

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ
ΣΧΟΛΗ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ**

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΚΤΕΟ ΓΙΑ ΕΛΕΓΧΟ
ΒΑΡΕΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ**

ΦΟΙΤΗΤΗΣ: ΧΡΗΣΤΟΣ ΔΗΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΣ (Α.Μ. 6036)

**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ ΚΑΜΒΥΣΑΣ
ΕΠΙΚΟΥΡΟΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ**

ΠΑΤΡΑ 2021

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Το παρόν τεύχος αποτελεί την Πτυχιακή Εργασία που εκπονήθηκε στο Τμήμα Μηχανολόγων Μηχανικών του Πανεπιστημίου Πελοποννήσου και αναφέρεται στην ανάλυση λειτουργίας Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Βαρέων Οχημάτων. Ο τεχνικός έλεγχος ΚΤΕΟ είναι πολύ σημαντικός, για να είναι όσο το δυνατόν ασφαλέστερα τα οχήματα τα οποία κυκλοφορούν στους ελληνικούς δρόμους και να μειώνονται όσο το δυνατόν περισσότερο οι ρύποι κατά του περιβάλλοντος. Επιπλέον, ο τεχνικός έλεγχος ΚΤΕΟ θεσμοθετήθηκε μετά από οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας για να συμβάλλει στην ελάττωση των ατυχημάτων.

Στην αρχή παραθέτονται οι βασικές διαδικασίες έκδοσης άδειας για τη λειτουργία του ΙΚΤΕΟ καθώς και η οργάνωση ενός ΙΚΤΕΟ ως προς τις εγκαταστάσεις του. Στη συνέχεια αναφέρεται στο τρόπο επιθεώρησης και τις διοικητικές κυρώσεις. Ενώ γίνεται αναφορά για το απαραίτητο προσωπικό λειτουργίας του όπως επίσης και για την πυροπροστασία της εγκατάστασης. Τέλος το δεύτερο μέρος έχει να κάνει με τον Τεχνικό Έλεγχο, όπου γίνεται ανάλυση της γραμμής ελέγχου, των σημείων ελέγχου και της διαδικασίας μέχρι την έκδοση του Δελτίου Τεχνικού Ελέγχου .

Ευχαριστώ θερμά τον επιβλέποντα καθηγητή κύριο Γρηγόρη Καμβύσα για τη βοήθειά του και την υπομονή του, τον κύριο Σωτήρη Τσίρκα για την καθοδήγησή του, όπως επίσης και το προσωπικό του ΙΚΤΕΟ Γλαύκου για την ξενάγηση και την αποδοχή τους.

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

Ο σπουδαστής (ονοματεπώνυμο)

.....

(Υπογραφή)

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα Πτυχιακή Εργασία αναφέρεται στον τρόπο λειτουργίας και οργάνωσης ενός ιδιωτικού Κέντρου Τεχνικού Ελέγχου (Ι.Κ.Τ.Ε.Ο.) Βαρέων Οχημάτων, για την σωστή διενέργεια Τεχνικού Ελέγχου και έκδοση Δελτίου Τεχνικού Ελέγχου (ΔΤΕ). Επίσης γίνεται καταγραφή και αναφορά της νομοθεσίας που απαιτείται για την έκδοση άδειας για την ίδρυση ενός Ι.Κ.Τ.Ε.Ο.

Η ανάπτυξη της παρούσας γίνεται σε 2 βασικά κεφάλαια, όπου στο πρώτο αναλύεται η γενικότερη νομοθεσία και διαδικασία για την έκδοση άδειας ίδρυσης ενός Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. Βαρέων οχημάτων και αποτελείται από τις εξής υποενότητες:

Στην πρώτη υποενότητα βλέπουμε τις νομοθεσίες και διατάξεις με τις οποίες ιδρύθηκαν τα πρώτα ιδιωτικά ΚΤΕΟ.

Στην δεύτερη υποενότητα αναλύεται το έργο που επιτελούν τα ΙΚΤΕΟ και οι υποχρεώσεις του για την εκτέλεση αυτού.

Στην τρίτη υποενότητα καταγράφονται τα δικαιολογητικά που απαιτούνται για την απόκτηση άδειας ίδρυσης για μία εγκατάσταση ΙΚΤΕΟ Βαρέων οχημάτων.

