



ΤΕΙ ΚΡΗΤΗΣ

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΑΣ



**Σύστημα Ποιότητας, Διαδικασίες και
πιστοποίηση Τεχνικού ελέγχου οχημάτων σε
Ιδιωτικό ΚΤΕΟ.**

Quality System, Procedures and Certification of Technical
Control in vehicles in a Private Technical Control Center

ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ ΝΟΤΑΚΗΣ

TILEMAHOS NOTAKIS

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Επιβλέπων καθηγητής: Δρ. Νίκος Σακκάς

2012

Περιεχόμενα	Σελίδα
1. Εισαγωγικά.....	5
2. Εκπρόθεσμος επανέλεγχος οχήματος.....	5
3. Αντίτιμο για τη διενέργεια του τεχνικού ελέγχου	5
4. Ευθύνες του κατόχου του οχήματος.....	6
5. Προθεσμία προσκόμισης του οχήματος για τεχνικό έλεγχο.....	7
6. Κατηγορίες οχημάτων σε σχέση με τον τεχνικό έλεγχο.....	7
7. Εκπρόθεσμος έλεγχος οχήματος	7
8. Σημεία ελέγχου και καταγραφή των ελλείψεων	8
8.1 Διαβάθμιση των ελλείψεων.....	8
8.2 Επανέλεγχος οχήματος.....	9
9. Ειδικοί Έλεγχοι.....	9
10. Επιτρεπόμενα όρια.....	10
Κεφάλαιο Πρώτο : Βασικές Αρχές.....	13
1.1 Βασικές Αρχές Συστήματος Ποιότητας Ι.Κ.Τ.Ε.Ο.....	13
1.2 Όροι και ορισμοί.....	14
1.3 Αμεροληψία, ανεξαρτησία και ακεραιότητα.....	14
1.4 Οργάνωση ΙΚΤΕΟ.....	15
1.5 Οργανόγραμμα του Φορέα.....	21
1.6 Προσωπικό.....	22
1.6.1 Ελεγκτές.....	22
1.6.2 Λοιπό προσωπικό.....	22
1.7 Εκπαίδευση.....	22
1.8 Περιβάλλον, εγκαταστάσεις και εξοπλισμός.....	23
1.8.1 Περιβάλλον.....	23
1.8.2 Εγκαταστάσεις.....	23
1.8.3 Εξοπλισμός.....	24
1.8.4 Συμμόρφωση εξοπλισμού.....	24
1.8.5 Διατήρηση και συντήρηση εξοπλισμού.....	24
1.8.6 Αρχείο εξοπλισμού.....	24
1.9 Απόρρητο και Ασφάλεια, Εχεμύθεια του προσωπικού.....	25
1.10 Επιθεωρήσεις από Οργανισμούς.....	25
1.11 Διαχείριση των διορθωτικών και των προληπτικών ενεργειών.....	26
Κεφάλαιο Δεύτερο: Συνεδριάσεις Συστήματος Ποιότητας.....	27
2.1 Ανασκοπήσεις Διοίκησης – Συμβούλιο Ποιότητας.....	27
2.1.1 Μέλη του συμβουλίου Ποιότητας.....	27
2.2 Αντικείμενο του Συμβουλίου Ποιότητας.....	27
2.3 Γενικές συνελεύσεις ελεγκτών.....	30
2.3.1 Σύσταση της Γενικής Συνέλευσης ελεγκτών.....	30
2.3.2 Θέματα Γενικής Συνέλευσης Ελεγκτών.....	31
Κεφάλαιο Τρίτο: Εσωτερικές Επιθεωρήσεις.....	33
3.1 Εσωτερικές επιθεωρήσεις.....	33
3.2 Προγραμματισμός εσωτερικής επιθεώρησης.....	33
3.3 Έγγραφα εσωτερικής επιθεώρησης.....	35
3.4 Σημεία που πραγματοποιείται η επιθεώρηση.....	35
Κεφάλαιο Τέταρτο: Μη Συμμορφώσεις.....	49
4.1 Μη Συμμορφώσεις.....	49
4.2 Εντοπισμός Μη Συμμόρφωσης.....	51
4.3 Καταγραφή της μη συμμόρφωσης.....	51
4.4 Διορθωτικές Ενέργειες.....	52

4.5 Άρση Μη Συμμόρφωσης.....	53
Κεφάλαιο Πέμπτο: Εξοπλισμός.....	55
5.1 Προμήθεια Διατήρηση και συντήρηση εξοπλισμού.....	55
5.2 Διακρίβωση και συντήρηση του ελεγκτικού εξοπλισμού.....	55
5.3 Τρέχων έλεγχος και τρέχουσα συντήρηση εξοπλισμού.....	57
5.4 Διαδικασία επαλήθευσης της λειτουργίας των μηχανημάτων.....	58
5.5 Μέτρα προστασίας που υπάρχουν και εφαρμόζονται στις εγκαταστάσεις των ΙΚΤΕΟ.....	60
5.6 Μέσα ατομικής προστασίας.....	61
Κεφάλαιο Έκτο: Διοίκηση Ελεγκτών.....	62
6.1 Διοίκηση και παρακολούθηση ελεγκτών.....	62
6.2 Κατάρτιση φακέλου προσωπικού.....	62
6.3 Εξουσιοδότηση από το Υπουργείο Μεταφορών Επικοινωνιών και Δικτύων.....	62
6.4 Πρόσληψη νέου ελεγκτή και ενσωμάτωση του στο σύστημα ποιότητας.....	63
6.5 Αλλαγή Κέντρου.....	64
6.6 Ανάθεση ή ανάκληση εξουσιοδότησης ελεγκτή.....	64
6.7 Παρακολούθηση της διατήρησης επάρκειας του ελεγκτή.....	64
6.8 Έλεγχος γνώσεων με αρνητικά αποτελέσματα.....	65
6.9 Κυρώσεις.....	66
Κεφάλαιο έβδομο : Διαχείριση Δελτίων.....	67
7.1 Διαχείριση Δελτίων Τεχνικού Ελέγχου.....	67
7.2 Δελτίο Τεχνικού Ελέγχου (Δ.Τ.Ε).....	67
7.3 Ταξινόμηση και αρχειοθέτηση Δελτίων Τεχνικού Ελέγχου (αντίγραφα).....	67
7.4 Απώλεια ή κλοπή κανονιστικού εγγράφου.....	68
7.4.1 Δελτίο Τεχνικού ελέγχου.....	68
7.4.2 Απόδειξη πληρωμής.....	68
7.5 Προστασία ενάντια στην κλοπή και στην κατάχρηση.....	68
Κεφάλαιο όγδοο: Ειδοποίηση Αρχών.....	70
8.1 Ειδοποίηση αρχών.....	70
8.2 Περιπτώσεις ειδοποίησης αρμοδίων αρχών.....	70
Κεφάλαιο Ένατο: Έκδοση Κάρτας Ελέγχου Κουσαερίων.....	72
9.1 Γενικά.....	72
9.2 Διαδικασία έκδοσης ΚΕΚ στα πλαίσια του αρχικού ή περιοδικού ελέγχου οχημάτων.....	72
9.3 Διάρκεια ισχύος της ΚΕΚ.....	74
9.4 Διαδικασία αυτόνομης έκδοσης ΚΕΚ.....	74
Κεφάλαιο Δέκατο : Διαδικασία Τεχνικού Ελέγχου.....	76
10.1 Υποδοχή των πελατών.....	76
10.2 Διαδικασία Τεχνικού Ελέγχου.....	76
10.2.1 Διαδικασία Ελέγχου της Ταυτότητας του Οχήματος.....	77
10.2.2 Έλεγχος ταυτότητας οχήματος.....	78
10.2.3 Διαδικασία Ελέγχου των Κουσαερίων.....	80
10.3 Διαδικασία Ελέγχου Αυτόματης γραμμής με το Αποκλισιόμετρο, το Αμορτισερόμετρο, το Φρενόμετρο και το Φωτόμετρο.....	86
10.3.1 Το Αποκλισιόμετρο.....	87
10.3.2 Το Αμορτισερόμετρο.....	88
10.3.3 Το Φρενόμετρο.....	89
10.3.4 Φωτόμετρο.....	90
10.4 Διαδικασία του Οπτικού Ελέγχου.....	93

10.4.1 Το Τζογόμετρο.....	93
10.4.2 Ο Γρύλος λάκκου	94
10.5 Διαδικασία ελέγχου της Στάθμης Θορύβου με το Ηχόμετρο.....	96
10.6 Πεδία ελέγχου που ελέγχονται στα ΙΚΤΕΟ.....	98
10.7 Διαδικασία Ελέγχου Υγραεριοκίνητων Οχημάτων	99
10.7.1 Υποδοχή του οχήματος	99
10.7.2 Τεχνικός έλεγχος του Υγραεριοκίνητου οχήματος.....	100
10.7.3 Έλεγχος των διαρροών υγραερίου.....	101
Κεφάλαιο Ενδέκατο : Εκούσιος Τεχνικός έλεγχος και έλεγχος προς ταξινόμηση οχημάτων και των εκπαιδευτικών οχημάτων.....	104
11.1 Πρόσθετα στοιχεία του οχήματος και έγγραφα.....	104
11.1.1 Αταξινόμητα οχήματα	104
11.1.2 Εκπαιδευτικά οχήματα	105
11.1.3 Εκούσιος Τεχνικός Έλεγχος	105
11.2 Διεξαγωγή του Τεχνικού ελέγχου	105
11.2.1. Αταξινόμητα οχήματα	106
11.2.2 Εκπαιδευτικά οχήματα (ειδικός και περιοδικός έλεγχος).....	108
11.2.3 Εκούσιος Τεχνικός Έλεγχος	110
11.3 Ειδοποίηση αρχών	113
11.3.1 Αταξινόμητα οχήματα	113
11.3.2 Εκούσιος Έλεγχος	114
11.4 Μεθοδολογία καταχώρησης ελλείψεων στα Δ.Τ.Ε (εκπαιδευτικά οχήματα).....	115
Βιβλιογραφία	116

1. Εισαγωγικά

Τα μηχανοκίνητα οχήματα που είναι εγγεγραμμένα στην Ελλάδα, καθώς και τα ρυμουλκούμενα και τα ημιρυμουλκούμενά 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 τα 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 96/96/ΕΚ, 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 τριών (3) 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 44800/123/85, 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 στην 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 επομένου 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. του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών που προβαίνουν στις απαραίτητες ενέργειες για τη διασφάλιση των συμφερόντων του Δημοσίου. Το εκάστοτε ισχύον τιμολόγιο θα αναρτάται σε εμφανή θέση στο κάθε ΙΚΤΕΟ.

4. Ευθύνες του κατόχου του οχήματος.

Ο κάτοχος του οχήματος οφείλει να προσκομίζει τούτο 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 τεχνικού ελέγχου

Κατηγορία οχήματος	Πρώτος έλεγχος	Συχνότητα ελέγχου
1. ΕΙΧ και Φορτηγά με MB<3.5 τ	Τέσσερα έτη από την ταξινόμησή τους ως καινούργιων	Κάθε δύο έτη
2. Φορτηγά με MB ³ 3.5τ	Ένα έτος από την ταξινόμησή τους ως καινούργιων	Κάθε ένα έτος
3. Λεωφορεία	»	»
4. Ρυμουλκούμενα και ημιρυμουλκούμενα, με MB ³ 3.5 τ.	»	»
5. Ταξί και ασθενοφόρα	»	»

5. Προθεσμία προσκόμισης του οχήματος για τεχνικό έλεγχο.

Ο επόμενος περιοδικός τεχνικός έλεγχος, στην περίπτωση που στο όχημα δε διαπιστωθούν σοβαρές ή επικίνδυνες ελλείψεις, λαμβάνει χώρα στο χρονικό διάστημα από τρεις εβδομάδες πριν έως και μία εβδομάδα μετά την ημερομηνία που αναγράφεται στο ΔΤΕ, με βάση τη νομοθετημένη συχνότητα ελέγχου. Αν η προθεσμία 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.

1. Οχήματα Κατηγορίας 1: Μηχανοκίνητα οχήματα που χρησιμοποιούνται στις επιβατικές μεταφορές και έχουν περισσότερες από 8 θέσεις καθημένων, εκτός της θέσεως του οδηγού.
2. Οχήματα Κατηγορίας 2: Μηχανοκίνητα οχήματα που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων, των οποίων η ανώτατη επιτρεπόμενη μάζα υπερβαίνει τα 3500Kg.
3. Οχήματα Κατηγορίας 3: Ρυμουλκούμενα και ημιρυμουλκούμενα, των οποίων η ανώτατη επιτρεπόμενη μάζα υπερβαίνει τα 3500 Kg.
4. Οχήματα Κατηγορίας 4: Ταξί και ασθενοφόρα.
5. 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.
6. 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.
7. Οχήματα δίκυκλα Δίκυκλα οχήματα.

7. Εκπρόθεσμος έλεγχος οχήματος

Τα αυτοκίνητα που προσέρχονται εκπρόθεσμα για τεχνικό έλεγχο, μπορούν να ελέγχονται και από ιδιωτικά ΚΤΕΟ εφόσον προσκομισθεί αποδεικτικό είσπραξης Δημοσίου Ταμείου από το οποίο θα προκύπτει ότι έχει καταβληθεί το αντίστοιχο αυξημένο ειδικό 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€για επιβατικά και 21€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 μέχρι 6μηνες , εισπράττεται πρόσθετο τέλος υπέρ του δημοσίου, το οποίο

αντιστοιχεί σε 33€ 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€ για επιβατικά και 85€ 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 στην 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 Δ ΤΕ που ισχύει για είκοσι (20) ημέρες, εντός των οποίων το όχημα θα 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 Ι.ΚΤΕΟ άμεσα η αρμόδια Υπηρεσία της Τροχαίας, στα όργανα της οποίας ο ιδιοκτήτης ή ο 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 στην ΥΑ 44800/85 ο υπεύθυνος του Ι.ΚΤΕΟ ενημερώνει εγγράφως και την Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης που έχει εκδώσει την άδεια κυκλοφορίας. Στην περίπτωση αυτή δε χορηγείται ΕΣΤΕ αλλά συντάσσεται και παραδίδεται από το Ι.ΚΤΕΟ 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 της ταυτότητας του οχήματος.
- Τα σημεία που έχουν άμεση σχέση με τη σημειωθείσα αρχική έλλειψη (π.χ για επανέλεγχο λόγω τρύπιας εξάτμισης επανελέγχονται επιπλέον και 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 κάτοχός του πρέπει να προσκομίσει πρωτότυπη βεβαίωση της αρμόδιας Υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών ότι δε συντρέχουν λόγοι απαγόρευσης της κυκλοφορίας του οχήματος. Αντίγραφο της ανωτέρω βεβαίωσης κρατείται στο αρχείο του Ι.ΚΤΕΟ 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 τριοδικό 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 αρρυθμιστό 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 έτος πρώτης άδειας κυκλοφορίας μετά την 1/10/1986		
Μονοξείδιο του Άνθρακα (CO) %	<=3.5	<=3
Υδρογονάνθρακες (HC) ppm	<=500	<=400
ΟΡΙΑ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΚΑΥΣΑΕΡΙΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ		
Θολερότητα Καυσαερίων	Πετρελαιοκινητήρες με φυσική απορρόφηση	Πετρελαιοκινητήρες με υπερπλήρωση (Turbo)

Συντελεστής Απορρόφησης «Κ»	$K \dot{I}=2,5 / m$	$K \dot{I}=3 / m$
--------------------------------	---------------------	-------------------

ΟΡΙΑ ΑΜΟΡΤΙΣΕΡΟΜΕΤΡΟΥ

ΑΠΟΔΟΣΗ ΤΡΟΧΩΝ		ΑΠΟΔΟΣΗ ΑΞΟΝΑ	
$ΑΠΟΔ \leq 25\%$	Σ	$ΔΙΑΦ \geq 30\%$	Σ
$25\% < ΑΠΟΔ \leq 45\%$	Δ	$21\% < ΔΙΑΦ < 30\%$	Δ

ΟΡΙΑ ΦΩΤΟΜΕΤΡΟΥ

ΦΩΤΟΜΕΤΡΟ			
ΦΩΤΑ ΠΟΡΕΙΑΣ		ΦΩΤΑ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗΣ	
$15Kcd < ΕΝΤΑΣΗ < 25kCd$	Δ	$3Kcd \leq ΕΝΤΑΣΗ \leq 6kCd$	Δ
$ΕΝΤΑΣΗ < 15kCd$	Σ	$ΕΝΤΑΣΗ < 3kCd$	Σ
-		ΔΕΣΜΗ	Σ



Πιστοποίηση κατά ISO/IEC 17020

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 την διατήρηση ενός Συστήματος Διασφάλισης της Ποιότητας, όπως περιγράφεται στο παρόν κεφάλαιο της Ποιότητας και υποδεικνύεται από τις απαιτήσεις του προτύπου ΕΛΟΤ EN ISO/IEC 17020, από τις κανονιστικές διατάξεις της Ελληνικής Νομοθεσίας καθώς και από τις συναφείς Οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Το Ιδιωτικό ΚΤΕΟ θα πρέπει να δεσμεύεται έναντι της ποιότητας, μέσω της συμμετοχής κάθε εργαζομένου, στην 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 τεχνικού 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 τεχνικούς ελέγχους των οχημάτων.

Οι πελάτες έχουν κάθε δικαίωμα να απαιτούν έναν 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, τίθενται στην 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, λαμβανομένων 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 απασχολείται στις εγκαταστάσεις.

1.2 Όροι και ορισμοί.

Ι.Κ.Τ.Ε.Ο: Ιδιωτικό κέντρο Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων :
Εγκαταστάσεις μονάδας τεχνικού ελέγχου, αποκλειστική δραστηριότητα της οποίας είναι ο Τεχνικός Έλεγχος Οχημάτων.

Εταιρεία: Φορέας με νομική μορφή Α.Ε, Ο.Ε, Ε.Π.Ε, κ.λ.π., ο οποίος διαθέτει τις εγκαταστάσεις της μονάδας τεχνικού ελέγχου οχημάτων, αποκλειστική δραστηριότητα της οποίας είναι ο Τεχνικός έλεγχος οχημάτων.

Κέντρο: Το Κέντρο Τεχνικού ελέγχου οχημάτων το οποίο είναι η έδρα του φορέα.

Υποκατάστημα: Η εγκατάσταση ΙΚΤΕΟ το φορέα σε διαφορετική γεωγραφική θέση, οποία αδειοδοτείται ανεξάρτητα από το Υ.ΜΕ.

Δ.Α.Χ.Μ: Διεύθυνση Ασφάλειας Χερσαίων Μεταφορών.
Η εν λόγω υπηρεσία ελέγχει την λειτουργία των Ι.Κ.Τ.Ε.Ο για λογαριασμό του Υπουργείου Μεταφορών Επικοινωνιών και δικτύων.

Διαδικασία: Έγγραφο στο οποίο περιγράφεται πώς πρέπει να πραγματοποιείται μια συγκεκριμένη δραστηριότητα.

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 προτύπου ΕΛΟΤ ISO/IEC 17020, ως προς το οποίο είναι διαπιστευμένο το ΙΚΤΕΟ.

Διοικητικός Διευθυντής: Είναι ο υπεύθυνος έναντι του Νόμου (ή ο 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 το 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 την 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 την 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 ευθύνες καταγράφονται σε πρότυπο έγγραφο το οποίο και αποτελεί παράρτημα του εγχειριδίου ποιότητας.

Οι Διοικητικός Διευθυντής :

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 κάθε τροποποίηση συναφή με θέματα εξουσιοδότησης και ελεγκτών του κέντρου.
- Να έχει την ευθύνη για την πρόσληψη του προσωπικού του κέντρου και των υποκαταστημάτων.
- Να παρέχει τα απαραίτητα μέσα για την άρτια λειτουργία του κέντρου και των υποκαταστημάτων.
- Να παρέχει στο προσωπικό τον κατάλληλο, σύμφωνα με τους κανονισμούς, εξοπλισμό, το απαιτούμενο υλικό τεκμηρίωσης και τα απαραίτητα για την συντήρηση του μέσα.
- Να συνεργάζεται με το διευθυντικό προσωπικό του κέντρου (Διευθυντή ποιότητας και Τεχνικό Διευθυντή).

- Να χειρίζεται τα οικονομικά στοιχεία του κέντρου και των υποκαταστημάτων.
- Να χαρακτηρίζεται από υπευθυνότητα και να χειρίζεται με αμεροληψία τα θέματα συναφή με ενδεχόμενες διαμαρτυρίες πελατών.

Τεχνικός Διευθυντής

Ο Τεχνικός Διευθυντής του κέντρου θα πρέπει να είναι άτομο μόνιμα εργαζόμενο στο κέντρο, να είναι Διπλωματούχος Μηχανολόγος Μηχανικός, μέλος του Τ.Ε.Ε ή Πτυχιούχος Τεχνολόγος Μηχανικός (Με κατεύθυνση Μηχανολόγου, Ηλεκτρολόγου, Ηλεκτρονικού, Ναυπηγού, Μηχανικού αυτοκινήτου) 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 στην νομοθεσία που διέπει τους κανονισμούς λειτουργίας και τον τεχνικό έλεγχο οχημάτων.

Ο προμηθευτής μπορεί να απαιτήσει επιπλέον προσόντα για τον Τεχνικό Διευθυντή του κέντρου. Ο Τεχνικός Διευθυντής θα πρέπει να:

- Να επαγρυπνεί για την ορθή και άρτια 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 παιδεία, 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 βεβαιώνεται και να είναι σίγουρος για τις επαγγελματικές ικανότητες του προσωπικού και να φροντίζει για την διατήρησή τους.
- Να είναι βέβαιος ότι οι τεχνικές φύσεως πληροφορίες διοχετεύονται αποτελεσματικά στο σύνολο των εργαζομένων του κέντρου.
- 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 την διερεύνηση των στατιστικών του κέντρου.
- Να χειρίζεται την επικοινωνία με τον προμηθευτή, τους πελάτες ή τις αρμόδιες αρχές, σχετικές με τα τεχνικά θέματα.
- Να προΐσταται στις μηνιαίες Γενικές Συνελεύσεις των ελεγκτών του κέντρου.

Βοηθός Τεχνικού Διευθυντή

Ο Βοηθός Τεχνικού Διευθυντή του κέντρου θα πρέπει να είναι άτομο μόνιμα εργαζόμενο στο κέντρο, να είναι Διπλωματούχος Μηχανολόγος Μηχανικός, μέλος του Τ.Ε.Ε ή Πτυχιούχος Τεχνολόγος Μηχανικός (Με κατεύθυνση Μηχανολόγου,

Ηλεκτρολόγου, Ηλεκτρονικού, Ναυπηγού, Μηχανικού αυτοκινήτου) 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 στην νομοθεσία που διέπει τους κανονισμούς λειτουργίας και τον τεχνικό έλεγχο οχημάτων.

Ο προμηθευτής μπορεί να απαιτήσει επιπλέον προσόντα για τον βοηθό Τεχνικό Διευθυντή του κέντρου. Ο Τεχνικός Διευθυντής θα πρέπει να:

- Να επαγρυπνεί για την ορθή και άρτια 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 βεβαιώνεται και να είναι σίγουρος για τις επαγγελματικές ικανότητες του προσωπικού και να φροντίζει για την διατήρησή τους.
- Να είναι βέβαιος ότι οι τεχνικές φύσεως πληροφορίες διοχετεύονται αποτελεσματικά στο σύνολο των εργαζομένων του κέντρου.
- 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 την διερεύνηση των στατιστικών του κέντρου.
- Να προΐσταται στις μηνιαίες Γενικές Συνελεύσεις των ελεγκτών του υποκαταστήματος.

Υπεύθυνος Διασφάλισης Ποιότητας

Ο Υπεύθυνος Διασφάλισης Ποιότητας του κέντρου θα πρέπει να είναι άτομο μόνιμα εργαζόμενο στο κέντρο, και αν είναι δυνατό να έχει παρακολουθήσει το πρόγραμμα εκπαίδευσης της Ειδικής Επιμόρφωσης ελεγκτών ΚΤΕΟ καθώς και ορισμένα Σεμινάρια ή εσωτερική εκπαίδευση σχετικά με τις απαιτήσεις του προτύπου ΕΛΟΤ ISO/IEC 17020. Ο Υπεύθυνος Ποιότητας του κέντρου, ο οποίος αναφέρεται στην διοίκηση του κέντρου, μπορεί να είναι και ο διοικητικός διευθυντής του κέντρου και ο Τεχνικός διευθυντής. Ο Υπεύθυνος ποιότητας του κέντρου πρέπει να:

- Να παρακολουθεί το σύστημα ποιότητας το οποίο έχει εγκατασταθεί και να φροντίζει για την επικαιροποίησή του.
- Να μεταβιβάζει τις ενδεχόμενες προτάσεις του περί της ποιότητας, στην Διοίκηση και στον προμηθευτή.
- Να ενημερώνει τον διοικητικό διευθυντή του κέντρου και την διοίκηση για τις ενδεχόμενες δυσλειτουργίες του συστήματος ποιότητας να εγκρίνει και να διανέμει τις τρέχουσες εκδόσεις του υλικού τεκμηρίωσης του κέντρου και των υποκαταστημάτων.

