ1/26579/3183, ΦΕΚ Β 790/2007)

Η διαδικασία του ελέγχου είναι η εξής:

### **Προθέρμανση κινητήρα**

Η μέτρηση της θολερότητας των καυσαερίων διενεργείται κατά την ελεύθερη επιτάχυνση του κινητήρα (χωρίς φορτίο από την ταχύτητα βραδυπορίας έως την ταχύτητα στην οποία ανακόπτεται η παροχή καυσίμου-cut off speed), με το μοχλό ταχυτήτων στο νεκρό σημείο και το συμπλέκτη συμπλεγμένο.

**Ο κινητήρας πρέπει να θερμανθεί πλήρως**, (πχ η θερμοκρασία του λαδιού του κινητήρα, όταν μετράται στο σωλήνα στάθμης του λαδιού, πρέπει να είναι τουλάχιστον 80° C ή χαμηλότερη, εφόσον αυτή η φυσιολογική θερμοκρασία λειτουργίας ή η θερμοκρασία του συγκροτήματος του κινητήρα, όταν μετράται με τη στάθμη της υπέρυθρης ακτινοβολίας, να είναι τουλάχιστον ισοδύναμη). Εάν λόγω του οχήματος, η μέτρηση αυτή είναι πρακτικά αδύνατη, η φυσιολογική θερμοκρασία λειτουργίας του κινητήρα μπορεί να διαπιστωθεί με άλλον τρόπο, όπως πχ με τη λειτουργία του ανεμιστήρα του κινητήρα.

Επιπλέον, πριν την έναρξη της εφαρμογής της διαδικασίας (και πριν την τοποθέτηση του αισθητήρα στροφών και του ακροφυσίου), για την σωστή προθέρμανση του κινητήρα απαιτείται η διατήρηση των στροφών του οχήματος στις 2000 rpm για 2 λεπτά περίπου.

### **Καθαρισμός του συστήματος της εξάτμισης**

Το σύστημα εξάτμισης πρέπει να καθορισθεί με τρεις τουλάχιστον κύκλους ελεύθερης επιτάχυνσης (2 κύκλοι ελεύθερης επιτάχυνσης +1 κύκλος cut off speed=σύνολο 3)

Δοκιμή:

A. Ο κινητήρα και ο ενδεχόμενος υπερτροφοδότης, πρέπει να είναι σε κατάσταση βραδυπορίας πριν από την έναρξη κάθε κύκλου ελεύθερης επιτάχυνσης.

B. Τοποθέτηση του σωλήνα μέτρησης του Νεφελόμετρου εντός του σωλήνα εξόδου των καυσαερίων του οχήματος και του αισθητήρα στροφών.

Γ. Ταχεία δράση του επιταχυντή, χωρίς βιαιότητα (σε χρόνο κάτω του 1 δευτερολέπτου, βαθμιαία και όχι απότομα) μέχρι τις στροφές στις οποίες επιτυγχάνεται η μέγιστη παροχή (cut off speed) της αντλίας εγχύσεως. Στα οχήματα με αυτόματη μετάδοση της κίνησης, η δράση του επιταχυντή θα πρέπει να φθάσει την ταχύτητα που προδιαγράφει ο

κατασκευαστής ή εφόσον δεν διατίθενται τα δεδομένα αυτά, τα 2/3 της ταχύτητας αποκοπής, πριν αφηθεί ο επιταχυντής.

Δ. Διενέργεια 2 επιταχύνσεων καθαρισμού, σύμφωνα με τις οδηγίες στην οθόνη της συσκευής.

Ε. Διεξαγωγή 5 συνεχόμενων επιταχύνσεων, σύμφωνα με τις οδηγίες στην οθόνη της συσκευής

ΣΤ. Επανάληψη του σετ των μετρήσεων σε περίπτωση λάθους διαδικασίας διαμέσου του κομβίου.

### **Όρια αποδοχής και απόρριψης.**

Το όχημα απορρίπτεται μόνο εφόσον η μέση αριθμητική τιμή τριών κύκλων ελεύθερης επιτάχυνσης υπερβαίνει την οριακή τιμή του  $k$ . Για τον υπολογισμό λαμβάνοντας πέντε μετρήσεις και απορρίπτονται η μέγιστη και η ελάχιστη μέτρηση. Με το τέλος της άνω διαδικασίας, καταγράφεται η μέση τιμή του συντελεστή  $k$ . Κατά παρέκκλιση των διατάξεων της παρούσης και προκειμένου να αποφεύγονται οι άσκοπες δοκιμές, οχήματα με οριακή τιμή συντελεστή απορρόφησης 2,5 m-1 και 3,0 m-1:

- Απορρίπτονται μετά από δύο κύκλους ελεύθερης επιτάχυνσης, εφόσον μετρήθηκαν τιμές συντελεστή απορρόφησης υπερβαίνουσες το 3,6 m-1
- Εγκρίνονται μετά από δύο κύκλους ελεύθερης επιτάχυνσης, εφόσον μετρήθηκαν τιμές συντελεστή απορρόφησης κατώτερες του 2,0m-1

Η διενέργεια του ελέγχου των καυσαερίων των οχημάτων εφοδιασμένων με κινητήρα Diesel μέσω της χρήσης του Νεφελόμετρου, απαιτεί την χρήση του αισθητήρα στροφών «clamp on» ή εναλλακτικά την χρήση του μαγνητικού αισθητήρα στροφών «Dispeed», όμοιου με αυτόν που χρησιμοποιείται και στον αναλυτή καυσαερίων. Η διαδικασία αντικατάστασης του αισθητήρα «clamp on» με τον αισθητήρα «Dispeed» περιγράφεται στο εγχειρίδιο χρήσης του Νεφελόμετρου.

Η τιμή του συντελεστή απορρόφησης  $k$  που καταχωρείται προαιρετικά υποχρεωτικά (και ελέγχεται ανεξάρτητα από το Λογισμικό) στην αντίστοιχη επιλογή της οθόνης του Νεφελόμετρου (πριν την έναρξη της διαδικασίας), σύμφωνα με την Νομοθεσία (Υ.Α Φ1/26579/3183 (ΦΕΚ β 790/2007)), είναι:

α)  $k=2.5$  m-1 για κινητήρες με φυσική απορρόφησης

β)  $k=3.0$  m-1 για κινητήρες με υπερπλήρωση

γ)  $k=1.5$ m-1 για τα οχήματα που έλαβαν έγκριση τύπου με βάση την οδηγία 98/69/EK ή μεταγενέστερη. Όπου το στοιχείο αυτό δεν είναι δυνατόν να ευρεθεί (έλεγχος παρατηρήσεων άδειας κυκλοφορίας, συνοδευτικό πιστ/κο ταξινόμησης, ηλεκτρονική έγκριση τύπου του οχήματος κλπ) τότε η οριακή τιμή ισχύει για τα οχήματα με ημερομηνία 1ης άδειας μετά τη 1/07/2008.

Η τιμή της ελάχιστης απαιτούμενης θερμοκρασίας του λαδιού του κινητήρα θα πρέπει να είναι 80 °C.

### **8.3 Διαδικασία ελέγχου αυτόματης γραμμής με το αποκλισιόμετρο, το αμορτισερόμετρο, το φρενόμετρο και το φωτόμετρο.**

Μετά τον έλεγχο των καυσαερίων και των λοιπών ελέγχων οι οποίοι απαιτούνται στο σημείο ελέγχου 1, το όχημα προσέρχεται στο σημείο ελέγχου 2, το σημείο ελέγχου της αυτόματης γραμμής.

Το όχημα αρχικά διέρχεται πάνω από το Αποκλισιόμετρο όπου καταγράφεται η πλευρική απόκλιση των τροχών του κάθε άξονα (υποχρεωτικά του εμπρόσθιου άξονα και προαιρετικά του οπίσθιου). Στη συνέχεια γίνεται ζύγιση και έλεγχος της ανάρτησης στο Αμορτισερόμετρο, πρώτα για τον εμπρόσθιο άξονα του οχήματος (αριστερό και δεξιό τροχό). Στη συνέχεια, ο εμπρόσθιος άξονας ελέγχεται στο φρενόμετρο. Τέλος αφού περάσει και ο πίσω άξονας του οχήματος από το αμορτισερόμετρο και το φρενόμετρο, ελέγχονται τα φώτα πορείας και διασταυρώσεως από το φωτόμετρο, σύμφωνα με τη διαδικασία που περιγράφεται στα εγχειρίδια χρήσης των μηχανημάτων. Τα αποτελέσματα των μετρήσεων τα λαμβανόμενα από τα παραπάνω μηχανήματα και συσκευές ελέγχου, εμφανίζονται στην κεντρική οθόνη του Η/Υ της γραμμής, μεταφέρονται στον κεντρικό υπολογιστή του ΜΣ του κέντρου, είτε απευθείας από τον Η/Υ της γραμμής ή μέσω του φορητού τερματικού. Το λογισμικό της Κεντρικής Μονάδας Διαχείρισης του λογισμικού θα υποδείξει στη συνέχεια τις ελλείψεις και τα προβλήματα, σε συνάρτηση με τις τιμές των αποτελεσμάτων. Στην κεντρική οθόνη του Η/Υ της γραμμής, θα πρέπει να εμφανίζονται και η οδηγίες της μεθοδολογίας ελέγχου, που εφαρμόζεται σε κάθε στάδιο ελέγχου του οχήματος στην αυτόματη γραμμή.

Σημειώνεται ότι ο έλεγχος της λειτουργίας των εμπρόσθιων και των οπίσθιων φώτων του οχήματος γίνεται με τη βοήθεια των καθρεπτών που τοποθετούνται στην αρχή και το πέρας της αυτόματης γραμμής.

Για τον έλεγχο του οχήματος στην αυτόματη γραμμή του Κέντρου, είναι απαραίτητη η πλήρωση των ελαστικών του οχήματος με αέρα μέχρι την προδιαγραφόμενη από τον κατασκευαστή πίεση, η οποία αναγράφεται σε κάποιο σημείο του οχήματος (ειδικό ταμπελάκι) ή στο εγχειρίδιο χρήσης του οχήματος.

#### **8.3.1 Το Αποκλισιόμετρο**

Το Αποκλισιόμετρο της γραμμής, αποτελείται από ειδική πλάκα επί της οποίας διέρχεται ευθεία και με μικρή ταχύτητα (περίπου 4km/h) ένας τροχός, πρώτα του εμπρόσθιου και κατόπιν του οπίσθιου άξονα του οχήματος και μετράει την πλευρική απόσταση του οχήματος σε (m/km) πορείας. Το αποκλισιόμετρο φέρει ειδική πλάκα ανακούφισης της τάσης του τροχού, καθώς και ειδική ελαστική επικάλυψη, ανθεκτική στην παρουσία υδρογονανθράκων (βενζίνη, πετρέλαιο)

Η θέση της πλάκας του αποκλισιόμετρου απέχει συγκεκριμένη απόσταση από το συγκρότημα του Αμορτισερόμετρου και του Φωτόμετρου, για να πραγματοποιηθεί η πραγματοποίηση ακριβών μετρήσεων σύγκλισης απόκλισης του εμπρόσθιου και ενδεχομένως και του οπίσθιου άξονα του οχήματος (μόνο η μέτρηση του εμπρόσθιου άξονα είναι υποχρεωτική κατά την Ελληνική νομοθεσία). Για την επίτευξη ακριβούς μέτρησης στο αποκλισιόμετρο είναι αναγκαία η κίνηση του οχήματος με την προτεινόμενη ταχύτητα των 4km/h περίπου καθώς και η αποφυγή των κινήσεων του τιμονιού του οχήματος και του πατήματος του πεντάλ του φρένου κατά τη διάρκεια της διέλευσης του οχήματος επάνω από την πλάκα.

### 8.3.2 Το Αμορτισερόμετρο

Το Αμορτισερόμετρο περιλαμβάνει ένα πλαίσιο που αποτελείται από δύο πλάκες κραδασμού, οι οποίες είναι οριζόντιες, στατικού βάρους, για τη μεταφορά στις ράγες της φρενομέτρησης και τη μέτρηση του δυναμικού βάρους, είναι κατάλληλο για τον έλεγχο επιβατικών οχημάτων. Το μέγιστο φορτίο της κάθε πλάκας είναι 1250kg. Το μοτέρ τίθεται σε λειτουργία για μερικά δευτερόλεπτα. Όταν αυτό σταματήσει η συχνότητα της πλάκας κατεβαίνει σταδιακά από τα 16 Hz σε 3 Hz. Η παράμετρος που υπολογίζεται είναι η σχέση μεταξύ του δυναμικού και του στατικού βάρους σε ποσοστό επί τοις εκατό % και σε σχέση με τον χρόνο. Επίσης υπολογίζεται και η ασυμμετρία μεταξύ των τροχών του ίδιου άξονα. Το μέγιστο μετατρόχιο του ελεγχόμενου οχήματος είναι 2200 mm και το ελάχιστο μετατρόχιο του ελεγχόμενου οχήματος είναι 780mm.

Επάνω στις πλάκες κάθονται πρώτα οι τροχοί του εμπρόσθιου άξονα και στη συνέχεια οι τροχοί του οπίσθιου άξονα για τον έλεγχο και τη σύγκριση της ανάρτησης ανά άξονα μεταξύ δεξιάς και αριστερής πλευράς (διαθέτει και σύστημα ζύγισης ανά ένα εκατοστό άξονα). Πριν από κάθε μέτρηση, μετριέται το βάρος του κάθε τροχού-άξονα. Το εύρος παλινδρόμησης της πλάκας είναι 3mm έως 4 mm περίπου.

Το αμορτισερόμετρο δίδει πολύτιμες πληροφορίες σχετικά με την απόδοση της ανάρτησης των αξόνων του οχήματος και κυρίως τη διαφορά απόδοσης μεταξύ των τροχών και του ίδιου του άξονα.



Αμορτισερόμετρο εικ.1



Αμορτισερόμετρο εικ.2

Για τη μέτρηση στο Αμορτισερόμετρο είναι απαραίτητη η πλήρωση των ελαστικών του οχήματος με αέρα μέχρι τη προδιαγραφόμενη από τον κατασκευαστή πίεση.

Ασυμμετρία στη πίεση του αέρα των ελαστικών του ίδιου άξονα ή πίεση του αέρα των ελαστικών διαφορετική από την προδιαγραφόμενη από τον κατασκευαστή, έχει σαν αποτέλεσμα διαφορές στις ενδείξεις του ελεγκτικού μηχανήματος. Επίσης κατά τη διάρκεια της παλινδρόμησης της πλάκας του Αμορτισερόμετρου δεν επιτρέπεται καμία κίνηση στο τιμόνι του οχήματος ούτε και πίεση στο πεντάλ φρένου.

### 8.3.3 Το Φρενόμετρο

Το Φρενόμετρο της γραμμής αποτελείται από 2 ζεύγη περιστρεφόμενων κυλίνδρων, ένα ζεύγος για τον κάθε τροχό του ίδιου άξονα. Το φρενόμετρο είναι κατάλληλο για τον έλεγχο επιβατηγών οχημάτων, το μέγιστο φορτίο φόρτωσης των κυλίνδρων είναι 4t ανά άξονα ή 2t ανά τροχό. Το ελάχιστο μετατρόχιο είναι 800mm και το μέγιστο μετατρόχιο είναι 2200mm.

Οι κύλινδροι είναι επικαλυμμένοι εξωτερικά με ειδικό επικάλυμμα από εποξειδική σιλικόνη, ώστε να επιτυγχάνεται συντελεστής τριβής μεταξύ πέλματος, ελαστικού του τροχού και της επιφάνειας του κυλίνδρου, μεγαλύτερος από 0.90 μετρώντας και βρεγμένους τροχούς.

Φρενόμετρο εικ.



Το φρενόμετρο φέρει διάταξη αυτόματης διακοπής της λειτουργίας του με την έναρξη της ολίσθησης και πριν το μπλοκάρισμα των ελαστικών στους κυλίνδρους καθώς και αυτόματης επαναλειτουργίας για επανάληψη της μέτρησης χωρίς να μετακινηθεί το όχημα. Διαθέτει διπλό σύστημα διακοπών προστασίας και δεν είναι δυνατή η λειτουργία του συστήματος εάν δεν πατούν στους κυλίνδρους οι τροχοί του άξονα. Μεταξύ των δύο κυλίνδρων κάθε ζεύγους υπάρχει οριοδιακόπτης για να θέτει σε κίνηση και τα δύο ζεύγη, μόλις καθίσουν σε αυτά οι τροχοί του ελεγχόμενου οχήματος.

Έχει δυνατότητα μέτρησης σε οχήματα μόνιμης εμπλοκής (4X4). Ο οπίσθιος κύλινδρος είναι υπερυψωμένος έναντι του εμπρόσθιου κατά 30mm για την καλύτερη απόδοση της μέτρησης καθώς και την αποφυγή εξόδου του άξονα κατά τη διάρκεια της μέτρησης. Διαθέτει και τη δυνατότητα φρεναρίσματος των κυλίνδρων για την εύκολη είσοδο και έξοδο του οχήματος από αυτούς, προς και μετά το τέλος του ελέγχου.

Γενικά για την προθέρμανση των φρένων χρειάζονται 3 διαδοχικές δοκιμές φρεναρίσματος διάρκειας 6 δευτερολέπτων περίπου. Κατόπιν σταθεροποιώντας το ποδόφρενο υπολογίζεται η κυκλική ανωμαλία της πέδησης (οβάλ). Η μέτρηση της δύναμης πέδησης πραγματοποιείται με προοδευτικό φρενάρισμα μέχρι την ακινητοποίηση (διάρκεια τουλάχιστον 6 sec έως 10sec) Σε περίπτωση όπου δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί ακινητοποίηση, ο ελεγκτής διακόπτει την δοκιμή στη μέγιστη δύναμη (πάντα στο διάστημα μετά από 6 sec).

Τα αποτελέσματα που υπολογίζονται από το φρενόμετρο είναι οι μέγιστες δυνάμεις ανά άξονα και ανά τροχό, εκφραζόμενες σε daN, οι διαφορές Αριστερού μέρους- Δεξιού μέρους, οι δυνάμεις φρενομέτρησης ανά άξονα και ανά τροχό επί τοις εκατό (%), οι κάθετες δυνάμεις ανά τροχό και ανά άξονα, η παραμένουσα πίεση και η κυκλική ανωμαλία της πέδησης (οβάλ) [αριστερά δεξιά ανά άξονα και επί τοις εκατό (%)]. Επίσης ελέγχεται με τον ίδιο τρόπο και το φρένο στάθμευσης (βλέπε συναφείς κωδικούς 4200,4300,4500)

Οι ενδείξεις του φρενόμετρου και τα διάφορα στάδια της μεθοδολογίας, ελέγχου που ακολουθείται εμφανίζονται στην οθόνη της συσκευής του H/Y της γραμμής. Κατά τη διάρκεια του ελέγχου της πέδησης στο Φρενόμετρο, πρέπει να δίδεται μεγάλη προσοχή στη σωστή θέση των τροχών του άξονα στους κυλίνδρους, προκειμένου να γίνονται σωστές μετρήσεις και να αποφεύγεται η φθορά των ελαστικών στα όρια του μεταλλικού πλαισίου

του μηχανήματος.