Στην τέταρτη υποενότητα αναλύονται οι προϋποθέσεις για την απόκτηση άδειας λειτουργίας και ο τρόπος χορήγησής της, η διάρκεια αυτής και οι περιπτώσεις που υπάρχουν αλλαγές στα στοιχεία της εγκατάστασης.

Στην πέμπτη υποενότητα περιγράφεται η πρόσβαση προς την εγκατάσταση του ΙΚΤΕΟ από τους ενδιαφερόμενους πελάτες και οι απαιτήσεις που πρέπει να πληρούνται σχετικά με τις εισόδους-εξόδους κλπ.

Στην έκτη υποενότητα γίνεται αναφορά στην γενική διάταξη του ΙΚΤΕΟ έτσι ώστε να πετυχαίνετε μια ασφαλής και όσο το δυνατόν πιο ομαλή κυκλοφορία των οχημάτων εντός της εγκατάστασης.

Στην έβδομη υποενότητα αναφέρονται οι κτιριακές εγκαταστάσεις και οι προδιαγραφές αυτών που θα πρέπει να αποτελείται ένα ιδιωτικό ΚΤΕΟ.

Στην όγδοη υποενότητα αναλύεται ο εξοπλισμός που θα πρέπει να υπάρχει στην διάθεση για την ορθή λειτουργία ενός ΙΚΤΕΟ Βαρέων.

Στην ένατη βλέπουμε τις υπηρεσίες που είναι υπεύθυνες για τον έλεγχο των ΙΚΤΕΟ και τις διοικητικές κυρώσεις που επιβάλλονται σε αυτά.

Στις τρεις τελευταίες υποενότητες του πρώτου κεφαλαίου γίνεται ανάλυση για την ανάρτηση αδειών, το αναγκαίο προσωπικό που θα πρέπει να υπάρχει σε κάθε ΙΚΤΕΟ ανάλογα των γραμμών ελέγχου και την νομοθεσία για την πυροπροστασία της εγκατάστασης.

Στο δεύτερο κεφάλαιο αναλύονται τα είδη του τεχνικού ελέγχου και η διαδικασία ελέγχου για βαρέα οχήματα και αποτιμείται από τις εξής υποενότητες.

Στη πρώτη υποενότητα γίνεται ανάλυση του αντικειμένου της διαδικασίας, οι μέθοδοι με την οποία διενεργείται ο έλεγχος και τα απαραίτητα δικαιολογητικά που χρειάζονται.

Στην δεύτερη καταγράφεται ο εξοπλισμός και οι εγκαταστάσεις για τον έλεγχο των βαρέων οχημάτων.

Στην Τρίτη υποενότητα γίνεται περιγραφή του μηχανογραφικού συστήματος και στην αμέσως επόμενη ο απαιτούμενος ελάχιστος χρόνος για την κάθε κατηγορία οχήματος.

Στην πέμπτη υποενότητα γίνεται αναφορά σχετικά με τον καθορισμό την αξιολόγηση και την παρακολούθηση των ελλείψεων των σημείων του τεχνικού ελέγχου.

Στην έκτη υποενότητα αναλύεται η διαδικασία του περιοδικού τεχνικού ελέγχου, η σειρά με την οποία γίνεται αυτή και η καταγραφή των διατάξεων που αποτελούν τον τεχνικό έλεγχο.

Στην έβδομη υποενότητα βλέπουμε τη διαδικασία τεχνικού ελέγχου για μεταχειρισμένα οχήματα που εκδίδουν άδεια για πρώτη φορά στη χώρα μας.

Στην όγδοη υποενότητα αναλύονται τα πιστοποιητικά του ελέγχου, το ΠΕΤΕ και ΕΣΤΕ που αποκτάει ένα όχημα μετά τον έλεγχο.

Στην ένατη αναφέρεται η περίπτωση ελέγχου για την ένδειξη χιλιομέτρων, και τέλος στην δέκατη υποενότητα καταγράφεται η διαδικασία διενέργειας έκτακτου και εκούσιου ελέγχου.