- Να εγγυάται την διασφάλιση της ποιότητας μεταξύ των εργαζομένων στο κέντρο του και στα υποκαταστήματα.
- να εγκαθιστά στο κέντρο και στα υποκαταστήματα, εάν είναι απαραίτητο, ειδικές διαδικασίες και να φροντίζει για την ορθή εφαρμογή τους.
- Να φροντίζει για την ικανοποίηση των απαιτήσεων του προμηθευτή, των συναφών με το σύστημα ποιότητας καθώς και τις υποχρεώσεις οι οποίες απορρέουν από τους κανονισμούς.
- Να προβαίνει σε διορθωτικές ενέργειες μετά από εσωτερικές επιθεωρήσεις τις οποίες διενεργεί ο προμηθευτής καθώς και μετά από επισκέψεις τεχνικού ελέγχου από οργανισμούς (Ε.ΣΥ.Δ, Δ.Α.Χ.Μ κ.λ.π).
- Να έχει υπό την εποπτεία του το θέμα των προσβάσεων στο σύνολο των αρχείων και των φακέλων του κέντρου.
- Να συνεργάζεται με τον τεχνικό διευθυντή του κέντρου, τον βοηθό τεχνικό διευθυντή του υποκαταστήματος και την διοίκηση του κέντρου.
- Να προΐσταται στην διενέργεια της ανασκόπησης από το συμβούλιο της ποιότητας του κέντρου, είτε είναι περιοδική είτε έκτακτη.

Υπεύθυνος αρχείου κέντρου.

Δεν υπάρχουν συγκεκριμένες απαιτήσεις για τα προσόντα του Υπεύθυνου αρχείου. Καθήκοντα υπεύθυνου αρχείου μπορεί να ασκήσει οποιοσδήποτε υπάλληλος του κέντρου, εκτός του υπευθύνου της ποιότητας και του τεχνικού διευθυντή.

Ο Υπεύθυνος ποιότητας αρχείου υποχρεούται να:

- Στην παραλαβή της εξωτερικής αλληλογραφίας και στην κοινοποίηση της στον Υπεύθυνο ποιότητας και τον Τεχνικό διευθυντή, προκειμένου να αποφασιστεί η διανομή της και η τεκμηρίωση της.

Ο υπεύθυνος αρχείου, μπορεί να είναι και ταυτόχρονα και υπεύθυνος εξοπλισμού, μεταξύ άλλων την παραγγελία και παραλαβή αναλωσίμων, ανταλλακτικών, αποστολή επιστολών παραγγελίας κ.λ.π.

Οι ελεγκτές

Οι ελεγκτές του κέντρου θα πρέπει να είναι άτομο μόνιμα εργαζόμενο στο κέντρο, να είναι Διπλωματούχοι Μηχανικοί (Με κατεύθυνση Μηχανολόγου, Ηλεκτρολόγου, Ηλεκτρονικού, Ναυπηγού), μέλος του Τ.Ε.Ε ή Πτυχιούχος Τεχνολόγος Μηχανικός (Με κατεύθυνση Μηχανολόγου, Ηλεκτρολόγου, Ηλεκτρονικού, Ναυπηγού, Μηχανικού αυτοκινήτου) ή απόφοιτοι Τεχνικού επαγγελματικού λυκείου (Τ.Ε.Λ η Ε.Π.Α.Λ) ή άλλης ισότιμης σχολής, στάθμης δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης (Με κατεύθυνση Μηχανολόγου, Ηλεκτρολόγου αυτοκινήτων ή μηχανικού αυτοκινήτων) και να έχει παρακολουθήσει επιτυχώς το πρόγραμμα εκπαίδευσης της Ειδικής Επιμόρφωσης ελεγκτών ΚΤΕΟ διάρκειας 120 ωρών, σύμφωνα με τις κανονιστικές διατάξεις που αναφέρονται στην Υ.Α 36927/4751/26-6-2002 Φ.Ε.Κ 847/2002 και την Υ.Α 55108/5451 Φ.Ε.Κ 1364Β 23-9-2003 όπως αυτές κάθε φορά ισχύουν. Οι ελεγκτές του κέντρου πρέπει:

- Να εκτελούν τους τεχνικούς ελέγχους με υπευθυνότητα, με προσοχή, χωρίς βιασύνη και σύμφωνα με τις κανονιστικές διατάξεις καθώς και με τις απαιτήσεις του προτύπου ΕΛΟΤ ISO/IEC 17020.
- Να τηρούν τις ελεγκτικές διαδικασίες οι οποίες περιγράφονται στις Υ.Α 44800/123/1985 και την Υ.Α 71703/8028 Φ.Ε.Κ 1824Β (8-12-2003), όπως αυτές κάθε φορά ισχύουν.
- Να εξασφαλίζουν την αμεροληψία, την εμπιστευτικότητα και το απόρρητο των αποτελεσμάτων των τεχνικών ελέγχων.
- Να συμβουλεύονται και να ενημερώνουν τους υπεύθυνους τους για οποιοδήποτε πρόβλημα ή για οποιαδήποτε δυσλειτουργία που ενδέχεται να παρουσιαστούν κατά την διάρκεια της διενέργειας του ελέγχου.
- Να μεριμνούν για την καθαριότητα της εξωτερικής τους εμφάνισης και των χώρων διενέργειας του τεχνικού ελέγχου.
- Να τηρούν τον κώδικα συμπεριφοράς.

Υπεύθυνος γραμμής

Οι ελεγκτές του κέντρου θα πρέπει να είναι άτομο μόνιμα εργαζόμενο στο κέντρο, να είναι Διπλωματούχοι Μηχανικοί (Με κατεύθυνση Μηχανολόγου, Ηλεκτρολόγου, Ηλεκτρονικού, Ναυπηγού), μέλος του Τ.Ε.Ε ή Πτυχιούχος Τεχνολόγος Μηχανικός (Με κατεύθυνση Μηχανολόγου, Ηλεκτρολόγου, Ηλεκτρονικού, Ναυπηγού, Μηχανικού αυτοκινήτου) ή απόφοιτοι Τεχνικού επαγγελματικού λυκείου Ζετούς κατ'ελάχιστο εμπειρίας (Τ.Ε.Λ ή Ε.Π.Α.Λ) ή άλλης ισότιμης σχολής, στάθμης δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης (Με κατεύθυνση Μηχανολόγου, Ηλεκτρολόγου αυτοκινήτων ή μηχανικού αυτοκινήτων) και να έχει παρακολουθήσει επιτυχώς το πρόγραμμα εκπαίδευσης της Ειδικής Επιμόρφωσης ελεγκτών ΚΤΕΟ διάρκειας 120 ωρών. Ο υπεύθυνος γραμμής πρέπει να:

- Να έχει την ευθύνη για τους τεχνικούς ελέγχους που διενεργούνται στην γραμμή της οποίας είναι υπεύθυνος.

Υπάλληλος Γραμματείας

Ο υπάλληλος γραμματείας θα πρέπει να διαθέτει απολυτήριο λυκείου και σχετικές γνώσεις χρήσης Η/Υ. Σκοπός λειτουργίας της γραμματείας είναι η εισαγωγή του προσερχόμενου οχήματος στο μηχανογραφικό σύστημα του κέντρου, ο έλεγχος των στοιχείων της άδειας κυκλοφορίας και των προβλεπόμενων δικαιολογητικών σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία. Οι αρμοδιότητες του υπαλλήλου γραμματείας είναι επίσης:

- Ο έλεγχος των στοιχείων του οχήματος και των δικαιολογητικών καθώς και η εισαγωγή του οχήματος στο Μηχανογραφικό σύστημα του κέντρου.
- Η εξυπηρέτηση των πελατών στο χώρο αναμονής.
- Ο καθορισμός ραντεβού με τους πελάτες, μέσω τηλεφώνου ή κατόπιν διερευνητικής επίσκεψης.
- Η παροχή πληροφοριών και ο καθορισμός του είδους τεχνικού ελέγχου (αρχικός, περιοδικός, επανέλεγχος και εκούσιος έλεγχος) καθώς και την

παροχή πληροφοριών για το αποτέλεσμα του τεχνικού ελέγχου και την ημερομηνία του ενδεχόμενου επανελέγχου.

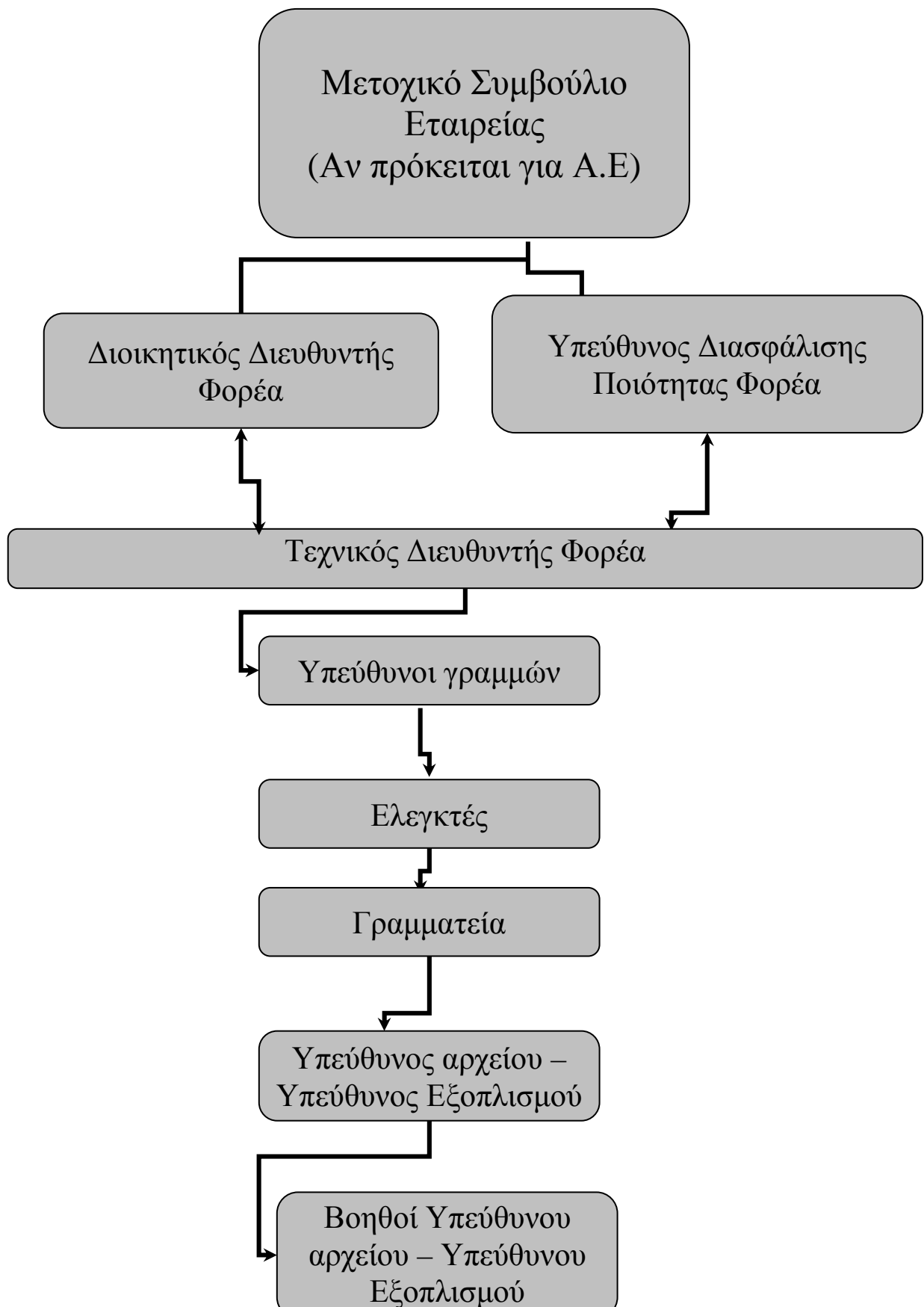
- Την ασφαλή φύλαξη των αντικειμένων που παραδίδονται από τον πελάτη.
- Τις υπηρεσίες ταμείου.

Βοηθητικοί υπάλληλοι των ελεγκτών.

Οι βοηθοί των ελεγκτών του κέντρου είναι υπάλληλοι οι οποίοι έχουν ως αρμοδιότητα την προετοιμασία του οχήματος για έλεγχο και την παραλαβή και μετακίνηση του οχήματος εντός του χώρου του ΚΤΕΟ. Απαιτούμενο προσόν είναι να έχουν άδεια οδήγησης ανάλογα με το αντικείμενο ελέγχου της γραμμής που εξυπηρετούν.

1.5 Οργανόγραμμα του Φορέα.

Το οργανόγραμμα ενός ιδιωτικού ΚΤΕΟ απεικονίζεται παρακάτω:



1.6 Προσωπικό

1.6.1 Ελεγκτές.

Οι ελεγκτές διαθέτουν πιστοποιητικό εν ισχύ από την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου μεταφορών επικοινωνιών και δικτύων (Δ.Α.Χ.Μ) και να μπορούν να εργαστούν στο κέντρο και στο υποκατάστημα αφού πρώτα η αίτηση τους γίνει δεκτή από το κέντρο.

Οι ελεγκτές πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που προκύπτουν από την νομοθεσία, όπως κάθε φορά αυτές ισχύουν, όπως επίσης και τους όρους που υπάρχουν στην σύμβαση εργασίας την οποία υπογράφουν με το κέντρο.

Ο Διοικητικός Διευθυντής και ο Τεχνικός Διευθυντής του κέντρου και ο βοηθός Τεχνικού Διευθυντή του υποκαταστήματος θα πρέπει να διασφαλίζουν την παρουσία στο κέντρο και το υποκατάστημα τουλάχιστον 2 ελεγκτών ανα γραμμή τεχνικού ελέγχου (ένας εκ των οποίων είναι ο υπεύθυνος γραμμής), οι οποίοι αναλαμβάνουν την διεξαγωγή των τεχνικών ελέγχων στην γραμμή. Θα πρέπει επίσης να παρέχουν κάθε εγγύηση σε ότι αφορά την δραστηριότητα του κέντρου και του υποκαταστήματος. Οι ελεγκτές που είναι δηλωμένοι στον πίνακα προσωπικού του κέντρου είναι δυνατόν να διεξάγουν τεχνικούς ελέγχους.

1.6.2 Λοιπό προσωπικό.

Πέραν των ελεγκτών, υπάρχουν και άλλοι εργαζόμενοι στο κέντρο οι οποίοι ασκούν συγκεκριμένα επαγγελματικά καθήκοντα για την λειτουργία του κέντρου ή του υποκαταστήματος. Απαραίτητη προϋπόθεση για την λειτουργία του κέντρου ή του υποκαταστήματος, εκτός της παρουσίας των ελεγκτών, είναι και η παρουσία τουλάχιστον ενός υπαλλήλου στην γραμματεία καθώς και εκείνη του Τεχνικού διευθυντή του κέντρου και του βοηθού Τεχνικού διευθυντή του υποκαταστήματος. Σύμφωνα με την νομοθεσία όπως αυτή κάθε φορά ισχύει.

1.7 Εκπαίδευση.

Ο Τεχνικός διευθυντής έχει καθήκον να :

- Φροντίζει την απαιτούμενη επάρκεια εκπαίδευσης των ελεγκτών και των λοιπών υπαλλήλων του κέντρου στα τεχνικά τους καθήκοντα, για την ενημέρωση τους πραγματοποιείται εσωτερική εκπαίδευση σε περιπτώσεις αλλαγών στην νομοθεσία και στις διαδικασίες ελέγχου.

Ο Βοηθός Τεχνικού Διευθυντή έχει καθήκον να :

- Φροντίζει την απαιτούμενη επάρκεια εκπαίδευσης των ελεγκτών και των λοιπών υπαλλήλων του υποκαταστήματος στα τεχνικά τους καθήκοντα,

για την ενημέρωση τους πραγματοποιείται εσωτερική εκπαίδευση σε περιπτώσεις αλλαγών στην νομοθεσία και στις διαδικασίες ελέγχου.

Ο υπεύθυνος ποιότητας του κέντρου έχει καθήκον να :

- Φροντίζει για την απαιτούμενη επάρκεια εκπαίδευσης του προσωπικού του κέντρου και του υποκαταστήματος σχετικά με τις απαιτήσεις του συστήματος ποιότητας.

1.8 Περιβάλλον, εγκαταστάσεις και εξοπλισμός.

1.8.1 Περιβάλλον.

Η αναγνώριση της ταυτότητας του κέντρου και του υποκαταστήματος, η γεωγραφική του θέση και η πρόσβαση σε αυτό θα πρέπει να είναι οργανωμένα θα πρέπει να είναι τέτοια ώστε, να μην υπάρχει αλλά ούτε και να δημιουργηθεί σύγχυση μεταξύ του κέντρου του περιβάλλοντος χώρου ή του υποκαταστήματος, θα πρέπει λοιπόν να υπάρχουν ειδικοί είσοδοι και τοποθέτηση πληροφοριακών πινακίδων, σημάνσεις διαφορετικού σχήματος μεγέθους και χρώματος από αυτές που υπάρχουν σε γειτονικές εγκαταστάσεις.

Οι εγκαταστάσεις του τεχνικού ελέγχου θα πρέπει να είναι διαχωρισμένες από άλλες εγκαταστάσεις, εντός των οποίων ασκείται οποιαδήποτε εμπορική δραστηριότητα ή επισκευή αυτοκινήτων.

Για το εσωτερικό του κέντρου και του υποκαταστήματος εξασφαλίζονται οι κατάλληλες συνθήκες περιβάλλοντος που απαιτούνται για την καλή λειτουργία του εξοπλισμού και ιδιαίτερα του πληροφοριακού.

1.8.2 Εγκαταστάσεις.

Οι εγκαταστάσεις πρέπει να είναι αρκετά ευρύχωρες ούτως ώστε να περιορίζονται στο ελάχιστο οι πιθανότητες ζημιών ή επικινδύνων καταστάσεων αφετέρου να μπορούν οι ελεγκτές να διεξάγουν ελέγχους με άνεση και ακρίβεια.

Οι εγκαταστάσεις θα πρέπει να διαθέτουν τον απαιτούμενο εξοπλισμό και τις απαιτούμενες πηγές ενέργειας για την διεξαγωγή του τεχνικού ελέγχου.

Το κέντρο είναι υποχρεωμένο να λαμβάνει όλα τα απαραίτητα μέτρα ώστε να πληρούνται οι κανόνες ασφάλειας και υγιεινής, σύμφωνα με τον κώδικα Εργασίας.

Πρέπει να παρέχονται επίσης πληροφορίες σχετικά με τις καταστάσεις έκτακτης ανάγκης (οδηγίες κατάσβεσης πυρκαγιάς σε οχήματα, σχέδιο διαφυγής από τις εγκαταστάσεις κ.λ.π). Στις χαμηλές προεξοχές του λάκκου κατόπτρευσης θα πρέπει να υπάρχουν προστατευτικά στις αιχμηρές προεξοχές.

Όσον αφορά την προστασία του ελεγκτικού προσωπικού κατά την διεξαγωγή των τεχνικών ελέγχων το κέντρο θα πρέπει να παρέχει τα ενδεδειγμένα μέσα ατομικής προστασίας για την διεξαγωγή της μέτρησης των καυσαερίων, τον έλεγχο της ταυτότητας του οχήματος και τον οπτικό έλεγχο στον λάκκο κατόπτευσης.

Επιπλέον οι χώροι θα πρέπει να είναι σχεδιασμένοι με τέτοιο τρόπο ώστε να μην υπάρχει πρόσβαση στον χώρο ελέγχου σε κανέναν πέραν των ελεγκτών, εάν δεν συνοδεύεται από κάποιο μέλος του προσωπικού.

Τα ανυψωτικά μηχανήματα, οι ηλεκτρικές εγκαταστάσεις, τα μηχανήματα που λειτουργούν με πεπιεσμένο αέρα, τα μηχανήματα του ελέγχου καθώς και οι πυροσβεστικές εγκαταστάσεις θα πρέπει να ελέγχονται και να συντηρούνται ανα τακτά χρονικά διαστήματα.

Συνάπτονται επίσης ειδικές συμβάσεις μεταξύ των κέντρων και ανεξαρτήτων φορέων που είναι αρμόδιοι για την συντήρηση της πυρασφάλειας και των ηλεκτρικών εγκαταστάσεων.

1.8.3 Εξοπλισμός.

Διαθεσιμότητα εξοπλισμού

Το κέντρο τεχνικού ελέγχου οχημάτων θα πρέπει να διαθέτει εξοπλισμό ο οποίος περιγράφεται στις κανονιστικές διατάξεις του προτύπου ΕΛΟΤ ISO/IEC 17020 και των κατευθυντηρίων οδηγιών του.

1.8.4 Συμμόρφωση εξοπλισμού.

Ο εξοπλισμός θα πρέπει να είναι σύμμορφος με τα ισχύοντα πρότυπα και τις ισχύουσες κανονιστικές διατάξεις. Εξαρτήματα του εξοπλισμού τα οποία δεν είναι συμβατά με τις ανανεώσεις των προτύπων τα οποία και διέπουν την λειτουργία τους, μπορούν να χρησιμοποιούνται υπό την προϋπόθεση ότι πληρούν τις προϋποθέσεις που ορίζονται από τους κανονισμούς, μπορούν επίσης να συνδεθούν εάν αυτό είναι δυνατό με το πληροφοριακό σύστημα του κέντρου.

1.8.5 Διατήρηση και συντήρηση εξοπλισμού.

Το σύνολο του εξοπλισμού όπως προβλέπεται από τις διατάξεις θα πρέπει να συντηρείται και να είναι σε καλή κατάσταση.

Ο εξοπλισμός θα πρέπει να διατηρείται σε καλή κατάσταση, να συντηρείται και να είναι καθαρός.

1.8.6 Αρχείο εξοπλισμού.

Η δημιουργία αρχείου εξοπλισμού είναι απαραίτητη. Ενώ στο παραπάνω αρχείου περιλαμβάνεται, κάθε στοιχείο (εξάρτημα) που αποτελεί μέρος του παραπάνω εξοπλισμού:

- Το τεχνικό εγχειρίδιο του κατασκευαστή και οι οδηγίες χρήσης.
- Τα δελτία παρακολούθησης του εξοπλισμού όπως δελτία συντήρησης, επισκευής, διακρίβωσης του εξοπλισμού.

Το σύνολο των μηχανημάτων του εν λόγω εξοπλισμού που χρησιμοποιείται από το κέντρο καταγράφεται στο έγγραφο περιγραφικού πίνακα εξοπλισμού.

1.9 Απόρρητο και Ασφάλεια, Εχεμύθεια του προσωπικού.

Το προσωπικό του Κέντρου είναι υποχρεωμένο σε «διακριτικότητα» σε ό,τι αφορά τις πληροφορίες ή τις γνώσεις τις οποίες πιθανόν να διαθέτει, λόγω της επαγγελματικής δραστηριότητάς του και της άσκησης των καθηκόντων του. Δεν του επιτρέπεται να παρέχει στην πελατεία του Κέντρου καμιά πληροφορία (όνομα ή διεύθυνση) σχετική με εταιρείες ή με πρόσωπα τα οποία ασχολούνται με εμπόριο ή με επισκευές οχημάτων ή με παροχή οδικής βοήθειας.

Δεν μπορεί επίσης να παρέχει την παραμικρή πληροφορία σχετική με μάρκες αυτοκινήτων, η οποία θα μπορούσε να επηρεάσει τις μελλοντικές αγοραστικές επιλογές της πελατείας του Κέντρου, (βλέπε δήλωση τήρησης Ανεξαρτησίας και Εμπιστευτικότητας).

Τα αποτελέσματα που προκύπτουν από έναν οποιονδήποτε Τεχνικό Έλεγχο παραμένουν στα πλαίσια της εχεμύθειας, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της παραγράφου 5 του προτύπου ΕΛΟΤ EN ISO/IEC και δεν μπορούν να γνωστοποιηθούν σε κανένα, παρά μόνον:

- στον Διοικητικό Διευθυντή του Κέντρου ή στον Επιθεωρητή του προμηθευτή.
- σε οποιονδήποτε Οργανισμό ή Υπηρεσία στην οποία έχει ανατεθεί η επίβλεψη των εγκαταστάσεων και ο έλεγχος των διαδικασιών (Αξιολογητές του Ε.ΣΥ.Δ, της Δ.Α.Χ.Μ., κ.λ.π.).