Για τη μέτρηση στο Φρενόμετρο είναι απαραίτητος ο έλεγχος του τύπου και της κατάστασης των ελαστικών και η πλήρωση των ελαστικών του οχήματος με αέρα μέχρι την προδιαγραφόμενη από τον κατασκευαστή πίεση. Ασυμμετρία στην πίεση των ελαστικών του ίδιου άξονα ή πίεση ελαστικών διαφορετική από την προδιαγραφόμενη από τον κατασκευαστή έχει σαν αποτέλεσμα διαφορές στη δύναμη φρενομέτρησης.

### 8.3.4 Φωτόμετρο

Το φωτόμετρο της γραμμής ελέγχου αποτελείται από την κυρίως συσκευή ελέγχου των φώτων διασταύρωσης και πορείας μετακινείται κυρίως με τη βοήθεια τροχών. Το φωτόμετρο ελέγχει ηλεκτρονικά τη δέσμη των φώτων διασταύρωσης και πορείας του ελεγχόμενου οχήματος.

Με την ειδική διάταξη του περιστρεφόμενου καθρέπτη που φέρει στο πάνω μέρος και τη δυνατότητα περιστροφής των μερών του φωτόμετρου είναι δυνατή η ευθυγράμμιση του με το ελεγχόμενο όχημα.



Φωτόμετρο εικ.

Για την ευθυγράμμιση θα πρέπει να χρησιμοποιείται από τον περιστρεφόμενο καθρέπτη μια ευθεία γραμμή στην επιφάνεια του οχήματος κάθετη στο διαμήκη άξονα του οχήματος (όπως πχ κόγχες του παρμπρίζ, ράχες συμμετρικών πλαϊνών εξωτερικών καθρεπτών κλπ).

Το καλύτερο σημείο για την ευθυγράμμιση του φωτόμετρου είναι η ευθυγράμμιση του καθρέπτη με τις βάσεις του αμορτισέρ.

Όταν γίνει η ευθυγράμμιση του φωτόμετρου με το όχημα, μετακινείται το φωτόμετρο έτσι ώστε το κέντρο του να βρίσκεται στην ίδια ευθεία με το κέντρο του φανού. Για να γίνει αυτό θα πρέπει η βοηθητική ίνα (Laser) του φωτόμετρου να συμπίπτει με την ειδική σήμανση που φέρουν τα φανάρια (κύκλος ή σταυρός) σε διαφορετική περίπτωση το κεντράρισμα γίνεται στο κέντρο της λάμπας για την οποία πραγματοποιούμε τη μέτρηση. Η



μέτρηση ξεκινάει από τη δεξιά πλευρά του οχήματος (συνοδηγού) και καταλήγει στην αριστερή.

Η απόσταση του φανού του φωτόμετρου αναφοράς από το φανάρι σύμφωνα με τον κατασκευαστή θα πρέπει να είναι μεταξύ 25 και 60 cm.

Οι αποκλίσεις δέσμης εκφράζονται σε επί τοις εκατό (%) για δέσμες μήκους 10m.

Το φωτόμετρο έχει ενσωματωμένη ηλεκτρονική διάταξη, η οποία μετράει την ένταση της φωτεινής δέσμης σε cd (Candela). Ειδικά για τα φώτα διασταύρωσης η κλίση (%) στην οποία ρυθμίζεται το φωτόμετρο εξαρτάται από τον κατασκευαστή του προβολέα του οχήματος (σε περιπτώσεις έλλειψης τέτοιων πληροφοριών το φωτόμετρο ρυθμίζεται στην κλίση 1.25%). Για οχήματα που είναι εξοπλισμένα με αυτόματο διορθωτή ύψους δέσμης, ο ρυθμιστής πρέπει να βρίσκεται στο μέγιστο ύψος των προβολέων (θέση «0»). πριν τη δοκιμή φωτομέτρησης θα πρέπει να καθαρίζονται οι φανοί του οχήματος, τα ελαστικά να έχουν τη σωστή ποσότητα αέρα (για αποφυγή κλίσεων) και ο κινητήρας να βρίσκεται σε κανονική λειτουργία. Για οχήματα που έχουν υδροπνευματική ανάρτηση, είναι απαραίτητη η συνεχής λειτουργία του κινητήρα για 5 λεπτά της ώρας προκειμένου το όχημα να φτάσει στο σωστό ύψος.

Τα αποτελέσματα της απόκλισης και της έντασης της φωτεινής δέσμης μεταφέρονται στην κεντρική οθόνη της συσκευής.

Η συσκευή του φωτόμετρου περιέχει εσωτερικό αλφάδι για την πλήρη ευθυγράμμιση του με το έδαφος, καθώς και ειδικό καθρέπτη για την πλήρη ευθυγράμμιση της σε σχέση με τον άξονα συμμετρίας του οχήματος.

Σημειώνεται ότι το δάπεδο του χώρου ελέγχου των φώτων θα πρέπει να είναι πλήρως επίπεδο, προκειμένου οι μετρήσεις της κλίσης των προβολέων να γίνονται με ακρίβεια. Επίσης, για τον έλεγχο της έντασης των φώτων του οχήματος απαιτείται ο καθαρισμός της εξωτερικής επιφάνειας των προβολέων.

Για τη διενέργεια του ελέγχου με το φωτόμετρο θα πρέπει να ακολουθηθεί η παρακάτω διαδικασία:

1. Στάθμευση του οχήματος στο χώρο της μέτρησης των φώτων. Η απόσταση μεταξύ του φακού του φωτόμετρου και του προβολέα του οχήματος θα πρέπει να είναι μεταξύ 25 και 60 cm.
2. Μηδενισμός του ρυθμιστή του ύψους των φώτων στον πίνακα οργάνων του οχήματος.
3. Ευθυγράμμιση της συσκευής του φωτόμετρου με τη βοήθεια του περιστροφικού καθρέφτη.
4. Άνοιγμα του φωτόμετρου (διακόπτης στη θέση ON) και μετακίνησή του στη θέση του δεξιού προβολέα του οχήματος.
5. Ρύθμιση της κλίσης του φωτόμετρου με τη βοήθεια του εσωτερικού αλφαδιού που βρίσκεται στη βάση του κουτιού του φωτόμετρου.
6. Τοποθέτηση του περιστροφικού ρυθμιστή κλίσης % του φωτόμετρου στην ένδειξη 0% και ευθυγράμμιση του φακού του φωτόμετρου σε σχέση με το κέντρο της λάμπας του φανού του οχήματος. Η ευθυγράμμιση αυτή πραγματοποιείται με τη βοήθεια του laser pointer του φωτόμετρου.
7. Άνοιγμα των μεσαίων φώτων του οχήματος και τοποθέτηση του ρυθμιστή κλίσης % στη θέση που απαιτείται από τον κατασκευαστή των προβολέων του οχήματος. Σε περίπτωση που δεν υπάρχει τέτοια πληροφορία χρησιμοποιείται η τιμή 1.25%.
8. Καταχώρηση του ύψους του φακού του φωτόμετρου (set height beam) από το

- έδαφος στο menu της ψηφιακής ένδειξης, σύμφωνα με την ένδειξη που βρίσκεται στην κατακόρυφη κολόνα ολίσθησης του φωτόμετρου .
9. Καταχώρηση της τιμής της κλίσης % (set inclination) του φακού του οχήματος στο menu της ψηφιακής ένδειξης του φωτόμετρου.
  10. Καταχώρηση της τιμής της έντασης των μεσαίων φώτων του δεξιού προβολέα (set low beam rt) του οχήματος και της ενδεχόμενης κακής κλίσης.
  11. Άνοιγμα των μεγάλων φώτων του οχήματος, διενέργεια της αντίστοιχης ένδειξης του δεξιού προβολέα (set high beam rt) και καταχώρηση της ένδειξης και της ενδεχόμενης κακής κλίσης του.
  12. Άνοιγμα των φώτων ομίχλης του οχήματος και διενέργεια της αντίστοιχης μέτρησης του δεξιού προβολέα (set fog lamp rt) και καταχώρηση της έντασης και της ενδεχόμενης κακής κλίσης του. Η μέτρηση της έντασης των φώτων ομίχλης δεν είναι υποχρεωτικά και γίνεται τυπικά προκειμένου να προχωρήσει το menu του φωτομέτρου.
  13. Διενέργεια της μέτρησης του αριστερού (LT) προβολέα (μεσαία μεγάλα και ομίχλης) με τον ίδιο ακριβώς τρόπο επαναλαμβάνοντας τα βήματα 5 έως 12.

## 8.4 Διαδικασία του οπτικού ελέγχου

Το όχημα στη συνέχεια οδηγείται στο λάκκο κατόπτρευσης, σημείο ελέγχου 3 (χώρος οπτικού ελέγχου), όπου με τη βοήθεια του τζογόμετρου ( το οποίο δεν συνδέεται με την αυτόματη γραμμή και του βοηθητικού γρύλου , ελέγχονται, μεταξύ άλλων, οι ανοχές τους συστήματος ανάρτησης και διεύθυνσης του οχήματος (μπαλάκια, συνεμπλόκ, ακρόμπαρα).

Στο χώρο του λάκκου χρησιμοποιούνται βοηθητικά λωστοί για τον έλεγχο των ανοχών και ειδικά ελαστικά σφυριά για τον έλεγχο διαβρωμένων τμημάτων των οχημάτων/ Στο χώρο του λάκκου ελέγχονται και τα υπόλοιπα σημεία τεχνικού ελέγχου, και δεν έχουν ήδη ελεγχθεί κατά τη διάρκεια των προηγθέντων οπτικών ελέγχων στα σημεία 1 και 2. Οι ελλείψεις οι οποίες διαπιστώνονται μαζί με τους αντίστοιχους κωδικούς τους καταχωρούνται από τον ελεγκτή άμεσα στο φορητό τερματικό

Στην περίπτωση που στις εγκαταστάσεις του ΙΚΤΕΟ υπάρχει και πρόσθετος εξοπλισμένος λάκκος κατόπτρευσης , θα πρέπει να χρησιμοποιείται στις ακόλουθες περιπτώσεις:

- Για τον οπτικό έλεγχο οχημάτων στα οποία απαιτείται μεγαλύτερη προσοχή (οχήματα σε κακή μηχανική κατάσταση ή παλιά τεχνολογίας)
- Για τον οπτικό έλεγχο οχημάτων λόγω φόρτου εργασίας της κύριας γραμμής ελέγχου
- Για τον οπτικό έλεγχο των οχημάτων (σύστημα απαγωγής καυσαερίων) τα οποία απαιτούν ανεξάρτητη έκδοση ΚΕΚ
- Για τον οπτικό επανέλεγχο οχημάτων

### 8.4.1 Το Τζογόμετρο.

Το τζογόμετρο είναι υδραυλικό και εκτελεί διαγώνιες κινήσεις ή οριζόντια κάθετη. Μέγιστο βάρος οχήματος ανά άξονα είναι 2500kg. Διαθέτει χειριστήριο με φως. Το τζογόμετρο εγκαθίσταται στον λάκκο κατόπτρευσης μέσω μεταλλικού πλαισίου. Το τζογόμετρο μπορεί να χρησιμοποιείται τόσο για εμπρός (υποχρεωτικά) όσο και για τον πίσω άξονα του οχήματος. Η χρήση του τζογόμετρου για τον πίσω άξονα είναι υποχρεωτική τουλάχιστον για τα οχήματα με κίνηση στον πίσω άξονα και για τα οχήματα με μόνιμη τετρακίνηση. Κατά την ακινητοποίηση των τροχών του οχήματος επάνω στις πλάκες του τζογόμετρου απαιτείται η βοήθεια από 2ο άτομο (ελεγκτής ή βοηθός ελεγκτή).

## 8.4.2 Ο Γρύλος λάκκου

Στο χώρο του οπτικού ελέγχου θα πρέπει να υπάρχει κινούμενος γρύλος λάκκου λειτουργών με πεπιεσμένο αέρα. Η χρήση του γρύλου δίνει τη δυνατότητα ανύψωσης του οχήματος προκειμένου να διενεργηθούν με μεγαλύτερη ακρίβεια οι έλεγχοι στους τροχούς (ρουλεμάν, τζόγοι), στο σύστημα διεύθυνσης και στην ανάρτηση του οχήματος. Ειδικότερα μπορούν να ελεγχθούν καλύτερα οι ανοχές των ρουλεμάν των τροχών, του άξονα μετάδοσης κινήσεως, των ελαστικών συνδέσμων του συστήματος διεύθυνσης (ατέρμονας, κρεμαργιέρα, ακρόμπαρα) και ανάρτησης (σινεμπλόκ, ψαλίδια, αντιστρεπτική ράβδος) η κατάσταση των ελαστικών του οχήματος και των ελαστικών σωλήνων του υδραυλικού συστήματος των φρένων.

### Ειδικοί και γενικοί έλεγχοι του Οχήματος.

Στη συγκεκριμένη παράγραφο παρουσιάζονται τα σημεία που απαιτείται να ελέγχονται κατά τον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων, με βάση του κωδικούς ελέγχου που περιέχονται στον πίνακα της ΥΑ 12078/1346/200 καθώς και η μεθοδολογία ελέγχου των σημείων αυτών και εδεχόμενες πληροφορίες περί των σημείων αυτών, προς τους ελεγκτές του κέντρου.

Σημειώνεται ότι στα ΙΚΤΕΟ διενεργούνται οι Κανονιστικού Τεχνικοί Έλεγχοι (αρχικοί, περιοδικοί και επανέλεγχοι) των ιδιωτικής χρήσης οχημάτων ΕΙΧ ( με αριθμό θέσεων εκτός της θέσης του οδηγού έως και 8, όχι όμως όταν αυτά έχουν χαρακτηριστεί ως λεωφορεία στην άδεια κυκλοφορίας) και των φορτηγών οχημάτων (ΦΙΧ και ΦΔΧ) με μεικτό βάρος έως 3500 kg. Στις παραπάνω κατηγορίες οχημάτων συμπεριλαμβάνονται τα ανάρθρα/αταξινόμητα οχήματα τα πετρελαιοκίνητα οχήματα, τα εκπαιδευτικά οχήματα από σχολές οδηγών, τα οχήματα με κόκκινες πινακίδες, τα οχήματα των δήμων ή των ΔΕΚΟ, τα οχήματα μεταφοράς υγρών καυσίμων με ωφέλιμο φορτίο έως 1000lt (για τα οποία δεν απαιτείται πιστοποιητικό ADR) καθώς και οχήματα ΕΔΧ (Ταξί και Αγοραία) έως 8 θέσεις.

Για τα οχήματα αυτά δεν μπορούν να διενεργηθούν μεμονωμένως οι ειδικοί τεχνικοί έλεγχοι οχημάτων, καθώς και οι έλεγχοι (στάθμης, θορύβου) παρά μόνο στα πλαίσια της διενέργειας του Κανονιστικού Ελέγχου.

Στα Ιδιωτικά ΚΤΕΟ δεν διενεργούνται οι ειδικοί έλεγχοι οχημάτων , καθώς και οι έλεγχοι οχημάτων ΕΙΧ με αριθμό θέσεων πάνω των 9 (μαζί με του οδηγού), των φορτηγών οχημάτων Δημόσιας ή Ιδιωτικής Χρήσεως άνω των 3500kg των ρυμουλκούμενων και ημιρυμουλκούμενων οχημάτων, των γεωργικών ελκυστήρων και μηχανημάτων των Ένοπλων Δυνάμεων.

Στους ειδικούς αυτούς τεχνικούς ελέγχου περιλαμβάνονται οι έλεγχοι των μετασκευών των ταξινομημένων οχημάτων, για τις οποίες θα πρέπει να ενημερωθεί η άδεια κυκλοφορίας. Οι μετασκευές αυτές μπορεί να είναι συνήθως η εγκατάσταση της υγραεριοκίνησης, η αλλαγή κινητήρων, η μετατροπή ΕΙΧ σε ΦΙΧ, οι τροποποιήσεις των ΦΙΧ από ανοικτού σε κλειστού τύπου, η τοποθέτηση της ανατρεπόμενης καρότσας κλπ.

Στην περίπτωση που κατά τη διάρκεια του τεχνικού ελέγχου, διαπιστωθεί κάποια από τις παραπάνω αναφερόμενες μετασκευές, απαιτείται η καταχώρηση της αντίστοιχης σοβαρής έλλειψης, εάν υπάρχει ή η καταχώρηση της σοβαρής έλλειψης με κωδικό 1404, η συναφής με τις ελλείψεις ισχύουσα νομοθεσία και ταυτόχρονα απαιτείται και η αναγραφή στον χώρο των παρατηρήσεων του ΔΤΕ της αντίστοιχης επισήμανσης όπως πχ «φέρει εγκατάσταση υγραεριοκίνησης. Να ενημερωθεί η Άδεια κυκλοφορίας» ή «Όχημα ανοικτού τύπου εκ μετατροπής. Να ενημερωθεί η Άδεια Κυκλοφορίας» κλπ. Για τις άνω μετασκευές που δεν έχουν δηλωθεί απαιτείται και η έγγραφη ενημέρωση της αρμόδιας Υπηρεσίας της

Περιφέρειας.

Σημειώνεται ότι ο περιοδικός έλεγχος της εγκατάστασης της υγραεριοκίνησης, καθώς και ο περιοδικός έλεγχος της λειτουργικής κατάστασης των μετασκευών- τροποποιήσεων για τις οποίες έχει γίνει η ενημέρωση της Άδειας Κυκλοφορίας, απαιτείται να διενεργηθεί από το ΙΚΤΕΟ στα πλαίσια του Κανονιστικού Τεχνικού Ελέγχου.

Ειδικά για τις περιπτώσεις της διενέργειας του τεχνικού ελέγχου στα προς ταξινόμηση οχήματα σε περιπτώσεις που διαπιστώνονται τροποποιήσεις στον θάλαμο-καμπίνα του οχήματος, τροποποιήσεις οι οποίες έλαβαν χώρα μετά από τον εκτελωνισμό του οχήματος, θα πρέπει να καταχωρηθεί η δευτερεύουσα έλλειψη με κωδικό 1404, με τα ταυτόχρονη καταγραφή στο χώρο παρατηρήσεων του ΔΤΕ του σχολίου: Δεν ελέγχθηκε η μετασκευή της καμπίνας του οχήματος. Οι εν λόγω τροποποιήσεις απαντώνται συνήθως σε οχήματα που μετασκευάζονται σε Νεκροφόρες, Ασθενοφόρα κ.λ.π.

Στα Ικτέο μπορεί να διεξαχθεί ο Τεχνικός Έλεγχος οχημάτων μεταφοράς καυσίμων με μικτό φορτίο έως 3.5t αρκεί η χωρητικότητα της δεξαμενής του καυσίμου να μην υπερβαίνει τα 1000lt. Η χωρητικότητα της δεξαμενής θα πρέπει να τεκμηριώνεται δια συναφών παραστατικών, τα οποία μπορεί να είναι τα ακόλουθα:

- Μελέτη ογκομέτρηση (ή πιστοποιητικό) από την οποία να προκύπτει η ακριβής χωρητικότητα της δεξαμενής
- Συναφής Βεβαίωση Μηχανολόγου Μηχανικού
- Συναφής καταγραφή-σήμανση-χάραξη στο ταμπελάκι του κατασκευαστή προσαρμοσμένο επί της δεξαμενής.