Με την ολοκλήρωση της πτυχιακής αυτής, στόχος είναι η ανάλυση της δομής ενός ΙΚΤΕΟ Βαρέων οχημάτων, το πως λειτουργεί και οργανώνεται από τον εκάστοτε ιδιοκτήτη, τη νομοθεσία που το διέπει από την αίτηση άδειας λειτουργίας έως και την διεξαγωγή ενός επιτυχή και νομικά κατοχυρωμένου τεχνικού ελέγχου για την έκδοση Δελτίου Τεχνικού Ελέγχου.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Εισαγωγή	1
1.Ευθύνη κατόχου οχήματος	1
2.Προσκόμιση οχημάτων προς έλεγχο και συχνότητα αυτών	2
3.Προθεσμία ελέγχων	3
4.Κόστος Τεχνικού ελέγχου	3
5.Κατηγορίες Κ.Τ.Ε.Ο.....	4
6.Κατηγορίες οχημάτων προς έλεγχο	4
7.Διαπιστεύσεις	5
8. Ασφάλεια και εμπιστευτικότητα	5
1. ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΙΚΤΕΟ ΓΙΑ ΕΛΕΓΧΟ ΒΑΡΕΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	
1.1 Ίδρυση ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο.	6
1.2 Έργο ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο.	7
1.3 Άδεια ίδρυσης ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο.	7
1.4 Άδεια λειτουργίας.....	11
1.5 Πρόσβαση στο Ι.Κ.Τ.Ε.Ο.....	14
1.6 Γενική διάταξη Ι.Κ.Τ.Ε.Ο.....	15
1.7 Κτιριακές εγκαταστάσεις – προδιαγραφές	17
1.8 Επιθεώρηση εγκατάστασης – διοικητικές κυρώσεις	19
1.8.1 Όργανα ελέγχου των ΚΤΕΟ.....	19
1.8.2 Διοικητικές κυρώσεις.....	20
1.8.3 Παραβάσεις για τις οποίες επιβάλλονται συνδυασμένες κυρώσεις.....	21
1.8.4 Παραβάσεις για τις οποίες επιβάλλεται αφαίρεση του πιστοποιητικού ελεγκτή Ιδιωτικού ΚΤΕΟ	22
1.8.5 Διαδικασία επιβολής των κυρώσεων και είσπραξη προστίμων	22
1.9 Ανάρτηση αδειών.....	22
1.10 Αναγκαίο προσωπικό	23
1.10.1 Ελεγκτές	23

1.11 Πυροπροστασία.....	24
1.11.1 Πιστοποιητικό (Ενεργητικής) Πυροπροστασίας	24
1.11.2 Κυρώσεις	25
1.11.3 Προληπτικά μέτρα πυροπροστασίας	25
1.11.4 Κατασταλτικά μέσα πυροπροστασίας.....	26
2. ΤΡΟΠΟΣ ΚΑΙ ΕΙΔΗ ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΟΥ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΒΑΡΕΩΝ ΤΥΠΟΥ	
2.1 Αντικείμενο μέθοδοι και δικαιολογητικά	27
2.2 Εγκαταστάσεις και Εξοπλισμός τεχνικού ελέγχου.....	29
2.3 Μηχανογραφικό σύστημα	30
2.4 Καθορισμός ελάχιστου χρόνου διενέργειας περιοδικών τεχνικών ελέγχων των διαφόρων κατηγοριών οχημάτων	32
2.5 Ελλείψεις	33
2.5.1 Αξιολόγηση ελλείψεων.....	33
2.5.2 Παρακολούθηση των ελλείψεων	34
2.6 Διενέργεια περιοδικού Τεχνικού ελέγχου	34
2.6.1 Υποδοχή οχημάτων.....	35
2.6.2 Τεχνικός έλεγχος	36
2.6.3 Διαδικασία ταυτοποίησης.....	36
2.6.4 Έλεγχος καυσαερίων.....	37
2.6.5 Γραμμή αυτόματου ελέγχου.....	40
2.6.6 Λάκκος κατόπτρευσης	46
2.7 Διενέργεια Περιοδικού Τεχνικού Ελέγχου μεταχειρισμένων οχημάτων πριν την έκδοση άδειας κυκλοφορίας για πρώτη φορά στη χώρα μας.....	50
2.8 Πιστοποιητικό – Αποδεικτικό Τεχνικού Ελέγχου	51
2.8.1 ΠΕΤΕ - ΕΣΤΕ.....	52
2.9 Έλεγχος ένδειξης διανυθέντων χιλιομέτρων	53
2.10 Έκτακτος / Εκούσιος Έλεγχος	53
2.10.1 Διενέργεια έκτακτου τεχνικού ελέγχου	53
2.10.2 Εκούσιος τεχνικός έλεγχος	54
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	55