1.10 Επιθεωρήσεις από Οργανισμούς

Η επιτήρηση από το Εθνικό Σύστημα Διαπίστευσης Α.Ε. (Ε.ΣΥ.Δ.) του διαπιστευμένου, κατά ΕΛΟΤ EN ISO/IEC 17020, Φορέα Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων, στα πλαίσια της διατήρησης της Διαπίστευσης, διενεργείται με την ολοκλήρωση του πρώτου μήνα λειτουργίας του Κέντρου και κατόπιν ανά έτος, λαμβάνοντας ως ημερομηνία αναφοράς εκείνη της χορήγησης Άδειας Λειτουργίας από το ΥΜΕ. Η αξιολόγηση αυτή περιλαμβάνει τον επιστάμενο έλεγχο της πιστής εφαρμογής του Συστήματος της Ποιότητας, της πληρότητας και της ορθότητας διεξαγωγής των διαφόρων σταδίων του τεχνικού ελέγχου καθώς και την ορθή λειτουργία του συνόλου του Ελεγκτικού Εξοπλισμού.

Η παρουσία του Διοικητικού και του Τεχνικού Διευθυντή του Κέντρου το οποίο θα αξιολογηθεί είναι απαραίτητη και γι' αυτόν ακριβώς τον λόγο ο Επικεφαλής Αξιολογητής του Ε.ΣΥ.Δ τον ενημερώνει γραπτώς για να μπορέσει να λάβει τα απαραίτητα μέτρα ούτως ώστε να είναι παρών κατά την ημέρα της αξιολόγησης και να εξασφαλίσει την διαθεσιμότητα του συνόλου του ελεγκτικού προσωπικού.

Οι επιθεωρήσεις του Κέντρου από τη Δ.Α.Χ.Μ και από το Σώμα Ελεγκτών Επιθεωρητών του Υπουργείου Μεταφορών πραγματοποιούνται κατά την κρίση των αρμόδιων οργάνων και εντός της διετίας από την προηγούμενη επιθεώρηση και ανά

πενταετία στην περίπτωση της ανανέωσης της άδειας λειτουργίας του Κέντρου. Οι επιθεωρήσεις αυτές διενεργούνται για την διαπίστωση της ορθής, σύμφωνα με τις Κανονιστικές Διατάξεις και τα ισχύοντα πρότυπα, λειτουργίας του Κέντρου.

1.11 Διαχείριση των διορθωτικών και των προληπτικών ενεργειών.

Ορισμός :

α) διορθωτική ενέργεια : πρόκειται για ενέργεια αναλαμβανόμενη για την εξάλειψη των αιτίων μίας μη συμμόρφωσης, μίας έλλειψης ή κάθε **υπάρχοντος ανεπιθύμητου γεγονότος** με σκοπό **να αποκλεισθεί η επανεμφάνισή του**.

β) προληπτική ενέργεια : πρόκειται για ενέργεια αναλαμβανόμενη για την εξάλειψη των αιτίων μίας μη συμμόρφωσης, μίας έλλειψης ή κάθε **δυνάμει ανεπιθύμητου γεγονότος** με σκοπό **να αποκλεισθεί η επανεμφάνισή του**.

Οι διορθωτικές και οι προληπτικές ενέργειες είναι τα βασικά μέσα για την βελτίωση της Ποιότητας.

Αποτελούν τις κύριες συνιστώσες της βούλησης του κάθε Κέντρου τεχνικού ελέγχου, φιλοδοξία του οποίου είναι η ικανοποίηση των προσδοκιών και των απαιτήσεων των πελατών, η πραγματοποίηση οικονομιών, αποφεύγοντας όμως τα σφάλματα καθώς και η θέση σε εφαρμογή των δραστηριοτήτων του κατά έναν περισσότερο ορθολογικό τρόπο.

Τα «ευαίσθητα σημεία» στα οποία θα πρέπει να δοθεί εξαιρετική προσοχή είναι οι διαδικασίες οι συναφείς με τον τεχνικό έλεγχο, οι μέθοδοι καθώς και ο εξοπλισμός διεξαγωγής του τεχνικού ελέγχου και των δοκιμών.

Κατά συνέπεια η κάθε ανωμαλία ή η μη συμμόρφωση θα πρέπει να αποτελούν το αντικείμενο γραπτής καταχώρησης, ούτως ώστε να είναι δυνατός ο προσδιορισμός της ταυτότητας και η εξάλειψη όλων των δυνάμει αιτίων των διαπιστωθεισών αποκλίσεων, μέσω της θέσης σε εφαρμογή της προσήκουσας διορθωτικής ή / και προληπτικής ενέργειας. Η παρακολούθηση των εν λόγω ενεργειών πρέπει να γίνεται από τον Υπεύθυνο Διασφάλισης της Ποιότητας.

Κεφάλαιο Δεύτερο: Συνεδριάσεις Συστήματος Ποιότητας

Η ενότητα ανασκοπήσεις αναφέρεται στο αντικείμενο και τον τρόπο διενέργειας των ανασκοπήσεων του συστήματος ποιότητας του ΙΚΤΕΟ από το Συμβούλιο Ποιότητας του ΙΚΤΕΟ και των Γενικών Συνελεύσεων των ελεγκτών.

2.1 Ανασκοπήσεις Διοίκησης – Συμβούλιο Ποιότητας.

2.1.1 Μέλη του συμβουλίου Ποιότητας.

Το συμβούλιο ποιότητας του κέντρου αποτελείται από:

- Τον Διοικητικό Διευθυντή.
- Τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου της εταιρείας (αν πρόκειται για Α.Ε ή Ε.Π.Ε) ή τους εταίρους αν πρόκειται για εταιρεία με την μορφή Ο.Ε.
- Τον Τεχνικό Διευθυντή του Κέντρου.
- Τον Υπεύθυνο Διασφάλισης Ποιότητας του Κέντρου.

Ο επικεφαλής του εν λόγω συμβουλίου είναι ο Υπεύθυνος Ποιότητας του Κέντρου, οι τελικές αποφάσεις λαμβάνονται συλλογικά από το Δ.Σ του Κέντρου. Η παρουσία του Τεχνικού Διευθυντή και του Υπεύθυνου ποιότητας του Κέντρου όταν αυτοί δεν είναι μέλη του Δ.Σ ή εταίροι είναι συμβουλευτική, ενημερωτική και εκτελεστική.

2.2 Αντικείμενο του Συμβουλίου Ποιότητας.

Το συμβούλιο ποιότητας του κέντρου έχει την αποκλειστική ευθύνη της διενέργειας των ανασκοπήσεων από την διοίκηση του κέντρου με σκοπό την αποτίμηση αφ' ενός μεν της αποτελεσματικότητας του εφαρμοζόμενου συστήματος διασφάλισης της ποιότητας και της καταλληλότητας του, αφ' ετέρου δε της συμμόρφωσης του προς τις απαιτήσεις του προτύπου ΕΛΟΤ EN ISO/IEC 17020 και τις συναφείς με τον Τεχνικό Έλεγχο των οχημάτων όπως επίσης και με τον κανονισμό διαπίστευσης του Ε.ΣΥ.Δ.

Οι Γενικές πλήρης συναντήσεις Ανασκόπησης πραγματοποιούνται στην αρχή κάθε έτους. Εντός του έτους κατά προτίμηση στο 1^ο εξάμηνο μπορεί να πραγματοποιηθεί και ενδιάμεση ανασκόπηση, εφόσον κρίνεται αναγκαίο για τον καλύτερο έλεγχο της επιχείρησης.

Όπου απαιτείται, πραγματοποιείται Έκτακτη Συνάντηση Ανασκόπησης με σκοπό την αντιμετώπιση συγκεκριμένων προβλημάτων συναφών με το σύστημα διασφάλισης ποιότητας και γενικότερα με την λειτουργία του κέντρου.

Μετά το πέρας της συνάντησης ανασκόπησης ενημερώνεται το πρότυπο έντυπο το οποίο είναι σχετικό με τις ανασκοπήσεις, με τα θέματα της συζήτησης, τις

ενδεχόμενες αποφάσεις και την επικύρωση αυτών από το Διοικητικό Διευθυντή του Κέντρου.

Θέματα ανασκόπησης αποτελούν μεταξύ άλλων τα παρακάτω σύμφωνα με τις κατευθύνσεις της οδηγίας ΕΑ-5/02:

α) Το σύστημα διασφάλισης ποιότητας και ειδικότερα:

- Οι ενδεχόμενες αλλαγές οι οποίες μπορεί να απαιτηθούν από τον Υπεύθυνο της Ποιότητας του Κέντρου κατά την διάρκεια λειτουργίας του Κέντρου.
- Επικύρωση των νέων τεκμηριωμένων διαδικασιών ή αλλαγών ή ενεργειών του Υπευθύνου της Ποιότητας του Κέντρου κατά την διάρκεια της λειτουργίας του Κέντρου.
- Διάρθρωση των αρμοδιοτήτων του προσωπικού του κέντρου και η επικύρωση αυτών.
- Επικοινωνία και αλληλογραφία με τον προμηθευτή για γενικά θέματα λειτουργίας.
- Επικοινωνία και αλληλογραφία με το Ε.ΣΥ.Δ και με τις Διευθύνσεις του Υ.ΜΕ για θέματα λειτουργίας.
- Τα αποτελέσματα πρόσφατων διενεργηθεισών εσωτερικών επιθεωρήσεων από τον Υπεύθυνο ποιότητας του κέντρου ή τον Τεχνικό διευθυντή, καθώς και οι ενδεχόμενες διορθωτικές ενέργειες και η πορεία διασφάλισης τους.
- Η προετοιμασία του Κέντρου και η ενημέρωση των υπαλλήλων του σχετικά με την επικείμενη διεξαγωγή επιθεώρησης του κέντρου από το Ε.ΣΥ.Δ, καθώς και τα αποτελέσματα της επιθεώρησης αυτής με τις ενδεχόμενες Μη Συμμορφώσεις και παρατηρήσεις.
- Η ανάγκη εσωτερικών εκπαιδεύσεων του προσωπικού του κέντρου από τον τεχνικό διευθυντή ή τον υπεύθυνο ποιότητας του κέντρου καθώς και τα αποτελέσματα τους.
- Η στάθμη εκπαίδευσης των ελεγκτών του κέντρου, οι ανάγκες διεξαγωγής της απαιτούμενης 24ωρης επαναληπτικής εκπαίδευσης καθώς και το πρόγραμμα διεξαγωγής της.
- Τα αποτελέσματα και τα θέματα συζήτησης των περιοδικών μηνιαίων συνελεύσεων των ελεγκτών.
- Την αξιολόγηση των προμηθευτών του κέντρου και η συζήτηση των ενδεχόμενων διορθωτικών ενεργειών που μπορεί να προκύψουν από την αξιολόγηση.

β) Αναφορές ενστάσεων, συστάσεων, παραπόνων πελατών και ειδικότερα:

- Η πορεία των παραπόνων των πελατών.
- Τα ενδεχόμενα παράπονα του προσωπικού του κέντρου ή προτάσεις αυτών, μέσω της μηνιαίας συνέλευσης των ελεγκτών.
- Η επικύρωση της ενδεχόμενης απομάκρυνσης υπαλλήλων του κέντρου, των λόγων συστάσεων προς αυτούς ή την επιβολή πειθαρχικών ποινών σε αυτούς.

γ) Η επάρκεια των σε συγκεκριμένη χρονική στιγμή υπαρχόντων ανθρώπινων πόρων και εξοπλισμού και ειδικότερα:

- Το πρόγραμμα εργασίας του κέντρου (βάρδιες) των ελεγκτών και των λοιπών υπαλλήλων.
- Οι ώρες λειτουργίας του κέντρου.
- Πληρότητα εξοπλισμού (αναλώσιμα, ατομικά μέτρα προστασίας, Δελτία τεχνικού ελέγχου, Κ.Ε.Κ και παραβόλων, είδη ρουχισμού κ.α).
- Ενδεχόμενη επέκταση ή βελτίωση των εγκαταστάσεων του κέντρου.
- Το μισθολόγιο των υπαλλήλων του κέντρου.

δ) Τα μελλοντικά σχέδια του φορέα.

- Οι ενδεχόμενες προσλήψεις προσωπικού, οι απαιτήσεις που είναι συναφείς με τα προσόντα και οι οριστικές αποφάσεις πρόσληψης μέσω συνέντευξης από εξουσιοδοτημένο άτομο του φορέα (Τεχνικός Διευθυντής).
- Η επέκταση δραστηριοτήτων του φορέα σε άλλα πεδία τεχνικού ελέγχου.
- Οι ανάγκες για προώθηση των δραστηριοτήτων του φορέα μέσω διαφήμισης με διάφορα μέσα (διανομή εντύπων, ραδιόφωνο κ.λ.π).
- Διενέργεια ενημερωτικών συναντήσεων με τους τοπικούς φορείς (Τροχαία, Περιφέρεια).

ε) Η στατιστική επεξεργασία των λαμβανομένων αποτελεσμάτων από τους τεχνικούς ελέγχους:

- Η ενημέρωση των μελών του συμβουλίου ποιότητας για τα εκτυπωμένα και καταλλήλως επεξεργασμένα από το λογισμικό του κέντρου από τον Τεχνικό Διευθυντή ή τον Υπεύθυνο Ποιότητας, στατιστικά στοιχεία:
 - ✓ Σύνολο τεχνικών ελέγχων ανά χρονική περίοδο.
 - ✓ Σύνολο ελέγχων ανά κατηγορία οχήματος.
 - ✓ Είδος ελέγχων ανά χρονική περίοδο
 - ✓ Σύνολο ελέγχων ανά ελεγκτή.
 - ✓ Συνολικά αποτελέσματα ελέγχων ανά χρονική περίοδο
 - ✓ Συνολικά αποτελέσματα ελέγχων ανά ελεγκτή.
 - ✓ Τζίρος του Κέντρου.
- Η εκτίμηση της μελλοντικής ζήτησης σε συνδυασμό με το τοπικό πρόγραμμα πρόσκλησης και το πλήθος των οχημάτων που αντιστοιχούν στο συγκεκριμένο γεωγραφικό διαμέρισμα της χώρας.
- Η εκτίμηση των παραπάνω στατιστικών στοιχείων και ειδικότερα η εκτίμηση των αποτελεσμάτων του τεχνικού ελέγχου και του ποσοστού επιτυχών και μη επιτυχών ελέγχων ανά χρονική περίοδο, καθώς και η προσπάθεια αιτιολόγησης των εν λόγω ποσοστών και την ενδεχόμενης διακύμανσης τους ανά χρονική περίοδο, ανά ελεγκτή και ανά κατηγορία οχήματος με βάση την μηνιαία έκθεση του Τεχνικού διευθυντή.
- Η εκτίμηση του πλήθους των τεχνικών ελέγχων σε σχέση με τον αριθμό των εργαζομένων ελεγκτών και των αριθμό συναντήσεων καθορίζονται, με βάση την μηνιαία έκθεση του Τεχνικού Διευθυντή.

- Η Εκτίμηση του μέσου όρου διενέργειας του Τεχνικού ελέγχου, σε συνδυασμό με την εμπειρία του ελεγκτή, με βάση την μηνιαία έκθεση του Τεχνικού Διευθυντή.
- Η Εκτίμηση των εσόδων και των εξόδων της επιχείρησης.
- Οι ενδεχόμενες αποφάσεις που προκύπτουν από την διερεύνηση των ως άνω στοιχείων και η εφαρμογή αυτών.

στ) Η καταγραφή από την διοίκηση του φορέα των αντικειμενικών στόχων σχετικά με την ποιότητα των υπηρεσιών και ο έλεγχος επίτευξης αυτών.

- Η αύξηση της προσέλευσης των οχημάτων και ειδικότερα αύξηση μετά της συμπλήρωση της διατίτας
- Αύξηση του ποσοστού των παλαιών πελατών σε σχέση με τους νέους πελάτες κατά την συμπλήρωση της 2^{ης} ή 3^{ης} τετραετίας.
- Μείωση παραπόνων από τους πελάτες.
- Μείωση του Μ.Ο διεξαγωγής τεχνικού ελέγχου (κυρίως για νέα ΙΚΤΕΟ), χωρίς να επηρεάζεται η πληρότητα του ελέγχου.
- Μείωση του αριθμού και της βαρύτητας των Μη Συμμορφώσεων κατά τις εσωτερικές επιθεωρήσεις και τις επιθεωρήσεις από το Ε.ΣΥ.Δ
- Αύξηση του ποσοστού των Σοβαρών ελλείψεων ή σταθεροποίηση αυτού ανάλογα με τις περιστάσεις.
- Βελτιστοποίηση – ομογενοποίηση του αριθμού ή ποσοστού συγκεκριμένων ελλείψεων ανά ελεγκτή.
- Μείωση του αριθμού άκυρων Δελτίων Τεχνικού Ελέγχου λόγω λαθών κατά την διάρκεια του Τεχνικού Ελέγχου.

Οι στόχοι θα πρέπει υποχρεωτικά στην ετήσια ανασκόπηση από το συμβούλιο της ποιότητας του κέντρου και να ανασκοπείται η επίτευξη τους μέσω αντικειμενικών υποδείξεων κατά το πέρας του διαστήματος που θα πρέπει να επιτευχθούν.

Στην ετήσια ανασκόπηση θα πρέπει να ελέγχεται και η επίτευξη των στόχων του προηγούμενου έτους.

2.3 Γενικές συνελεύσεις ελεγκτών.

2.3.1 Σύσταση της Γενικής Συνέλευσης ελεγκτών.

Στην γενική συνέλευση των ελεγκτών του κέντρου συμμετέχουν οι ελεγκτές του κέντρου, οι υπεύθυνοι γραμμών και ο Τεχνικός Διευθυντής του κέντρου. Επικεφαλής του συμβουλίου είναι ο τεχνικός διευθυντής του κέντρου. Η γενική συνέλευση των ελεγκτών του κέντρου πραγματοποιείται όποτε κρίνει ο τεχνικός διευθυντής ότι είναι αναγκαίο, σύμφωνα με την λίστα θεμάτων που αναφέρονται στην επόμενη παράγραφο.

Μετά το πέρας της γενικής συνέλευσης ενημερώνεται το συνοπτικό έντυπο του συμβουλίου με τα θέματα της συζήτησης, τις ενδεχόμενες αποφάσεις και την επικύρωση αυτών από τον τεχνικό διευθυντή του κέντρου και τις υπογραφές των συμμετεχόντων. Στην συνέλευση αυτή μπορούν να λάβουν μέρος και οι υπάλληλοι

της γραμματείας σε περίπτωση που τα θέματα συζήτησης είναι της αρμοδιότητας τους.

Όπου απαιτείται, πραγματοποιείται έκτακτη συνέλευση των ελεγκτών του κέντρου σύμφωνα με την κρίση του τεχνικού διευθυντή.

2.3.2 Θέματα Γενικής Συνέλευσης Ελεγκτών.

Τα θέματα της γενικής συνέλευσης των ελεγκτών είναι τα παρακάτω:

- Η ενημέρωση σχετικά με τα στατιστικά στοιχεία του τρέχοντος μηνός, τα οποία αναγράφονται στην μηνιαία έκθεση στατιστικών του Τεχνικού διευθυντή. Ειδικότερα:
 - ✓ Σύνολο τεχνικών ελέγχων ανά χρονική περίοδο.
 - ✓ Σύνολο ελέγχων ανά κατηγορία οχήματος.
 - ✓ Είδος ελέγχων ανά χρονική περίοδο
 - ✓ Σύνολο ελέγχων ανά ελεγκτή.
 - ✓ Συνολικά αποτελέσματα ελέγχων ανά χρονική περίοδο
 - ✓ Συνολικά αποτελέσματα ελέγχων ανά ελεγκτή.
- Η εκτίμηση και η διερεύνηση των αποτελεσμάτων του ελέγχου και του ποσοστού των επιτυχών και μη επιτυχών ελέγχων ανά χρονική περίοδο, καθώς και η προσπάθεια αιτιολόγησης των εν λόγω ποσοστών και την ενδεχόμενης διακύμανσης τους ανά χρονική περίοδο, ανά ελεγκτή, ανά κατηγορία ελέγχου και ανά ηλικία οχήματος.
- Η εξαγωγή συμπερασμάτων από την επεξεργασία των στατιστικών στοιχείων σχετικά με την απόδοση των ελεγκτών, καθώς και η διερεύνηση της ενδεχόμενης μεγάλης διαφοράς μεταξύ των ελεγκτών.
- Οι ενδεχόμενες συστάσεις μετά την διενέργεια επιθεωρήσεων των ελεγκτών από τον τεχνικό διευθυντή κατά την διαδικασία του ελέγχου, ή συμβάντων κατά την διάρκεια λειτουργίας του κέντρου.
- Η κοινοποίηση της εφαρμογής ενδεχομένων ενεργειών οι οποίες είναι σχετικές με την επεξεργασία των στατιστικών στοιχείων, με βάση την έκθεση του Τεχνικού διευθυντή του κέντρου και κατόπιν απόφασης του συμβουλίου ποιότητας.
- Η κοινοποίηση της αλληλογραφίας με διευθύνσεις του Υ.ΜΕ, της σχετικής με νέες τεχνικές και κανονιστικές αποφάσεις και εγκυκλίους.
- Η κοινοποίηση σχετικά με αλλαγή στην διαδικασία τεχνικού ελέγχου, νέες τεχνικές και νέα πρότυπα.
- Η συζήτηση θεμάτων τεχνικού ελέγχου, η απόδοση ειδικών και γενικών οδηγιών προς τους ελεγκτές, σε ότι αφορά απόκτηση εμπειρίας.
- Η ενημέρωση και οι γενικές αναφορές σχετικές με αξιοσημείωτες βλάβες, δυσλειτουργίες ή απρόοπτα κατά την διάρκεια του τεχνικού ελέγχου.
- Οι αναφορές και η συζήτηση των παραπόνων πελατών σχετικών με τον τεχνικό έλεγχο.

- Η κοινοποίηση και η συζήτηση των προγραμμάτων εργασίας και των βαρδιών λειτουργίας.
- Η ανακοίνωση των αποφάσεων του Διοικητικού συμβουλίου του κέντρου, μέσω των ανασκοπήσεων από το συμβούλιο ποιότητας.
- Η συζήτηση των παραπόνων ή των προτάσεων από το προσωπικό του κέντρου.

Κεφάλαιο Τρίτο: Εσωτερικές Επιθεωρήσεις.

3.1 Εσωτερικές επιθεωρήσεις.

Στην ενότητα αυτή θα αναφερθούμε στην εσωτερική επιθεώρηση που γίνεται σε ένα ΙΚΤΕΟ, καθώς και τις ενδεχόμενες διορθωτικές ενέργειες που πρέπει να γίνουν όταν διαπιστώνονται προβλήματα κατά την λειτουργία του.

Η διαδικασία αυτή εφαρμόζεται σε όλους τους τομείς λειτουργίας ενός ΙΚΤΕΟ, στις εγκαταστάσεις, τα μηχανήματα καθώς και το προσωπικό του κέντρου.

Η εσωτερική επιθεώρηση του κέντρου πραγματοποιείται από τους υπευθύνους του κέντρου (Υπεύθυνο ποιότητας και Τεχνικό διευθυντή)

Οι εσωτερικές επιθεωρήσεις σχετικές με τις διαδικασίες, τον εξοπλισμό, το υλικό τεκμηρίωσης, τις εγκαταστάσεις, το λογισμικό και την αρχειοθέτηση των εγγράφων διενεργούνται 1 φορά πριν την έναρξη λειτουργίας και από τότε κάθε 6 μήνες, από τον υπεύθυνο ποιότητας και τον τεχνικό διευθυντή. Ο προγραμματισμός της επιθεώρησης του κέντρου θα πρέπει να γίνεται με περιθώριο ενός μήνα και ο προγραμματισμός θα πρέπει να αναφέρεται στην ανασκόπηση της διοίκησης.

3.2 Προγραμματισμός εσωτερικής επιθεώρησης.

Η επιθεώρηση μπορεί να είναι προγραμματισμένη ή έκτακτη ανάλογα με την κρίση του υπευθύνου ποιότητας του κέντρου και συμπληρώνεται πρότυπο έντυπο επιθεώρησης.