(Συναφές έγγραφο ΥΜΕ: εγκύκλιος Φ106/66835/7803)

Τα ειδικού τύπου ΕΔΧ οχήματα (λιμουζίνες-τουριστικά, δεν απαιτείται να έχουν μετρητή (ταξίμετρο) ή τις λοιπές σημάνσεις που απαιτούνται για το ΕΔΧ. Απαιτείται να ελέγχεται το χρώμα που είναι καταγεγραμμένο στο έντυπο της Άδειας Κυκλοφορίας, καθώς και η κατάλληλη αναφορά ως «τουριστικό» στον τύπο της αμάξης.

(Συναφές έγγραφο ΒΔ υπ' αριθ 436 της 25 Ιουνίου/ 6 Ιουλίου 1961)

Τα οχήματα τα οποία είναι εφοδιασμένα με τις Κρατικές Πινακίδες Κυκλοφορίας (πινακίδες με μαύρα γράμματα και πορτοκαλί φόντο) απαιτείται να υποβάλλονται σε Τεχνικό Έλεγχο, όπως ισχύει και για τα ΕΙΧ και ΦΙΧ οχήματα, εντός των ορισμένων από τη συναφή Νομοθεσία προθεσμιών. Εκτός των προθεσμιών αυτών, ο Τεχνικός έλεγχος των εν λόγω οχημάτων μπορεί να χαρακτηριστεί ως εκπρόθεσμος τεχνικός έλεγχος με τις αντίστοιχες απαιτήσεις της καταβολής του αυξημένου ειδικού τέλους (παράβολο). Για τα οχήματα αυτά απαιτείται η επικόλληση του ΕΣΤΕ στην οπίσθια πινακίδα κυκλοφορίας.

Σε Περιφέρειες της χώρας που υπάρχει πρόγραμμα πρόσκλησης δια του οποίου τα οχήματα καλούνται με βάση την πινακίδα κυκλοφορίας και όχι την ημερομηνία της έκδοσης της 1ης Άδειας Κυκλοφορίας, χωρίς να συμπεριλαμβάνονται σε αυτό τα οχήματα με κρατικές πινακίδες, δεν ισχύει η παραπάνω υποχρέωση διεξαγωγής του Τεχνικού Ελέγχου και ως εκ τούτου και της ενδεχόμενης απαίτησης της καταβολής του αυξημένου ειδικού τέλους (παράβολο).

## **8.5 Διαδικασία Ελέγχου της Στάθμης Θορύβου με το Ηχόμετρο.**

Η μέτρηση της στάθμης του θορύβου των οχημάτων εκτελείται μόνον κατά την κρίση του ελεγκτή, σύμφωνα με την ερμηνευτική εγκύκλιο με α.π 4500/4795 του ΥΜΕ. Μετά τη λήξη της διαδικασίας του οπτικού ελέγχου το όχημα απομακρύνεται από τον λάκκο κατόπτευσης και σταθμεύεται στον υπαίθριο χώρο μετά την έξοδο του από τον χώρο ελέγχου, προκειμένου να πραγματοποιηθεί ο έλεγχος της στάθμης του χώρου ελέγχου, προκειμένου

να πραγματοποιηθεί ο έλεγχος της στάθμης του θορύβου δια της «εν στάση» μεθόδου μετρήσεως.

Η μεθοδολογία και τα όρια αποδοχής αναφέρονται παρακάτω:

- Το όχημα μετακινείται σε θέση τέτοια ώστε σταθερές επιφάνειες στον περιβάλλοντα χώρο του οχήματος να απέχουν τουλάχιστον 3m από την εξωτερική επιφάνεια του οχήματος.
- Για την αποφυγή της επίδρασης του ανέμου, το μικρόφωνο του ηχομέτρου προστατεύεται με το ειδικό αφρώδες κάλυμμα που διατίθεται. Σε περίπτωση έντονου ανέμου (ταχύτητα μεγαλύτερη των 8m/sec ), βροχόπτωσης, χαλαζόπτωσης ή χιονιού, η μέτρηση δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί σε υπαίθριο χώρο.
- Οι απαιτούμενες γενικές ρυθμίσεις λειτουργίας των ηχομετρων είναι:
  - κλίμακα μέτρησης τύπου A
  - απόκριση ηχομέτρου fast (ταχεία)
  - όρια απόκρισης ηχομέτρου 40db-120db(A).
- Πριν την εκκίνηση μέτρησης του θορύβου του οχήματος πρέπει να ελεγχθεί ότι:
  - δεν υπάρχουν κοντά στο όχημα αντικείμενα ή άτομα εκτός του οδηγού και του δειξάγοντος τη μέτρηση.
  - Η μετρούμενη στάθμη θορύβου του περιβάλλοντος (ηχητικό υπόβαθρο) θα πρέπει να είναι τουλάχιστον κατά 10dB(A) μικρότερη από την αναμενόμενη στάθμη θορύβου της εξάτμισης, η οποία είναι καταγεγραμμένη στο έντυπο Άδειας Κυκλοφορίας του οχήματος.
- Ο κινητήρα τίθεται σε λειτουργία και οδηγείται στην κανονική θερμοκρασία λειτουργίας του. Κατόπιν ο επιλογέας ταχυτήτων τοποθετείται στο «νεκρό σημείο».
- Το ηχόμετρο τοποθετείται κοντά στο στόμιο της εξάτμισης και στρέφεται προς αυτό, με την ταυτόχρονη ικανοποίηση των κατωτέρω προϋποθέσεων:
  - Απόσταση μικροφώνου 50cm από το στόμιο
  - Οριζόντια κλίση 45° ως προς την κατεύθυνση εξόδου των καυσαερίων και προς την εξωτερική πλευρά του οχήματος
  - Απόσταση από το έδαφος η ίδια με το στόμιο της εξάτμισης αλλά ποτέ μικρότερη από 20cm
  - Στην περίπτωση εξάτμισης πολλαπλών στομιών
    - Εφόσον τα στόμια απέχουν μεταξύ τους λιγότερο από 30 cm, λαμβάνεται μία σειρά μετρήσεων στο στόμιο που είναι το πλησιέστερο προς την εξωτερική πλευρά του οχήματος, σύμφωνα με τις προαναφερθείσες συνθήκες
    - Εφόσον τα στόμια απέχουν μεταξύ τους περισσότερο από 30 cm λαμβάνονται δύο σειρές μετρήσεων (μία σειρά για κάθε στόμιο), με θέση του ηχομέτρου από την πλευρά του στομίου την αντίθετη προς το στόμιο που δεν ελέγχεται και σύμφωνα με τις προαναφερθείσες συνθήκες.

Ο Κινητήρας επιταχύνεται ομαλά από τις στροφές του ρελαντί:

- Στις στροφές μέτρησης του θορύβου «εν στάσει» που περιλαμβάνεται στην άδεια κυκλοφορίας του οχήματος σύμφωνα με την ΥΑ 1220/79.
- Στα 3/4 των στροφών μέγιστης ισχύος του οχήματος, για οχήματα που κυκλοφόρησαν μετά την εφαρμογή της ΥΑ 1220/79
- στον μέγιστο αριθμό στροφών που επιτρέπει ο ρυθμιστής για οχήματα με κινητήρα

diesel που κυκλοφόρησαν προς της εφαρμογής της YA1220/79

- Για τα ανάριθμα οχήματα που διαθέτουν ξένη άδεια κυκλοφορίας στα 3/4 των στροφών μέγιστης ισχύος του οχήματος (βενζινοκίνητα και πετρελαιοκίνητα)

Αφού σταθεροποιηθεί ο παραπάνω αριθμός στροφών του κινητήρα για μερικά δευτερόλεπτα, ο κινητήρας επιβραδύνεται απότομα (με άφημα πεντάλ γκαζιού) στις στροφές ρελαντί.

Η διαδικασία αύξησης των στροφών επαναλαμβάνεται ακόμα δύο φορές με καταγραφή της αντίστοιχης μέγιστης στάθμης θορύβου που παρατηρήθηκε. Ως τελική τιμή μέγιστης στάθμης θορύβου ορίζεται η μέγιστη από τις τρεις καταγεγραμμένες τιμές εφόσον όμως η απόκλιση των τιμών μεταξύ τους δεν υπερβαίνει τα 2dB(A). σε αντίθετη περίπτωση επαναλαμβάνεται το σύνολο των μετρήσεων.

Σε περίπτωση ύπαρξης και δεύτερου στομίου σε απόσταση μεγαλύτερη των 30cm από το πρώτο μετρείται η στάθμη θορύβου (κατά τα προαναφερθέντα) και για το δεύτερο και ως μέγιστη μετρηθείσα στάθμη θορύβου του οχήματος ορίζεται η μεγαλύτερη από τις μέγιστες στάθμες θορύβου που προέκυψαν από τις μετρήσεις των δύο στομίων ξεχωριστά.

Τα όρια επιτρεπόμενης στάθμης θορύβου με το οποίο συγκρίνεται η παρατηρηθείσα μέγιστη στάθμη θορύβου είναι:

- Το αναγραφόμενο στην άδεια κυκλοφορίας του οχήματος για τα οχήματα που κυκλοφόρησαν μετά την εφαρμογή της YA1220/79
- Τα 105dB(A) για EIX ή 110dB(A) για τα φορτηγά οχήματα, προγενέστερα της εφαρμογής της YA1220/79

Σε περίπτωση υπέρβασης του αντίστοιχου ορίου γίνεται εισαγωγή στο φορητό υπολογιστή η φράση «Σοβαρή Έλλειψη»

## **8.6 Πεδία ελέγχου που ελέγχονται στα ΙΚΤΕΟ**

Τα πεδία ελέγχου που ελέγχονται στα ΙΚΤΕΟ ελαφρών οχημάτων χωρίζονται σε διάφορες ομάδες κωδικών ανάλογα με το σημείο που παρουσιάζει έλλειψη χρησιμοποιείται διαφορετικός κωδικός.

Οι ομάδες των κωδικών που αναφέρονται στις ελλείψεις είναι οι παρακάτω:

**Αριθμός πλαισίου (κωδικοί 1100)**

**Πινακίδες Κυκλοφορίας (κωδικοί 1200)**

**Επισκευές-Αντικαταστάσεις (κωδικοί 1300)**

**Ειδικές νομοθετικές Αιτήσεις (κωδικοί 1400)**

**Κεντρικός άξονα της πέδησης-μοχλός πέδησης (κωδικοί 2100)**

**Ποδόπληκτρο συστήματος πέδησης (2200)**

**Υποβοήθηση της πέδησης (2900)**

**Άκαμπτες σωληνώσεις του συστήματος πέδησης (3100)**

**Εύκαμπτες σωληνώσεις του συστήματος πέδησης (3200)**

**Επιφάνειες τριβής του συστήματος πέδησης (3300)**

**Τύμπανα-δίσκοι συστήματος πέδησης (3400)**

**Συρματόσχοινα-ράβδοι-ιμάντες-μοχλοί συστήματος πέδησης (3500)**

**Κύλινδροι πέδησης (3600)**

**Λειτουργία και αποτελεσματικότητα κυρίου συστήματος πέδησης (4200,4300,4500)**

**Σύστημα διεύθυνσης (5000)**

Πηδάλιο και κολόνα (άξονας) διεύθυνσης (5100)  
Κιβώτιο διεύθυνσης (ατέρμονας-κρεμαργιέρα) (5200)  
Μοχλοί, ράβδοι σύνδεσης, αρθρώσεις (5300)  
Υποβοήθηση του συστήματος διεύθυνσης (5400)  
Πλευρική σύγκλιση απόκλιση (5600)  
Πλαίσιο-Αμάξωμα (6000,6100)  
Υπερκατασκευή (6200)  
Αμάξωμα (6300)  
Διάταξη ζεύξης-Κοτσαδόρος (6500)  
Προφυλακτήρες-Οπίσθια προστασία (6600)  
Εφεδρικός τροχός (6800)  
Άξονες-Τροχοί-Ελαστικά-Συστήματα ανάρτησης (7000)  
Άξονες οχήματος (7100)  
Τροχοί (7200)  
Ελαστικά (7300)  
Ανάρτηση-Γενικά (7400)  
Ανάρτηση-Ελατήρια (7500)  
Ανάρτηση-Αποσβεστήρα κραδασμών (7600)  
Ανάρτηση-Υδροπνευματικές αναρτήσεις  
Φώτα (8000-9300)  
Ηλεκτρικές συνδέσεις μεταξύ ρυμουλκού και ρυμουλκούμενου ή ημιρυμουλκούμενου (9400)  
Εξοπλισμός σήμανση (10000)  
Ζώνες ασφαλείας (10200)  
Λοιπός εξοπλισμός: (10500)  
Ορατότητα-κατάσταση ανεμοθώρακα ή υαλοπινάκων (11100)  
Καθρέπτες (11200)  
Υαλοκαθαριστήρες και πίδακες νερού (11300)  
Κινητήρας (12100)  
Σύστημα μετάδοσης της κίνησης (12200)  
Δεξαμενές και σωληνώσεις καυσίμου (12300)  
Υγραεριοκίνητα οχήματα (12400)  
Ρύπανση του Περιβάλλοντος (13000)  
ΕΛΧ-ΤΑΞΙ (14000) και (15000)

## **8.7 Τεχνικός έλεγχος σε βαρέα οχήματα, Φορτηγά / Λεωφορεία**

Έλεγχοι που πραγματοποιούνται

Κατά τη διαδικασία τεχνικού ελέγχου σε βαρέα οχήματα, φορτηγά και λεωφορεία πραγματοποιούνται οι παρακάτω έλεγχοι:

**ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΑΥΣΑΕΡΙΩΝ**

**ΣΥΓΚΛΙΣΙΟΜΕΤΡΟ**

**ΦΡΕΝΟΜΕΤΡΟ (ΜΕ ΠΡΟΣΟΜΟΙΩΤΗ ΒΑΡΟΥΣ)**

**ΤΖΟΓΟΜΕΤΡΟ**

**ΟΠΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΗΧΟΜΕΤΡΗΣΗ**

## 8.8 Τεχνικός έλεγχος σε Δίκυκλα

Έλεγχοι που πραγματοποιούνται

Κατά τη διαδικασία τεχνικού ελέγχου σε δίκυκλα πραγματοποιούνται οι παρακάτω έλεγχοι:

- ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΑΥΣΑΕΡΙΩΝ
- ΟΠΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ
- ΦΩΤΟΜΕΤΡΟ
- ΤΑΧΥΜΕΤΡΟ (ΜΟΝΟ ΓΙΑ ΜΟΤΟΠΟΔΗΛΑΤΑ)
- ΦΡΕΝΟΜΕΤΡΟ
- ΗΧΟΜΕΤΡΗΣΗ

## 8.9 Διαδικασία ελέγχου Υγραεριοκίνητων Οχημάτων

Ο έλεγχος ενός υγραεριοκίνητου οχήματος περιλαμβάνει πρόσθετους ελέγχους, σε διάφορες φάσεις της ελεγκτικής διαδικασίας, λαμβάνοντας υπόψη τις διατάξεις της ΥΑ 18586/698/2000 (ΦΕΚ 411/Β/29-03-2000, άρθρο 9). Πιο συγκεκριμένα:

### 8.9.1 Υποδοχή του Οχήματος

Κατά την παραλαβή των δικαιολογητικών του οχήματος από τη γραμματεία, απαιτείται ιδιαίτερος έλεγχος στα παρακάτω σημεία:

- έλεγχος της άδειας κυκλοφορίας του οχήματος, για την αναφορά (και) του υγραερίου ως καυσίμου κίνησης του οχήματος
- παραλαβή και τήρηση στο κέντρο από τονκάτοχο του οχήματος υπεύθυνης δήλωσης, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 8 του Ν. 1599/1986 του αρμόδιου τεχνικού που διενέργησε τον έλεγχο της εγκατάστασης υγραεριοκίνησης του οχήματος. Η δήλωση ελέγχεται τόσο ως προς την ύπαρξη της όσο και ως προς την ημερομηνία έκδοσής της, αφού δεν πρέπει να υπερβαίνει τις επτά ημέρες προ της ημερομηνίας προσκόμισης του οχήματος για τεχνικό έλεγχο.
- Οποιαδήποτε παράλειψη που αφορά τα προαναφερθέντα σημεία ελέγχου κοινοποιείται στον εντεταλμένο ελεγκτή προκειμένου να προβεί σε σημείωση της σχετικής έλλειψης. Ο ελεγκτής παραλαμβάνει την υπεύθυνη δήλωση και αφού μεταφέρει το όχημα στον χώρο εισαγωγής του στη γραμμή τεχνικού ελέγχου, προβαίνει σε επαλήθευση των αναφερόμενων στη δήλωση τεχνικών δεδομένων και αριθμών εγκρίσεων εξαρτημάτων της εγκατάστασης. Ειδικά για τη δεξαμενή καυσίμου, πρέπει να ελεγχθεί και η ημερομηνία κατασκευής της, ώστε να επαληθευθεί ότι δεν έχει παρέλθει δεκαετία και:
  - εφόσον συμβαίνει κάτι τέτοιο, να ζητηθεί αντικατάστασή της δεξαμενής και επανέλεγχος του οχήματος
  - εφόσον η δεκαετία θα παρέλθει προ της διενέργειας του επόμενου κανονιστικού τεχνικού ελέγχου, να ζητηθεί ως ημερομηνία επόμενου ελέγχου τέτοια, ώστε να



συμπέσει με τη λήξη της δεκαετίας και την αντικατάσταση της δεξαμενής.