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

ΙΚΤΕΟ: Ιδιωτικό Κέντρο Τεχνικού Ελέγχου
ΔΤΕ: Δελτίο Τεχνικού Ελέγχου
ΦΙΧ: Φορτηγά Ιδιωτικής Χρήσης
ΦΔΧ: Φορτηγά Δημόσιας Χρήσης
ADR: Οχήματα Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων
ΑΤΡ: Οχήματα Μεταφοράς Ευπαθών Τροφίμων
ΥΜΕ: Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών
ΠΕΤΕ: Πρακτικό Εκούσιου Τεχνικού Ελέγχου
ΕΣΤΕ: Ενδεικτικό Σημα Τεχνικού Ελέγχου

1. Εισαγωγή

Ο θεσμός του Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων ΚΤΕΟ ξεκίνησε στην αρχή της δεκαετίας του 1980 στην Ευρώπη με εξαίρεση την μεγάλη Βρετανία, και σταδιακά υιοθετήθηκε και από την Ελλάδα, με την ίδρυση και λειτουργία των Δημοσίων ΚΤΕΟ ανά την χώρα.

Στην Ελλάδα τα δημόσια ΚΤΕΟ ξεκίνησαν το 1987, το σύνολο των οποίων αριθμούσε 55 μονάδες ελέγχου. Με σκοπό να ελέγχουν τα οχήματα μας με πρωταρχικό στόχο την διαπίστωση της καταλληλότητάς του κάθε οχήματος ώστε να κινείται στο οδικό μας δίκτυο με ασφάλεια, όπως επίσης και την προστασία του ίδιου του περιβάλλοντος από τους ρύπους . Στόχος είναι να συμβάλλουν όλοι στην οδική ασφάλεια της χώρας μας και να μεταδώσουν το συναίσθημα της ευθύνης και της ασφάλειας στους πολίτες αλλά και στις επόμενες γενιές.

Το 2001, ψηφίστηκε ο Ν. 2963/2001 που επέτρεψε και σε ιδιώτες να δραστηριοποιηθούν στο θεσμό, και το 2004 άνοιξε τις πύλες του το ΚΤΕΟ Θέρμης AUTOVISION, το πρώτο Ιδιωτικό ΚΤΕΟ στην Ελλάδα.

«Ι.Κ.Τ.Ε.Ο.» είναι τα Ιδιωτικά Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων που ιδρύονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Β΄ του ν. 2963/2001 (ΦΕΚ 268Α΄) όπως ισχύει κάθε φορά, και έχουν ως αντικείμενο τη διενέργεια τεχνικών ελέγχων, όπως αυτοί ορίζονται με τις εκάστοτε ισχύουσες αποφάσεις του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου 18 του ν. 3446/2006 (ΦΕΚ 49Α΄)

Οι κατηγορίες των οχημάτων που ελέγχονται, η περιοδικότητα του τεχνικού ελέγχου, τα σημεία ελέγχου, ο τρόπος και η διαδικασία διενέργειας των ελέγχων, όπως και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια, καθορίζονται επακριβώς από αποφάσεις του Υπουργείου Μεταφορών.

2. Ευθύνη κατόχου οχήματος

Όταν προσκομίζουμε το όχημά μας για ΚΤΕΟ θα πρέπει ο κάθε κάτοχος να φροντίζει ώστε αυτό να είναι καθαρό εσωτερικά και εξωτερικά, προς διευκόλυνση του ελέγχου του κάθε εξαρτήματος όσο αυτό είναι δυνατόν, και καλό θα ήταν να είναι χωρίς φορτίο. Το κέντρο ελέγχου έχει κάθε δικαίωμα να αρνηθεί τον έλεγχο σε αντίθετη περίπτωση. Σε καμία περίπτωση ο τεχνικός έλεγχος που διεξάγεται από το ΚΤΕΟ δεν απαλλάσσει τον ιδιοκτήτη του κάθε οχήματος από την ανάγκη για συντήρηση ώστε να διατηρείται το κάθε όχημα σε καλή κατάσταση και να υπάρχει σωστή λειτουργία από αυτό.