Τα βασικά σημεία επιθεώρησης του κέντρου τεχνικού ελέγχου οχημάτων αναγράφονται παρακάτω:

- Ο ορισμός της ημερομηνίας επιθεώρησης γίνεται κατόπιν συζήτησης με τον τεχνικό διευθυντή και τον υπεύθυνο ποιότητας του κέντρου και πάντα εντός προβλεπόμενων χρονικών ορίων πριν τις προγραμματισμένες επιθεωρήσεις από φορείς ή οργανισμούς.
- Η παρουσίαση επί τόπου στο κέντρο του προγράμματος επιθεώρησης, συμπληρωμένο από τον επιθεωρητή ποιότητας για τα σημεία που θα επιθεωρηθούν.
- Συνάντηση μετά το πέρας της επιθεώρησης, παρουσία των διευθυντών του κέντρου. Κατά την διάρκεια της συνάντησης παρουσιάζονται από τον επιθεωρητή τα ευρήματα τα οποία διαπιστώθηκαν κατά την διενέργεια της επιθεώρησης.
- Σύνταξη έκθεσης επιθεώρησης από τον επιθεωρητή της ποιότητας του κέντρου εντός 3 εργάσιμων ημερών από την ημερομηνία επιθεώρησης.
- Πρόταση ενδεχομένων διορθωτικών ενεργειών από το κέντρο και αποστολή στον διευθυντή ποιότητας του κέντρου συμπληρωμένο με τις διορθωτικές ενέργειες που προτείνονται και την ημερομηνία υλοποίησης για την άρση των ευρημάτων του κέντρου.
- Πρόταση ενδεχομένων διορθωτικών ενεργειών από το Κέντρο και αποστολή στον

- Επιθεωρητή της Ποιότητας του Κέντρου του ίδιου πρότυπου εγγράφου,
- συμπληρωμένου με τις διορθωτικές ενέργειες που προτείνονται από το Κέντρο και την
 - ημερομηνία άρσης των ευρημάτων
 - Αποδοχή των τελικών Διορθωτικών Ενεργειών από το Κέντρο – τέλος διαδικασίας
 - Επιθεώρησης – Αρχαιοθέτηση τελικού πρακτικού επιθεώρησης (Έκθεση Επιθεώρησης) στο Φάκελο 8B. Ενδέχεται για την τελική αποδοχή των διορθωτικών ενεργειών να γίνει και συμπληρωματική επίσκεψη από τον Επιθεωρητή της Ποιότητας του Κέντρου.

Η Τελική Έκθεση Επιθεώρησης περιλαμβάνει το συμπληρωμένο από τον Επιθεωρητή της Ποιότητας του Κέντρου πρότυπο έγγραφο επιθεώρησης, (συμπληρωμένο με τις διορθωτικές ενέργειες από το Κέντρο, την ημερομηνία που αυτές θα τεθούν σε ισχύ, τον υπεύθυνο της υλοποίησης αυτών και την υπογραφή του Επιθεωρητή της Ποιότητας του Κέντρου στην επαλήθευση αυτών) καθώς και τα συμπληρωμένα Δελτία Επίσκεψης ή λοιπά έγγραφα τα

οποία ενδεχομένως απαιτούνται για την επιβεβαίωση των Διορθωτικών Ενεργειών.

Μετά την κατάθεση της έκθεσης επιθεώρησης, ο Υπεύθυνος της Ποιότητας του Κέντρου θα πρέπει να λάβει τα απαραίτητα μέτρα για να τεθούν σε εφαρμογή, εντός των προβλεπόμενων χρονικών ορίων, οι διορθωτικές ενέργειες. Τα προβλεπόμενα όρια είναι:

- Η άμεση εφαρμογή των διορθωτικών ενεργειών, σε περιπτώσεις που υπάρχει σοβαρή
 - δυσλειτουργία στο Κέντρο.
 - Η εφαρμογή και επαλήθευση των διορθωτικών ενεργειών εντός 10 ημερών από την
 - κοινοποίηση του τελικού πρακτικού της επιθεώρησης
 - Η εφαρμογή και επαλήθευση των διορθωτικών ενεργειών σε διάστημα πέραν των 10
 - ημερών, σε περιπτώσεις όπου δεν επηρεάζεται άμεσα η λειτουργία του Κέντρου και σύμφωνα με την κρίση του Επιθεωρητή της Ποιότητας του Κέντρου.

Τα βήματα 5 έως 7 της διαδικασίας επιθεώρησης μπορούν να συμπυκνωθούν συγχωνευθούν, έτσι ώστε μετά το πέρας της επιθεώρησης να αναμένεται μόνο η υπογραφή του τελικού Πρακτικού της Επιθεώρησης.

Οι εκθέσεις υπογράφονται από τον Διευθυντή του Κέντρου και τον Επιθεωρητή της Ποιότητας του Κέντρου.

Ο προγραμματισμός των εσωτερικών επιθεωρήσεων του Κέντρου από τον Επιθεωρητή της Ποιότητας, με προσέγγιση μήνα θα πρέπει να καταγράφεται στην τρέχουσα ανασκόπηση ή στην αρχική ανασκόπηση του έτους.

3.3 Έγγραφο εσωτερικής επιθεώρησης.

Χρήση του πρότυπου εγγράφου Το πρότυπο αυτό έγγραφο αποτελείται από δύο τμήματα (πίνακες). Στο πρώτο εξ αυτών (Απογραφικό Δελτίο) παρατίθενται οι ενότητες των σημείων τα οποία ελέγχονται κατά τη διενέργεια της εσωτερικής επιθεώρησης, ο επιθεωρητής που ελέγχει το αντίστοιχο σημείο, η ημερομηνία στην οποία αυτή η επιθεώρηση διενεργείται και οι υπογραφές των επιθεωρητών.

Στο δεύτερο εξ'αυτών, (πρακτικό επιθεώρησης) παρουσιάζεται ο πίνακας, στον οποίο συμπληρώνονται ο μήνας, ο κωδικός του σημείου στο οποίο διαπιστώθηκε το ενδεχόμενο εύρημα, η διορθωτική ενέργεια, ο υπεύθυνος υλοποίησής της και η επαλήθευσή της.

Κάθε **6μηνο** που απαιτείται να συμπληρώνεται το εν λόγω έγγραφο από τους

Υπεύθυνους του Κέντρου, ελέγχονται όλες οι ομάδες των σημείων του 1ου τμήματος του εγγράφου. Η ενδεχόμενη εύρεση κάποιας δυσλειτουργίας ή έλλειψης, η οποία απαιτεί την άμεση εφαρμογή της αντίστοιχης διορθωτικής ενέργειας, έχει ως αποτέλεσμα την εφαρμογή του χαρακτήρα '+', στο αντίστοιχο πεδίο του σημείου στο οποίο ευρέθηκε, στον μήνα όπου διενεργήθηκε ο έλεγχος.

Η μη εύρεση κάποιας δυσλειτουργίας ή έλλειψης, έχει ως αποτέλεσμα την εφαρμογή του χαρακτήρα '√' στο αντίστοιχο πεδίο του σημείου στο οποίο ευρέθηκε.

Το χρονικό διάστημα που απαιτείται να δοθεί για την υλοποίηση των Διορθωτικών ενεργειών πρέπει να είναι μέχρι 10 ημέρες. Σε περιπτώσεις όπου απαιτείται να δοθεί μεγαλύτερο διάστημα στην υλοποίηση των Δ.Ε, μπορεί αυτό να δοθεί, σύμφωνα με την κρίση του επιθεωρητή του εν λόγω σημείου.

Τα ευρήματα τα οποία απαιτούν την εφαρμογή διορθωτικών ενεργειών είναι οι ενδεχόμενες δυσλειτουργίες, ελλείψεις ή παρεκκλίσεις, σε σχέση με τις Κανονιστικές Διατάξεις που διέπουν τον Τεχνικό Έλεγχο των Οχημάτων και την λειτουργία του Κέντρου, καθώς και

σε σχέση με το πρότυπο ΕΛΟΤ EN ISO/IEC 17020, με τις διαδικασίες του Συστήματος της Ποιότητας του Κέντρου.

Τα αποτελέσματα της διενέργειας των εσωτερικών επιθεωρήσεων του Κέντρου θα πρέπει να κοινοποιούνται στην Διοίκηση του Κέντρου και να αποτελούν αντικείμενο κατά τις Ανασκοπήσεις από τη Διοίκηση του Κέντρου.

3.4 Σημεία που πραγματοποιείται η επιθεώρηση.

Ενότητα 1^η

Σημείο ελέγχου 1.1: Έλεγχος κανόνων υγιεινής και ασφάλειας στον εσωτερικό και εξωτερικό χώρο του κτιρίου.

Στο σημείο αυτό επιθεωρούνται, μεταξύ άλλων:

η καθαριότητα και η λειτουργικότητα των εσωτερικών χώρων του κτιρίου του Κέντρου (χώρος υποδοχής πελατών, γραφείο ελεγκτών και διευθυντών, κοινόχρηστοι

χώροι όπως WC, κουζίνα, χώροι αποδυτηρίων, κτλ). Ενδεχόμενη έλλειψη καθαριότητας (σκόνες, σκουπίδια, χαρτοκιβώτια σε περιοχές πρόσβασης, ακαταστασία, κτλ) ή λειτουργικότητας (κακή θέση επίπλων, Η/Υ, καλωδίων, φακέλων ή κουτιών), θα πρέπει να καταγραφούν ως ευρήματα, με απαίτηση άμεσης διορθωτικής ενέργειας.

Η καθαριότητα και η λειτουργικότητα του χώρου ελέγχου (διάδρομοι ελέγχου οχημάτων, μηχανήματα ελέγχου, λάκκοι κατόπτευσης, πλευρικοί διάδρομοι κίνησης, κλπ). Ενδεχόμενη έλλειψη καθαριότητας στις γραμμές ελέγχου (γράσσα ή λάδια ή σκόνες-χώματα), στα μηχανήματα ελέγχου (σκόνες, χώματα, λάδια) και στους λάκκους κατόπτευσης (σκουπίδια, κουτιά, λάδια, κλπ), θα πρέπει να καταγραφούν ως ευρήματα, με απαίτηση άμεσης διορθωτικής ενέργειας.

Η ύπαρξη και η λειτουργικότητα των ενδεδειγμένων μέσων ασφαλείας ή μέσων ατομικής προστασίας στον χώρο ελέγχου. Η ενδεχόμενη έλλειψη προστατευτικών γαντιών, κράνων, γυαλιών και στουπιών από τον χώρο ελέγχου, καθώς και των απαραίτητων διαγραμμίσεων στις γραμμές ελέγχου θα πρέπει να καταγραφούν ως ευρήματα με απαίτηση διορθωτικής ενέργειας.

Η ύπαρξη και η πληρότητα του κυτίου πρώτων βοηθειών στους εσωτερικούς χώρους του Κέντρου. Η ενδεχόμενη μη ύπαρξη του κυτίου ή της πληρότητάς των υλικών που περιέχει θα πρέπει να καταγραφεί ως ευρήματα με απαίτηση διορθωτικής ενέργειας.

Η καθαριότητα του εξωτερικού χώρου του Κέντρου (χώρος στάθμευσης, πύλη, χώροι πρασίνου, κλπ). Η ενδεχόμενη παρουσία σκουπιδιών, μπαζών, χώματων, κλπ θα πρέπει να καταγραφεί ως ευρήματα με απαίτηση διορθωτικής ενέργειας.

Η παρουσία προειδοποιητικών ή και λοιπών πινακίδων στον εσωτερικό και εξωτερικό

Σημείο 1.2: Έλεγχος της περιοδικής συντήρησης των πυροσβεστήρων

Στο σημείο αυτό επιθεωρούνται, μεταξύ άλλων, οι πυροσβεστήρες του Κέντρου ως προς την χρονική διάρκεια ισχύος τους, την πληρότητά τους, τον ακριβή αριθμό και την θέση τους, βάσει της απαίτησης του σχεδιαγράμματος της μελέτης πυρασφάλειας. Ενδεχόμενες ελλείψεις οι οποίες σχετίζονται με τα παραπάνω, θα πρέπει να καταγραφούν ως ευρήματα, με απαίτηση άμεσης διορθωτικής ενέργειας.

Σημείο 1.3: Έλεγχος της λειτουργίας του συστήματος εξαερισμού του κτιρίου και του εξαερισμού των λάκκων

Στο σημείο αυτό ελέγχεται, μεταξύ άλλων, η λειτουργία του συστήματος εξαερισμού του χώρου ελέγχου, των λάκκων κατόπτευσης ή και των χώρων υποδοχής και των γραφείων

του Κέντρου. Ενδεχόμενη δυσλειτουργία των εν λόγω συστημάτων, με σοβαρότερη απ' όλες

την μη λειτουργία του εξαερισμού του χώρου ελέγχου, θα πρέπει να καταγραφεί ως ευρήματα, με απαίτηση άμεσης διορθωτικής ενέργειας.

Σημείο 1.4: Έλεγχος της λειτουργίας του συστήματος θέρμανσης των λάκκων & των εσωτερικών χώρων του κτιρίου.

Στο σημείο αυτό ελέγχεται, μεταξύ άλλων, η λειτουργία του συστήματος θέρμανσης των λάκκων κατόπτευσης (φορητά ηλεκτρικά σώματα), η λειτουργία του συστήματος θέρμανσης των εσωτερικών χώρων του κτηρίου. Ενδεχόμενη δυσλειτουργία των εν λόγω συστημάτων, θα πρέπει να καταγραφεί ως εύρημα, με απαίτηση άμεσης διορθωτικής ενέργειας.

Σημείο 1.5: Έλεγχος των φώτων του χώρου ελέγχου και των εσωτερικών χώρων του κτιρίου

Στο σημείο αυτό ελέγχεται, μεταξύ άλλων, η λειτουργία των φώτων του χώρου ελέγχου (καμπάνες) καθώς και η λειτουργία της εγκατάστασης φωτισμού των εσωτερικών χώρων του κτιρίου. Η ενδεχόμενη δυσλειτουργία των φώτων, με σοβαρότερη απ-όλες την μη λειτουργία κάποιων από τα φώτα του χώρου ελέγχου, θα πρέπει να καταγραφεί ως εύρημα με απαίτηση άμεσης διορθωτικής ενέργειας.

Σημείο 1.6: Έλεγχος της λειτουργίας του συστήματος συναγερμού και πυρασφάλειας

Στο το σημείο αυτό ελέγχεται, μεταξύ άλλων, η λειτουργία του συστήματος συναγερμού του Κέντρου και του προειδοποιητικού ηχητικού συστήματος πυρασφάλειας, με την δοκιμαστική θέση τους σε λειτουργία. Ενδεχόμενη δυσλειτουργία των εν λόγω συστημάτων, θα πρέπει να καταγραφεί ως εύρημα με απαίτηση αντίστοιχης άμεσης διορθωτικής ενέργειας.

Σημείο 1.7: Έλεγχος της λειτουργίας των υδραυλικών εγκαταστάσεων

Στο σημείο αυτό ελέγχεται, μεταξύ άλλων, η λειτουργία των υδραυλικών εγκαταστάσεων του Κέντρου, συμπεριλαμβανομένων και αυτών του εξωτερικού χώρου του κτιρίου. Επίσης θα πρέπει να ελέγχεται η στεγανότητα και η λειτουργία του κυκλωματος παροχής αέρα μέσω του αεροσυμπιεστή του κέντρου και η λίπανση του κυκλώματος αυτού μέσω του ειδικού δοχείου λαδιού το οποίο είναι προσαρμοσμένο στην έξοδο του συμπιεστή. Ενδεχόμενη δυσλειτουργία των εν λόγω συστημάτων, θα πρέπει να καταγραφεί ως εύρημα με απαίτηση αντίστοιχης άμεσης διορθωτικής ενέργειας.

Σημείο 1.8: Έλεγχος της στεγανότητας των χώρων ελέγχου και των εσωτερικών χώρων.

Στο σημείο αυτό ελέγχεται, μεταξύ άλλων, η στεγανότητα των εσωτερικών χώρων του κτιρίου του Κέντρου καθώς και του χώρου ελέγχου, από ενδεχόμενες εισροές υδάτων. Ενδεχόμενα προβλήματα στεγανότητας των εν λόγω χώρων, θα πρέπει να καταγραφούν ως ευρήματα, με απαίτηση αντίστοιχης διορθωτικής ενέργειας.

Σημείο 1.9: Έλεγχος της ύπαρξης των Μέσων Ατομικής Προστασίας.

Στο σημείο αυτό ελέγχεται, μεταξύ άλλων, η ύπαρξη των Μέσων Ατομικής Προστασίας (γάντια, κράνη, γυαλιά, μάσκες), καθώς και η χρήση αυτών από τους ελεγκτές του κέντρου κατά την διεξαγωγή τεχνικών ελέγχων.

Σημείο 1.10: Έλεγχος της ύπαρξης των ενημερωτικών πινακίδων του προμηθευτή, της Άδειας Λειτουργίας του Πιστ/κού ΕΣΥΔ & τιμοκαταλόγου Τεχνικού Ελέγχου.

Σημείο 1.11: Έλεγχος των απαιτήσεων που απορρέουν από τις συμβάσεις με τον προμηθευτή.

ΕΝΟΤΗΤΑ 2^η

Σημείο 2.1: Έλεγχος της ύπαρξης των Συμβάσεων του Προσωπικού.

Στο σημείο αυτό ελέγχεται, μεταξύ άλλων, η ύπαρξη των συμβάσεων του προσωπικού του Κέντρου, η ύπαρξη των δηλώσεων τήρησης ανεξαρτησίας και εμπιστευτικότητας, καθώς και η ημερομηνία ισχύος αυτών.

Σημείο 2.2: Έλεγχος της ύπαρξης των Πιστοποιητικών των Ελεγκτών

Κατά το σημείο αυτό ελέγχεται, μεταξύ άλλων, η ύπαρξη των πιστοποιητικών των ελεγκτών, η ύπαρξη των πιστοποιητικών επαναληπτικής εκπαίδευσης, καθώς και η διάρκεια ισχύος αυτών. Η ενδεχόμενη ή επικείμενη λήξη των εν λόγω πιστοποιητικών θα πρέπει να καταγραφεί ως εύρημα με απαίτηση άμεσης εφαρμογής διορθωτικής ενέργειας.

Σημείο 2.3: Έλεγχος του προτύπου εγγράφου «Αρχική Εκπαίδευση».

Στο σημείο αυτό ελέγχεται, μεταξύ άλλων, η ύπαρξη η πληρότητα και η ορθή συμπλήρωση του εν λόγω προτύπου εγγράφου του Κέντρου.

Σημείο 2.4: Έλεγχος του προτύπου εγγράφου «Εσωτερική Εκπαίδευση»

Στο σημείο αυτό ελέγχεται, μεταξύ άλλων, η ύπαρξη και η πληρότητα των εγγράφων της εσωτερικής εκπαίδευσης των ελεγκτών ή των λοιπών υπαλλήλων του Κέντρου, σε θέματα τεχνικού ελέγχου οχημάτων, σε νέες διαδικασίες ελέγχου, σε νέες διαδικασίες ποιότητας κλπ. Στο εν λόγω σημείο

περιλαμβάνεται και ο έλεγχος της καταγραφής των απαιτούμενων εσωτερικών εκπαιδεύσεων των νέων ελεγκτών ή υπαλλήλων του Κέντρου. Η ενδεχόμενη έλλειψη της καταγραφής των εν λόγω εκπαιδεύσεων θα πρέπει να καταγραφεί ως ευρήματα, με απαίτηση άμεσης εφαρμογής διορθωτικής ενέργειας.

Σημείο 2.5: Έλεγχος του προτύπου εγγράφου «Ετήσια Εκπαίδευση»

Στο σημείο αυτό ελέγχεται, μεταξύ άλλων, η ύπαρξη, η πληρότητα και η χρονική διάρκεια ισχύος των εγγράφων της ετήσιας εσωτερικής εκπαίδευσης, καθώς και η ύπαρξη και η πληρότητα του προγράμματος εκπαίδευσης. Οι ενδεχόμενες ελλείψεις των εν λόγω εγγράφων, θα πρέπει να καταγραφούν ως ευρήματα, με απαίτηση άμεσης εφαρμογής διορθωτικών ενεργειών.

Σημείο 2.6: Έλεγχος του προτύπου εγγράφου «Εξουσιοδοτημένοι Ελεγκτές»

Στο σημείο αυτό ελέγχεται, μεταξύ άλλων, η ύπαρξη και η ορθή συμπλήρωση του εν λόγω προτύπου εγγράφου, πρότυπο έγγραφο το οποίο συμπληρώνει ο Τεχνικός Διευθυντής του Κέντρου, όταν δίνει ή αναιρεί την εξουσιοδότηση των ελεγκτών για την χρήση των μηχανημάτων.

Σημεία 2.7: Έλεγχος του πίνακα ενημέρωσης των Εντύπων του Συστήματος της Ποιότητας

Στο σημείο αυτό ελέγχεται η ύπαρξη, η ορθή συμπλήρωση (ως προς τις σωστές εκδόσεις, ως προς την διανομή αυτών στα εξουσιοδοτημένα άτομα, τον χώρο και τον υπεύθυνο της ενημέρωσης), του πίνακα της ενημέρωσης των εντύπων του Υλικού Τεκμηρίωσης του Κέντρου καθώς και του εντύπου καταγραφής του προσωπικού του Φορέα. Οι ενδεχόμενες ελλείψεις των εν λόγω εγγράφων, θα πρέπει να καταγραφούν ως ευρήματα, με απαίτηση άμεσης εφαρμογής διορθωτικών ενεργειών.

Σημεία 2.8: Έλεγχος της ύπαρξης των βεβαιώσεων συμπληρωματικής εκπαίδευσης.

Στο σημεία αυτό ελέγχεται η ύπαρξη και η ορθή έκδοση των βεβαιώσεων της συμπληρωματικής εκπαίδευσης των ελεγκτών, οι οποίες εκδίδονται από το ΙΚΤΕΟ. Οι ενδεχόμενες ελλείψεις των εν λόγω εγγράφων, θα πρέπει να καταγραφούν ως ευρήματα, με απαίτηση άμεσης εφαρμογής διορθωτικών ενεργειών.

Σημεία 2.9: Έλεγχος της ισχύος των Ασφαλιστήριων Συμβολαίων (Αστική Ευθύνη & Πυρός) και λοιπών Συμβολαίων και Συμβάσεων

Στο σημεία αυτό ελέγχεται η ύπαρξη, το διάστημα ισχύος και οι καλύψεις που καταγράφονται στα ασφαλιστήρια Συμβόλαια του ΙΚΤΕΟ. Οι ενδεχόμενες ελλείψεις των εν λόγω εγγράφων, θα πρέπει να καταγραφούν ως ευρήματα, με απαίτηση άμεσης εφαρμογής διορθωτικών ενεργειών.

Σημεία 2.10: Έλεγχος της διανομής των εγγράφων ενημέρωσης (εξωτερική αλληλογραφία του Κέντρου, ΕΣΥΔ, ΥΜΕ)

Στο σημεία αυτό ελέγχεται η ύπαρξη, η ορθή διανομή και η κοινοποίηση των εγγράφων της εξωτερικής αλληλογραφίας του ΙΚΤΕΟ (ΕΣΥΔ, ΥΜΕ). Οι ενδεχόμενες ελλείψεις θα πρέπει να καταγραφούν ως ευρήματα, με απαίτηση άμεσης εφαρμογής διορθωτικών ενεργειών.

Σημείο 2.11: Έλεγχος της ύπαρξης των ενημερώσεων στις υπηρεσίες

Στο σημείο αυτό ελέγχεται, μεταξύ άλλων, η ύπαρξη των εντύπων των ενημερώσεων των υπηρεσιών για τις υπεύθυνες δηλώσεις των ΕΔΧ (ΥΜΕ ανά τρίμηνο), τις αλλαγές προσωπικού (ΔΑΧΜ όποτε υπάρχουν) καθώς και τις αλλαγές του προσωπικού στο ΕΣΥΔ (όποτε αυτές γίνονται) καθώς και τις βμηνιαίες καταστάσεις της διαχείρισης των ΔΤΕ (ΔΑΧΜ). Ενδεχόμενες δυσλειτουργίες στην ύπαρξη ή την χρήση των ΜΑΠ από τους ελεγκτές, θα πρέπει να καταγραφούν ως ευρήματα, με απαίτηση αντίστοιχης διορθωτικής ενέργειας.

ΕΝΟΤΗΤΑ 3^η

Σημείο 3.1: Φύλλα Παρακολούθησης Εξοπλισμού

Εις τα σημεία αυτά ελέγχεται, μεταξύ άλλων, η ύπαρξη και η ορθή συμπλήρωση των εγγράφων παρακολούθησης των μηχανημάτων ελέγχου. Οι ενδεχόμενες ελλείψεις Στο εν λόγω έγγραφο, όπως η μη άμεση επικαιροποίηση αυτών μετά από επεμβάσεις στα μηχανήματα (εγκατάσταση, επισκευή, έλεγχος λειτουργίας, διακρίβωση), καθώς και η λανθασμένη ή ελλιπής συμπλήρωση στοιχείων, όπως ημερομηνίες, αριθμοί σειράς, στοιχεία τεχνικού συντηρητή, εγκαταστάτη κ.λ.π, πρέπει να καταγραφούν ως ευρήματα, με απαίτηση άμεσης εφαρμογής διορθωτικών ενεργειών.