### **8.9.2 Τεχνικός Έλεγχος του υγραεριοκίνητου οχήματος.**

Το όχημα υποβάλλεται στους τους τεχνικούς ελέγχους σύμφωνα με τα σημεία της ΥΑ 44800/123/85, όπως κάθε φορά αυτή ισχύει, που προβλέπονται για την εν γένει κατηγορία του. Πέραν τούτων όμως, οφείλει να ελεγχθεί και στα ακόλουθα σημεία (οπτικός έλεγχος):

- η δεξαμενή καυσίμου πρέπει να είναι σταθερά εγκατεστημένη στο όχημα, εσωτερικά ή εξωτερικά αυτού, όχι όμως στον χώρο του κινητήρα ή στον εμπρόσθιο χώρο του οχήματος, εφόσον διατίθεται.
- σε περίπτωση εξωτερικής τοποθέτησης της δεξαμενής, η θέση εγκατάστασης μπορεί να είναι είτε κάτω από το δάπεδο του αμαξώματος, με τήρηση ελάχιστης απόστασης από το έδαφος (200mm ή ύπαρξη κατάλληλης προστατευτικής διάταξης χαμηλότερα από αυτήν) είτε επάνω στο αμάξωμα ή την στέγη του οχήματος, με προστασία από την ηλιακή ακτινοβολία. Σε κάθε περίπτωση πρέπει να μην προεξέχει του πλευρικού περιγράμματος του οχήματος.
- δεν πρέπει να υπάρχει επαφή μετάλλου με μέταλλο στην εγκατάσταση της δεξαμενής, εκτός από τα μόνιμα σημεία στερέωσής της. Τα σημεία στερέωσής της πρέπει να είναι μόνιμα για να την ασφαλίζουν επάνω στο όχημα ή να στερεώνεται με ειδικό πλαίσιο και ιμάντες (τουλάχιστον δύο). Αν οι ιμάντες φέρουν επίσης το βάρος της δεξαμενής, πρέπει να είναι τουλάχιστον τρεις με πάχος τουλάχιστον 3mm ο καθένας. Επίσης πρέπει να εξασφαλίζουν ότι η δεξαμενή καυσίμου δεν θα ολισθαίνει, δεν θα περιστρέφεται ή δεν θα εκτοπίζεται. Τέλος πρέπει να παρεμβάλλεται προστατευτικό υλικό (τσόχα, δέρμα ή πλαστικό) μεταξύ της δεξαμενής και των ιμάντων, του ειδικού πλαισίου στερέωσης και των σημείων έδρασης της δεξαμενής.
- Το αεροστεγές περικάλυμμα της δεξαμενής πρέπει να έχει τουλάχιστον μία σύνδεση με την ατμόσφαιρα, όπου απαιτείται, μέσω ελαστικού σωλήνα ανθεκτικού στο υγραέριο. Το στόμιο εξόδου αυτού του σωλήνα, πρέπει να βλέπει προς τα κάτω στο σημείο εξόδου από το όχημα και εφόσον είναι δυνατόν να αποφεύγεται η εκτόνωση προς τους θόλους των τροχών ή προς άλλες πηγές θερμότητας του οχήματος (π.χ. σωλήνας εξαγωγής καυσαερίων). Η ελάχιστη διατομή εξόδου του αεροστεγούς περικαλύμματος (αυτοτελώς ή αθροιστικά) πρέπει να είναι 500mm<sup>2</sup>.
- Οι ενώσεις του ελαστικού σωλήνα σύνδεσης με το αεροστεγές περικάλυμμα και τον οδηγό διόδου, πρέπει να επιτυγχάνονται με σφιγκτήρες ή άλλα μέσα, που εξασφαλίζουν την δημιουργία αεροστεγούς ένωσης.
- Οι άκαμπτες γραμμές καυσίμου πρέπει να κατασκευάζονται από χάλυβα ή χαλκό. Σε περίπτωση χαλκού, ο αγωγός πρέπει να προστατεύεται με ελαστικό ή πλαστικό μανδύα.
- Η εξωτερική διάμετρος του αγωγού δεν πρέπει να είναι μεγαλύτερη από 12mm και το πάχος τοιχώματος δεν πρέπει να είναι μικρότερο από 0,8mm.

Η γραμμή καυσίμου μπορεί να κατασκευασθεί επίσης από πλαστικό ή ελαστικό υλικό ή να αντικατασταθεί από εύκαμπτη γραμμή ή ελαστικό σωλήνα. Οι άκαμπτες γραμμές καυσίμου, πρέπει να στερεώνονται με ειδικό τρόπο, ώστε να μην υφίστανται καταπόνηση ή δόνηση. Οι εύκαμπτες γραμμές καυσίμου, οι ελαστικοί σωλήνες ή οι μη μεταλλικές άκαμπτες γραμμές καυσίμου, πρέπει επιπρόσθετα να είναι προστατευμένες από

προσक्रούσεις. Ειδικά στα σημεία στερέωσης, πρέπει να είναι εφοδιασμένες με προστατευτικό υλικό, εφόσον ο σωλήνας δεν προστατεύεται στο πλήρες μήκος του.

Οι οξείες γωνίες σε σωληνώσεις πρέπει, εν γένει, να αποφεύγονται. Κάθε καμπύλη πρέπει να διατηρεί το αρχικό σχήμα και την διατομή της. Οι γραμμές καυσίμου δεν πρέπει να βρίσκονται σε σημεία εφαρμογής του γρύλου ανύψωσης του οχήματος και στα περάσματά του, πρέπει δε να περιβάλλονται από προστατευτικό υλικό. Επίσης, πρέπει να προστατεύονται από την θερμότητα του συστήματος εξαγωγής καυσαερίων, με την τήρηση ικανοποιητικής απόστασης ή με την χρήση κατάλληλης προστατευτικής επικάλυψης.

- Στις συνδέσεις αέριας φάσης μεταξύ των διαφόρων εξαρτημάτων της εγκατάστασης, δεν επιτρέπονται ενώσεις κασσιτεροκόλλησης ή οξυγονοκόλλησης ή συμπίεσης. Οι σύνδεσμοι χαλύβδινων αγωγών, πρέπει να είναι από χάλυβα ενώ των χάλκινων από υλικό ανθεκτικό σε διάβρωση. Το αυτό υλικό πρέπει να χρησιμοποιείται και για τα συγκροτήματα διανομής. Οι ενώσεις των άκαμπτων γραμμών καυσίμου πρέπει να είναι κατάλληλης μορφής, ο αριθμός τους να είναι ο ελάχιστος δυνατός και η θέση τους τέτοια, ώστε να διατίθεται πρόσβαση για επιθεώρηση.

- Δεν πρέπει να υπάρχουν συνδέσεις που μεταφέρουν αέριο στο χώρο των επιβατών ή στον κλειστό χώρο των αποσκευών, με εξαίρεση τις συνδέσεις αεροστεγούς περικαλύμματος και τη σύνδεση μεταξύ του σωλήνα αερίου και της μονάδας πλήρωσης, εφόσον είναι εφοδιασμένη με μανδύα ανθεκτικό στο υγραέριο και σε οποιαδήποτε διαρροή αερίου διοχετεύεται απευθείας στην ατμόσφαιρα.

- Κάθε εξάρτημα της εγκατάστασης, πρέπει να συνδέεται με τέτοιο τρόπο, ώστε να μην πιέζει άλλα εξαρτήματα ή μέρη της. Οι προαναφερθέντες οπτικοί έλεγχοι πραγματοποιούνται στο προσφορότερο για την κάθε περίπτωση σημείο της γραμμής ελέγχου (είσοδο γραμμής και λάκκο κατόπτρευσης), παράλληλα με τους λοιπούς προβλεπόμενους ελέγχους, χωρίς να αποκλείεται η επέκτασή τους και σε άλλα σημεία που υποπίπτουν στην αντίληψη του ελεγκτή, κατά τον έλεγχο των διαφόρων μερών του οχήματος, με ιδιαίτερη έμφαση στα θέματα ασφαλούς κυκλοφορίας του οχήματος. Η πρόσβαση του ελεγκτή στα διάφορα σημεία της προς έλεγχο εγκατάστασης υγραερίου, πρέπει να εξασφαλίζεται με την κατάλληλη προετοιμασία του οχήματος (π.χ. απελευθέρωση του χώρου τοποθέτησης της δεξαμενής καυσίμου από προστατευτικά καλύμματα ή εμπόδια στον χώρο των αποσκευών) εκ μέρους του ιδιοκτήτη του, πριν την προσέλευση του για τεχνικό έλεγχο.

Ο έλεγχος των καυσαερίων του οχήματος πραγματοποιείται στον αναλυτή καυσαερίων των βενζινοκίνητων οχημάτων. Τα όρια εκπομπών των ρύπων είναι τα ίδια με αυτά των αντίστοιχων βενζινοκινητήρων.

### 8.9.3 Έλεγχος των διαρροών υγραερίου

Σε κάθε στάδιο ελέγχου ενός τμήματος της εγκατάστασης υγραερίου, είναι απαραίτητος ο έλεγχος των διαρροών καυσίμου. Για το σκοπό αυτό διατίθεται από το Κέντρο ειδικό όργανο ανίχνευσης των διαρροών, με ικανότητα ανίχνευσης στην ατμόσφαιρα έως και της ελάχιστης περιεκτικότητας των 5 ppm σε εύφλεκτους υδρογονάνθρακες. Η χρήση του οργάνου πραγματοποιείται σύμφωνα με τη μέθοδο που ακολουθεί:

- Το όργανο απομακρύνεται από την συσκευασία του σε χώρο μη μολυσμένο από εκπομπές υδρογονανθράκων διαφόρων τύπων. Ο περιστροφικός ρυθμιστής ευαισθησίας τίθεται στο αριστερό όριό του. Κατόπιν το όργανο τίθεται σε λειτουργία. Ελέγχεται η κατάσταση φόρτισης της μπαταρίας της συσκευής, με έλεγχο της σχετικής ενδεικτικής

λυχνίας (φως εξασθενημένο ή σβηστό δηλώνει αφόρτιστη μπαταρία). Πρέπει να δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στο συγκεκριμένο θέμα, δεδομένου ότι, τόσον η διάρκεια της απαιτούμενης φόρτισης (12 έως 16 ώρες) όσον και η απώλεια της ευαισθησίας του οργάνου, μπορούν να προκαλέσουν ιδιαίτερες δυσκολίες στη διεξαγωγή του σχετικού ελέγχου. Προς τούτο συνιστάται ο τακτικός έλεγχος του οργάνου με φόρτιση, όταν αυτό απαιτείται σε προληπτική βάση, δεδομένου και της χαμηλής συχνότητας χρήσης του.

- Το όργανο αφήνεται να προθερμαθεί για 30sec περίπου. Η λήξη της περιόδου γίνεται αντιληπτή από το ξεκίνημα ενός αργού ρυθμού του ακουστικού σήματος του οργάνου (τικ). Ο ρυθμιστής ευαισθησίας περιστρέφεται αργά προς τα δεξιά (φορά κατεύθυνσης δεικτών του ωρολογίου), μέχρις ότου το ακουστικό σήμα του οργάνου (τικ) αποκτήσει έναν γρήγορο και ομοιογενή ρυθμό, που δηλώνει περιοχή υψηλής ευαισθησίας οργάνου. Η ανομοιογένεια του ρυθμού υποδηλώνει κακή ρύθμιση του οργάνου ή πιθανό πρόβλημα φόρτισης της μπαταρίας.

- Στη συνέχεια προσεγγίζεται (οπωσδήποτε !!!) γνωστή πηγή διαρροής αερίου και ελέγχεται η ακρίβεια λειτουργίας του οργάνου, με παρακολούθηση της όξυνσης του ηχητικού σήματος καθώς και της έντασης του οπτικού σήματος (σειρά led στην πρόσοψη της συσκευής).

- Το όργανο προσεγγίζει το προς έλεγχο τμήμα της εγκατάστασης, με τον εύκαμπτο σωλήνα δειγματοληψίας κατάλληλα κεκαμμένο και το στόμιό του σε απόσταση κατοστού από τα εξαρτήματα της εγκατάστασης.

- Το περίγραμμα του ελεγχόμενου τμήματος διατρέχεται με αργό ρυθμό και με ιδιαίτερη προσοχή, και στάση σε ύποπτα σημεία και έμφαση σε οποιαδήποτε μεταβολή ενδείξεων του οργάνου.

- Σε περίπτωση έντασης των ενδείξεων διενεργείται έλεγχος της ύποπτης περιοχής, προκειμένου να διαπιστωθεί η πηγή της πιθανής διαρροής. Εφόσον διαπιστωθεί κάτι τέτοιο, κρίνεται η στάθμη του κινδύνου και το όχημα απομακρύνεται με τον προσφορότερο για λόγους ασφαλείας τρόπο, καταγράφεται η σχετική έλλειψη και ο πελάτης ενημερώνεται για το πρόβλημα και την ανάγκη αποκατάστασής του και καλείται για επανέλεγχο.

- Εφόσον η πηγή της διαρροής δεν μπορεί να διαπιστωθεί, τότε επανεξετάζεται η ακρίβεια της ρύθμισης του οργάνου, ακολουθώντας τα προαναφερθέντα βήματα ενώ ελέγχεται και η κατάσταση φόρτισης της μπαταρίας του.

- Ακολουθεί επανεξέταση της ύποπτης περιοχής αφού πρώτα καθαρισθεί προσεκτικά από ενδεχόμενες επικαθίσεις ακαθαρσιών. Στην περίπτωση όπου το όργανο εμμένει στις ενδείξεις του, τότε ο ρυθμιστής ευαισθησίας ρυθμίζεται σε χαμηλή ευαισθησία, το όργανο επανελέγχεται για την ορθή λειτουργία του και επαναλαμβάνεται η ανίχνευση των διαρροών στο συγκεκριμένο τμήμα, καθώς ο συναγερμός μπορεί να προέρχεται από αυξημένη ποσότητα αναθυμιάσεων στον περιβάλλοντα αέρα, εν ανάγκη μετακινώντας το όχημα σε «καθαρότερη» περιοχή.

Ο Ανιχνευτής Διαρροής Υγραερίου ελέγχεται ως προς τη λειτουργία του πριν από κάθε μέτρηση με τη βοήθεια κάποιας πηγής εκπομπής Υδρογονανθράκων. Ο εντεταλμένος ελεγκτής, στα πλαίσια των ευθυνών του, οφείλει να διαπιστώσει την ύπαρξη της διάταξης υγραεριοκίνησης, άσχετα από την πιθανή έλλειψη ενημέρωσής του από την γραμματεία του Κέντρου και μετά από συνεννόηση, σε περίπτωση έλλειψης των κατάλληλων δικαιολογητικών, να εκκινήσει τη διαδικασία καταγραφής των σχετικών ελλείψεων.

## **Κεφάλαιο Ένατο: Εκούσιος Τεχνικός έλεγχος και έλεγχος ανάριθμων οχημάτων και των εκπαιδευτικών οχημάτων.**

Στο κεφάλαιο αυτό περιγράφεται:

- α) ο τρόπος με τον οποίο διενεργείται ο τεχνικός έλεγχος ανάριθμων οχημάτων, των οχημάτων δηλαδή που δεν έχουν ταξινομηθεί ακόμα και ως εκ τούτου δεν είναι εφοδιασμένα με κρατικές πινακίδες και με την ισχύουσα Άδεια Κυκλοφορίας.
- β) Ο τρόπος με τον οποίο διενεργείται ο τεχνικός έλεγχος των προδιαγραφών των εκπαιδευτικών οχημάτων (οχήματα σχολών οδηγών), των οχημάτων Ε.Δ.Χ (ταξί και αγοραία), οι συναφείς με τα επιπλέον σημεία (πέραν των αναγραφόμενων στην ΥΑ 44800/123/85 όπως έως σήμερα ισχύει).
- γ) Ο τρόπος με τον οποίο διενεργείται ο Εκούσιος Τεχνικός Έλεγχος των οχημάτων, ο τεχνικός έλεγχος στον οποίο μπορεί υποβληθεί ένα όχημα στις εγκαταστάσεις των ΙΚΤΕΟ, με την μορφή πραγματογνωμοσύνης και με πρωτοβουλία του ιδιοκτήτη του, οποιαδήποτε στιγμή.

### **9.1 Πρόσθετα στοιχεία του οχήματος και έγγραφα.**

#### **9.1.1 Αταξινόμητα οχήματα**

Για την ταξινόμηση και στη συνέχεια για την έκδοση Άδειας Κυκλοφορίας και τη χορήγηση κρατικών πινακίδων κυκλοφορίας μεταχειρισμένου οχήματος κάθε κατηγορίας χρήσης απαιτείται η υποβολή προηγουμένως στην οικεία Υπηρεσία Συγκοινωνιών, μαζί με τα άλλα προβλεπόμενα δικαιολογητικά και επικυρωμένο φωτοαντίγραφο ισχύοντος ΔΤΕ από ΚΤΕΟ, εφόσον σε αυτό δεν έχουν σημειωθεί σοβαρές ή επικίνδυνες ελλείψεις, του οποίου η έκδοση προβλέπεται από τις διατάξεις της ΥΑ 44800/123/85, όπως αυτή κάθε φορά ισχύει. Για το προς ταξινόμηση όχημα το οποίο παρουσιάζεται στις εγκαταστάσεις του ΙΚΤΕΟ απαιτείται η προσκόμιση των εξής δικαιολογητικών:

- Α. Ταυτότητα προσκομίζοντα και απλή εξουσιοδότηση, σε περίπτωση που ο προσκομίζων δεν είναι ο ιδιοκτήτης του οχήματος (το πρόσωπο το οποίο αναγράφεται στο πιστοποιητικό ταξινόμησης από το Τελωνείο)
- Β. Τίτλος κυριότητας
- Β1. Πιστοποιητικό ταξινόμησης από το Τελωνείο
- Β2. Το πιστοποιητικό που εκδίδεται από τον Οργανισμό Διαχείρισης Δημοσίου Υλικού (ΟΔΔΥ) προκειμένου για εκποιούμενα από τον οργανισμό αυτό οχήματα.
- Γ. Θεωρημένο Φωτοαντίγραφο της Άδειας Κυκλοφορίας της χώρας από την οποία έχει εισαχθεί το όχημα (προκειμένου να μπορεί να γίνει άντληση τεχνικών στοιχείων τα οποία θα πρέπει να γνωρίζουν οι ελεγκτές και οι υπάλληλοι της γραμματείας προκειμένου να συμπληρώσουν πλήρως τα αντίστοιχα πεδία στις επιλογές του Λογισμικού.
- Δ. Φορολογικά στοιχεία ιδιοκτήτη (ΑΦΜ και ΔΟΥ) Για όλα τα παραπάνω δικαιολογητικά που προσκομίζονται για τον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων θα πρέπει να κρατούνται και αντίγραφα στο αρχείο του Κέντρου.

## 9.1.2 Εκπαιδευτικά οχήματα

- 1) Άδεια λειτουργίας Σχολής Οδηγών (εξαιρουμένης της φάσης ένταξης του οχήματος στο έργο της εκπαίδευσης, δηλαδή δεν απαιτείται η προσκόμιση του εν λόγω εγγράφου την 1η φορά που το όχημα ελέγχεται ως εκπαιδευτικό)
- 2) Βεβαίωση Μηχανολόγου Μηχανικού για την σωστή τοποθέτηση και την ορθή λειτουργία των βοηθητικών ποδοπλήκτρων (κατά την φάση ένταξης του οχήματος στο έργο της εκπαίδευσης, δηλαδή απαιτείται η προσκόμιση του εν λόγω εγγράφου μόνο την 1η φορά που το όχημα ελέγχεται ως εκπαιδευτικό)

## 9.1.3 Εκούσιος Τεχνικός Έλεγχος

### A. Για τα ταξινομημένα οχήματα στην χώρα μας.

- 1) Άδεια Κυκλοφορίας του Οχήματος
- 2) Ταυτότητα του ιδιοκτήτη ή του προσκομίζοντα
- 3) Ισχύον Δελτίο Τεχνικού Ελέγχου του οχήματος (εφ' όσον το όχημα είχε την σχετική υποχρέωση). Στην περίπτωση που το όχημα είχε την υποχρέωση διεξαγωγής Τεχνικού Ελέγχου (Αρχικού ή Περιοδικού) και δεν έχει εν ισχύ ΔΤΕ, δεν μπορεί να διενεργηθεί ο Εκούσιος Τεχνικός Έλεγχος. Αντίγραφο του ΔΤΕ (εάν υπάρχει), κρατείται στο αρχείο του Κέντρου.
- 4) Αίτηση του ιδιοκτήτη ή του προσκομίζοντα για την διενέργεια Εκούσιου Τεχνικού Ελέγχου στο όχημά του σε ένα ή περισσότερα συστήματά του ή στο σύνολο των συστημάτων .

### B. Για τα οχήματα τα ταξινομημένα σε άλλα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής

Ένωσης ή σε τρίτες χώρες

- 1) Ξένη Άδεια Κυκλοφορίας του Οχήματος
- 2) Ταυτότητα του ιδιοκτήτη η προσκομίζοντα
- 3) Αίτηση του ιδιοκτήτη ή του προσκομίζοντα για την διενέργεια Εκούσιου Τεχνικού Ελέγχου στο όχημά του σε ένα ή περισσότερα συστήματά του ή στο σύνολο των συστημάτων .