Όσο για την περιοδικότητα των τεχνικών ελέγχων στη πρώτη κατηγορία, ΕΙΧ και φορτηγά με μεικτό βάρος μικρότερο των 3.5 τόνων, περνάνε τον πρώτο έλεγχο στα 4 έτη από την ταξινόμησή τους ως καινούργια και πραγματοποιείται επανέλεγχος κάθε 2 έτη. Στην δεύτερη κατηγορία για φορτηγά με μεικτό βάρος μεγαλύτερο των 3.5 τόνων ο πρώτος έλεγχος γίνεται μετά από το πρώτο έτος της ταξινόμησής τους και επανέλεγχος κάθε ένα έτος. Τέλος για ρυμουλκούμενα και ημιρυμουλκούμενα με μεικτό βάρος μεγαλύτερο των 3.5 τόνων, λεωφορεία, ασθενοφόρα και ταξί, ισχύουν οι ίδιοι χρόνοι όπως αυτοί της δεύτερης κατηγορίας.

3. Προσκόμιση οχημάτων προς έλεγχο και συχνότητα αυτών

Όπως ήδη αναφέρθηκε τα καινούργια οχήματα της κατηγορίας M1, N1 ,L3e (ανεξαρτήτως κυβισμού), L4e ,L5e, L7e (άνω των 125 cm³), που ταξινομούνται στην Ελλάδα υποβάλλονται για πρώτη φορά σε τεχνικό έλεγχο μετά τα τέσσερα έτη από την ημέρα έκδοσης της άδειας κυκλοφορίας τους και έπειτα κάθε δύο χρόνια.

Οχήματα της κατηγορίας M1 που χρησιμοποιούνται σαν ταξί ή ασθενοφόρα, M2, M3, N2, N3, O3, O4, υποβάλλονται σε τεχνικό έλεγχο το πρώτο έτος μετά την ταξινόμησή τους και έκτοτε ανά ένα έτος.

Τα οχήματα της κατηγορίας T5 που χρησιμοποιούνται κυρίως στο δημόσιο οδικό δίκτυο για εμπορευματικές μεταφορές περνάνε τον πρώτο τους τεχνικό έλεγχο στα τέσσερα έτη και έπειτα ανά διετία.

Για την περίπτωση των μεταχειρισμένων οχημάτων, αυτά υποβάλλονται σε τεχνικό έλεγχο πριν από την έκδοση της νέας άδειας και έπειτα, περνάνε από περιοδικό έλεγχο σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

Τέλος στη περίπτωση νέας ταξινόμησης οχημάτων που έχουν στην κατοχή τους πιστοποιητικό ελέγχου που έχει εκδοθεί στην Ευρωπαϊκή Ένωση, αναγνωρίζεται το πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου το οποίο έχει εκδώσει το εν λόγω κράτος μέλος, σαν αυτό να είχε εκδοθεί στην Ελλάδα, υπό την προϋπόθεση ότι το πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου ισχύει ακόμη βάσει της συχνότητας των περιοδικών τεχνικών ελέγχων που έχει θεσπιστεί στην Ελλάδα.

4. Προθεσμία ελέγχων

Στην περίπτωση που ο τεχνικός έλεγχος στεφθεί με επιτυχία και δεν βρεθούν σοβαρές ή επικίνδυνες ελλείψεις, ο επόμενος περιοδικός τεχνικός έλεγχος πραγματοποιείται με βάση την ισχύουσα νομοθεσία, δηλαδή από τρεις εβδομάδες πριν έως και μία εβδομάδα μετά, της ημερομηνίας που αναγράφεται στο ΔΤΕ. Πέραν αυτού του διαστήματος το όχημα θεωρείται εκπρόθεσμο.

Όταν ένα όχημα θεωρείται εκπρόθεσμο και απαιτείται επανέλεγχος εντός 20 ή 30 ημερών δεν ισχύει το περιθώριο των τριών εβδομάδων πριν ή της μίας εβδομάδας μετά για την προσκόμιση του οχήματος. Στην περίπτωση αυτή που το όχημα προσέλθει μετά το χρονικό διάστημα των 20 ή 30 ημερών, από όταν διαπιστώθηκαν σοβαρές ελλείψεις ή δεν έχουν επιδιορθωθεί σε αυτό όλες οι σοβαρές ελλείψεις, κατά περίπτωση, επιβάλλεται πρόσθετο ειδικό τέλος υπέρ του δημοσίου σύμφωνα με τις διατάξεις της Φ2/57216/7383/-02. Στο ενδεχόμενο αργίας οι ημερομηνίες ελέγχου ή επαναληπτικού ελέγχου βάση των παραπάνω, μετατίθενται την αμέσως επόμενη εργάσιμη μέρα.