Σημείο 3.2: Έλεγχος του προτύπου εγγράφου «Περιγραφή του Υλικού»

Στο σημείο αυτό ελέγχεται, μεταξύ άλλων, η ύπαρξη και η ορθή συμπλήρωση του εν λόγω προτύπου εγγράφου, το οποίο περιέχει το σύνολο των μηχανημάτων ελέγχου, τον εργοστασιακό τους τύπο, την εγκατάστασή τους ανά γραμμή ελέγχου και τις οδηγίες ή τα πρότυπα αναφοράς, τα οποία διέπουν τον σχεδιασμό ή την λειτουργία τους, καθώς και τα πιστοποιητικά έγκρισης που τα συνοδεύουν. Παρόμοιας μορφής πίνακας ευρίσκεται και στο λογισμικό του Μ/Σ του Κέντρου. Οι ενδεχόμενες ελλείψεις Στο εν λόγω έγγραφο, όπως η μη άμεση επικαιροποίηση κατόπιν αλλαγής του τύπου κάποιου μηχανήματος, η λανθασμένη ή ελλιπής συμπλήρωση στοιχείων όπως ο εργοστασιακός τύπος και το εργοστάσιο κατασκευής, καθώς και ο προσδιορισμός της ταυτότητας αυτών ανά γραμμή ελέγχου, κ.λ.π, θα πρέπει να καταγραφούν ως ευρήματα, με απαίτηση άμεσης εφαρμογής διορθωτικών ενεργειών.

Σημείο 3.3: Έλεγχος πίνακα ημερησίου ελέγχου Μηχανημάτων.

Στο σημείο αυτό ελέγχεται, μεταξύ άλλων, η καθημερινή ύπαρξη και η ορθή συμπλήρωση του εν λόγω προτύπου εγγράφου. Οι ενδεχόμενες ελλείψεις Στο εν

λόγω έγγραφο (μη καταγεγραμμένο πρόβλημα, απουσία εγγράφου, έλλειψη υπογραφών, κλπ), θα πρέπει να καταγραφούν ως ευρήματα, με απαίτηση άμεσης εφαρμογής διορθωτικών ενεργειών.

Σημείο 3.4: Έλεγχος Ύπαρξης Σημάνσεων για συσκευές εκτός Λειτουργίας,

Στο σημείο αυτό ελέγχεται, μεταξύ άλλων, η ύπαρξη του πίνακα σημάνσεων. Οι ενδεχόμενες ελλείψεις Στο εν λόγω έγγραφο, θα πρέπει να καταγραφούν ως ευρήματα, με απαίτηση άμεσης εφαρμογής διορθωτικών ενεργειών.

Σημείο 3.5: Πίνακας των Συγκρίσεων των μηχανημάτων Ελέγχου των Γραμμών Ελέγχου του Κέντρου.

Στο σημείο αυτό ελέγχεται η ύπαρξη και η ορθή και έγκαιρη συμπλήρωση του Πίνακας των Συγκρίσεων των μηχανημάτων Ελέγχου των Γραμμών Ελέγχου του Κέντρου, σύμφωνα με τα αναγραφόμενα στην συναφή με αυτά διαδικασία. Οι ενδεχόμενες ελλείψεις Στο εν λόγω έγγραφο (αποτέλεσμα μέτρησης εκτός ορίων, έλλειψη διενέργεια, λανθασμένη μεθοδολογία ή περιοδικότητα), θα πρέπει να καταγραφούν ως ευρήματα, με απαίτηση άμεσης εφαρμογής διορθωτικών ενεργειών.

Σημείο 3.6: Λοιπά Βοηθητικά Μηχανήματα Ελέγχου.

Στο σημείο αυτό ελέγχεται η ύπαρξη γενική κατάσταση και ο τρόπος χρήσεως των ενδεχόμενων Βοηθητικών Μηχανημάτων (πχ φορητοί γρύλοι) του ΙΚΤΕΟ. Οι ενδεχόμενες ελλείψεις θα πρέπει να καταγραφούν ως ευρήματα, με απαίτηση άμεσης εφαρμογής διορθωτικών ενεργειών.

Σημείο 3.7: Ύπαρξη Ετικετών ελέγχου / διακρίβωσης Συσκευής Ελέγχου

Στο σημείο αυτό ελέγχεται, μεταξύ άλλων, η ύπαρξη και η ορθή συμπλήρωση και η σωστή επικόλληση επί των μηχανημάτων ελέγχου των ετικετών διακρίβωσης – ελέγχου. Ενδεχόμενες ελλείψεις όπως λανθασμένη ή ελλιπής συμπλήρωση των στοιχείων της ετικέτας ή λανθασμένη επικόλληση, θα πρέπει να καταγραφούν ως ευρήματα, με απαίτηση άμεσης εφαρμογής διορθωτικών ενεργειών.

Σημείο 4.1: Πιστοποιητικά Διακρίβωσης Μηχανημάτων Ελέγχου.

Στο σημείο αυτό ελέγχεται, μεταξύ άλλων, η ύπαρξη και η ορθή συμπλήρωση από τον Τεχνικό του προμηθευτή των πιστοποιητικών διακρίβωσης και ελέγχου των μηχανημάτων ελέγχου του Κέντρου. Ενδεχόμενες ελλείψεις, όπως η λανθασμένη ή ελλιπής συμπλήρωση των εν λόγω εγγράφων εις ότι αφορά τα στοιχεία της ημερομηνία έκδοσης, την ημερομηνία διακρίβωσης ή του ελέγχου, την ημερομηνία της προηγούμενης ή της επόμενης διακρίβωσης ή του ελέγχου, τον αριθμό πλαισίου του ελεγκτικού εξοπλισμού, την θερμοκρασία, στο αποδεκτό ή μη του αποτελέσματος του ελέγχου ή της διακρίβωσης, καθώς και τα μετρηθέντα στοιχεία του ελέγχου ή της

διακρίβωσης, θα πρέπει να καταγραφούν ως ευρήματα, με απαίτηση άμεσης εφαρμογής διορθωτικών ενεργειών. Επίσης, η ενδεχόμενη παρουσία απόκλισης άνω των επιτρεπόμενων ορίων (μη αποδεκτό αποτέλεσμα του ελέγχου ή διακρίβωσης), χωρίς τη διερεύνηση της εν λόγω απόκλισης, θα πρέπει να καταγραφεί ως εύρημα, με απαίτηση άμεσης εφαρμογής διορθωτικών ενεργειών.

Σημείο 4.2: Συνοπτικός Πίνακας Διακριβώσεων.

Στο σημείο αυτό ελέγχεται, μεταξύ άλλων, η ύπαρξη και η ορθή συμπλήρωση του πίνακα Διακριβώσεων-συντηρήσεων. Ενδεχόμενες ελλείψεις, όπως η λανθασμένη ή ελλιπής συμπλήρωση του εν λόγω εγγράφου εις ότι αφορά την ημερομηνία διακρίβωσης ή του ελέγχου, την ημερομηνία της προηγούμενης ή της επόμενης διακρίβωσης ή ελέγχου, θα πρέπει να καταγραφεί ως εύρημα, με απαίτηση άμεσης εφαρμογής διορθωτικών ενεργειών.

Σημείο 5.1: Έλεγχος του Συνοπτικού Πίνακα Ανασκοπήσεων από την Διοίκηση.

Στο σημείο αυτό ελέγχεται, μεταξύ άλλων, η ύπαρξη και η συμπλήρωση του εν λόγω προτύπου εγγράφου, το οποίο χρησιμοποιείται στην παρουσίαση των θεμάτων προς συζήτηση και των αποφάσεων της Ανασκόπησης από την Διοίκηση (Συμβούλιο της Ποιότητας) του Κέντρου. Υπενθυμίζεται ότι η ανασκόπηση από το Συμβούλιο της Ποιότητας του Κέντρου πρέπει να γίνεται δύο φορές ανά εξάμηνο. Ενδεχόμενες ελλείψεις Στο εν λόγω έγγραφο, καθώς και ενδεχόμενη μη τήρηση των Αποφάσεων εντός του απαιτούμενου χρονικού διαστήματος εφαρμογής, θα πρέπει να καταγραφεί ως εύρημα, με απαίτηση άμεσης εφαρμογής διορθωτικών ενεργειών.

Σημείο 5.2: Έλεγχος του Μητρώου των Παραπόνων και των εντύπων των παραπόνων από τους πολίτες, και των εντύπων των ενστάσεων.

Στο σημείο αυτό ελέγχεται, μεταξύ άλλων, η ύπαρξη, η συμπλήρωση των εν λόγω προτύπων εγγράφων τα οποία χρησιμοποιούνται για την διαχείριση των Παραπόνων-Διαφορών-ενστάσεων από τους πελάτες του Κέντρου, όπως αναφέρεται και στην αντίστοιχη διαδικασία «Διαχείριση των Προσφυγών Πελατών». Οι ενδεχόμενες ελλείψεις Στο εν λόγω έγγραφο, όπως, μεταξύ άλλων, η μη συμπλήρωση ή η ελλιπής περιγραφή της διαδικασίας της διαχείρισης, θα πρέπει να καταγραφούν ως ευρήματα, με απαίτηση άμεσης εφαρμογής διορθωτικών ενεργειών.

Σημείο 5.3: Έλεγχος των ενημερωτικών εγγράφων των προσαρτημένων στον χώρο του ελέγχου.

Στο σημείο αυτό ελέγχεται, μεταξύ άλλων, η ύπαρξη και η επικαιροποίηση των εν λόγω προτύπων εγγράφων στον χώρο του ελέγχου. Οι ενδεχόμενες ελλείψεις θα πρέπει να καταγραφούν ως ευρήματα, με απαίτηση άμεσης εφαρμογής διορθωτικών ενεργειών.

Σημείο 5.4: Έλεγχος των εγγράφων Παραγγελίας Εξοπλισμού (ΔΤΕ, Μηχ/τα ελέγχου, κλπ).

Στο σημείο αυτό ελέγχεται, μεταξύ άλλων, η ύπαρξη και η σωστή αρχειοθέτηση των εν λόγω προτύπων εγγράφων. Η ενδεχόμενη έλλειψη συμπλήρωσης Στο εν λόγω έγγραφο, καθώς και η ενδεχόμενη καθυστέρηση ή η μη εκτέλεση της παραγγελίας και της αποστολής της από τον προμηθευτή, μέσω του εν λόγω εγγράφου θα πρέπει να καταγραφούν ως ευρήματα, με απαίτηση άμεσης εφαρμογής διορθωτικών ενεργειών.

Σημείο 5.5: Έλεγχος των εγγράφων της ενημέρωσης των Αρμοδίων αρχών (για δευτερεύουσες ή επικίνδυνες ελλείψεις).

Στο σημείο αυτό ελέγχεται, μεταξύ άλλων, η ύπαρξη, η συμπλήρωση η αρχειοθέτηση και η ορθή αποστολή των εν λόγω προτύπων εγγράφων. Οι ενδεχόμενες ελλείψεις (ύπαρξη, λανθασμένη συμπλήρωση, έλλειψη τεκμηρίωσης της αποστολής διαμέσου αναφοράς του μηχανήματος, έλλειψη επισύναψης Άδειας, θα πρέπει να καταγραφούν ως ευρήματα, με απαίτηση άμεσης εφαρμογής διορθωτικών ενεργειών.

ΕΝΟΤΗΤΑ 6^η

Σημεία 6.1 : Έλεγχος των προτύπων Εγγράφων Διαχείρισης Δελτίων Τεχνικού Ελέγχου (ΔΤΕ) κλπ.

Στο σημεία αυτό επιθεωρούνται, μεταξύ άλλων, η συμπλήρωση των εγγράφων της Διαχείρισης των Άκυρων ΔΤΕ, τα έγγραφα της διαχείρισης (διαμέσου λογισμικού) των ΚΕΚ, παραβόλων, αποδείξεων, κλπ. Η ενδεχόμενη μη συμπλήρωση ή ελλιπής ή λανθασμένη συμπλήρωση των εν λόγω εγγράφων, θα πρέπει να καταγραφεί ως εύρημα, με απαίτηση άμεσης εφαρμογής διορθωτικής ενέργειας.

ΕΝΟΤΗΤΑ 7^η

Σημείο 7.1: Επιθεώρηση των Ελεγκτών επί της Διαδικασίας Ελέγχου.

Στο σημεία αυτό ελέγχεται η ύπαρξη και η συμπλήρωση του ως άνω προτύπου εγγράφου, πρότυπο έγγραφο το οποίο συμπληρώνεται από τον Τεχνικό Διευθυντή του Κέντρου. Ενδεχόμενη μη συμπλήρωση του εν λόγω εγγράφου, προ της εξουσιοδότησης του ελεγκτή από τον Τεχνικό Διευθυντή, ή έλλειψη συμπλήρωσής του ανά εξάμηνο, θα πρέπει να καταγραφεί ως εύρημα, με απαίτηση άμεσης εφαρμογής διορθωτικής ενέργειας. Επίσης, ενδεχόμενα ευρήματα για το εν λόγω σημείο, μπορούν να καταγραφούν και με βάση τον επισυναπτόμενο πίνακα έκθεσης επιθεώρησης του προτύπου εγγράφου, τον οποίο συμπληρώνει ο Τεχνικός Διευθυντής του Κέντρου. Τα ευρήματα αυτά ενδέχεται να σχετίζονται με διορθωτικές ενέργειες που δεν ετέθησαν σε εφαρμογή εντός των προκαθορισμένων ορίων, με διορθωτικές ενέργειες οι οποίες δεν επαληθεύτηκαν, κλπ.

Σημείο 7.2: Επιθεώρηση των Υπαλλήλων σε Θέματα Ποιότητας.

Στο σημείο αυτό ελέγχεται η πληρότητα των γνώσεων του προσωπικού του Κέντρου (Τεχνικός Διευθυντής, Ελεγκτές, Υπάλληλοι Γραμματείας –Πύλης-Ταμείου), ως προς την επάρκεια των γνώσεών τους, τις σχετικές με το Σύστημα της Ποιότητας του Κέντρου. **Ο έλεγχος των γνώσεων αυτών θα πρέπει να πραγματοποιείται μία φορά ανά εξάμηνο**, από τον Υπεύθυνο της Ποιότητας του Κέντρου, μέσω της συμπλήρωσης ειδικού ερωτηματολογίου πολλαπλών επιλογών. Η ενδεχόμενη έλλειψη ικανοποιητικής στάθμης εκπαίδευσης ή γνώσεων, σύμφωνα με την κρίση του Υπεύθυνου της Ποιότητας του Κέντρου, θα πρέπει να καταγραφεί ως εύρημα, με απαίτηση άμεσης εφαρμογής διορθωτικής ενέργειας.

Σημείο 7.3: Επιθεώρηση των Υπαλλήλων Γραμματείας-Πύλης ως προς τα καθήκοντά τους.

Στο σημείο αυτό ελέγχεται επί τόπου η επάρκεια των Υπαλλήλων της Γραμματείας, του Ταμείου και της Πύλης, ως προς την σωστή εκτέλεση των καθηκόντων τους, τα οποία είναι, μεταξύ άλλων, η γρήγορη καταχώριση των στοιχείων της κυκλοφορίας των οχημάτων από την Άδεια Κυκλοφορίας, η επικοινωνία με τον πελάτη, τόσο κατά την άφιξή του στο Κέντρο, όσο και κατά την αποχώρησή του από το Κέντρο, η συμπλήρωση και εκτύπωση των στοιχείων της Απόδειξης Πληρωμής, η χρησιμοποίηση του Βιβλίου της Εφορίας, η πληρωμή του αντιτίμου διενέργειας του Τεχνικού Ελέγχου, η εισαγωγή Δεσμίδων ΚΕΚ, Παραβόλων και ΔΤΕ στο Λογισμικό, η χρήση της φόρμας της Πύλης, η χρήση της φόρμας της Διαχείρισης του Ταμείου, η δυνατότητα εύρεσης των παρατάσεων διενέργειας Τεχνικού Ελέγχου στα διάφορα διαμερίσματα της χώρας, η αποστολή και η λήψη των στοιχείων της Άδειας Κυκλοφορίας από και προς τη βάση δεδομένων του ΥΜΕ, η τηλεφωνική επικοινωνία με τον πελάτη, όπως και λοιπές ενέργειες οι οποίες αναγράφονται στις οδηγίες εργασίας των υπαλλήλων αυτών. Οι ενδεχόμενες ελλείψεις που μπορούν να επισημανθούν στα ως άνω σημεία, θα πρέπει να καταγραφούν ως ευρήματα, με απαίτηση εφαρμογής διορθωτικών ενεργειών. Η επιθεώρηση της επάρκειας των υπαλλήλων Γραμματείας, Ταμείου, Πύλης και τηλεφωνικού Κέντρου, θα πρέπει να διενεργείται τακτικά, μία φορά το μήνα, κάθε φορά τουλάχιστον για έναν επιλεγμένο Υπάλληλο, έτσι ώστε κατά τη διάρκεια του εξαμήνου να έχει γίνει η πλήρης επιθεώρηση του εν λόγω προσωπικού του Κέντρου. Τα στοιχεία του Υπαλλήλου που επιθεωρείται θα πρέπει να αναγράφονται απαραίτητα στα ευρήματα του εγγράφου της επιθεώρησης.

Σημείο 7.4: Έλεγχος της επεξήγησης των ΔΤΕ σε πελάτες

Στο σημείο αυτό ελέγχεται δειγματοληπτικά, μεταξύ άλλων, ο τρόπος και η πληρότητα της επεξήγησης του ΔΤΕ στον πελάτη-ιδιοκτήτη του οχήματος. Ενδεχόμενες ελλείψεις στην επεξήγηση ή στην αλληλουχία της διαδικασίας (πχ πρώτα υπογραφή και μετά επεξήγηση) θα πρέπει να καταγραφούν ως ευρήματα, με απαίτηση αντίστοιχης διορθωτικής ενέργειας.

Σημείο 7.5: Έλεγχος της επικόλλησης των ΕΣΤΕ & αυτοκόλλητων προμηθευτή.

Στο σημείο αυτό ελέγχεται, μεταξύ άλλων η επικόλληση των εν λόγω στοιχείων επί των οχημάτων. Ενδεχόμενες ελλείψεις (μη επικόλληση ή λανθασμένη επικόλληση) θα πρέπει να καταγραφούν ως ευρήματα, με απαίτηση αντίστοιχης διορθωτικής ενέργειας.

ΕΝΟΤΗΤΑ 8^η

Σημείο 8.1: Εσωτερική Εκπαίδευση των Ελεγκτών σε νέες Διαδικασίες Ελέγχου.

Στο σημείο αυτό ελέγχεται η τεκμηρίωση της εσωτερικής εκπαίδευσης των ελεγκτών του Κέντρου, στην χρήση των μηχανημάτων ελέγχου, στην διενέργεια του Τεχνικού Ελέγχου, στην χρήση του Λογισμικού του Κέντρου καθώς και του Φορητού Τερματικού, στην γνώση των στοιχείων που αναγράφονται στην Άδεια Κυκλοφορίας των οχημάτων, στην μετακίνηση των οχημάτων εντός των χώρων του Κέντρου, στην διενέργεια του οπτικού ελέγχου, στην χρήση των ατομικών μέσων προστασίας, στην επικοινωνία με τους πελάτες, κ.λ.π. Η ενδεχόμενη έλλειψη τεκμηριωμένων φύλλων εκπαίδευσης για τα παραπάνω θέματα, καθώς και η ενδεχόμενη ελλιπής ή λανθασμένη συμπλήρωση του εν λόγω προτύπου εγγράφου, θα πρέπει να καταγραφούν ως ευρήματα, με απαίτηση εφαρμογής διορθωτικών ενεργειών. Επίσης, η ενδεχόμενη μη τεκμηριωμένη εκπαίδευση στην εφαρμογή νέων διαδικασιών θα πρέπει επίσης να καταγραφεί ως εύρημα με απαίτηση εφαρμογής διορθωτικών ενεργειών. Υπενθυμίζεται ότι η πρόσληψη

νέων ελεγκτών απαιτεί την διενέργεια ικανών τεκμηριωμένων εκπαιδύσεων προκειμένου αυτοί να αποκτήσουν την απαιτούμενη εμπειρία ούτως ώστε να καταστούν ικανά να ασκήσουν επαρκώς τα καθήκοντά τους.

Σημείο 8.2: Εσωτερική Εκπαίδευση - Ενημέρωση των Υπαλλήλων Γραμματείας-Πύλης σε νέες Διαδικασίες.

Στο σημείο αυτό ελέγχεται η τεκμηρίωση της εσωτερικής εκπαίδευσης των Υπαλλήλων του Κέντρου (πρότυπο έγγραφο, το οποίο στην εν λόγω περίπτωση συμπληρώνεται από τον Υπεύθυνο της Ποιότητας του Κέντρου) σε ενδεχόμενες νέες διαδικασίες του Συστήματος της Ποιότητας, σε νέες εκδόσεις του Λογισμικού, κ.λ.π.

Η ενδεχόμενη έλλειψη τεκμηριωμένων φύλλων εκπαίδευσης για τα παραπάνω θέματα, καθώς

και η ενδεχόμενη ελλιπής ή λανθασμένη συμπλήρωση του εν λόγω προτύπου εγγράφου, θα πρέπει να καταγραφούν ως ευρήματα, με απαίτηση εφαρμογής διορθωτικών ενεργειών. Επίσης, η ενδεχόμενη μη τεκμηριωμένη εκπαίδευση στην εφαρμογή νέων διαδικασιών θα πρέπει επίσης να καταγραφεί ως εύρημα με απαίτηση εφαρμογής διορθωτικών ενεργειών.

Υπενθυμίζεται ότι η πρόσληψη νέων Υπαλλήλων στο Κέντρο, απαιτεί την διενέργεια ικανών τεκμηριωμένων εκπαιδύσεων προκειμένου αυτοί να αποκτήσουν την απαιτούμενη εμπειρία ούτως ώστε να καταστούν ικανοί να ασκήσουν επαρκώς τα καθήκοντά τους.

Σημείο 8.3: Εσωτερική Εκπαίδευση – Ενημέρωση των Υπαλλήλων σε αλλαγές συναφείς με Νόμους, Υ.Α., κ.λ.π.

Στο σημείο αυτό ελέγχεται η τεκμηρίωση της εσωτερικής εκπαίδευσης των Υπαλλήλων του Κέντρου, σε ενδεχόμενες νέες Υπουργικές Αποφάσεις, Εγκυκλίους, Νόμους και λοιπά Κανονιστικά έγγραφα και μάλιστα για τις περιπτώσεις όπου, κατά την κρίση των διευθυντών του Κέντρου, απαιτείται εσωτερική εκπαίδευση.

Η ενδεχόμενη έλλειψη τεκμηριωμένων φύλλων εκπαίδευσης για τα παραπάνω θέματα, καθώς και η ενδεχόμενη ελλιπής ή λανθασμένη συμπλήρωση του εν λόγω προτύπου εγγράφου, θα πρέπει να καταγραφούν ως ευρήματα, με απαίτηση εφαρμογής διορθωτικών ενεργειών. Επίσης, η ενδεχόμενη μη τεκμηριωμένη εκπαίδευση στην εφαρμογή νέων διαδικασιών θα πρέπει επίσης να καταγραφεί ως εύρημα με απαίτηση εφαρμογής διορθωτικών ενεργειών. Υπενθυμίζεται ότι η πρόσληψη νέων Υπαλλήλων στο Κέντρο, απαιτεί την διενέργεια ικανών τεκμηριωμένων εκπαιδύσεων προκειμένου αυτοί να αποκτήσουν την απαιτούμενη εμπειρία ούτως ώστε να καταστούν ικανοί να ασκήσουν επαρκώς τα καθήκοντά τους.

ΕΝΟΤΗΤΑ 9^η

Σημεία 9.1: Έλεγχος του profil των Υπαλλήλων του Κέντρου στο Λογισμικό του κέντρου.

Στο σημείο αυτό ελέγχεται η δυνατότητα πρόσβασης και το δικαίωμα πρόσβασης των Υπαλλήλων του Κέντρου στις διάφορες επιλογές του Λογισμικού του Κέντρου. Υπενθυμίζεται ότι οι ελεγκτές του Κέντρου θα πρέπει να έχουν πρόσβαση στις επιλογές τις σχετικές με τον έλεγχο των οχημάτων, (έλεγχος, εκτύπωση, επανεκτύπωση), οι Υπάλληλοι Γραμματείας – Πύλης στις επιλογές της διαχείρισης Γραμματείας, Πύλης, Ταμείου, Δεσμίδης, οι δε Διευθυντές του Κέντρου στο σύνολο των επιλογών του Λογισμικού, συμπεριλαμβανομένης και της πρόσβασης στα Στατιστικά και στο Ιστορικό των ελέγχων. Η ενδεχόμενη έλλειψη δημιουργίας profil των νέων ελεγκτών ή Υπαλλήλων του Κέντρου καθώς και η δυνατότητα πρόσβασης αυτών σε μη επιτρεπόμενες επιλογές, θα πρέπει επίσης να καταγραφεί ως εύρημα με απαίτηση εφαρμογής διορθωτικών ενεργειών.