Στην περίπτωση που ο πολίτης επιθυμεί την διενέργεια πλήρους Κανονιστικού Τεχνικού Ελέγχου στο όχημά του σε χρόνο συντομότερο από τον προβλεπόμενο στις συναφείς Υ.Α, θα πρέπει να συμπληρώνεται και η συναφής αίτηση του ως άνω σημείου Α4

## 9.2 Διεξαγωγή του Τεχνικού ελέγχου

### 9.2.1. Αταξινόμητα οχήματα

Η διεξαγωγή του τεχνικού ελέγχου του οχήματος από τους ελεγκτές του Κέντρου γίνεται με βάση τον πίνακα των σημείων της Υ.Α.44800, όπως αυτή κάθε φορά ισχύει. Από τον πίνακα των παραπάνω σημείων δεν ελέγχονται τα σημεία της παλιάς κωδικοποίησης 110, 116, 503, 614(α,β,γ,ε), 617(β), 631 και 704. Τα σημεία αυτά αντιστοιχούν στα παρακάτω σημεία σύμφωνα με τη νέα κωδικοποίηση της ΥΑ44800/123/85 και 71703 που τροποποιήθηκε από την 12078/1343 (ΦΕΚ 435/Β/3- 3-2004):

Παλαιός κωδικός 110:

Αντιστοιχία με νέους κωδικούς:

10507.1 Ταχύμετρο λείπει,

10507.2 Ταχύμετρο είναι σε ελαττωματική κατάσταση,

Κατηγορία 10300 (10301.1, 10301.2, 10302.1, 10302.2, 10303.1, 10303.2, 10304.1, 10304.2, 10305, 10306.1, 10306.2) σχετικοί με τον Ταχογράφο.

Παλαιός κωδικός 116:

Αντιστοιχία με νέους κωδικούς:

Κατηγορία 10600 (10601, 10602, 10603.1, 10603.2, 10604.1, 10604.2, 10604.3, 10605) σχετικοί με πινακίδες μέγιστης ταχύτητας και πινακίδες σήμανσης βαρέων ή μεγάλου μήκους οχημάτων ή γενικά σχετικοί με προβλεπόμενες υποχρεωτικές σημάνσεις ή πινακίδες για όλες τις κατηγορίες οχημάτων, συμπεριλαμβανομένου και του πινακιδίου του κατασκευαστή του σχετικού με το φορτίο και τις φορτίσεις των αξόνων.

16102: έλλειψη ή ακαταλληλότητα της ειδικής επισήμανσης κατα ADR με τα στοιχεία του Βυτίου και κ.λ.π.

16202.1: έλλειψη της πινακίδας πιστοποίησης συμμόρφωσης του εξοπλισμού (συμφωνία ATP)

16202.2: Ακαταλληλότητα της πινακίδας πιστοποίησης συμμόρφωσης του εξοπλισμού (ATP)

Παλαιός κωδικός 503:

Αντιστοιχία με νέους κωδικούς:

7306.1: Ελαστικά: Οι διαστάσεις δεν είναι οι προβλεπόμενες για το όχημα ή οι ισοδύναμες τους.

7306.2: Ελαστικά: Οι δείκτες φορτίου-ταχύτητας δεν είναι οι προβλεπόμενοι για το όχημα ή οι ισοδύναμοί τους.

7307: Ελαστικά: Ανάμιξη μη σύμφωνη με τη Νομοθεσία

7308: Ελαστικά: Δίδυμα ελαστικά που εφάπτονται μεταξύ τους

7309: Ελαστικά: Μη επιτρεπόμενη ή μη εγκεκριμένη παρέμβαση

Παλαιός κωδικός 614:

Αντιστοιχία με νέους κωδικούς

1305: Θάλαμος (καμπίνα): Ανεπίτρεπτες τροποποιήσεις ή αλλαγές

1401.1: Χρωματισμός: δεν συμφωνεί με την Νομοθεσία

1401.2: Χρωματισμός: δεν συμφωνεί με την άδεια κυκλοφορίας

1402: Το όχημα φέρει διάταξη ζεύξης (κοτσαδόρο) ενώ δεν προβλέπεται για την κατηγορία του

Παλαιός κωδικός 617:

Αντιστοιχία με νέους κωδικούς

10101: Καθίσματα: Αριθμός που δεν συμφωνεί με τη Νομοθεσία ή με την άδεια

Κυκλοφορίας

Παλαιός κωδικός 631:

Αντιστοιχία με νέους κωδικούς

6502: Τρίγωνο ζεύξης συρμού: μικρή απόσταση από το έδαφος

6503: Ζεύξη ρυμουλκού με ρυμουλκούμενο: Μικρή απόσταση μεταξύ των οχημάτων

Παλαιός κωδικός 704:

Αντιστοιχία με νέους κωδικούς

10503.1: Πυροσβεστήρες λείπουν

10503.2: Πυροσβεστήρες: δεν είναι οι προβλεπόμενοι από τη Νομοθεσία

10503..3 Πυροσβεστήρες: Έχει λήξει η ισχύς τους

Ειδικά για την περίπτωση των ανάριθμων οχημάτων τα οποία προορίζονται για ταξινόμηση ως ΕΔΧ, σύμφωνα με την εγκύκλιο του ΥΜΕ (α.π Φ23/6106/308), απαιτείται μεταξύ άλλων να ελέγχονται τα ακόλουθα:

1. Η ύπαρξη του Ταξίμετρου μαζί με τα συναφή στοιχεία και έγγραφα (σφραγίδες & βεβαιώσεις, συνδεσμολογία), σημείο 15104

2. Το χρώμα του οχήματος, αν είναι προβλεπόμενο σε σχέση με την έδρα στην οποία θα ταξινομηθεί το ΕΔΧ, σημείο 1401

3. Την ύπαρξη της πινακίδας οροφής ΤΑΞΙ ή ΑΓΟΡΑΙΟ, της εσωτερικής πινακίδας ΕΛΕΥΘΕΡΟ και της συνδεσμολογίας αυτών μεταξύ τους και σε σχέση με το ταξίμετρο, σημεία 15105 & 15106.

Σημειώνεται ότι στα πιστοποιητικά του τελωνείου καταγράφεται η συναφής φράση «ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΠΟΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΜΟ.....», δια της οποίας αποδεικνύεται ο προορισμός του οχήματος για ταξινόμηση ως ΕΔΧ. Επιπλέον, δεδομένου ότι κάποια στοιχεία από τα της άδειας κυκλοφορίας

αναγράφονται και στο πιστοποιητικό του Τελωνείου, οι κωδικοί των σημείων 1101.5, 1307.3 που αναφέρονται σε σημεία που ελέγχονται σε σχέση με τα αναγραφόμενα στην άδεια κυκλοφορίας, πλέον θα πρέπει εις το εξής να ελεγχθούν σε σχέση με τα αναγραφόμενα στο εν λόγω Πιστοποιητικό Ταξινόμησης του Τελωνείου. Επίσης, είναι προφανές ότι λόγω της έλλειψης των πινακίδων κυκλοφορίας, δεν ελέγχονται οι κωδικοί 1201, 1202, 1203, 1204, 1205 και 1206.

Η επικόλληση του Ειδικού Σήματος Τεχνικού Ελέγχου ΕΣΤΕ, γίνεται από την αρμόδια Υπηρεσία Συγκοινωνιών.

Για τη χρήση του χώρου των παρατηρήσεων του ΔΤΕ ισχύει ότι και στις κατηγορίες ελέγχου των ταξινομημένων οχημάτων. Επιπλέον, στον χώρο των παρατηρήσεων του ΔΤΕ του αταξινόμητου Οχήματος θα πρέπει να γίνεται η επισήμανση «ΠΡΟΣ ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ ΟΧΗΜΑ» από τον ελεγκτή του Κέντρου, καθώς και επισήμανση (χωρίς την καταχώρηση έλλειψης) σχετικά με τον πρόσθετο εργοστασιακό εξοπλισμό που φέρει το όχημα και ο οποίος απαιτείται να αναγράφεται στην Άδεια Κυκλοφορίας του, όπως πχ: η ύπαρξη κοτσαδόρου «ΦΕΡΕΙ ΚΟΤΣΑΔΟΡΟ» (σύμφωνα με την

απαίτηση που αναγράφεται στην εγκύκλιο με αριθμό 491/98), η ύπαρξη εργοστασιακής Ηλιοροφής «ΦΕΡΕΙ ΗΛΙΟΡΟΦΗ», η εγκατάσταση Ψυγείου «ΦΕΡΕΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΨΥΞΗΣ ΘΑΛΑΜΟΥ ΦΟΡΤΩΣΗΣ», κλπ. Επίσης, για τα πετρελαιοκίνητα οχήματα με προηγούμενη κυκλοφορία σε κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής ένωσης ή τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο (FOX), απαιτείται η αναγραφή επί του εκδιδόμενου ΔΤΕ, του εκπεμπόμενου θορύβου από τον όχημα «εν στάσει»: «ΣΤΑΘΜΗ ΘΟΡΥΒΟΥ ΕΝ ΣΤΑΣΕΙ XX dB(A) στις ...RPM)». Η πληροφορία αυτή αντλείται είτε από την Άδεια Κυκλοφορίας της χώρας προηγούμενης κυκλοφορίας (dB, RPM (3/4 στροφών εις τις οποίες εμφανίζεται η μέγιστη ισχύς του κινητήρα του οχήματος), εφ όσων αναγράφεται) είτε από την έγκριση τύπου του οχήματος (εφόσον έχει εκδοθεί). Σε αντίθετη περίπτωση απαιτείται διενέργεια

μέτρησης για τον προσδιορισμό του ζητούμενου στοιχείου. Για τα βενζινοκίνητα οχήματα με προηγούμενη κυκλοφορία σε Ε.Ε ή ΕΟΧ δεν ισχύει η απαίτηση της προηγούμενης παραγράφου για αναγραφή επί του εκδιδόμενου ΔΤΕ, του εκπεμπόμενου θορύβου από το όχημα, «εν στάσει». Ωστόσο, για την ταξινόμηση του οχήματος και μόνο εάν η στάθμη του εκπεμπόμενου θορύβου από το όχημα, «εν στάσει» δεν αναγράφεται στην Άδεια Κυκλοφορίας της χώρας προηγούμενης κυκλοφορίας ή δεν έχει εκδοθεί έγκριση τύπου για το όχημα, τότε θα απαιτηθεί

διενέργεια μέτρησης, για τον προσδιορισμό του ζητούμενου στοιχείου, χωρίς αυτό να αποτελεί ιδιαίτερη πράξη, για την οποία να απαιτείται ξεχωριστή αμοιβή. Για τα οχήματα με προηγούμενη κυκλοφορία σε Τρίτη χώρα εκτός ΕΕ και ΕΟΧ, για την ταξινόμησή τους, ανεξαρτήτως καυσίμου, απαιτείται η διενέργεια μέτρησης του εκπεμπόμενου θορύβου και «εν στάσει» και «εν κινήσει». Αυτή η μέτρηση («εν κινήσει») δεν μπορεί να διενεργηθεί στο ΙΚΤΕΟ. Επιπλέον, στο χώρο των Παρατηρήσεων του ΔΤΕ, θα πρέπει να αναγράφεται ο χρωματισμός ή οι χρωματισμοί του οχήματος «ΧΡΩΜΑ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ...», ο τύπος της αμάξης ανοικτό ή κλειστό τόσο για ΕΙΧ όσο και για ΦΙΧ, «ΟΧΗΜΑ ΑΝΟΙΚΤΟΥ ΤΥΠΟΥ» ή «ΟΧΗΜΑ ΚΛΕΙΣΤΟΥ ΤΥΠΟΥ» και προκειμένου για οχήματα που έχουν χαρακτηριστεί ως φορτηγά δασμολογικής κλάσης 87404, αν

έχουν διπλή καμπίνα (κουβούκλιο) είτε ενσωματωμένη στο αμάξωμα VAN, είτε διακεκριμένη από αυτό και δεύτερη σειρά καθισμάτων, πλέον αυτής του οδηγού-συνοδηγού, αναγράφεται στις παρατηρήσεις η ένδειξη «ΦΟΡΤΗΓΟ ΔΙΠΛΟΚΑΜΠΙΝΟ». Η επικόλληση του ειδικού σήματος ΕΣΤΕ, σύμφωνα με το άρθρο 2, εδάφιο 4 της ΥΑ 62562/635, γίνεται από την αρμόδια Υπηρεσία Συγκοινωνιών. Σημειώνεται ότι σύμφωνα με το άρθρο 2 της ΥΑ 62562/635, οι οπτικοί έλεγχοι που

αντιστοιχούν στους ως άνω κωδικούς της παλιάς κωδικοποίησης 110, 116, 503, 614(α,β,γ,ε), 617(β), 631 και 704, δεν ελέγχονται κατά τον τεχνικό έλεγχο στα ΚΤΕΟ, αλλά μόνο κατά την επιθεώρηση πριν την ταξινόμηση κάθε οχήματος, η οποία θα πρέπει να διεξαχθεί από την αρμόδια υπηρεσία του ΥΜΕ και όχι από το προσωπικό του ΙΚΤΕΟ.

Το ΙΚΤΕΟ έχει το δικαίωμα της έκδοσης Κάρτας Ελέγχου Καυσαερίων στα προς ταξινόμηση οχήματα, στην περίπτωση που τα εν λόγω οχήματα εκπέμπουν ρύπους εντός των απαιτούμενων από την Νομοθεσία ορίων. Στην περίπτωση αυτή, στο έντυπο της ΚΕΚ και ειδικότερα στον χώρο της αναγραφής του αριθμού κυκλοφορίας του οχήματος, θα πρέπει να αναγραφεί ο χαραγμένος επί του οχήματος αριθμός πλαισίου με το σύνολο των χαρακτήρων του.

### **9.2.2 Εκπαιδευτικά οχήματα (ειδικός και περιοδικός έλεγχος).**

Τα προσκομιζόμενα έγγραφα είναι:

1) Άδεια λειτουργίας Σχολής Οδηγών (εξαιρουμένης της φάσης ένταξης του οχήματος στο έργο της εκπαίδευσης, δηλαδή δεν απαιτείται η προσκόμιση του εν λόγω εγγράφου την 1η φορά που το όχημα ελέγχεται ως εκπαιδευτικό)

2) Βεβαίωση Μηχανολόγου Μηχανικού για την σωστή τοποθέτηση και την ορθή λειτουργία των βοηθητικών ποδοπλήκτρων (κατά την φάση ένταξης του οχήματος στο έργο της εκπαίδευσης, δηλαδή απαιτείται η προσκόμιση του εν λόγω εγγράφου μόνο την 1η φορά που το όχημα ελέγχεται ως εκπαιδευτικό) Τα πρόσθετα σημεία ελέγχου, πέραν των οριζόμενων στην ΥΑ 44800/123/85 είναι τα ακόλουθα:

ΕΚΠ.01: Έλεγχος της δυνατότητας ανάπτυξης ταχύτητας μεγαλύτερης από 100 km/h (έλεγχος διαμέσου του εγχειριδίου χρήσης του οχήματος), αρχικός έλεγχος.

ΕΚΠ.02: Έλεγχος της ύπαρξης αμαξώματος με 4 θύρες (αρχικός και περιοδικός τεχνικός



έλεγχος)

Σημειώνεται ότι ειδικά για τον έλεγχο του σημείου ΕΚΠ02, σύμφωνα με την απόφαση Φ50/42720/4871, οι εν λόγω απαιτήσεις δεν εφαρμόζονται για τα Εκπαιδευτικά Οχήματα της Κατηγορίας Β τα οποία τέθηκαν για πρώτη φορά σε κυκλοφορία ως εκπαιδευτικά πριν την 3η Ιουλίου 1999 και δεν έχουν μεταβιβαστεί μετά την ημερομηνία αυτή ως εκπαιδευτικά.

ΕΚΠ.03:Έλεγχος της ύπαρξης και της ορθής επενέργειας των ποδόπληκτρων του φρένου και του συμπλέκτη στην θέση του συνοδηγού (αρχικός και περιοδικός τεχνικός έλεγχος).

ΕΚΠ.04:Έλεγχος της ορθής επενέργειας του ποδόπληκτρου του επιταχυντήρα (εφόσον υπάρχει) στην θέση του συνοδηγού (αρχικός και περιοδικός τεχνικός έλεγχος)

ΕΚΠ.05:Έλεγχος της ύπαρξης και της ορθής λειτουργίας της προειδοποιητικής λυχνίας ή και του ηχητικού σήματος, τα οποία θα πρέπει να ενεργοποιούνται στην περίπτωση της επενέργειας του επιταχυντήρα, του φρένου ή του συμπλέκτη από τα αντίστοιχα ποδόπληκτρα στην θέση του συνοδηγού (αρχικός και περιοδικός τεχνικός έλεγχος).

ΕΚΠ.06:Έλεγχος της δυνατότητας της απενεργοποίησης ενδεχόμενων υποβοηθητικών μηχανισμών (πχ αισθητήρες παρκαρίσματος), μέσω ειδικού διακόπτη, στην περίπτωση που αυτοί υπάρχουν (αρχικός και περιοδικός τεχνικός έλεγχος).

ΕΚΠ.015:Έλεγχος της ύπαρξης των τεσσάρων καθρεφτών (δύο εσωτερικοί για οδηγό και συνοδηγό και δύο πλαϊνοί εξωτερικοί), αρχικός και περιοδικός τεχνικός έλεγχος.

ΕΚΠ.016:Έλεγχος της ύπαρξης της πινακίδας του εκπαιδευτικού οχήματος με την ένδειξη «Σχολή Οδηγών Αριθμ. Αδείας ...»), αρχικός και περιοδικός τεχνικός έλεγχος.

ΕΚΠ.017:Έλεγχος της ύπαρξης και της θέσης των προβλεπόμενων ενδείξεων για εκπαιδευτικό όχημα (πινακίδα με το διεθνές διακριτικό σήμα ερυθρού χρώματος «L», τοποθετημένη στην οροφή του αμαξώματος και πινακίδα με την ένδειξη «Σχολή Οδηγών Αριθμ. Αδείας ...»), αρχικός και περιοδικός τεχνικός έλεγχος.

ΕΚΠ.018:Έλεγχος της ύπαρξης και της ορθής λειτουργίας των ζωνών ασφαλείας του οχήματος (αριθμός ζωνών ασφαλείας ίσος με τον αριθμό θέσεων της άδειας κυκλοφορίας), αρχικός και περιοδικός τεχνικός έλεγχος.

ΕΚΠ.019:Έλεγχος της ύπαρξης και της ορθής λειτουργίας του συστήματος ψύξης και θέρμανσης (αρχικός και περιοδικός τεχνικός έλεγχος).

Σημειώνεται ότι ειδικά για τον έλεγχο του σημείου ΕΚΠ019, σύμφωνα με την απόφαση Φ50/42720/4871, οι εν λόγω απαιτήσεις δεν εφαρμόζονται για τα Εκπαιδευτικά Οχήματα της Κατηγορίας Β τα οποία τέθηκαν για πρώτη φορά σε κυκλοφορία ως εκπαιδευτικά πριν την 3η Ιουλίου 1999 και δεν έχουν μεταβιβαστεί μετά την ημερομηνία αυτή ως εκπαιδευτικά.

Τα υπολειπόμενα σημεία ΕΚΠ.07 έως και 014 αντιστοιχούν σε σημεία ελέγχου εκπαιδευτικών οχημάτων διαφορετικών κατηγοριών

### **9.2.3 Εκούσιος Τεχνικός Έλεγχος .**

Στα πλαίσια της διεξαγωγής του Εκούσιου Τεχνικού Ελέγχου των οχημάτων, ελέγχεται το πλήθος των σημείων που απαιτείται και στα πλαίσια του Κανονιστικού Αρχικού ή Περιοδικού Τεχνικού Ελέγχου (πίνακας 1 παραρτήματος ΥΑ 12078). Τα ως άνω σημεία ελέγχου δύναται να ελεγχθούν ως σύνολο, μεμονωμένα ή κατά ομάδες, ανάλογα με την βούληση του ιδιοκτήτη του οχήματος.

Οι ως άνω έλεγχοι διενεργούνται εφόσον δεν απαιτείται μερική αποσυναρμολόγηση οποιονδήποτε μηχανικών μερών του οχήματος. Οι κατηγορίες του Εκούσιου Ελέγχου, μπορούν να είναι οι

ακόλουθες:

- **ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΩΝ ΚΑΥΣΑΕΡΙΩΝ** (Περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, τον έλεγχο των εκπομπών των καυσαερίων του οχήματος (περιεκτικότητα σε CO, CO<sub>2</sub>, HC, συντελεστής λ, διαμέσου του Αναλυτή Καυσαερίων, ή διαμέσου του Νεφελόμετρου ο έλεγχος του συντελεστή απορρόφησης κ των οχημάτων με κινητήρα Diesel), την λειτουργία, την στήριξη και την κατάσταση της εξάτμισης)
- **ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΠΕΔΗΣΗΣ** (Περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, τον έλεγχο κεντρικού άξονα της πέδησης (μοχλός πέδησης), των ποδοπλήκτρων, τον μηχανισμού του χειροφρένου, τον μηχανισμό υποβοήθησης της πέδησης (κύλινδρος, αντλία στάθμη δοχείου υγρών πέδησης), των άκαμπτων και εύκαμπτων αγωγών (μαρκούτσια) των υδραυλικών φρένων, τις επιφάνειες τριβής του συστήματος πέδησης (τακάκια, δίσκοι), την στήριξη και την λειτουργία των τυμπάνων (ταμπούρα) και δίσκων, τις δυνάμεις πέδησης (N), τις αποδόσεις της κύριας πέδησης (% ανά τροχό, % ανά άξονα) και της πέδης στάθμευσης, την διαφορά απόδοσης % ανά άξονα (μονόπλευρο) και η ασυμμετρία % ανά τροχό (οβαλότητα), τη λειτουργία του συστήματος ABS διαμέσου του ελέγχου της λυχνίας στον πίνακα οργάνων.)
- **ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ:** Περιλαμβάνει τον έλεγχο της λειτουργίας και της κατάστασης του συστήματος διεύθυνσης, συμπεριλαμβανομένων των πηδαλίων, της κολόνας, της κρεμαγιέρας και του ατέρμονα, των τερματικών του τιμονιού, των προστατευτικών κωλυμάτων (φισούνες - φούσκες), των διάφορων μοχλών ράβδων (ημίμπαρα, ακρόμπαρα) και αρθρώσεων (μπαλάκια) του συστήματος, του μηχανισμού υποβοήθησης (αντλία υδραυλικού, στάθμη υγρών ρεζερβουάρ αντλίας υδραυλικού), καθώς και την σύγκλιση-απόκλιση (m/km) του εμπρόσθιου και οπίσθιου άξονα του οχήματος. Τα εν λόγω σημεία ελέγχονται και δια της χρήσης γρύλου ανύψωσης και τζογόμετρου
- **ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΑΜΑΞΩΜΑΤΟΣ** (Περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, τον έλεγχο της μηχανικής κατάστασης του πλαισίου, της καμπίνας της υπερκατασκευής και του αμαξώματος, σε σχέση με τις ενδεχόμενες φθορές, διαβρώσεις κάμψεις, παραμορφώσεις οξειδώσεις, την λειτουργία και την ασφάλιση των θυρών του αμαξώματος, την κατάσταση των προφυλακτήρων. Τον έλεγχο της νομιμότητας των ενδεχόμενων επισκευών, μετατροπών ή αλλαγών για τις οποίες απαιτείται η ενημέρωση της αρμόδιας υπηρεσίας του ΥΜΕ (αλλαγές αξόνων, επιτρεπόμενες επισκευές ή διασκευές ή μετατροπές αμάξης, θαλάμου ή πλαισίου, αλλαγές χρωματισμού).
- **ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΟΥ ΚΙΝΗΤΗΡΑ ΚΑΙ ΤΩΝ ΑΞΟΝΩΝ ΜΕΤΑΔΟΣΗΣ ΤΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ:** (Περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, τον έλεγχο της λειτουργίας και την κατάσταση των αξόνων του οχήματος (συνδέσεις, προστατευτικά, ανοχές), τον έλεγχο της κατάστασης και της λειτουργίας του κινητήρα (διαρροές, στήριξη, ηλεκτρικές συνδέσεις, μπαταρία, στάθμη υγρού ψύξης), του κιβωτίου ταχυτήτων (διαρροές), του συμπλέκτη, της δεξαμενής του καύσιμου (ρεζερβουάρ καύσιμου) και των αγωγών μεταφοράς του καύσιμου, της νομίμως εγκατεστημένης διάταξης υγραεριοκίνησης).
- **ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΩΝ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ, ΤΩΝ ΤΡΟΧΩΝ ΚΑΙ ΤΗΣ ΑΝΑΡΤΗΣΗΣ:** (Περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, τον έλεγχο των τροχών (ζαντών) του οχήματος (ρουλεμάν, συνδέσεις, μπουλόνια), των ελαστικών του οχήματος (πίεση αέρα, φθορές, σημεία γήρανσης, βάθος πέλματος, προβλεπόμενες διαστάσεις), της ανάρτησης του οχήματος (ελατήρια, φύλλα σούστας, αντιστρεπτικές δοκοί, σύνδεσμοι, μπαλάκια, ψαλίδια), των αποσβεστήρων κραδασμών (αμορτισέρ), την απόδοση της ανάρτησης (% ανά τροχό), την διαφορά απόδοσης της ανάρτησης (%) ανά άξονα)
- **ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΩΝ ΦΩΤΩΝ:** (Περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, τον έλεγχο της κατάστασης και της λειτουργίας των φώτων του οχήματος (φώτα πορείας, φώτα διασταύρωσης, φώτα θέσης), φώτα αλλαγής κατεύθυνσης (φλας), φώτα πέδησης (στοπ), φώτα ομίχλης και όπισθεν, φώτα πινακίδας, αντανακλαστήρες, ηλεκτρικές συνδέσεις, ένταση (ked) των φώτων πορείας και διασταύρωσης, έλεγχος της απόκλισης των φώτων πορείας και διασταύρωσης) .
- **ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΟΥ ΛΟΙΠΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ:** (Περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, τον έλεγχο της κατάστασης και της λειτουργίας των ζωνών ασφαλείας του οχήματος, των καθισμάτων (επενδύσεις-στήριξη), της κόρνας, της ύπαρξη τριγώνου, φαρμακείου και ρεζέρβας, της ύπαρξης των εξωτερικών σημάτων (πινακίδες μέγιστης ταχύτητας, σημάσεις φορτίου, έδρας και

χρήσης, κλπ), της κατάστασης του ανεμοθώρακα και των υαλοπινάκων του οχήματος, η κατάσταση των καθρεφτών, η λειτουργία και η κατάσταση των υαλοκαθαριστήρων, του χιλιομετρητή)

• ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΘΟΡΥΒΟΥ – ΗΧΟΜΕΤΡΗΣΗ: (Περιλαμβάνει τον έλεγχο της εκπομπής του θορύβου dB(A) με την εν στάσει μέθοδο, δια της χρήσης του ηχομέτρου).

Οι κατηγορίες του Εκούσιου Ελέγχου, σε σχέση με την τιμολόγηση, μπορούν να είναι οι ακόλουθες:

1. ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Α (ΠΛΗΡΗΣ ΕΚΟΥΣΙΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ) (Καλύπτει τον έλεγχο όλων των συστημάτων του οχήματος από τις ως άνω κατηγορίες από 1 έως 9 )

2. ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Β (ΜΕΓΑΛΟΣ ΕΚΟΥΣΙΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ) (Καλύπτει τον έλεγχο των συστημάτων του οχήματος από τις ως άνω κατηγορίες 1, 2, 3, 4, 6, & 7 )

3. ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Γ (ΜΙΚΡΟΣ ΕΚΟΥΣΙΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ) (Καλύπτει τον έλεγχο των συστημάτων του οχήματος από τις ως άνω κατηγορίες 1, 2,3 & 6)

4. ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Δ (ΜΕΜΟΝΩΜΕΝΟΣ ΕΚΟΥΣΙΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ) (Καλύπτει τον έλεγχο ενός μόνο από τα Συστήματα του οχήματος)

5. ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Ε (ΣΥΝΔΙΑΣΜΕΝΟΣ ΕΚΟΥΣΙΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ) (Καλύπτει τον έλεγχο οποιουδήποτε συνδυασμού εκ των συστημάτων του οχήματος)

Στις ως άνω κατηγορίες ελέγχων συμπεριλαμβάνεται υποχρεωτικά και ο έλεγχος της ταυτότητας του οχήματος, ως ακολούθως:

- Αριθμός πλαισίου (κωδικοί 1100)
- Πινακίδες κυκλοφορίας (κωδικοί 1200)
- Αριθμός κινητήρα (κωδικοί 1307-1308)

Σε κάθε περίπτωση εκούσιου ελέγχου απαιτείται η καταγραφή των συστημάτων που ελέγχθηκαν, στον χώρο των παρατηρήσεων του ΠΕΤΕ. Η επιλογή του είδους του εκούσιου ελέγχου μπορεί να γίνεται με βάση το πρότυπο έγγραφο του κέντρου, το οποίο συμπληρώνεται από τον πελάτη, και παραδίδεται στους υπαλλήλους του ΙΚΤΕΟ και τέλος στον ελεγκτή που θα διενεργήσει τον έλεγχο. Στην περίπτωση που ο πολίτης, μαζί με την διεξαγωγή του Εκούσιου Ελέγχου επιθυμεί και την έκδοση ΚΕΚ ανεξάρτητα, τότε, εκτός της διαδικασίας του εκούσιου ελέγχου, θα πρέπει να εφαρμοστεί επιπλέον και η διαδικασία της έκδοσης της ανεξάρτητης ΚΕΚ, με έκδοση ξεχωριστής Απόδειξης Παροχής Υπηρεσιών. Το αποτέλεσμα του ελέγχου ενδέχεται να είναι ένα από τα ακόλουθα:

1. ΕΠΙΤΥΧΗΣ ΕΛΕΓΧΟΣ (έλεγχος κατά τον οποίο δεν διαπιστώθηκαν οποιεσδήποτε ελλείψεις Σοβαρές ή Δευτερεύουσες)

2. ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΥΣΕΣ ΕΛΛΕΙΨΕΙΣ (έλεγχος κατά τον οποίο διαπιστώθηκαν Δευτερεύουσες Ελλείψεις, σύμφωνα με το παράρτημα 1 της ΥΑ 12078)

3. ΣΟΒΑΡΕΣ ΕΛΛΕΙΨΕΙΣ (έλεγχος κατά τον οποίο διαπιστώθηκαν Σοβαρές Ελλείψεις, σύμφωνα με το παράρτημα 1 της ΥΑ 12078)

4. ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΕΣ ΕΛΛΕΙΨΕΙΣ (έλεγχος κατά τον οποίο διαπιστώθηκαν Επικίνδυνες Ελλείψεις, σύμφωνα με το παράρτημα 1 της ΥΑ 12078, και απαιτείται η ενημέρωση των αρμοδίων αρχών με ταυτόχρονη ακινητοποίηση του οχήματος).

Σε οποιαδήποτε περίπτωση από τις περιπτώσεις 1,2,3 ο πολίτης δεν υποχρεώνεται στην διεξαγωγή του επανέλεγχος του οχήματος του. Στην περίπτωση 4, ακολουθείται η διαδικασία η οποία περιγράφεται στην παράγραφο 7.2.

Τα αποτελέσματα του ελέγχου ( τα στοιχεία του οχήματος, τα αριθμητικά αποτελέσματα της αυτόματης γραμμής και των καυσαερίων, οι ενδεχόμενες ελλείψεις στα σημεία του ελέγχου και οι συναφείς παρατηρήσεις), εκτυπώνονται στο αντίστοιχο έντυπο Πρακτικό Εκούσιου Τεχνικού Ελέγχου (Π.Ε.Τ.Ε), διαμέσου της αντίστοιχης επιλογής του Λογισμικού. Το Π.Ε.Τ.Ε δεν επέχει θέση Δελτίου Τεχνικού Ελέγχου (ΔΤΕ), σύμφωνα με τις κείμενες Κανονιστικές Διατάξεις (ΥΑ Φ1/55671/6474 ΦΕΚ 1661B/13-11-2006), δεν αντικαθιστά και δεν ανανεώνει την ισχύ οποιουδήποτε Δελτίου Τεχνικού Ελέγχου (ΔΤΕ) που εκδόθηκε για το όχημα κατά το παρελθόν.

Στην περίπτωση της διεξαγωγής Μερικού Εκούσιου Τεχνικού Ελέγχου, απαιτείται η καταγραφή στον χώρο των παρατηρήσεων του Π.Ε.Τ.Ε του συνόλου των σημείων που ελέγχθηκαν, κατά ομάδες, ως ακολούθως, σύμφωνα και με τις ως άνω αναφερόμενες κατηγορίες της τιμολόγησης:

- ΠΛΗΡΗΣ ΕΚΟΥΣΙΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ
- ΕΚΟΥΣΙΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΩΝ ΚΑΥΣΑΕΡΙΩΝ
- ΕΚΟΥΣΙΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΠΕΔΗΣΗΣ
- ΕΚΟΥΣΙΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ
- ΕΚΟΥΣΙΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΑΜΑΞΩΜΑΤΟΣ
- ΕΚΟΥΣΙΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΟΥ ΚΙΝΗΤΗΡΑ ΚΑΙ ΤΩΝ ΑΞΟΝΩΝ ΜΕΤΑΔΟΣΗΣ ΤΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ
- ΕΚΟΥΣΙΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΩΝ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ, ΤΩΝ ΤΡΟΧΩΝ ΚΑΙ ΤΗΣ ΑΝΑΡΤΗΣΗΣ
- ΕΚΟΥΣΙΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΩΝ ΦΩΤΩΝ
- ΕΚΟΥΣΙΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΟΥ ΛΟΙΠΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ
- ΕΚΟΥΣΙΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΘΟΡΥΒΟΥ – ΗΧΟΜΕΤΡΗΣΗ

Η εκτύπωση του ΠΕΤΕ, για λόγους ασφαλείας, γίνεται διαμέσου συγκεκριμένου Η/Υ και εκτυπωτή, διαφορετικών από αυτούς που χρησιμοποιούνται στην εκτύπωση των Δ.Τ.Ε. Μετά το πέρας της εκτύπωσης των αποτελεσμάτων του Εκούσιου Τεχνικού Ελέγχου στο ΠΕΤΕ, απαιτείται η σήμανση της 1ης σελίδας του ΠΕΤΕ με την ακόλουθη σφραγίδα ερυθρού χρώματος, μήκους ( $\approx 12$  cm):

ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΠΡΑΚΤΙΚΟ ΕΚΟΥΣΙΟΥ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ (ΠΕΤΕ) ΔΕΝ ΕΠΙΧΕΙ ΘΕΣΗ ΔΕΛΤΙΟΥ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ (ΔΤΕ) (Υ.Α. Φ1/55671/6474, ΦΕΚ 1661Β/13-11-2006).

Μετά το πέρας της διεξαγωγής του επιτυχούς Εκούσιου Τεχνικού Ελέγχου, δεν απαιτείται η επικόλληση του ΕΣΤΕ στην οπίσθια πινακίδα κυκλοφορίας του οχήματος. Κατά τον επανέλεγχο οχήματος με επικίνδυνη έλλειψη από Εκούσιο Έλεγχο, ελέγχονται τα στοιχεία της ταυτότητας και τα σημεία που αφορούν την επικίνδυνη έλλειψη που καταγράφηκαν στο ΠΕΤΕ. Στην περίπτωση που ο επανέλεγχος είναι επιτυχής και έχει ακυρωθεί ΔΤΕ εκδίδεται ΔΤΕ αντί ΠΕΤΕ με ημερομηνία ισχύος όμοια με αυτή του προηγούμενου ΔΤΕ και επικολλάται το ΕΣΤΕ

## 9.3 Ειδοποίηση αρχών

### 9.3.1 Αταξινόμητα οχήματα

Στις περιπτώσεις όπου διατυπώνονται αμφιβολίες για την ταυτότητα (χαραγμένος αριθμός πλαισίου) του προς ταξινόμηση οχήματος, (περίπτωση καταχώρησης επικίνδυνης έλλειψης κατηγορίας κωδικών 1101.1, 1101.2, 1101.3 & 1101.4), τότε ειδοποιείται άμεσα η αρμόδια Διεύθυνση Μεταφορών, σύμφωνα με την κατοικία του κατόχου του οχήματος, στην οποία και παραπέμπεται για έλεγχο το όχημα, μαζί με το παραπεμπτικό σημείωμα. Για την ειδοποίηση (έγγραφο ειδοποίησης – παραπομπής για ανάρητα οχήματα). Παράλληλα, ειδοποιείται και η αρμόδια Υπηρεσία του Τελωνείου που εξέδωσε το πιστοποιητικό ταξινόμησης, με το ίδιο πρότυπο έγγραφο. Στις περιπτώσεις αυτές όπου διαπιστώνονται αμφιβολίες για την ταυτότητα του οχήματος, θα πρέπει να λαμβάνει απαραίτητως γνώση ο Τεχνικός Διευθυντής του Κέντρου, ο οποίος θα επιλαμβάνεται του θέματος και αφού εξάντλησε όλα τα περιθώρια διαπίστωσης της ταυτότητας του οχήματος, θα υπογράψει θα υπογράψει αυτός το ΔΤΕ και τα προαναφερθέντα έγγραφα.

Στις περιπτώσεις όπου διατυπώνονται αμφιβολίες σχετικά με την ταυτότητα του οχήματος, θα πρέπει να αναγράφεται στο χώρο των παρατηρήσεων του ΔΤΕ η επισήμανση:

«ΔΙΑΤΥΠΩΘΗΚΑΝ ΑΜΦΙΒΟΛΙΕΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟ ΟΧΗΜΑ ΠΑΡΑΠΕΜΦΘΗΚΕ ΓΙΑ ΕΛΕΓΧΟ ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ.....».