Σημείο 9.2: Έλεγχος των κωδικών πρόσβασης στο Λογισμικό.

Στο σημείο αυτό ελέγχεται η παρουσία των κωδικών πρόσβασης των Υπαλλήλων του Κέντρου στο Λογισμικό του Κέντρου. Η ενδεχόμενη έλλειψη κωδικών πρόσβασης των νέων ελεγκτών ή Υπαλλήλων του Κέντρου, καθώς και η ύπαρξη κωδικών πρόσβασης Υπαλλήλων που δεν εργάζονται στο Κέντρο, θα πρέπει να καταγραφούν ως ευρήματα με απαίτηση εφαρμογής διορθωτικών ενεργειών.

Σημείο 9.3: Έλεγχος της φόρμας Μηχανημάτων Ελέγχου (εγκατάσταση, διακρίβωση, συντήρηση)

Στο σημείο αυτό ελέγχεται η πληρότητα των στοιχείων της φόρμας των μηχανημάτων ελέγχου, συμπεριλαμβανομένων του τύπου του Μηχανήματος, του αριθμού σειράς, της γραμμής εγκατάστασης, της ημερομηνίας εγκατάστασης, της ημερομηνίας ελέγχου ή διακρίβωσης ή επισκευής, του εξουσιοδοτημένου προσώπου που διενήργησε τις εν λόγω επεμβάσεις καθώς και πληροφοριών για τις εν λόγω

επεμβάσεις (συμπλήρωση πιστοποιητικών, κ.λ.π). Οι ενδεχόμενες ελλείψεις της φόρμας των μηχανημάτων σχετικές με τα ως άνω στοιχεία, θα πρέπει να καταγραφούν ως ευρήματα με απαίτηση εφαρμογής διορθωτικών ενεργειών.

Σημείο 9.4: Έλεγχος της φόρμας των στοιχείων των ελεγκτών.

Στο σημείο αυτό ελέγχεται, μεταξύ άλλων, η πληρότητα των στοιχείων της φόρμας των Ελεγκτών, συμπεριλαμβανομένων του αριθμού της εξουσιοδότησης από το ΥΜΕ, της διάρκειας και του είδους της αρχικής και επαναληπτικής εκπαίδευσής τους, της ημερομηνίας λήξεως των πιστοποιητικών, του Φορέα που διενήργησε την εκπαίδευσή τους, κ.λ.π. Οι ενδεχόμενες ελλείψεις της φόρμας των ελεγκτών, οι σχετικές με τα ως άνω στοιχεία, θα πρέπει να καταγραφούν ως ευρήματα με απαίτηση εφαρμογής διορθωτικών ενεργειών.

Σημείο 9.5: Έλεγχος της φόρμας των στατιστικών στοιχείων των ελέγχων

Στο σημείο αυτό ελέγχεται, μεταξύ άλλων, η πληρότητα των στατιστικών στοιχείων που περιλαμβάνει το Λογισμικό, καθώς και η ορθή λειτουργία αυτών. Οι ενδεχόμενες ελλείψεις, οι σχετικές με τα ως άνω στοιχεία, θα πρέπει να καταγραφούν ως ευρήματα με απαίτηση εφαρμογής διορθωτικών ενεργειών.

Σημείο 9.6: Έλεγχος της φόρμας των οικονομικών στοιχείων των ελέγχων

Στο σημείο αυτό ελέγχεται, μεταξύ άλλων, η πληρότητα και η ορθή λειτουργία των οικονομικών στοιχείων που περιλαμβάνει το Λογισμικό. Οι ενδεχόμενες ελλείψεις, οι σχετικές με τα ως άνω στοιχεία, θα πρέπει να καταγραφούν ως ευρήματα με απαίτηση εφαρμογής διορθωτικών ενεργειών.

Σημείο 9.7: Έλεγχος της αποστολής των αρχείων στην Βάση του ΥΜΕ.

Στο σημείο αυτό ελέγχεται, μεταξύ άλλων, η πληρότητα ορθότητα και περιοδικότητα της αποστολής των ακόλουθων στοιχείων προς στην βάση του ΥΜΕ:

Αποτελέσματα Τεχνικών ελέγχων (άμεσα και καθημερινά) Συγκεντρωτικές καταστάσεις ελέγχων (ανά μήνα) Εκπαίδευση προσωπικού (όποτε διενεργείται αρχική ή 24ωρη συμπληρωματική ή για νέο προσωπικό) Λίστα εξοπλισμού (για νέο εξοπλισμό, προσωρινά εγκατεστημένο εξοπλισμό και κατόπιν οποιασδήποτε επέμβασης συντήρησης ή διακρίβωσης) Αρίθμησης ΔΤΕ (στο τέλος της ημέρας)

Οι ενδεχόμενες ελλείψεις, οι σχετικές με τα ως άνω στοιχεία, θα πρέπει να καταγραφούν ως ευρήματα με απαίτηση εφαρμογής διορθωτικών ενεργειών.

ΕΝΟΤΗΤΑ 10^η

Σημείο 10.1: Αξιολόγηση των Προμηθευτών (Συντήρηση, Διακρίβωση, επισκευή, ΔΤΕ, σύστημα για την Ποιότητα, Αναλώσιμα, Λογισμικό, καθαριότητα χώρων, συντήρηση εγκαταστάσεων, κλπ).

Στο σημείο αυτό ελέγχεται η ύπαρξη της Αξιολόγησης του Προμηθευτή, καθώς και η ορθή εφαρμογή των συναφών απαιτήσεων.

Οι ενδεχόμενες ελλείψεις, οι σχετικές με τα ως άνω στοιχεία, θα πρέπει να καταγραφούν ως ευρήματα με απαίτηση εφαρμογής διορθωτικών ενεργειών.

Σημείο 10.2: Έλεγχος περιοδικών Εκθέσεων Στατιστικών Στοιχείων των ελέγχων (συνολικός αριθμός ελέγχων, συνολικό ποσοστό επανελέγχων , ποσοστό ελέγχων ανά κατηγορία

οχημάτων, κλπ)

Στο σημείο αυτό ελέγχεται η ύπαρξη, η πληρότητα το περιεχόμενο και η αιτιολόγηση των Στατιστικών στοιχείων (μηνιαίες, τριμηνιαίες ή ετήσιες περιοδικές Εκθέσεις Στατιστικών Στοιχείων ή Ειδικών Στατιστικών στοιχείων). Οι ενδεχόμενες ελλείψεις, οι σχετικές με τα ως άνω στοιχεία, θα πρέπει να καταγραφούν ως ευρήματα με απαίτηση εφαρμογής διορθωτικών ενεργειών.

Κεφάλαιο Τέταρτο: Μη Συμμορφώσεις

4.1 Μη Συμμορφώσεις.

Με τον όρο Μη Συμμορφώσεις εννοούμε οποιαδήποτε δυσλειτουργία η οποία γίνεται αντιληπτή κατά την 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 την διάρκεια λειτουργίας του κέντρου ή κατά την διάρκεια εσωτερικών επιθεωρήσεων και αφορούν μεταξύ άλλων:

- Το **προϊόν** δηλαδή το έντυπο υλικό, τον πληροφοριακό εξοπλισμό, τον ελεγκτικό εξοπλισμό, δέσμες μηχανογραφημένου χαρτιού Δελτίων Τεχνικού Ελέγχου, διαφημιστικά έντυπα κ.λ.π.
- Την **Υπηρεσία** δηλαδή την συντήρηση, παράδοση, εκπαίδευση, συμπεριφορά προσωπικού καθώς επίσης και την υπηρεσία τεχνικού ελέγχου.
- Την **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 (modem, οθόνες, ποιότητα εκτύπωσης, ταχύτητα εκτύπωσης κλπ).

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

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

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

- Την ποιότητα χαρτιού εκτύπωσης, των σημάτων και των επισημαντών.

- Την ποιότητα εκτύπωσης.
- Τις ποσότητες που έχουν παραγγελθεί και τα χρονικά περιθώρια παράδοσης τους.
- Την έγκαιρη και τεκμηριωμένη αρχειοθέτηση των αντιγράφων ή των ακυρωθέντων ΔΤΕ.
- Τις απώλειες, κλοπές ή και καταστροφές των ΔΤΕ.
- Την ασφαλή αποθήκευση και τον έλεγχο της 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, ασφαλής φύλαξη, προστασία κλπ).
- Την καταλληλότητα των μηχανημάτων και των συσκευών τεχνικού ελέγχου καθώς και τα έγγραφα που τα συνοδεύουν.
- Τα τεχνικά έγγραφα που πρέπει να συμπληρώνονται σε κάθε επέμβαση.
- Τις συντηρήσεις (περιοδικές και μη).
- Την διακρίβωση 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 την **Διοίκηση** και την 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.
 - Την διασφάλιση του συστήματος διασφάλισης ποιότητας του κέντρου.
 - Απώλειες και κλοπές.
 - Την τακτοποίηση 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 επιτρεπομένων ορίων ή λόγω απρόβλεπτης βλάβης αυτών κατά την 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 της 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.
- Την πυρκαγιά στις εγκαταστάσεις ή σε οχήματα στον 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.

4.2 Εντοπισμός Μη Συμμόρφωσης.

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

Ο εντοπισμός μιας μη συμμόρφωσης μπορεί να γίνει από οποιονδήποτε υπάλληλο του κέντρου, απαιτείται 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.

4.3 Καταγραφή της μη συμμόρφωσης.

Σε κάθε περίπτωση εντοπισμού κάποιας μη συμμόρφωσης, κατά την διάρκεια της λειτουργίας του κέντρου, συμπεριλαμβανομένων και των βλαβών των μηχανημάτων ελέγχου, εκτός των περιπτώσεων των εκτοπισθείσων 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.

4.4 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 μη συμμορφώσεων.

Ενδεικτικά οι διορθωτικές ενέργειες που μπορούν να γίνουν ανα κατηγορία μη συμμόρφωσης αναφέρονται παρακάτω:

Για προβλήματα που έχουν σχέση με τον πληροφοριακό εξοπλισμό, την επικοινωνία των γραμμών ελέγχου, την αποστολή των 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 άδειας 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 και θα πρέπει να διαθέτει το κέντρο, ή την παροχή χειρόγραφων εντύπων αποδείξεων από ξεχωριστό μπλόκ.

Στις περιπτώσεις εκείνες που επί του οχήματος υπάρχει χαραγμένος κωδικός αριθμός ασφαλείας με ελληνικούς χαρακτήρες, δεν είναι επιτυχής η αποστολή του αρχείου δεδομένων στην 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 αντικατάσταση 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 στον χώρο παρατηρήσεων του Δελτίου Τεχνικού ελέγχου από τον ελεγκτή που πραγματοποίησε τον τεχνικό έλεγχο στο όχημα.

Για προβλήματα που έχουν σχέση με την εκπαίδευση του προσωπικού του κέντρου, με τις εσωτερικές εκπαιδεύσεις, με την επάρκεια της εκπαίδευσης όσον αφορά την ανανέωση του πιστοποιητικού ελεγκτών και με την διαθεσιμότητα των σχετικών εγχειριδίων υπεύθυνος είναι ο Τεχνικός Διευθυντής του κέντρου. Σε περιπτώσεις μη καλής απόδοσης των ελεγκτών και των υπαλλήλων της γραμματείας σε ερωτηματολόγια ή σε αξιολογήσεις 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 την σήμανση με ειδική ταμπέλα ότι είναι εκτός λειτουργίας.

Θα πρέπει επίσης στην περίπτωση που υπάρχει δυσλειτουργία να καταγράφεται στο βιβλίο συμβάντων του κέντρου, μαζί με την 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 όπου διαπιστωθεί ελλιπής τεχνικός έλεγχος από ελεγκτή για συγκεκριμένο όχημα, είναι απαραίτητη η επαναδιενέργεια του ελέγχου. Η διενέργεια ελλιπούς ελέγχου ή πλημμελούς τεχνικού ελέγχου του οχήματος ή η καταχώρηση στο Δελτίο ελέγχου ή στην φόρμα της γραμματείας πλημμελών ή ελλειπών στοιχείων έχει σαν αποτέλεσμα την επανάκληση του οχήματος και διενέργειας εκ νέου τεχνικού ελέγχου, ανάλογα με την σοβαρότητα της παράλειψης και την κρίση του τεχνικού διευθυντή, χωρίς την 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 Κausαερίων οι οποίες εκδόθηκαν εκτός του ΙΚΤΕΟ ή συμπληρωμένες με ελλιπή στοιχεία, το προσωπικό του κέντρου ενημερώνει τον Τεχνικό Διευθυντή του κέντρου και αυτός με την σειρά του ενημερώνει τηλεφωνικά την αρμόδια υποδιεύθυνση τροχαίας της περιοχής που βρίσκεται το ΙΚΤΕΟ, θα πρέπει να αποσταλούν με FAX η ημερομηνία, ο αριθμός της κάρτας του οχήματος, ο αριθμός κυκλοφορίας του οχήματος και αντίγραφο από το Δελτίο Τεχνικού Ελέγχου. 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 της σύνταξη έκθεσης – δήλωσης από τους υπευθύνους του κέντρου προς την ασφαλιστική εταιρεία, βάσει των προϋποθέσεων αστικής ευθύνης του κέντρου που αναγράφεται στο συμβόλαιο του κέντρου.

Η μη τήρηση της 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 την συμπεριφορά του προσωπικού κατά την διάρκεια λειτουργίας θα πρέπει να είναι αντικείμενο συζήτησης στην συνέλευση των ελεγκτών.

4.5 Άρση Μη Συμμόρφωσης.

Η καταγραφή των ενδεχομένων μη συμμορφώσεων στο βιβλίο συμβάντων του κέντρου απαιτεί την εφαρμογή συναφών διορθωτικών ενεργειών, σύμφωνα με την κρίση του υπευθύνου 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 υλοποίησης της, ο οποίος μπορεί να είναι ο υπεύθυνος ποιότητας ή ο τεχνικός διευθυντής του κέντρου.

Κεφάλαιο Πέμπτο: Εξοπλισμός.

5.1 Προμήθεια Διατήρηση και συντήρηση εξοπλισμού.

Η προμήθεια, η συντήρηση και η διατήρηση του εξοπλισμού είναι μία από τις βασικότερες διαδικασίες κατά την 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 την χρήση του ελεγκτικού εξοπλισμού τα οποία και αρχειοθετούνται στον φάκελο με τα εγχειρίδια χρήσης των μηχανημάτων του κέντρου. Θα πρέπει επίσης να αποδεικνύουν την 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 Δ/νσης του Υπουργείου Μεταφορών Υποδομών και Δικτύων (ΔΑΧΜ).

5.2 Διακρίβωση και συντήρηση του ελεγκτικού εξοπλισμού.

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 και την τεχνογνωσία για τον σκοπό αυτό, εκτός εξαιρέσεων και έπειτα από τηλεφωνική 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 την διακρίβωση του ελεγκτικού εξοπλισμού ο τεχνικός θα πρέπει να διαθέτει διακριθωμένα μετρητικά πρότυπα των παραπάνω μηχανημάτων, τα οποία διακριθώνονται 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 την διακρίβωση των μηχανημάτων εκδίδεται πιστοποιητικό διακρίβωσης το οποίο περιλαμβάνει τα στοιχεία της 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 την διακρίβωση θα πρέπει να φέρουν αυτοκόλλητο το οποίο αναφέρει τον σειριακό αριθμό του μηχανήματος, την ημερομηνία της διακρίβωσης καθώς επίσης και την επόμενη ημερομηνία διακρίβωσης.

Μετά την 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 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 του με ταμπέλα «ΕΚΤΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ».

Στην 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.

5.3 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 υπαλλήλου. Οι εργασίες που πρέπει να γίνονται για την 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.
Ρύθμισης 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 μια φορά την εβδομάδα με την ευθύνη του Τεχνικού Διευθυντή.

5.4 Διαδικασία επαλήθευσης της λειτουργίας των μηχανημάτων.

Στο ενδιάμεσο χρονικό διάστημα μεταξύ 2 διακριβώσεων των μηχανημάτων του ΙΚΤΕΟ, απαιτείται η διεξαγωγή μίας 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 μια 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 συνίσταται από δύο σετ των πέντε μετρήσεων, ένα για κάθε γραμμή ελέγχου (ΙΚΤΕΟ με 2 γραμμές ελέγχου) ή 3 σετ των 5 μετρήσεων (ΙΚΤΕΟ με 3 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, CO₂).
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 δυο συνεχόμενων ημερών, ώστε να εξασφαλίζονται όσο είναι δυνατόν οι ίδιες συνθήκες περιβάλλοντος.

Η απόκλιση των μέσων όρων των μεγεθών ανα γραμμή υπολογίζεται βάσει των παρακάτω τύπων:

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

$$\text{ΑΠΟΛΥΤΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ} = |\text{Διαφορά Μέσων Όρων Γραμμών Ελέγχου}|$$

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 1 μόνο γραμμή ελέγχου.

Σε κέντρα με 1 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 1^η αμέσως μετά την διακρίβωση και οι επόμενες 2 ανά 4 μήνες μετά την 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 διεξαγομένων 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 1^η αμέσως μετά την διακρίβωση και οι επόμενες 2 ανά 4 μήνες μετά την 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 ημερησίου ελέγχου μηχανημάτων.

Παρατηρήσεις:

Τα όρια αποδοχής – απόρριψης για τα μεγέθη 1 έως και 8 βασίζονται στην 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 ελεγκτή, με την ίδια ακριβώς μεθοδολογία, την ίδια ημέρα και όχι συνεχόμενα.

Οι συνθήκες μεταξύ των δοκιμών θα πρέπει να είναι το δυνατόν όμοιες.

Οι τιμές των αέριων ρυπαντών 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 πίσθιος 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 την γραμμής είναι πέραν των προβλεπόμενων ορίων, θα πρέπει να διερευνηθεί η περίπτωση της έκτακτης διακρίβωσης των ελεγκτικών μηχανημάτων της προβληματικής γραμμής.

5.5 Μέτρα προστασίας που υπάρχουν και εφαρμόζονται στις εγκαταστάσεις των ΙΚΤΕΟ.

Τα μέτρα προστασίας που λαμβάνονται στα ΙΚΤΕΟ είναι με την ευθύνη του τεχνικού ασφάλειας 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 σήμανση στο χώρο που πρέπει να είναι τοποθετημένα, καθώς επίσης και πυροσβεστικές φωλιές.

- Ειδικές σημάνσεις (ενημερωτικές – απαγορευτικές πινακίδες) στα επικίνδυνα σημεία (λάκκος κατόπτευσης) καθώς και στα σημεία που απαιτείται η χρήση των μέσων ατομικής προστασίας.
- Επένδυση προεξεχόμενων 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 στην χρήση των Μέσων ατομικής προστασίας.
- Ειδική διαγράμμιση στα σημεία αλλαγής ύψους του χώρου ελέγχου και στο λάκκο κατόπτευσης.
- Προστατευτικές επιφάνειες ή κυκλιδώματα.
- Γενικός σχεδιασμός διαδρόμου ελέγχου και λάκκου κατόπτευσης.

5.6 Μέσα ατομικής προστασίας.

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

Οι ενδεχόμενοι κίνδυνοι που μπορούν να υπάρξουν στον χώρο ελέγχου είναι:

- Εισπνοή καυσαερίων και 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).
- Κίνδυνος από πτώση μηχανικών μερών οχήματος στο λάκκο κατόπτευσης (άξονες, καπό, κλπ)

Τα ατομικά μέσα προστασίας που θα πρέπει να υπάρχουν λοιπόν στον 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 τον χώρο του λάκκου κατόπτευσης.
- Πλαστικά γυαλιά για τον χώρο του λάκκου κατόπτευσης.
- Φόρμες εργασίας.
- Αντιολισθητικά παπούτσια.

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 φόρες χωρίς προεξοχές).

Κεφάλαιο Έκτο: Διοίκηση Ελεγκτών.

6.1 Διοίκηση και παρακολούθηση ελεγκτών.

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

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

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

6.2 Κατάρτιση φακέλου προσωπικού.

Στο κέντρο κατατίθενται τα απαραίτητα δικαιολογητικά από τον ενδιαφερόμενο που πρόκειται να εργαστεί ως ελεγκτής ή Τεχνικός 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 στον φάκελο ο οποίος περιέχει όλα τα έντυπα που αφορούν το προσωπικό του κέντρου.

6.3 Εξουσιοδότηση από το Υπουργείο Μεταφορών Επικοινωνιών και Δικτύων.

Για την πιστοποίηση του ελεγκτικού προσωπικό ενός ΙΚΤΕΟ εκδίδεται από την Δ.Α.Χ.Μ του Υ.ΜΕ πιστοποιητικό ελεγκτή ΙΚΤΕΟ, με βάση την 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 εάν συνοδεύεται από Δελτίο συμπληρωματικής επιμόρφωσης ελεγκτή ΙΚΤΕΟ. Το δελτίο έχει ισχύ ενός έτους και χορηγείται στην 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 στην 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, απόλυση κλπ), ο διοικητικός διευθυντής του κέντρου θα πρέπει να ενημερώσει γραπτώς με την ακριβή ημερομηνία της παύσης την ΔΑΧΜ και το Ε.ΣΥ.Δ για την αλλαγή στην κατάσταση προσωπικού του κέντρου.

6.4 Πρόσληψη νέου ελεγκτή και ενσωμάτωση του στο σύστημα ποιότητας.

Προκειμένου να γίνει πρόσληψη του νέου ελεγκτή και η ενσωμάτωση 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 στην ΔΑΧΜ του ΥΜΕ.

Επιπρόσθετα θα πρέπει να προσκομισθούν από τον ελεγκτή για την δήλωση στο Ε.ΣΥ.Δ 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, την χρήση των ατομικών μέσων προστασίας, την νομοθεσία και στην διενέργεια του τεχνικού ελέγχου, καθώς επίσης και στην εφαρμογή των διαδικασιών του συστήματος ποιότητας κλπ. Την εκπαίδευση του ελεγκτή πραγματοποιεί ο Τεχνικός Διευθυντής ή ο Υπεύθυνος Ποιότητας ανάλογα με το περιεχόμενο της.

Η διάρκεια της εσωτερικής εκπαίδευσης δεν πρέπει να είναι λιγότερη από 10 ημέρες. Η έναρξη της 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 εγγράφων του κέντρου. (Διαδικασίες, Εγκύκλιοι, κανονιστικές διατάξεις, εγχειρίδια χρήσης κλπ).

6.5 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 εργαζόταν 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.

6.6 Ανάθεση ή ανάκληση εξουσιοδότησης ελεγκτή.

Για τους πιστοποιημένους ελεγκτές που προσλαμβάνονται από το κέντρο τεχνικού ελέγχου, και πριν ασκήσουν τα καθήκοντα 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.
- Την 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.

6.7 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 Υ.ΜΕ

(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 τα διοργανώνει ο Τεχνικός Διευθυντής του Κέντρου, ο οποίος με την 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 επαρκών τουλάχιστον με μια γραμμή ελέγχου.

Ο υπεύθυνος του κέντρου ο οποίος γνωρίζει τις ημερομηνίες της επαγγελματικής επιμόρφωσης μπορεί να προβλέψει την επιλογή, εάν χρειαστεί, κάποιου άλλου ελεγκτή ο οποίος θα αντικαταστήσει τον απόντα κατά την διάρκεια της επιμόρφωσης 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 την διάρκεια του εξαμήνου υποχρεούται να επιθεωρεί τους 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.

6.8 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 και θέματα διενέργειας τεχνικού ελέγχου, κατά την διάρκεια των εσωτερικών επιθεωρήσεων του κέντρου.

Οι ελεγκτές μεταξύ άλλων, καλούνται να συμπληρώσουν 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.

6.9 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 έβδομο : Διαχείριση Δελτίων.

7.1 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 επιδοθεί σε πελάτη κατά την επίσκεψη του στο κέντρο για τον έλεγχο του οχήματος του.

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

Το αποδεικτικό στοιχείο το οποίο επιβεβαιώνει ότι έχει διεξαχθεί ο τεχνικός 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.

7.2 Δελτίο Τεχνικού Ελέγχου (Δ.Τ.Ε)

Το Δελτίο Τεχνικού Ελέγχου 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 μια επέκταση (συνοδευτικό δελτίο), οποία ουσιαστικά εξασφαλίζει περισσότερο χώρο για τις ενδεχομένως διαπιστωθείσες παρατηρήσεις.

Στο πίσω μέρος του ΔΤΕ υπάρχουν πληροφορίες και επεξηγήσεις των κωδικών ελλείψεων, σύμφωνα με την Υ.Α 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 τον Τεχνικό έλεγχο, τις μετρήσεις που έγιναν κατά την διεξαγωγή 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 Τεχνικού ελέγχου.

7.3 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 επανελέγχο.

7.4 Απώλεια ή κλοπή κανονιστικού εγγράφου.

7.4.1 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 περιεχόμενου του ΔΤΕ που έχει εκδοθεί. Κατά συνέπεια απαγορεύεται αυστηρά να επιδεικνύεται ένα ΔΤΕ ή ακόμη περισσότερο να δίδονται πληροφορίες από τηλεφώνου, συναφείς 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 την φωτοτυπία του αντίγραφου το οποίο και 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 μια βεβαίωση του κέντρου, στην οποία αναφέρονται τα στοιχεία και το αποτέλεσμα του τεχνικού ελέγχου του οχήματος, με την υπογραφή του Τεχνικού ή του Διοικητικού Διευθυντή του Κέντρου.

7.4.2 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.

7.5 Προστασία ενάντια στην κλοπή και στην 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 σε 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 εντοπιστεί οποιαδήποτε παράνομη χρήση τους, στην 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 της κλοπής. Θα πρέπει επίσης να γνωστοποιηθούν το πλήθος καθώς και ο αριθμός αναγνώρισης των εντύπων.

Κεφάλαιο όγδοο: Ειδοποίηση Αρχών

8.1 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).

8.2 Περιπτώσεις ειδοποίησης αρμοδίων αρχών.

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

Όταν κατά την 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 υποχρεούνται 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 στον χώρο των παρατηρήσεων και παράδοση του στον προσκομίζον 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 Υ.ΜΕ 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 ο οποίος χαραχθηκε από το εργοστάσιο κατασκευής. Σε διαφορετική περίπτωση γίνεται χρήση του κωδικού 1404 και ο χαρακτηρισμός της έλλειψης επιλέγεται με βάση την εμπειρία των ελεγκτών και τα προβλεπόμενα από την νομοθεσία. Στον κωδικό 1404 καταχωρούνται και 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 Φ.Ι.Χ 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 στην Περιφέρεια την οποία έχει ταξινομηθεί το όχημα.

Στις περιπτώσεις που διαπιστώθηκαν πλαστές Κ.Ε.Κ ή συμπληρωμένες με ελλιπή στοιχεία, ο ελεγκτής ή ο αρμόδιος υπάλληλος της γραμματείας ενημερώνει τον Τεχνικό Διευθυντή του κέντρου προκειμένου να ειδοποιηθεί τηλεφωνικά και να αποσταλεί με FAX 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 για την διαπίστωση της ταυτότητας του οχήματος, θα υπογράψει αυτός το ΔΤΕ και τα προαναερθέντα 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 αριθμό πλαισίου. Εξαιρέση στην ανωτέρω απαίτηση αποτελούν τα οχήματα τα οποία ταξινομούνται στην χώρα με το καθεστώς της μμετοικεσίας.

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

Κεφάλαιο Ένατο: Έκδοση Κάρτας Ελέγχου Καυσαερίων

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

9.1 Γενικά

Η έκδοση Κάρτας Ελέγχου Καυσαερίων (ΚΕΚ), αφορά τις κατηγορίες οχημάτων που ανήκουν στο πεδίο του τεχνικού ελέγχου των Ιδιωτικών ΚΤΕΟ και 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 την 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 αμέλεια του
- Είτε επειδή η ΚΕΚ που προσκόμισε ο πελάτης έχει λήξει, είτε περιέχει ελλιπή ή λανθασμένα στοιχεία, γεγονός που επισημαίνεται κατά την επίσκεψή του στο Κέντρο
- Είτε επειδή πλησιάζει η ημερομηνία λήξης της ΚΕΚ και ο πελάτης επιθυμεί πρόωγη 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.

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

Ο πελάτης προσκομίζει το όχημα 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
- Την γνησιότητά της
- Την πληρότητα 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 την διαξαγωγή του τεχνικού 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 την 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 οποίας η ισχύει 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 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 οποίας για τον οποιονδήποτε 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 της Τροχαίας και της Ασφάλειας της περιοχής, με αναφορά στην υπό αμφισβήτηση ΚΕΚ και επισύναψη φωτοαντίγραφου 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 από 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 φωτοαντίγραφου 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 την 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 παραλαμβάνει 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 – Αριθμός 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.

9.3 Διάρκεια ισχύος της ΚΕΚ

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

9.4 Διαδικασία αυτόνομης έκδοσης ΚΕΚ

Στα ΙΚΤΕΟ δίνεται πλέον και η δυνατότητα του αυτόνομου ελέγχου των καυσαερίων και της έκδοσης της ΚΕΚ, χωρίς την 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 στη πύλη και των απαιτούμενων στοιχείων του, από τα στοιχεία του εντύπου της Άδειας κυκλοφορίας.
2. Εισαγωγή του οχήματος στο Βιβλίο Εισερχομένων Οχημάτων (βιβλίο της Εφορείας).
3. Καταχώρηση από τον 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 στην φόρμα του λογισμικού, συμπλήρωση των λοιπών πεδίων και επικύρωση από τον ελεγκτή της φόρμας ελέγχου. Σημειώνεται ότι μετά την εκτύπωση της φόρμας του 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 στην συμπληρωμένη ΚΕΚ και απόδοσή 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 Δέκατο : Διαδικασία Τεχνικού Ελέγχου

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

10.1 Υποδοχή των πελατών

Ο πελάτης προσκομίζει το όχημά 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 της 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 την Γραμματεία. Το όχημα στη συνέχεια παρκάρεται από τον πελάτη στο χώρο του Κέντρου (περιοχή στάθμευσης προς έλεγχο η οποία του 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 την 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 αρμοδίων αρχών). Το σύστημα καταγράφει αυτόματα τις διορθώσεις ή τις συμπληρώσεις που έγιναν και τις αποστέλλει στην Υπηρεσία Μηχανογράφησης Δ.Ο.Π. του ΥΜΕ για έλεγχο, μαζί με τα λοιπά στοιχεία του τεχνικού ελέγχου, στο τέλος της διαδικασίας αυτού και ειδικότερα την Υ.Α. 58413/7516, (ΦΕΚ 1350Β/18-10-2002). Παράλληλα με την διαδικασία καταχώρησης των στοιχείων της αδειας 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 καταβάλλει το αντίτιμο του ελέγχου για τον οποίο προσήλθε και να παραλάβει το αντίστοιχο παραστατικό πληρωμής (ΑΠΥ).

Για να αρχίσει ο τεχνικός έλεγχος θα πρέπει να προσδιορισθεί, πριν απ' όλα ο κατάλληλος τύπος ελέγχου (Κανονιστικός Έλεγχος - Επανέλεγχος, Εμπρόθεσμος ή Εκπρόθεσμος, Έλεγχος για την ταξινόμηση του οχήματος, Έκδοση ΚΕΚ).

Από την 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.

10.2 Διαδικασία Τεχνικού Ελέγχου

Η διαδικασία του τεχνικού ελέγχου των οχημάτων γίνεται σύμφωνα με τους κωδικούς οι οποίοι παρατίθενται στις Υ.Α. 44800/123/85, Υ.Α. 71703/8028 και Υ.Α. 12078/1343/04, όπως αυτές κάθε φορά ισχύουν. Ο τεχνικός έλεγχος των οχημάτων στην γραμμή ελέγχου του Κέντρου διενεργείται σε 4 σημεία ελέγχου. Το σημείο ελέγχου 1 ευρίσκεται στον χώρο του ελέγχου των καυσαερίων, το σημείο 2 στον χώρο ελέγχου της αυτόματης γραμμής, το σημείο 3 στον λάκκο κατόπτευσης και το σημείο 4 στον Η/Υ του χώρου ελέγχου. Οι κωδικοί των σημείων τα οποία ελέγχονται στους χώρους 1 έως 4 της γραμμής.

10.2.1 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 της πινακίδας 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 χιλιομετρητή του οχήματος και τις διαστάσεις των ελαστικών. Στο σημείο ελέγχου 1, εκτελούνται και οι προκαθορισμένοι οπτικοί έλεγχοι και διαδικασίες, οι οποίοι 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. Σε 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 από τον ελεγκτή 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 όταν και μόνον 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 στον λάκκο κατόπτευσης με την βοήθεια του γρύλου ανύψωσης, λαμβάνοντας υπόψιν και τις ενδεχόμενες πληροφορίες από τις οδηγίες χρήσης (manual) των οχημάτων ή μέσω τηλεφωνικής επικοινωνίας με τον επίσημο αντιπρόσωπο των εν λόγω οχημάτων ή μέσω διερεύνησης από συναφές Λογισμικό του εμπορίου. Σε περίπτωση που ο κωδικός του τύπου του κινητήρα δεν είναι άμεσα ορατός, τόνον στον χώρο ελέγχου των καυσαερίων (σημείο ελέγχου 1) ή και εναλλακτικά στον λάκκο κατόπτευσης (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».

10.2.2 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 αριθμός 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 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.



Εικ. Φωτογραφία αριθμού πλαισίου οχήματος μάρκας BMW

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 =	Μεγάλη 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	2.Ψηφίο	Μάρκα	2.Ψηφίο	Μάρκα
1 =	Chevrolet	2 =	Pontiac	3 =	Oldsmobile	4 =	Buick	5 =	Pontiac	6 =	Cadillac
7 =	GM Κανα	8 =	Saturn	A =	Audi	A =	Jaguar	B =	BMW	B =	Dodge

	δά										
C =	Chrysler	D =	Mercedes Benz	F =	Ford	G =	General Motors	H =	Honda	L =	Lincoln
M =	Mercury	N =	Nissan	O =	Opel	P =	Plymouth Plymouth	T =	Toyota	V =	Volvoo

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 π.χ. 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	A =	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.
Στην 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 αναφέρεται 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 στον 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/νση τροχαίας.

10.2.3 Διαδικασία Ελέγχου των Καυσαερίων

Εισάγεται ο αριθμός κυκλοφορίας και η ένδειξη του χιλιομετρητή του οχήματος στον πίνακα του αναλυτή καυσαερίων (ή του νεφελόμετρου, αν 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 αναλυτή 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 στον 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.

10.2.3.1 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 στον σωλήνα της εξάτμισης του ελεγχόμενου οχήματος, σε βάθος πλέον των 30cm, χωρίς να επηρεάζεται από τις υψηλές θερμοκρασίες των καυσαερίων και από την παρουσία τοξικών αερίων (απουσία Teflon). Η ως άνω συσκευή μετρεί :

- την περιεκτικότητα σε διοξείδιο του άνθρακα (**CO₂**)
- την περιεκτικότητα σε μονοξείδιο του άνθρακα (**CO**)
- την διορθωμένη περιεκτικότητα σε μονοξείδιο του άνθρακα (**COcor**), σύμφωνα με την οδηγία 91/ 441/EOK.
- την περιεκτικότητα σε υδρογονάνθρακες (**HC**)
- την περιεκτικότητα σε οξυγόνο (**O₂**)
- τον συντελεστή «λ»
- τις στροφές του κινητήρα
- την 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 την μέτρηση της θερμοκρασίας του ελαίου του κινητήρα. Ο λήπτης αυτός θα πρέπει να χρησιμοποιείται τουλάχιστον για τα οχήματα τα οποία δεν περνούν επιτυχώς τον έλεγχο των καυσαερίων. Η συσκευή δεν μετρεί κατά την διάρκεια της προθέρμανσής της (κατά την έναρξη λειτουργίας της), η οποία διαρκεί από 5 έως 15 λεπτά της ώρας, προθέρμανση εξαρτώμενη από την θερμοκρασία στην οποία βρίσκεται η συσκευή, ούτε επίσης μετρεί και κατά τη διάρκεια της «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. Φ1/26579/3183 (ΦΕΚ Β 790/2007).

Πριν από τη διενέργεια του τεχνικού ελέγχου και με σκοπό την 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 **2000 rpm** έως **3000 rpm**, για το χρονικό διάστημα από 1 έως 2 λεπτά της ώρας. Πάντως, σε κάθε περίπτωση, οι ελεγκτές του Κέντρου θα πρέπει να αφήνουν σε λειτουργία τον κινητήρα κατά την 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 ο ειδικός λήπτης θερμοκρασίας του λαδιού του κινητήρα (αν απαιτείται). **Στο τέλος δε και πριν την 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 της θερμοκρασίας του ψυκτικού του κινητήρα εντός του πίνακα οργάνων του οχήματος, είτε με την ένδειξη του αισθητήρα της θερμοκρασίας του λαδιού, από **70oC** και άνω, περίπου.

Η Διαδικασία του ελέγχου των εκπομπών των καυσαερίων γίνεται με δύο μεθοδολογίες, ανάλογα με το είδος του οχήματος, ως ακολούθως:

A. Οχήματα με καύσιμο βενζίνη (Συμβατικής Τεχνολογίας)

A1. 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.

A2. Κατά την 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 επιβράδυνε»), αφήνεται το ποδόπληκτρο του επιταχυντήρα (γκάζι) και καταγράφονται οι ενδείξεις στον Αναλυτή.

A3. Κατά την διάρκεια της μέτρησης των εκπομπών των καυσαερίων στην κατάσταση βραδυπορίας (ραλαντί), 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 διάμέσου της πίεσης του αντίστοιχου κομβίου από τον ελεγκτή.

A4. Στην περίπτωση πολλαπλών εξατμίσεων (κινητήρες τύπου V) ή πολλαπλών στομιών τα οποία δεν συνενώνονται σε ένα ενιαίο σιγαστήρα (τελικό καζανάκι) σε απόσταση μικρότερη των 30 cm από την έξοδο των καυσαερίων (απόσταση στην οποία μπορεί να φθάσει το ακροσωλήνιο του Αναλυτή), θα πρέπει εις το εξής να χρησιμοποιηθεί το ειδικό kit προσαρμογής διπλού ακροφυσίου.



Εικ. Λήψη καυσαερίων από βενζινοκίνητο όχημα.

B. Οχήματα με καύσιμο Βενζίνη Αμόλυβδη και ρυθμιζόμενο Τριοδικό Καταλύτη

B1. 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.

B2. Κατά την 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 επιβράδυνε»), αφήνεται το ποδόπληκτρο του επιταχυντήρα (γκάζι) και καταγράφονται οι ενδείξεις του αναλυτή. **Στην περίπτωση που οι τιμές που μετρήθηκαν είναι εκτός των επιτρεπόμενων ορίων και ο κινητήρας βρίσκεται σε κανονική θερμοκρασία λειτουργίας, επαναλαμβάνεται η μέτρηση κατά την 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 ποδόπληκτρο του επιταχυντήρα (γκάζι) και καταγράφονται οι ενδείξεις στον Αναλυτή.

B3. Στην περίπτωση της μέτρησης στο ραλαντί ισχύουν τα αναγραφόμενα στην ως άνω παράγραφο A3

B4. Στην περίπτωση πολλαπλών εξαμίσεων ισχύουν τα αναγραφόμενα στην ως άνω παράγραφο A4

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 την 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».

Ιδιαίτερη προσοχή χρειάζεται το ακροφύσιο του Αναλυτή του οποίου **η κάμψη και η στρέβλωση θα πρέπει να αποφεύγονται**, κατά την είσοδό 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 / απόρριψή 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

*Εξαίρεση ως προς την ακριβή τήρηση της διαδικασίας διενέργειας του ελέγχου καυσαερίων που περιγράφεται ως άνω, γίνεται για τα οχήματα των εργοστασίων κατασκευής VW και AUDI, των οποίων οι κωδικοί των κινητήρων περιέχονται στον

επισυναπτόμενο πίνακα 1 της εγκυκλίου Φ2/19193/2171 (27/7/2005) του ΥΜΕ (εγχειρίδιο Διοίκησης, ενότητα ΑΔ.ΚΕΚ), σύμφωνα με την οποία θα πρέπει ο έλεγχος του συντελεστή «λ» στα καυσαέρια να διενεργείται σε στροφές υψηλού ρελαντί, διαφορετικές από τις (2000±3000) rpm που απαιτείται για τα υπόλοιπα οχήματα. Το απαιτούμενο αυτό εύρος των στροφών για την 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' εξαίρεση, για τα εν λόγω οχήματα, να γίνει στο εύρος των στροφών του πίνακα 1 της εν λόγω εγκυκλίου.

10.2.3.2 Το Νεφελόμετρο

Σε περίπτωση τεχνικού ελέγχου πετρελαιοκινήτου οχήματος, η θολερότητα των καυσαερίων η οποία προέρχεται από τον περιεχόμενο καπνό, μετρείται 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 **0 m-1** έως **99,99 m-1**, που πρακτικά ισοδυναμεί με το άπειρο και
- 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 την δυνατότητα προσδιορισμού μελλοντικά του συντελεστή **k** σύμφωνα με την Εθνική Νομοθεσία, αντικαθιστώντας το λογισμικό της μεθόδου.

Η συσκευή διαθέτει ενσωματωμένο στροφόμετρο για την 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 την 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 ελαίου 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 καύσιμου-cut off speed), με το μοχλό ταχυτήτων στο νεκρό σημείο και το συμπλέκτη συμπλεγμένο.

Ο κινητήρας πρέπει να έχει θερμανθεί πλήρως, (πχ η θερμοκρασία του ελαίου του κινητήρα, όταν μετράται στο σωλήνα στάθμης του ελαίου, πρέπει να είναι τουλάχιστον 80ο C, ή χαμηλότερη, εφόσον αυτή είναι 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 άλλο 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 έχει καθορισθεί με τρεις τουλάχιστον κύκλους ελεύθερης επιτάχυνσης (2 κύκλοι ελεύθερης επιτάχυνσης + 1 κύκλος cut off speed = σύνολο 3).

Δοκιμή:

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

Β. Τοποθέτηση του σωλήνα μέτρησης του Νεφελομέτρου εντός του σωλήνα εξόδου των καυσαερίων του οχήματος και του αισθητήρα στροφών.

Γ. Ταχεία δράση του επιταχυντήρα, χωρίς βιαιότητα (σε χρόνο κάτω του 1 δευτερόλεπτου, βαθμιαία και όχι απότομα) μέχρι τις στροφές στις οποίες επιτυγχάνεται η μέγιστη παροχή (cut off speed) της ανλίας εγχύσεως. Στα οχήματα με αυτόματη μετάδοσης της κίνησης, η δράση του επιταχυντήρα θα πρέπει να φθάσει την ταχύτητα που προδιαγράφει ο κατασκευαστής ή, εφόσον δεν διατίθενται τα δεδομένα αυτά, τα 2/3 της ταχύτητας αποκοπής, πριν αφεθεί 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, διάμεσο 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 λαμβάνονται πέντε μετρήσεις και απορρίπτονται η μέγιστη και η ελάχιστη μέτρηση. Με το τέλος της ως 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 $2,5m-1$ και $3,0m-1$:

- Απορρίπτονται μετά από δυο κύκλους ελεύθερης επιτάχυνσης, εφόσον μετρήθηκαν τιμές συντελεστή απορρόφησης υπερβαίνουσες το $3,6m-1$
- 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 απορρόφηση

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/ΕΚ ή μεταγενέστερη. Όπου το στοιχείο αυτό δεν είναι δυνατόν να ευρεθεί (έλεγχος παρατηρήσεων Άδειας Κυκλοφορίας, συνοδευτικό πιστ/κού ταξινόμησης, ηλεκτρονική έγκριση τύπου οτου χήματος, κλπ), τότε η οριακή αυτή τιμή ισχύει για τα οχήματα με ημερομηνία 1ης Άδειας μετά την 1/07/2008

Η τιμή της ελάχιστης απαιτούμενης θερμοκρασίας του λαδιού του κινητήρα θα πρέπει να είναι $80^{\circ}C$.

10.3 Διαδικασία Ελέγχου Αυτόματης γραμμής με το Αποκλισίόμετρο, 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 διασταύρωσης από το Φωτόμετρο, σύμφωνα με τη διαδικασία που περιγράφεται στα εγχειρίδια χρήσης των αντίστοιχων μηχανημάτων. Τα αποτελέσματα των μετρήσεων τα λαμβανόμενα από τα ανωτέρω μηχανήματα και συσκευές ελέγχου εμφανίζονται στην κεντρική οθόνη του Η/Υ της γραμμής και καταχωρούνται και στο φορητό τερματικό του ελεγκτή ή σε λίστα, χωρίς καμία δυνατότητα παρέμβασης. Με ειδική επιλογή, τα αποτελέσματα από τις μετρήσεις στην συσκευή του Η/Υ της γραμμής μεταφέρονται στον κεντρικό υπολογιστή του ΜΣ. του Κέντρου, είτε απευθείας από το Η/Υ της γραμμής ή μέσω του φορητού τερματικού. Το λογισμικό της Κεντρικής Μονάδας Διαχείρισης των Αποτελεσμάτων του υπολογιστή θα υποδείξει στην συνέχεια τις ελλείψεις και τα προβλήματα, σε συνάρτηση με τις τιμές των αποτελεσμάτων. Στην κεντρική οθόνη Η/Υ της γραμμής θα πρέπει να εμφανίζονται και οι οδηγίες της μεθοδολογίας ελέγχου που εφαρμόζεται σε κάθε στάδιο ελέγχου του οχήματος στην αυτόματη γραμμή.

Σημειώνεται ότι ο έλεγχος της λειτουργίας των εμπρόσθιων και οπίσθιων φώτων του οχήματος γίνεται με την βοήθεια των καθρεπτών που τοποθετούνται στην αρχή και στο 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

10.3.1 Το Αποκλισιόμετρο

Το Αποκλισιόμετρο της γραμμής, αποτελείται από ειδική πλάκα επί της οποίας διέρχεται σε ευθεία και με μικρή ταχύτητα (περίπου 4 km/h) ένας τροχός, πρώτα του εμπροσθίου και κατόπιν του οπισθίου άξονα του οχήματος και μετρεί την πλευρική απόκλιση πορείας έκαστου άξονα οχήματος σε (m/km) πορείας. Το Αποκλισιόμετρο φέρει ειδική πρόσθετη 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 Φρενόμετρου, για να εξασφαλισθεί η πραγματοποίηση ακριβών μετρήσεων σύγκλισης – απόκλισης του εμπροσθίου και ενδεχομένως και του οπίσθιου άξονα του οχήματος (μόνον 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 **4 km/h** περίπου καθώς και η αποφυγή των κινήσεων του πηδαλίου του οχήματος και του πατήματος του πεντάλ του φρένου κατά τη διάρκεια της διέλευσης του οχήματος επάνω από την πλάκα.

10.3.2 Το Αμορτισερόμετρο

Το Αμορτισερόμετρο περιλαμβάνει ένα πλαίσιο που αποτελείται από δύο πλάκες κραδασμού, οι οποίες είναι οριζόντιες, στατικού βάρους για την μεταφορά στις ράγες της φρενομέτρησης και την μέτρηση του δυναμικού βάρους, είναι κατάλληλο για τον έλεγχο επιβατικών οχημάτων. Το μέγιστο φορτίο φόρτωσης της κάθε πλάκας είναι **1250 kg**. Το μοτέρ τίθεται σε λειτουργία για μερικά δευτερόλεπτα. Όταν αυτό σταματήσει η συχνότητα της πλάκας κατεβαίνει σταδιακά από 16Hz σε 3Hz. 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 **780 mm**.

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



Εικ. Μέτρηση αμορτισέρ.

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

Για την μέτρηση στο Αμορτισερόμετρο είναι απαραίτητη η πλήρωση των ελαστικών του οχήματος με αέρα μέχρι την προδιαγραφόμενη από τον κατασκευαστή πίεση. Ασυμμετρία στην 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 πηδάλιο του οχήματος ούτε και πίεση στο πεντάλ του φρένου

10.3.3 Το Φρενόμετρο

Το Φρενόμετρο της γραμμής αποτελείται από δύο (2) ζεύγη περιστρεφόμενων κυλίνδρων, ένα ζεύγος για 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 **800 mm** και το μέγιστο μετατρόχιο είναι **2200 mm**.

Οι κύλινδροι είναι επικαλυμμένοι εξωτερικά με ειδικό επικάλυμμα από εποξειδική σιλίκονη, ώστε να επιτυγχάνεται συντελεστής τριβής μεταξύ πέλματος ελαστικού του τροχού και της επιφάνειας του κυλίνδρου, μεγαλύτερος από **0,90**, μετρώντας και βρεγμένους τροχούς.

Το Φρενόμετρο φέρει διάταξη αυτόματης διακοπής της λειτουργίας του με την έναρξη της ολίσθησης και πριν από 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 μηχανήματος, εάν δεν πατούν στους κυλίνδρους οι τροχοί του άξονα. Μεταξύ των δύο κυλίνδρων κάθε ζεύγους υπάρχει οριοδιακόπτης για να θέτει αυτόματα 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 εμπροσθίου κατά **30 mm** για την καλύτερη απόδοση της μέτρησης καθώς και για την αποφυγή εξόδου του άξονα κατά την διάρκεια της μέτρησης. Διαθέτει και την δυνατότητα φρεναρίσματος των κυλίνδρων για την εύκολη είσοδο και έξοδο του οχήματος από αυτούς, προ και μετά το τέλος του ελέγχου.



Εικ. Μέτρηση στο φρενομετρο.