Υπενθυμίζεται ότι σύμφωνα με την Απόφαση ΥΜΕ αρ πρωτ. Φ50/37294/4127, κάθε όχημα το οποίο έχει κατασκευαστεί μετά το 1984, θα πρέπει να φέρει χαραγμένο αριθμό πλαισίου. Εξαιρέση στην ανωτέρω απαίτηση αποτελούν τα οχήματα τα οποία ταξινομούνται στην χώρα με το καθεστώς της μετοικεσίας. Προκειμένου για οχήματα εκποιούμενα από τον ΟΔΔΥ, πλέον του εργοστασιακού αριθμού πλαισίου, χαράσσεται και από τον ΟΔΔΥ ιδιαίτερος αριθμός πλαισίου, ο οποίος αποτυπώνεται στο χορηγούμενο πιστοποιητικό και πρέπει να διαπιστώνεται η ύπαρξή του κατά τον τεχνικό έλεγχο. Σημειώνεται ότι δεν μπορεί να διενεργηθεί έλεγχος του προς ταξινόμηση οχήματος, του οποίου το μεικτό βάρος (βάσει του ταμπελακίου του κατασκευαστή) είναι πλέον των 3.5 t.

### 9.3.2 Εκούσιος Έλεγχος

Στην περίπτωση της διάγνωσης οποιασδήποτε επικίνδυνης έλλειψης στο όχημα, ως συνέπεια της διεξαγωγής του Εκούσιου Τεχνικού Ελέγχου, το όχημα ακινητοποιείται, αποκολλάται το ΕΣΤΕ (εφόσον υπάρχει) και ειδοποιείται άμεσα το οικείο τμήμα της τροχαίας (τηλεφωνικά και διαμέσου ΦΑΞ), στα όργανα της οποίας ο κάτοχος του οχήματος οφείλει να παραδώσει τα στοιχεία κυκλοφορίας του οχήματος (πινακίδες κυκλοφορίας, Άδεια Κυκλοφορίας και ΔΤΕ περιοδικού Ελέγχου, εφόσον το όχημα είχε την υποχρέωση διενέργειας. Ειδικά για την περίπτωση της ύπαρξης επικίνδυνων ελλείψεων στα σημεία 1100 και 1200, απαιτείται και η έγγραφη ενημέρωση της Αρμόδιας Υπηρεσίας Μεταφορών, στην οποία ανήκει το όχημα, σύμφωνα με την διεύθυνση που αναγράφεται στο έντυπο της Άδειας Κυκλοφορίας. Στην περίπτωση της ύπαρξης επικίνδυνης έλλειψης σε όχημα ταξινομημένο σε άλλα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε Τρίτες Χώρες, το όχημα ακινητοποιείται και ειδοποιείται άμεσα το οικείο τμήμα της τροχαίας (τηλεφωνικά και διαμέσου ΦΑΞ), στα όργανα της οποίας ο κάτοχος του οχήματος οφείλει να παραδώσει τα στοιχεία κυκλοφορίας του οχήματος (πινακίδες κυκλοφορίας, Άδεια Κυκλοφορίας).

Στην περίπτωση που οι επικίνδυνες ελλείψεις αφορούν τα στοιχεία της ταυτότητας του οχήματος (πινακίδα και αριθμός πλαισίου), τότε τα αφαιρεθέντα στοιχεία (πινακίδα και Άδεια Κυκλοφορίας) αποστέλλονται με συστημένη επιστολή στην πρεσβεία ή την προξενική αρχή του κράτους ταξινόμησης του οχήματος. Κατά τον επανέλεγχο οχήματος ταξινομημένο στην χώρα μας με επικίνδυνη έλλειψη από Εκούσιο Έλεγχο, ελέγχονται τα στοιχεία της ταυτότητας και τα σημεία που αφορούν την επικίνδυνη έλλειψη που καταγράφηκαν στο ΠΕΤΕ. Στην περίπτωση που ο επανέλεγχος είναι επιτυχής και έχει ακυρωθεί ΔΤΕ, εκδίδεται ΔΤΕ αντί ΠΕΤΕ με ημερομηνία ισχύος όμοια με αυτή του προηγούμενου ΔΤΕ και επικολλάται το ΕΣΤΕ. Στην ως άνω περίπτωση διεξαγωγής Κανονιστικού Επανελέγχου, λόγω της ύπαρξης Επικίνδυνης Έλλειψης στο Π.Ε.Τ.Ε, θα πρέπει να αναγραφούν στον χώρο των παρατηρήσεων του εκδοθέντος ΔΤΕ, τα ακόλουθα:

«Επανέλεγχος λόγω ύπαρξης Επικίνδυνης Έλλειψης στο Π.Ε.Τ.Ε υπ'αρ....., με ημερομηνία ισχύος όμοια με αυτή του υπ αριθμ.....ΔΤΕ το οποίο ακυρώθηκε»

## **9.4 Μεθοδολογία καταχώρησης ελλείψεων στα Δ.Τ.Ε (εκπαιδευτικά οχήματα).**

Η περιοδικότητα του ελέγχου των εκπαιδευτικών οχημάτων είναι ετήσια. Στην περίπτωση όπου δεν βρεθούν σοβαρές ή επικίνδυνες ελλείψεις στα ως άνω σημεία ελέγχου ΕΚΠ.01 έως και ΕΚΠ.06, ΕΚΠ015 έως και ΕΚΠ019 καθώς και στα λοιπά σημεία ελέγχου του πίνακα της ΥΑ 44800/123/85 όπως αυτή ισχύει έως σήμερα, θα πρέπει να αναγραφεί στον χώρο των παρατηρήσεων του ΔΤΕ η φράση «Κατάλληλο για εκπαιδευτικό όχημα». Στην περίπτωση που διαγνωστεί οποιαδήποτε σοβαρή έλλειψη συναφής με τα σημεία της ως άνω παραγράφου 6.2 ή και οποιοδήποτε σημείο του πίνακα της ΥΑ 44800/1343/1985 όπως έως σήμερα ισχύει, θα πρέπει να αναγραφεί στον χώρο των παρατηρήσεων του ΔΤΕ η φράση «Ακατάλληλο για εκπαιδευτικό όχημα».

## Βιβλιογραφία

1. ΟΔΗΓΙΑ 96/96 ΕΕ
2. ΠΡΟΤΥΠΟ ΕΛΟΤ EN ISO/IEC 17020
3. ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ ΕΑ-5/01
4. Ε.ΣΥ.Δ «ΕΑ-5/02: Καθοδήγηση της ΕΑ για την εφαρμογή του EN 45004 στον περιοδικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων»
5. «Βασικές διατάξεις του προτύπου ΕΛ.Ο.Τ EN ISO/IEC 17020».
6. Θ. Ζαχμάνογλου, Γ. Καπετανάκης, Π. Καραμπίλας, Γ. Πατσιαβός «Τεχνολογία αυτοκινήτου Πέρα από το 2000». ISBN: 930-86333-0-3
7. Πέτρος Καραμπίλας «Injection – Καταλύτες & αναλυτές καυσαερίων.»
8. Νικόλαος Γ. Ζαραγκούλιας Τεχνικός Έλεγχος Αυτοκινήτου
9. Γ. Καπετανάκης, Π. Καραμπίλας, Λ. Κουντουράς Β. Κουτσούκος: Αυτοκίνητο και Περιβάλλον

## Ιστοσελίδες

1. <http://www.et.gr>
2. <http://www.esyd.gr>
3. <http://www.glavopoulos.gr>
4. <http://www.autospecialist.gr>

## Νομοθεσία

1. ΥΑ 36927/4751/26-6-02 (ΦΕΚ 847/Β/8-7-2002) - «Όροι και προϋποθέσεις για τη χορήγηση αδειών ίδρυσης και λειτουργίας Ιδιωτικών Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (Ι.Κ.Τ.Ε.Ο.)»
2. ΥΑ 42558/5591/22-07-02 (ΦΕΚ 996/Β/1-8-2002): «Πιστοποίηση Προσωπικού Ιδιωτικών ΚΤΕΟ.»
3. ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ 75707/8457 : «Μεταβίβαση άδειας ίδρυσης ΙΚΤΕΟ και τρόπος υπολογισμού του αποδιδόμενου υπέρ Δημοσίου ποσοστού από το αντίτιμο που καταβάλλεται στα ΙΚΤΕΟ.»
4. ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ 77052/8624 : «Ίδρυση και λειτουργία ιδιωτικών ΚΤΕΟ εντός ΒΙΠΕ, ΒΙΠΑ και ΒΙΟΠΑ »
5. ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ Φ50/77050/8626 : «Ίδρυση και λειτουργία ιδιωτικών ΚΤΕΟ »
6. ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ Φ50/ 1583/217 «Θέση χορήγησης του χαρακτηριστικού αριθμού ελέγχου»
7. ΦΕΚ 5/Α/28-1-1997: «Τροποποίηση του Π.Δ. 49/1995 (Α΄ 37) «Τεχνικός έλεγχος οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους σε συμμόρφωση προς την οδηγία 77/143/ΕΟΚ, όπως αυτή έχει τροποποιηθεί και συμπληρωθεί με τις οδηγίες 88/449/ΕΟΚ, 91/225/ΕΟΚ, 91/328/ΕΟΚ, 92/54/ΕΟΚ και 92/55/ΕΟΚ» σε συμμόρφωση με την οδηγία 94/23/ΕΚ »
8. Ν. 1350/1983 (ΦΕΚ 55/Α/26-4-1983) : «Υποχρεωτικός τεχνικός έλεγχος των οδικών οχημάτων και άλλες διατάξεις»
9. ΠΔ 338/1984/27-02-87 (ΦΕΚ 118/Α/16-8-1984) : «Καθορισμός ταχύτητας διενέργειας περιοδικού τεχνικού ελέγχου ορισμένων οχημάτων.»
10. ΥΑ ΥΜΕ 44800/123/17-12-85 (ΦΕΚ 781/Β/24-1-/1985): «Τρόπος, διαδικασία και πιστοποίηση διενέργειας του Περιοδικού Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων.»
11. ΚΥΑ-ΥΜΕ-ΥΟΙΚ Φ2/43086/4636 (ΦΕΚ 1086/Β/5/08/03): «Τροποποίηση και συμπλήρωση της Φ2/64580/2288/99 (ΦΕΚ 1523/Β΄) κοινής υπουργικής απόφασης «Τεχνικός έλεγχος μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους σε

συμμόρφωση προς την οδηγία 96/96/ΕΚ»

12. Ν 2963 (ΦΕΚ 268/Α/23-11-2001) : «Οργάνωση και λειτουργία των δημόσιων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία, τεχνικός έλεγχος οχημάτων και ασφάλεια χειρσαίων μεταφορών και άλλες διατάξεις.»

13. ΥΑ 42485/5569/19-07-02 (ΦΕΚ 940/Β/23-7-2002) ΥΑ 51835/6654/11-09-02 (ΦΕΚ 1238/Β/23-9-2002) : «Τεχνικές προδιαγραφές αυτομάτων γραμμών ελέγχου Ιδιωτικών ΚΤΕΟ. Τρόπος, διαδικασία και πιστοποίηση του τεχνικού ελέγχου των οχημάτων από τα Ιδιωτικά ΚΤΕΟ»

14. ΥΑ 58413/7516 (ΦΕΚ 1350/Β/18-10-2002) : «Τεχνικές προδιαγραφές συστήματος μηχανογράφησης Ιδιωτικών ΚΤΕΟ. Συγκέντρωση επεξεργασία και αποστολή στοιχείων των διενεργουμένων τεχνικών ελέγχων.»

15. ΥΑ ΥΜΕ 71703/8028 (ΦΕΚ 1824/Β/8-11-03) : «Τρόπος διαδικασία και πιστοποίηση του τεχνικού ελέγχου των οχημάτων από τα Ιδιωτικά ΚΤΕΟ»

16. ΥΑ ΥΜΕ 55108/5451 (ΦΕΚ 1364Β/23-9-2003) : «Τροποποίηση της 36927/4751/2002 (Β'847) υπουργικής απόφασης «Όροι και προϋποθέσεις για τη χορήγηση αδειών ίδρυσης και λειτουργίας Ιδιωτικών Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (Ι.Κ.Τ.Ε.Ο.)»

17. ΥΑ ΥΜΕ 5055/562 (ΦΕΚ 175/Β/30-1-2004) : «Τροποποίηση των υπουργικών αποφάσεων 42558/5591/2002 «Πιστοποίηση Προσωπικού Ιδιωτικών ΚΤΕΟ» και Φ2/75443/3519/99 «Καθορισμός προσόντων που συμμετέχουν στο έργο του τεχνικού ελέγχου των οχημάτων.»

18. ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ Φ50/11427/1249 : «Ειδικότητες πτυχιούχων ΤΕΛ που είναι αποδεκτές για να εκπαιδευτούν και πιστοποιηθούν ως ελεγκτές σε Δημόσια και Ιδιωτικά ΚΤΕΟ.»

19. ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ Φ50/14204/1542 : «Ειδικότητες διπλωματούχων μηχανικών που μπορούν να ασκήσουν τα καθήκοντα του προϊσταμένου-υπευθύνου λειτουργίας και του υπευθύνου γραμμών σε Ιδιωτικά ΚΤΕΟ.»

20. ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ 52176/5787 : «Πιστοποίηση καταλληλότητας μηχανημάτων ελέγχου Ι.ΚΤΕΟ.»

21. Π.Δ. 208/2002/Α-194 (ΦΕΚ Α' 194/23-8-2002) : «Εκπαιδευτές υποψηφίων οδηγών, σχολές οδηγών κλπ ρυθμίσεις.»

22. ΥΑ 42485/5569/19-7-02 (ΦΕΚ 940/Β/23-7-02) : «Τεχνικές προδιαγραφές αυτομάτων γραμμών ελέγχου Ιδιωτικών ΚΤΕΟ.»

23. ΥΑ ΥΜΕ 44800/123/17-12-85 (ΦΕΚ 781/Β/24-12-1985) : «Τρόπος, διαδικασία και πιστοποίηση διενέργειας του Περιοδικού Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων.»

24. ΠΔ 49/11-02-95 (ΦΕΚ 37/Α/22-2-1995) : «Τεχνικός έλεγχος οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους σε συμμόρφωση προς την οδηγία 77/143/ΕΟΚ, όπως αυτή έχει τροποποιηθεί και συμπληρωθεί με τις οδηγίες 88/449/ΕΟΚ, 91/225/ΕΟΚ, 91/328/ΕΟΚ, 92/54/ΕΟΚ και 92/55/ΕΟΚ.»

25. ΠΔ 8/10-01-97 (ΦΕΚ 5/Α/28-1-1997) : «Τροποποίηση του Π.Δ. 49/1995 (Α' 37) «Τεχνικός έλεγχος οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους σε συμμόρφωση προς την οδηγία 77/143/ΕΟΚ, όπως αυτή έχει τροποποιηθεί και συμπληρωθεί με τις οδηγίες 88/449/ΕΟΚ, 91/225/ΕΟΚ, 91/328/ΕΟΚ, 92/54/ΕΟΚ και 92/55/ΕΟΚ» σε συμμόρφωση με την οδηγία 94/23/ΕΚ.»

26. ΚΥΑ ΥΜΕ-ΥΟΙΚ Φ2/64580/2288 (ΦΕΚ 1523/Β/27-7-1999) : «Τεχνικός έλεγχος μηχανοκινήτων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους σε συμμόρφωση προς την οδηγία 96/96/ΕΚ.»

27. ΥΑ ΥΜΕ 71703/8028 (ΦΕΚ 1824/Β/8-11-03) : «Τρόπος διαδικασία και πιστοποίηση του τεχνικού ελέγχου των οχημάτων από τα Ιδιωτικά ΚΤΕΟ.»

28. ΚΥΑ-ΥΜΕ-ΥΟΙΚ Φ2/43086/4636 (ΦΕΚ 1086/Β/5/08/03) : «Τροποποίηση και συμπλήρωση της Φ2/64580/2288/99 (ΦΕΚ 1523/Β') κοινής υπουργικής απόφασης



«Τεχνικός έλεγχος μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους σε συμμόρφωση προς την οδηγία 96/96/ΕΚ.»

29. ΥΑ 12078/1343 (ΦΕΚ 435/3-03-2004) : «Τροποποίηση των υπουργικών αποφάσεων 44800/123/85 «Τρόπος, διαδικασία και πιστοποίηση διενέργειας του Περιοδικού Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων», όπως ισχύει και 71703/8028/03 «Τρόπος, διαδικασία και πιστοποίηση του τεχνικού ελέγχου των οχημάτων από τα Ιδιωτικά ΚΤΕΟ.»

30. ΥΑ ΥΜΕ 18586/698 (ΦΕΚ 411/Β/29-3-2000) : «Καθορισμός Τεχνικών Προδιαγραφών του ειδικού εξοπλισμού με τον οποίο καθίσταται δυνατή η χρησιμοποίηση υγραερίου LPG για την κίνηση αυτοκινήτων οχημάτων και όροι και προϋποθέσεις ελέγχου και ασφαλούς κυκλοφορίας αυτών»

31. Εγκύκλιος ΥΜΕ Φ23/50633/71 (ημ/νία 7-1-1998) : «Έλεγχος Συστήματος Διεύθυνσης των Οχημάτων με τη χρήση του Αποκλισίόμετρου»

32. ΥΑ ΥΜΕ ΣΤ 29900/1977 : «Περί της διαδικασίας εκδόσεως των εγκρίσεων για την κυκλοφορία στην Ελλάδα αυτοκινήτων οχημάτων»

33. Εγκύκλιος ΥΜΕ 10868/Φ702.9 (ημ/νία 9/4/1996) : «Φορητοί Πυροσβεστήρες Οχημάτων»

34. Εγκύκλιος ΥΜΕ Φ2/52559/245 (ημ/νία 22/2/1996) : «Ηλιοροφές αυτοκινήτων»

35. ΥΑ ΥΜΕ 58144/014 (ΦΕΚ 138/Β/2-3-1996) : «Περιπτώσεις που απαλλάσσονται από την καταβολή προσαύξεσης ειδικού τέλους, λόγω εκπρόθεσμης προσκόμισης οχήματος για τεχνικό έλεγχο.»

36. Εγκύκλιος ΥΜΕ 4397/400 (ημ/νία 6/4/1998) : «Συμπλήρωση εγκρίσεων τύπου όσον αφορά την τοποθέτηση εμπρόσθιων προφυλακτών μορφής “front guards” σε οχήματα εμπορικής ονομασίας SUZUKI VITARA»

37. Εγκύκλιος ΥΜΕ 11064/1000 (ημ/νία 15/9/1999) : «Τοποθέτηση εμπρόσθιων προφυλακτών μορφής “front guards” ή “bull bars” σε οχήματα.»

38. Εγκύκλιος ΥΜΕ Φ23/80131/6439 (ημ/νία 18/12/2000) : «Πρόσθετη κατασκευή ή προφυλακτήρες σε αυτοκίνητα τύπου τζίπ 4Χ4.»

39. Εγκύκλιος ΥΜΕ 31370/1538 (ημ/νία 1/6/2001) : «Συμπλήρωση εγκρίσεων τύπου όσον αφορά την τοποθέτηση εμπρόσθιων προφυλακτών μορφής “nudge bars” σε οχήματα εργοστασίου κατασκευής LAND ROVER GROUP.»

40. Εγκύκλιος Φ1/84288/3296 (ημ/νία 16/10/95) : «Τεχνικός Έλεγχος Οχημάτων.»

41. Υ.Α. 27044/2913 (ΦΕΚ 676/Β/10-5-2005) : «Τροποποίηση των υπουργικών αποφάσεων 44800/123/1985 «Τρόπος, διαδικασία και πιστοποίηση διενέργειας του Περιοδικού Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων», και 71703/8028/2003 «Τρόπος, διαδικασία και πιστοποίηση του τεχνικού ελέγχου των οχημάτων από τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ», όπως τροποποιήθηκε με την υπουργικών αποφάσεων 12078/1343/2004.»