Γενικά, για την προθέρμανση των φρένων χρειάζονται 3 διαδοχικές δοκιμές φρεναρίσματος, διάρκειας 6 δευτερολέπτων περίπου. Στην συνέχεια υπολογίζεται η παραμένουσα σταθερά πίεση. 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 10 sec). Σε περίπτωση όπου δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί ακινητοποίηση, ο ελεγκτής διακόπτει την δοκιμή στην 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).

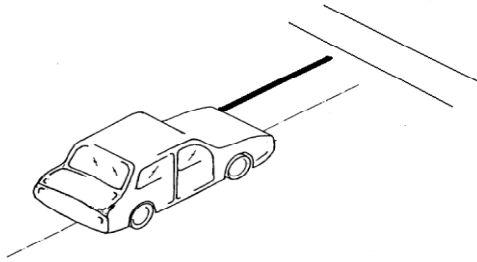
Οι ενδείξεις του φρενομέτρου και τα διάφορα στάδια της μεθοδολογίας ελέγχου που ακολουθείται εμφανίζονται στην οθόνη της συσκευής του H/Y της γραμμής. Κατά τη διάρκεια του ελέγχου της πέδησης στο Φρενόμετρο, πρέπει να δίδεται μεγάλη **προσοχή στη σωστή θέση των τροχών του άξονα στους κυλίνδρους**, προκειμένου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

Για την 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.

10.3.4 Φωτόμετρο

Το φωτόμετρο της γραμμής ελέγχου αποτελείται από την κυρίως συσκευή ελέγχου των φώτων διασταύρωσης και πορείας του οχήματος και από κατάλληλη βάση της συσκευής, η οποία μετακινείται κυρίως με την βοήθεια τροχών. Το φωτόμετρο ελέγχει ηλεκτρονικά την δέσμη των φώτων διασταύρωσης και πορείας του ελεγχόμενου οχήματος.

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



Εικ. Θέση ελεγχόμενου οχήματος
Οδηγοί κίνησης φωτομέτρου.



Εικ. Συσκευή φωτομέτρου

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

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

Όταν γίνει η ευθυγράμμιση του φωτομέτρου 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 οπτική ίνα (Laser) του φωτομέτρου να συμπίπτει με την ειδική σήμανση που φέρουν τα φανάρια (κύκλος ή σταυρός) σε διαφορετική περίπτωση το κεντράρισμα γίνεται στο κέντρο της λαμπάς για την οποία πραγματοποιούμε την μέτρηση. Η μέτρηση ξεκινάει από την δεξιά πλευρά του οχήματος (συνοδηγού) και καταλήγει στην αριστερή.

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

Οι αποκλίσεις δέσμης εκφράζονται σε επι τις εκατό (%) για δέσμες μήκους 10m.

Το Φωτόμετρο έχει ενσωματωμένη ηλεκτρονική διάταξη, η οποία μετρεί 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 ευρίσκεται στη θέση που αντιστοιχεί στο μέγιστο ύψος των προβολέων (θέση «0»). Πριν από 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 ευρίσκεται σε κανονική λειτουργία. Για οχήματα που είναι εφοδιασμένα με υδροπνευματική ανάρτηση, είναι απαραίτητη η συνεχής λειτουργία του κινητήρα για 4 έως 5 λεπτά της ώρας προκειμένου το όχημα να φθάσει στο σωστό ύψος.

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

Η συσκευή του Φωτομέτρου περιέχει εσωτερικό αλφάδι για την πλήρη ευθυγράμμιση του με το έδαφος, καθώς και ειδικό καθρέπτη για την πλήρη ευθυγράμμισή 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 την διενέργεια του ελέγχου με το Φωτόμετρο θα πρέπει τηρηθεί η ακόλουθη διαδικασία:

1. Στάθμευση του οχήματος στον χώρο της μέτρησης των φώτων. Η απόσταση μεταξύ του φακού του φωτομέτρου και του προβολέα του οχήματος θα πρέπει να είναι από 25 cm έως 60 cm.
2. Μηδενισμός του ρυθμιστή του ύψους των φώτων στον πίνακα οργάνων του οχήματος.
3. Ευθυγράμμιση της συσκευής του φωτομέτρου με την βοήθεια του περιστροφικού καθρέφτη.
4. Άνοιγμα του φωτομέτρου (διακόπτης στην θέση **ON**), και μετακίνησή του στην θέση του δεξιού προβολέα του οχήματος.
5. Ρύθμιση της κλίσης του φωτομέτρου με την βοήθεια του εσωτερικού αλφαδιού που ευρίσκεται στην βάση του κουτιού του φωτομέτρου.
6. Τοποθέτηση του περιστροφικού ρυθμιστή κλίσης % του φωτομέτρου στην ένδειξη **0%** και ευθυγράμμιση του φακού του φωτομέτρου σε σχέση με το κέντρο της λάμπας του φανού του οχήματος. Η ευθυγράμμιση αυτή εκτελείται με την βοήθεια του laser pointer του φωτομέτρου.
7. Άνοιγμα των μεσαίων φώτων του οχήματος και τοποθέτηση του ρυθμιστή κλίσης % στην 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 φωτομέτρου (SET HEIGHT BEAM) από το έδαφος στο menu της ψηφιακής ένδειξης, σύμφωνα με την ένδειξη που ευρίσκεται στην κατακόρυφη κολόνα ολίσθησης του Φωτομέτρου (προαιρετικά)
9. Καταχώρηση της τιμής της κλίσης % (SET INCLINATION) του φακού του οχήματος στο menu της ψηφιακής ένδειξης του φωτομέτρου (προαιρετικά)
10. Καταχώρηση της τιμής της έντασης των μεσαίων φώτων του δεξιού προβολέα (SET LOW BEAM RT) του οχήματος και της ενδεχόμενης κακής κλίσης (\leftarrow , \rightarrow , \uparrow , \downarrow).
11. Άνοιγμα των μεγάλων φώτων του οχήματος, διενέργεια της αντίστοιχης μέτρησης του δεξιού προβολέα (SET HIGH BEAM RT) και καταχώρηση της έντασης και της ενδεχόμενης κακής κλίσης του (\leftarrow , \rightarrow , \uparrow , \downarrow).
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 (\leftarrow , \rightarrow , \uparrow , \downarrow) του. Η μέτρηση της έντασης των φώτων ομίχλης δεν είναι υποχρεωτική και γίνεται τυπικά (demo), 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 και 12

10.4 Διαδικασία του Οπτικού Ελέγχου

Το όχημα στη συνέχεια οδηγείται στον 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 του συστήματος ανάρτησης και διεύθυνσης του οχήματος, (μπαλάκια – σιλεντμπλόκ – ακρόμπαρα).

Στο χώρο του λάκκου χρησιμοποιούνται βοηθητικά λαστοί για τον έλεγχο των ανοχών και ειδικά ελαστικά σφυριά για τον έλεγχο των διαβρωμένων τμημάτων των οχημάτων. Στο χώρο του λάκκου ελέγχονται και τα υπόλοιπα σημεία του τεχνικού ελέγχου, και δεν έχουν ήδη ελεγχθεί κατά τη διάρκεια των προηγούμενων 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 παλιάς 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 έλεγχο οχημάτων.

10.4.1 Το Τζογόμετρο

Το Τζογόμετρο είναι υδραυλικό και εκτελεί διαγώνιες κινήσεις ή οριζόντια-κάθετη. Το μέγιστο βάρος οχήματος ανά άξονα είναι **2500 kg**. Διαθέτει χειριστήριο με φως.

Το τζογόμετρο εγκαθίσταται στον λάκκο κατόπτρευσης μέσω μεταλλικού πλαισίου.



Εικ. Έλεγχος στο τζογόμετρο

Το τζογόμετρο μπορεί να χρησιμοποιείται τόσο για τον εμπρός (**υποχρεωτικά**) όσο και για τον πίσω άξονα του οχήματος. Η χρήση του τζογόμετρου για τον πίσω άξονα είναι υποχρεωτική τουλάχιστο 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 τζογομέτρου απαιτείται η βοήθεια από 2ο άτομο (ελεγκτής ή βοηθός ελεγκτή).

10.4.2 Ο Γρύλος λάκκου

Στο χώρο του οπτικού ελέγχου (λάκκος κατόπτρευσης) θα πρέπει να υπάρχει κινούμενος γρύλος 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, με το όχημα ανασηκωμένο στο γρύλο, μπορούν να ελεγχθούν με μεγαλύτερη ακρίβεια οι ανοχές των ρουλεμάν των τροχών, του άξονα μετάδοσης της κίνησης, των ελαστικών συνδέσμων του συστήματος διεύθυνσης (ατέρμονας, κρεμαγιέρα, ακρόμπαρα) και ανάρτησης (σιλεντμπλόκ, ψαλίδια, αντιστρεπτική ράβδος), η κατάσταση των ελαστικών του οχήματος και των ελαστικών σωλήνων του υδραυλικού συστήματος των φρένων.

Ειδικό & Γενικό Έλεγχοι του Οχήματος

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

Σημειώνεται ότι στα Ιδιωτικά ΚΤΕΟ διενεργούνται οι Κανονιστικοί 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 ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ στην Άδεια Κυκλοφορίας) και των Φορτηγών οχημάτων (ΦΙΧ και ΦΔΧ) με μικτό βάρος έως 3.500 kg. Στις ως άνω κατηγορίες οχημάτων συμπεριλαμβάνονται τα ανάρθρα / αταξινόμητα οχήματα, τα πετρελαιοκίνητα οχήματα, τα ιδιωτικής χρήσης ασθενοφόρα, τα αποχαρακτηρισμένα οχήματα, τα εκπαιδευτικά οχήματα από σχολές οδηγών, τα οχήματα με κόκκινες πινακίδες (αναπηρικά ή κυριότητας ναυτικών και επαναπατριζόμενων), τα οχήματα των δήμων ή των ΔΕΚΟ (ιδιωτικής χρήσης ή με κρατικές πινακίδες), τα οχήματα μεταφοράς υγρών καυσίμων με ωφέλιμο φορτίο έως 1000 L, (για τα οποία δεν απαιτείται πιστοποιητικό ADR) καθώς και τα οχήματα ΕΔΧ (ΤΑΞΙ και ΑΓΟΡΑΙΑ) έως 8 θέσεις, (**βλέπε συναφείς κωδικούς ελλείψεων: 1200, 1400, 14100, 14600-14700, 14800 και 15100**).

Για τα οχήματα αυτά δεν μπορούν να διενεργηθούν μεμονωμένως οι ειδικοί τεχνικοί έλεγχοι (π.χ. έλεγχος στάθμης θορύβου), παρά μόνον στα πλαίσια της διενέργειας του Κανονιστικού Τεχνικού Ελέγχου.

Στα Ιδιωτικά ΚΤΕΟ δεν διενεργούνται οι ειδικοί έλεγχοι οχημάτων, καθώς και οι έλεγχοι οχημάτων ΕΙΧ με αριθμό θέσεων πλέον των 9 (συμπεριλαμβανομένης και της θέσης του οδηγού), των Φορτηγών οχημάτων Δημοσίας ή Ιδιωτικής Χρήσεως

άνω των 3.5 t, των ρυμουλκούμενων και ημιρυμουλκούμενων οχημάτων, των γεωργικών ελκυστήρων και μηχανημάτων, των μηχανοκίνητων δικύκλων (μοτοποδήλατα και μοτοσυκλέτες) και των οχημάτων των Ενόπλων Δυνάμεων.

Στους ειδικούς αυτούς τεχνικούς ελέγχους 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, κ.λ.π.

Στην περίπτωση που, κατά την διάρκεια του τεχνικού ελέγχου, διαπιστωθεί κάποια από τις ως άνω 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 της ισχύουσας Νομοθεσίας και ταυτόχρονα απαιτείται και η αναγραφή στον χώρο των παρατηρήσεων του ΔΤΕ της αντίστοιχης επισήμανσης, όπως π.χ. «Φέρει εγκατάσταση υγραεριοκίνησης. Να ενημερωθεί η Άδεια Κυκλοφορίας» ή «Όχημα ανοικτού τύπου εκ μετατροπής. Να ενημερωθεί η Άδεια Κυκλοφορίας» ή «Φέρει διάταξη ανατροπής. Να ενημερωθεί η Άδεια Κυκλοφορίας», κ.λ.π. Για τις ως άνω μετασκευές που δεν έχουν δηλωθεί, απαιτείται και η έγγραφη ενημέρωση της αρμόδιας Υπηρεσίας της Νομαρχίας.

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 ταξινομήση 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 ταυτόχρονη καταγραφή στον χώρο των 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 ΙΚΤΕΟ μπορεί να διεξαχθεί ο Τεχνικός Έλεγχος **οχημάτων μεταφοράς καυσίμων** με μικτό φορτίο έως 3.5 t, αρκεί η χωρητικότητα της δεξαμενής του καυσίμου να μην υπερβαίνει τα 1000 L. Η χωρητικότητα της δεξαμενής θα πρέπει να τεκμηριώνεται δια συναφών παραστατικών, τα οποία μπορεί να είναι τα ακόλουθα:

Μελέτη ογκομέτρησης (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 τα 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 Β.Δ. υπ' αριθ. 436 της 25 Ιουνίου/ 6 Ιουλίου 1961)

Τα οχήματα τα οποία είναι εφοδιασμένα με 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 οριζομένων από την 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 νομούς 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 Αδείας Κυκλοφορίας, **χωρίς να συμπεριλαμβάνονται σε αυτό τα οχήματα με κρατικές πινακίδες**, δεν ισχύει η ως άνω υποχρέωση διεξαγωγής του Τεχνικού Ελέγχου και ως εκ τούτου και της ενδεχόμενης απαίτησης της καταβολής του αυξημένου ειδικού τέλους (παράβολο).

10.5 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. 45007/4795 του ΥΜΕ. Μετά την λήξη της διαδικασίας του οπτικού ελέγχου, το όχημα απομακρύνεται από τον λάκκο κατόπτευσης και σταθμεύεται στον υπαίθριο χώρο μετά την έξοδό του από τον χώρο ελέγχου, προκειμένου να πραγματοποιηθεί ο έλεγχος της στάθμης του θορύβου δια της «εν στάσει» 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 ηχομέτρων 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 διεξάγοντος 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 της Άδειας Κυκλοφορίας του οχήματος.

Ο κινητήρας 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 $45^{\circ} \pm 10^{\circ}$ 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, (βλέπε σκαρίφημα κατασκευαστή).
- Στην περίπτωση εξάτμισης πολλαπλών στομίων :
- Εφόσον τα στόμια απέχουν μεταξύ τους λιγότερο από 30cm, λαμβάνεται μία σειρά μετρήσεων στο στόμιο που είναι πλησιέστερο προς τη εξωτερική πλευρά του οχήματος, σύμφωνα με τις προαναφερθείσες συνθήκες.
- Εφόσον τα στόμια απέχουν μεταξύ τους περισσότερο από 30cm, 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 ραλαντί :

- στις στροφές μέτρησης του θορύβου «εν στάσει» που περιλαμβάνεται στην άδεια κυκλοφορίας του οχήματος, σύμφωνα με την ΥΑ 1220/79.
- στα $\frac{3}{4}$ 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 προ της εφαρμογής της ΥΑ 1220/79.
- Για τα ανάρθρα οχήματα που διαθέτουν ξένη Άδεια Κυκλοφορίας, στα $\frac{3}{4}$ των στροφών μέγιστης ισχύος του οχήματος (βενζινοκίνητα και πετρελαιοκίνητα).

Αφού σταθεροποιηθεί ο παραπάνω αριθμός στροφών του κινητήρα (με ακρίβεια $\pm 3\%$) για μερικά δευτερόλεπτα, ο κινητήρας επιβραδύνεται απότομα (με άφημα του πεντάλ γκαζιού) στις στροφές ραλαντί.

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 2 dB(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 δυο στομίων ξεχωριστά.

Το όριο 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 ΥΑ 1220/79.
- τα 105dB(A) για EIX ή 110dB(A) για τα φορτηγά οχήματα, προγενέστερα της εφαρμογής της ΥΑ 1220/79.

Σε περίπτωση υπέρβασης του αντιστοιχούντος ορίου, γίνεται εισαγωγή στον φορητό υπολογιστή η φράση «Σοβαρή Έλλειψη»

10.6 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 άξονας της πέδης-μοχλός πέδησης (κωδικοί 2100)
Ποδόπληκτρο συστήματος πέδησης (κωδικοί 2200)
Υποβοήθηση της πέδησης (κωδικοί 2900)
Άκαμπτες σωληνώσεις του συστήματος πέδησης (κωδικοί 3100).
Εύκαμπτες σωληνώσεις του συστήματος πέδησης (κωδικοί 3200).
Επιφάνειες τριβής του συστήματος πέδησης (κωδικοί 3300)
Τύμπανα – δίσκοι συστήματος πέδησης (κωδικοί 3400)
Συρματόσχοινα-ράβδοι-ντίζες-μοχλοί συστήματος πέδησης (κωδικοί 3500)
Κύλινδροι πέδησης (κωδικοί 3600)
Λειτουργία και αποτελεσματικότητα κυρίου συστήματος πέδησης (κωδικοί 4200, 4300, 4500)
Σύστημα Διεύθυνσης Κωδικοί 5000
Πηδάλιο και κολώνα (άξονας) διεύθυνσης (κωδικοί 5100)
Κιβώτιο διεύθυνσης (ατέρμονας -κρεμαγιέρα), (κωδικοί 5200)
Μοχλοί, ράβδοι σύνδεσης, αρθρώσεις (κωδικοί 5300)
Υποβοήθηση του συστήματος διεύθυνσης (κωδικοί 5400)
Πλευρική σύγκλιση-απόκλιση (κωδικοί 5600)
Πλαίσιο – Αμάξωμα κωδικοί 6000
Πλαίσιο (κωδικοί 6000, 6100)
Υπερκατασκευή (κωδικοί 6200)
Αμάξωμα (κωδικοί 6300)
Διάταξη ζεύξης - Κοτσαδόρος(κωδικοί 6500)
Προφυλακτήρες – Οπίσθια προστασία (κωδικοί 6600)
Εφεδρικός τροχός (κωδικοί 6800)
Άξονες – Τροχοί - Ελαστικά – Σύστημα ανάρτησης Κωδικοί 7000
Άξονες οχήματος (κωδικοί 7100)
Τροχοί (κωδικοί 7200)
Ελαστικά (κωδικοί 7300)
Ανάρτηση – Γενικά (κωδικοί 7400)
Ανάρτηση – Ελατήρια (κωδικοί 7500)
Ανάρτηση – αποσβεστήρες κραδασμών (κωδικοί 7600)
Ανάρτηση – Υδροπνευματικές αναρτήσεις (κωδικοί 7800)
Φώτα (κωδικοί 8000) (έλεγχος καταστασης φωτων στήριξης χρωματισμού)
φώτα πορείας (κωδικοί 8100)
Φώτα διασταύρωσης (κωδικοί 8200)
Φώτα θέσης και στάθμευσης (κωδικοί 8300)
Φώτα πέδησης (στοπ), (κωδικοί 8400)
Φώτα δεικτών κατεύθυνσης, φλας, (κωδικοί 8500)
Φώτα ανάγκης (αλάρμ), κωδικοί (8600)

Εμπρόςθια ή οπίσθια φώτα ομίχλης, (κωδικοί 8700)
Φώτα οπισθοπορείας (κωδικοί 8800)
Αντανεκλαστήρες φώτων.(κωδικοί 9200)
Προβολείς – Φώτα οχημάτων άμεσης ανάγκης.(κωδικοί 9300)
Ηλεκτρικές συνδέσεις μεταξύ ρυμουλκού και ρυμουλκουμένου ή ημιρυμουλκουμένου (κωδικοί 9400).
Εξοπλισμός – Σήμανση (Κωδικοί 10000)
Ζώνες ασφαλείας (10200)
Λοιπός εξοπλισμός (κωδικοί 10500)
Ορατότητα-κατάσταση ανεμοθώρακα ή υαλοπινάκων (κωδικοί 11100)
Καθρέπτες (κωδικοί 11200)
Υαλοκαθαριστήρες και πίδακες νερού (κωδικοί 11300)
Κινητήρας (κωδικοί 12100)
Σύστημα μετάδοσης της κίνησης (κωδικοί 12200)
Δεξαμενές και σωληνώσεις καυσίμου (κωδικοί 12300)
Υγραεριοκίνητα οχήματα (κωδικοί 12400)
Ρύπανση του περιβάλλοντος (κωδικοί 13000)
ΕΔΧ-ΤΑΞΙ (Κωδικοί 14000) και (Κωδικοί 15000).

10.7 Διαδικασία Ελέγχου Υγραεριοκίνητων Οχημάτων

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

10.7.1 Υποδοχή του οχήματος

Κατά την παραλαβή των δικαιολογητικών του οχήματος από την 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 τον κάτοχο του οχήματος, υπεύθυνης δήλωσης, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 8 του Ν. 1599/1986, του αρμόδιου τεχνικού, που διενήργησε τον έλεγχο της εγκατάστασης υγραεριοκίνησης του οχήματος. Η δήλωση ελέγχεται τόσο ως προς την ύπαρξή 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 αναφερομένων στη δήλωση τεχνικών δεδομένων και αριθμών εγκρίσεως εξαρτημάτων της εγκατάστασης. Ειδικά για τη δεξαμενή

καυσίμου, πρέπει να ελεγχθεί και η ημερομηνία κατασκευής της, έτσι ώστε να επαληθευτεί ότι δεν έχει παρέλθει δεκαετία και :

- εφόσον συμβαίνει κάτι τέτοιο, να ζητηθεί αντικατάσταση της δεξαμενής και επανέλεγχος του οχήματος

- εφόσον η δεκαετία θα παρέλθει προ της διενέργειας του επόμενου κανονιστικού τεχνικού ελέγχου, να ζητηθεί ως ημερομηνία επομένου ελέγχου τέτοια, ώστε να συμπέσει με τη λήξη της δεκαετίας και την αντικατάσταση της δεξαμενής.

10.7.2 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 500mm².

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 προσκρούσεις. 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 προσηφορότερο 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 βενζινοκίνητων.

10.7.3 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 όριο 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 (οποσδήποτε !!!) 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 εκατοστού 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 Ενδέκατο : Εκούσιος Τεχνικός έλεγχος και έλεγχος 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.

11.1 Πρόσθετα στοιχεία του οχήματος και έγγραφα.

11.1.1 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:

- A. 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)
- B. Τίτλος κυριότητας
 - B1. Πιστοποιητικό ταξινόμησης από το Τελωνείο
 - B2. 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.

11.1.2 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)

11.1.3 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.

11.2 Διεξαγωγή του Τεχνικού ελέγχου

11.2.1. 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):

Παλιός 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.

Παλιός 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)

Παλιός 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

Παλιός 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

Παλιός 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 ανάρθρωτων 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 αταξινομητου 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 πρίν 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.

11.2.2 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

11.2.3 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, CO₂, HC, συντελεστής λ, διαμέσου του Αναλυτή Καυσαερίων, ή διαμέσου του Νεφελόμετρου ο έλεγχος του συντελεστή απορρόφησης k 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 προφυλακτών. 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 ΜΕΤΑΛΛΟΣΗΣ 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 (kcd) 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 1661Β/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 (≈ 12 cm):

ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΠΡΑΚΤΙΚΟ ΕΚΟΥΣΙΟΥ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ (ΠΕΤΕ) ΔΕΝ ΕΠΕΧΕΙ 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.

11.3 Ειδοποίηση αρχών

11.3.1 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 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.

11.3.2 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:

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

11.4 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.»

Ιστοσελίδες

1. <http://www.et.gr>
2. <http://www.esyd.gr>
3. <http://www.glavopoulos.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 χερσαίων 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.Κ.Τ.Ε.Ο.»

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 μηχανοκίνητων 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 Αποκλισιόμετρου»
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 προφυλακτήρων μορφής “front guards” σε οχήματα εμπορικής ονομασίας SUZUKI VITARA»
37. Εγκύκλιος ΥΜΕ 11064/1000 (ημ/νία 15/9/1999) : «Τοποθέτηση εμπρόσθιων προφυλακτήρων 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 τζιπ 4Χ4.»
39. Εγκύκλιος ΥΜΕ 31370/1538 (ημ/νία 1/6/2001) : «Συμπλήρωση εγκρίσεων τύπου όσον αφορά την τοποθέτηση εμπρόσθιων προφυλακτήρων 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» 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.»

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 αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης. »

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 τοποθέτησεως 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/ΚΤΕΟ/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 μοτοσικλετών με πυροσβεστήρες.»
73. Υ.Α. ΣΤ-29852/1977 (ΦΕΚ 1288/Β/13-12-1977) : «Περί στοιχείων αναγνώρισης αυτοκινήτων, ρυμουλκούμενων, ημιρυμουλκούμενων και μοτοσικλετών.»
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 εκπεμπόμενων 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 αποφάσεως «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 αδειας 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 αδειας κυκλοφορίας στην Ελλάδα για πρώτη φορά.»