42. Υ.Α. Φ2/70916/2953/99 (ΦΕΚ 458/Β/20-4-2001) : «Τροποποίηση της Φ2/64580/2288/99 (Β'1523) ΚΥΑ «Τεχνικός έλεγχος μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους σε συμμόρφωση προς την οδηγία 96/96/ΕΚ» σε συμμόρφωση με τις διατάξεις της οδηγίας 1999/52/ΕΚ.»

43. Υ.Α. Φ2/14133/1501 : «Τροποποίηση της Φ2/64580/2288/99 (Β'1523) ΚΥΑ «Τεχνικός έλεγχος μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους σε συμμόρφωση προς την οδηγία 96/96/ΕΚ» όπως αυτή τροποποιήθηκε με την ΚΥΑ Φ2/70916/2953/99 (Β' 458/2001), σε συμμόρφωση με τις διατάξεις των οδηγιών 2001/9/ΕΚ και 2001/11/ΕΚ.»

44. Υ.Α. 27044/2913 (ΦΕΚ 676/Β/10-5-2004) : «Τροποποίηση των υπουργικών αποφάσεων 44800/123/1985 «Τρόπος, διαδικασία και πιστοποίηση διενέργειας του Περιοδικού Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων»

45. Π.Δ. 232 (ΦΕΚ 109/Α/2-5-1989) : «Τροποποίηση διατάξεων του Π.Δ. 363/1986

«Συχνότητα περιοδικού τεχνικού ελέγχου ορισμένων κατηγοριών οχημάτων Π.Δ. 338/1984 και 1387/1981»»

46. ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ ΥΜΕ 45007/4795 (ημ/νία 28/07/2004) : «Εφαρμογή της ΥΑ 12078/1343/2004»

47. ΚΥΑ –ΥΜΕ-ΥΟΙΚ Φ2/57216/7383 (ΦΕΚ 1323/Β/10-10-02) : «Καθορισμός αντιτίμου για τη διενέργεια του περιοδικού τεχνικού ελέγχου από τα Ιδιωτικά Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου.»

48. ΚΥΑ-ΥΜΕ-ΥΟΙΚ 30510/3941 (ΦΕΚ 719Β/13-6-02) ΚΥΑ-ΥΜΕ-ΥΟΙΚ Φ2/55009/4626/00 (ΦΕΚ 1028/Β/7-8-02) : «Καθορισμός παράβολου για την έκδοση άδειας ίδρυσης Ιδιωτικού Κέντρου Τεχνικού Ελέγχου (Ι.Κ.Τ.Ε.Ο.). Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της οδηγίας 2000/30/ΕΚ της 6ης Ιουνίου 2000 σχετικά με τον οδικό τεχνικό έλεγχο των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που κυκλοφορούν στην Κοινότητα.»

49. ΥΜΕ 48921/6420 (ΦΕΚ 1193/Β/13-9-02) : «Παράταση της προθεσμίας της παρ. 4 του άρθρου 37 του Ν.2963/2001 (Α΄268) για τη διαπίστευση δημοσίων ΚΤΕΟ και τροποποίηση της υπ’ αριθμ. Φ2/75113/3519/25.10.99 απόφασης του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών (Β΄1989) με θέμα «Καθορισμός προσόντων υπαλλήλων που συμμετέχουν στο έργο του τεχνικού ελέγχου των οχημάτων.»»

50. ΥΑ Υ.ΕΣ.Δ.Δ.ΑΠ & ΥΟΙΚ ΔΙΑΔΠ/18801 (ΦΕΚ 1200/Β/17-9-2001) : «Απλούστευση Διαδικασιών και σύντμηση προθεσμιών Διεκπεραίωσης Διοικητικών Ενεργειών αρμοδιότητας Υ.Μ.Ε »

51. ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ Α-74408/5649 (18-1-2004) : «Υπαρξη ισχύοντος Δελτίου Τεχνικού Ελέγχου κατά την διαδικασία χορήγησης άδειας κυκλοφορίας λόγω μεταβίβασης ή έκδοσης άδειας κυκλοφορίας στο όνομα των κληρονόμων.»

52. Υ.Α. 426 (ΦΕΚ966/Β/) : «Κατάργηση δικαιολογητικών κατά τη χορήγηση αδειών κυκλοφορίας αυτοκινήτων οχημάτων και οριστικής διαγραφής.»

53. Υ.Α. 58144/614 (ΦΕΚ 138/Β/2-3-1992) : «Περιπτώσεις που απαλλάσσονται από την καταβολή προσαυξημένου ειδικού τέλους λόγω εκπρόθεσμης προσκόμισης οχήματος για τεχνικό έλεγχο.»

54. Υ.Α. Φ23/49521/5452 (2-8-2001) : «Σχετικά με την έδρα ενός οχήματος, Ε.Ι.Χ. και Φ.Ι.Χ., του οποίου οι ιδιοκτήτες είναι περισσότεροι του ενός, και την υποχρέωση του οχήματος αυτού για περιοδικό τεχνικό έλεγχο από ΚΤΕΟ. »

55. ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ Α41271/4199 (27-6-2001) : «Τεχνικός έλεγχος επιβατηγών »

56. ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ Φ23/78057/8929 (4-12-2001) : «Ειδικά τέλη του Περιοδικού Τεχνικού Ελέγχου στα ΚΤΕΟ σε Ευρώ και ειδικά έντυπα παράβολα σε Ευρώ.»

57. ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ Φ23/66878/7811 (25-10-2001) : «Ισοτιμία των ειδικών τελών του Περιοδικού Τεχνικού Ελέγχου στα ΚΤΕΟ σε Ευρώ.»

58. ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ Φ23/79252/9340 (19-12-2001) : «Αποστολή κατάστασης οικονομικών στοιχείων με τα ποσά των ειδικών τελών του Περιοδικού Τεχνικού Ελέγχου σε Ευρώ.»

59. ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ 83193/2811 (17-6-1988) : «Υποβολή δικαιολογητικών πριν από την έναρξη του τεχνικού ελέγχου οχημάτων.»

60. Υ.Α. 21682 (ΦΕΚ 955/Β/20-11-1991) : «Εναρμόνιση της Ελληνικής Νομοθεσίας προς τις διατάξεις της οδηγίας 89/459/ΕΟΚ του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 18ης Ιουλίου 1989 για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με το βάθος των αυλακώσεων των ελαστικών ορισμένων κατηγοριών οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους.»

61. Υ.Α. 79400/2490 (ΦΕΚ 496/Β/16-06-1989) : «Ελαστικά οχημάτων.»

62. Υ.Α. 29871/2622/24-8-92 (ΦΕΚ 589/Β/30-09-1992) : «Ελαστικά των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους και εγκατάστασή τους σ’ αυτά, σε συμμόρφωση

προς τις διατάξεις της οδηγίας 92/23/ΕΟΚ του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 31ης Μαρτίου 1992.»

63. ΚΥΑ-ΥΝ-ΥΜΕ ΣΤ-20270/1973 (ΦΕΚ 884/Β/31-7-1973) : «Περί αλλαγής κυρίων χαρακτηριστικών των αυτοκινήτων Όπως ισχύει.»

64. ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ ΥΜΕ Φ50/10603/1208 (16/4/04) : «Έλεγχος Φώτων και Αμορτισέρ.»

65. ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ ΥΜΕ 33965/1806 (21/09/04) : «Τοποθέτηση αντηλιακής μεμβράνης.»

66. ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ ΥΜΕ 27880 (10/09/81) : «Περί της τοποθέτησης πλαστικών καλυμμάτων (τέντες) στα ανοιχτά φορτηγά αυτοκίνητα.»

67. ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ 11064/1000 (15-09-1999) : «Τοποθέτηση εμπρόσθιων προφυλακτήρων μορφής FRONT GUARDS ή BULL BARS σε οχήματα.»

68. ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ 32150/2391 : «Περί έλξης ρυμουλκούμενων και τοποθέτησης εξαρτημάτων σε αυτοκίνητα.»

69. ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ Οικ. ΦΑ10/ΙΚΤΕΟ/18121/ 819 : «Τεχνικός έλεγχος οχημάτων που φέρουν-κοτσαδόρο.»

70. ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ ΦΑ10/ΙΚΤΕΟ/7419/304 : «Διευκρινήσεις σε θέματα τεχνικού ελέγχου οχημάτων.»

71. Υ.Α. Η-2347/555/78 (ΦΕΚ 123/Β/15-2-1978) : «Περί εφοδιασμού των αυτοκινήτων με κιβωτίδιο που θα περιέχει υγειονομικό υλικό πρώτων βοηθειών.»

72. Υ.Α. 19846/79 (ΦΕΚ 610/Β/13-7-1979) : «Περί εφοδιασμού των αυτοκινήτων οχημάτων και τρίκυκλων μοτοσυκλετών με πυροσβεστήρες.»

73. Υ.Α. ΣΤ-29852/1977 (ΦΕΚ 1288/Β/13-12-1977) : «Περί στοιχείων αναγνώρισης αυτοκινήτων, ρυμουλκούμενων, ημιρυμουλκούμενων και μοτοσυκλετών.»

74. Ν. 2696 (ΦΕΚ 57/Α/23-3-1999) : «Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.»

75. Κ.Υ.Α. ΥΠΕΧΩΔΕ & ΥΜΕ Φ50/75660/3565 (ΦΕΚ 1999/Β/10-11-1999) : «Μορφή και περιεχόμενο της Κάρτας Ελέγχου Καυσαερίων. »

76. Κ.Υ.Α. ΥΠΕΧΩΔΕ & ΥΜΕ Φ50/74702/3233 (ΦΕΚ 882/Β/2-10-1997) : «Επέκταση του θεσμού της ΚΕΚ σε όλους τους Νομούς της Χώρας.»

77. Κ.Υ.Α. ΥΠΕΧΩΔΕ & ΥΜΕ Φ50/53302/295 (ΦΕΚ 73/Β/2-2-1996) : «Πρόγραμμα πρόσκλησης των οχημάτων των Νομών Θεσσαλονίκης, Αχαΐας, Καβάλας, Λάρισας, Μαγνησίας, Ιωαννίνων, Ηρακλείου, Εύβοιας, Βοιωτίας, και Κορινθίας για ειδικό έλεγχο καυσαερίων και χορήγηση Κ.Ε.Κ.»

78. Π.Δ. 363/14-9-1995 (ΦΕΚ 193/Α/14-9-95) : «Καθορισμός συστήματος επιβολής διοικητικών ποινών στους παράγοντες εφαρμογής του θεσμού της Κάρτας Ελέγχου Καυσαερίων (ΚΕΚ).»

79. Κ.Υ.Α. ΥΠΕΧΩΔΕ & ΥΜΕ Φ50/93350/4444 : «Πλήρες πρόγραμμα πρόσκλησης των οχημάτων του Νομού Αττικής για ειδικό έλεγχο καυσαερίων και χορήγηση Κ.Ε.Κ.»

80. Κ.Υ.Α. ΥΠΕΧΩΔΕ & ΥΜΕ Φ50/94474/4556 (ΦΕΚ 829/Β/8-11-1994) : «Καθορισμός μεθόδου μέτρησης και επιτρεπομένων ορίων του μονοξειδίου του άνθρακα (CO) και των υδρογονανθράκων (HC) στα καυσαέρια των βενζινοκίνητων και υγραεριοκίνητων οδικών οχημάτων.»

81. Κ.Υ.Α. ΥΠΕΧΩΔΕ & ΥΜΕ Φ50/94475/4557 (ΦΕΚ 829/Β/8-11-1994) : «Καθορισμός μεθόδου μέτρησης και επιτρεπομένων ορίων θολερότητας στα καυσαέρια των πετρελαιοκίνητων οχημάτων.»

82. Κ.Υ.Α. ΥΠΕΧΩΔΕ & ΥΜΕ Φ50/92491/4358 (ΦΕΚ 797/24-10-1994) : «Ανάθεση εποπτείας εφαρμογής και καλής λειτουργίας του συστήματος της κάρτας ελέγχου καυσαερίων.»

83. Κ.Υ.Α. ΥΠΕΧΩΔΕ & ΥΜΕ Φ50/92492/4359 (ΦΕΚ 797/24-10-1994) : «Ρύθμιση θεμάτων σχετικών με την εποπτεία εφαρμογής και καλής λειτουργίας του συστήματος της Κάρτας Ελέγχου Καυσαερίων.»

84. Κ.Υ.Α. ΥΠΕΧΩΔΕ & ΥΜΕ Φ50/75364/2158 (ΦΕΚ 519/Β/5-7-1994) : «Πρόγραμμα πρόσκλησης οχημάτων για ειδικό έλεγχο καυσαερίων για χορήγηση Κ.Ε.Κ.»
85. Κ.Υ.Α. 56361/324 ΥΟΙΚ & ΥΜΕ (ΦΕΚ 56/Β/9-2-1993) : «Αμοιβή που καταβάλλεται στα συνεργεία και κέντρα ελέγχου για τον ειδικό έλεγχο καυσαερίων.»
86. Κ.Υ.Α. ΥΠΕΧΩΔΕ & ΥΜΕ 103079/3712 (ΦΕΚ 710/Β/92 : «Όροι και προϋποθέσεις εξουσιοδότησης συνεργείου επισκευής οχημάτων και Κέντρου ελέγχου για χορήγηση της κάρτας ελέγχου καυσαερίων.»
87. Ν. 2052/5-6-1992 (ΦΕΚ 94/Α/5-6-1992) : «Μέτρα για την αντιμετώπιση του νέφους και πολεοδομικές ρυθμίσεις. Κεφάλαιο Α΄ : Διατάξεις για τα οχήματα Άρθρο 1 : Αυτοκίνητα αντιρρυπαντικής τεχνολογίας. Άρθρο 3 : Καθιέρωση ειδικού ελέγχου καυσαερίων κυκλοφορούντων οχημάτων.»
88. Ν. 2366/12-12-1995 (ΦΕΚ 256/Α/12-12-1995) : «Ρύθμιση θεμάτων Οργανισμών και Υπηρεσιών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και άλλες διατάξεις.»
89. Ν. 2289/6-2-1995 (ΦΕΚ 27/Α/8-2-1995) : «Αναζήτηση, έρευνα και εκμετάλλευση υδρογονανθράκων και άλλες διατάξεις.»
90. ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ ΥΜΕ 2723/336 (2/4/04): «Χορήγηση ΚΕΚ από τα ΙΚΤΕΟ.»
91. ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ ΥΜΕ 48052/5113 (4/11/2004) : «Μεθοδολογία μέτρησης των εκπνεόμενων καυσαερίων κατά τη διάρκεια του τεχνικού ελέγχου των οχημάτων.»
92. Υ.Α. 58144/614 ΥΜΕ (ΦΕΚ 138/Β/2-3-1992) : «Περιπτώσεις που απαλλάσσονται από την καταβολή προσαυξημένου ειδικού τέλους, λόγω εκπρόθεσμης προσκόμισης οχήματος για τεχνικό έλεγχο.»
93. ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ ΥΜΕ Φ2/65259/1659/96 (5/6/1996) : «Διευκρινίσεις για τον τεχνικό έλεγχο αυτοκινήτων μη εγγεγραμμένων στη χώρα μας.»
94. ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ ΥΜΕ 32004/4127 (3/6/2002) : «Έλεγχος συστημάτων του οχήματος που σχετίζονται με την οδική ασφάλεια.»
95. ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ ΥΜΕ Φ2/19193/2171 (27/7/2005) : «Καθορισμός διαφορετικών στροφών μέτρησης του συντελεστή «λ», και τη μέτρηση των καυσαερίων σε οχήματα εργοστασίων κατασκευής VW και AUDI.»
96. ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ 18613/1394 (6-6-96) : «Επεξήγηση του όρου «...για χρήση εκτός των οδών...» που αναφέρεται στην εγκύκλιο 29014/2636/93 και της ΚΥΑ 25006/2234/93 (ΦΕΚ Β΄ 523).»
97. ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ ΣΤ-Ι6527 (8-7-77) : «Περί των θορύβων των αυτ/των.»
98. ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ 29014/2636 (23-8-93) : «Εναρμόνιση της Ελληνικής Νομοθεσίας με την οδηγία 92/97/ΕΟΚ περί «αποδεκτής ηχοστάθμης...των οχημάτων με κινητήρα.»
99. Υ.Α. 32764/734/80 (ΦΕΚ 1093/Β/29-10-1980) : «Περί τροποποιήσεως και συμπληρώματος της μς αριθ. 1220/13/79 κοινής υπουργικής απόφασεως «περί καθορισμού επιτρεπομένων ορίων θορύβου, προκαλουμένου υπό των αυτοκινήτων οχημάτων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων και τρόπου μετρήσεως αυτού»
100. Υ.Α. 1220/13/79 (ΦΕΚ 75/Β/27-01-1979) : «Περί καθορισμού επιτρεπομένων ορίων θορύβων, προκαλουμένων υπό των αυτοκινήτων οχημάτων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων και τρόπου μετρήσεως αυτού.»
101. ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ 20405/1566 (11-12-1996) : «Μέτρηση θορύβου σύμφωνα με το Παράρτημα Ι της οδηγίας 92/97/ΕΟΚ προς την οποία εναρμονίστηκε το Εθνικό Δίκαιο με την ΚΥΑ 25006/2234/93 (Β΄523).»
102. Κ.Υ.Α. 25006/2234 (ΦΕΚ 523/Β/13-07-1993) : «Αντικατάσταση των διατάξεων της απόφασης Γ-20/81567/898/1988 (ΦΕΚ Β-403) που αναφέρονται στην αποδεκτή ηχοστάθμη και στις διατάξεις εξαμίσσεως των οχημάτων με κινητήρα, σε συμμόρφωση προς τις διατάξεις της οδηγίας 92/97/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 10ης Νοεμβρίου 1992.»
103. Υ.Α. 62562/635 (ΦΕΚ 187/Β/6-4-1987) : «Τεχνικός έλεγχος μεταχειρισμένων

αυτοκινήτων οχημάτων πριν από την ταξινόμησή τους για έκδοση αδειάς κυκλοφορίας στην Ελλάδα για πρώτη φορά.»

104. Υ.Α 16857/1045 (ΦΕΚ 777/Β/9-6-2005) : «Τροποποίηση της υ.α. 36927/4751/2002 (Β'847) «Όροι και προϋποθέσεις για τη χορήγηση αδειών ίδρυσης και λειτουργίας Ιδιωτικών Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (Ι.Κ.Τ.Ε.Ο.)» όπως ισχύει.»

105. Υ.Α. 49327/3434/86 (25-2-1987) : «Περί της ακολουθητέας διαδικασίας σε περίπτωση διαπίστωσης εντοιχισμού ή παραποίησης του αριθμού πλαισίου μεταχειρισμένων οχημάτων που επιθεωρούνται από τα ΚΤΕΟ σύμφωνα με την 31806/85 απόφαση.»

106. Υ.Α. 62562/635 (27.2/6.4.87) : «Τεχνικός έλεγχος μεταχειρισμένων αυτοκινήτων οχημάτων πριν από την ταξινόμησή τους για έκδοση αδειάς κυκλοφορίας στην Ελλάδα για πρώτη φορά.»