5. Κόστος Τεχνικού ελέγχου

Το ποσό τιμολόγησης για την διενέργεια τεχνικού ελέγχου από τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. καθορίζεται αποκλειστικά και μόνο από το κάθε ιδιωτικό Κ.Τ.Ε.Ο., με πλαφόν κατώτερης τιμής που ορίζεται από τον τιμοκατάλογο των δημοσίων Κ.Τ.Ε.Ο. Τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. υποχρεούνται να υποβάλλουν στη Δ.Α.Χ.Μ. του υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και στην αρμόδια Δ.Ο.Υ. οποιαδήποτε αλλαγή στη τιμολογιακή τους πολιτική για παροχές υπηρεσιών, τουλάχιστον τρεις μήνες πριν την ημερομηνία που θα έχει ισχύ ο νέος τιμοκατάλογος. Επίσης ποσοστό 10% από οποιοδήποτε καταβαλλόμενο ποσό για τον τεχνικό έλεγχο, που προέρχονται από τους ιδιοκτήτες των οχημάτων, αποδίδεται στο Ελληνικό δημόσιο για την ομαλή κάλυψη εξόδων εποπτείας και ελέγχου Κ.Τ.Ε.Ο. βάση του άρθρου 39 του Ν. 2963/2001. Κάθε αντίγραφο παραστατικού πληρωμής αποστέλλεται υποχρεωτικά στην Δ.Α.Χ.Μ. με προθεσμία 15 ημερών από την ημερομηνία έκδοσής του. Η απόδοση αυτών των ποσών προς την αρμόδια Δ.Ο.Υ. γίνεται μέσω αναλυτικής κατάστασης όπου αναγράφεται ο όγκος των αυτοκινήτων ανά κατηγορία ελέγχου και το αποδιδόμενο ποσό.

6. Κατηγορίες Κ.Τ.Ε.Ο.

Κ.Τ.Ε.Ο. Βαρέων Οχημάτων είναι τα Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου των Κατηγοριών Μ2, Μ3, Ν2, Ν3, Ο3, Ο4 (δηλαδή: Φορτηγά Ιδιωτικής Χρήσης, Φορτηγά Δημοσίας Χρήσης, Εκπαιδευτικά Φορτηγά σχολών οδηγών, Ασθενοφόρα, Βαρέα Οχήματα, ADR, ATP).

Κ.Τ.Ε.Ο. Ελαφρών Οχημάτων είναι τα Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου των Κατηγοριών Μ1, Ν1, Ο1, Ο2, (δηλαδή: Επιβατικά ΙΧ Ιδιωτικής Χρήσης, Ταξί, Εκπαιδευτικά οχήματα Σχολών Οδηγών).

Κ.Τ.Ε.Ο. – ΜΟΤΟ» είναι τα Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου Δίκυκλων Μοτοσικλετών και Μοτοποδηλάτων της Κατηγορίας L3e, L4e, L5e, L7e, (δηλαδή: Δίκυκλα, Τρίκυκλα, Εκπαιδευτικά δίκυκλα Σχολών Οδηγών).

7. Κατηγορίες οχημάτων προς έλεγχο

- 1) Μηχανοκίνητα οχήματα τα οποία έχουν σχεδιασθεί και κατασκευασθεί πρωτίστως για τη μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους και διαθέτουν έως οκτώ θέσεις καθμένων επιπλέον της θέσης του οδηγού - κατηγορία οχημάτων Μ1
- 2) Μηχανοκίνητα οχήματα τα οποία έχουν σχεδιασθεί και κατασκευασθεί πρωτίστως για τη μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους και διαθέτουν άνω των οκτώ θέσεων καθμένων, επιπλέον της θέσης του οδηγού - κατηγορίες οχημάτων Μ2 και Μ3,
- 3) Μηχανοκίνητα οχήματα τα οποία έχουν σχεδιασθεί και κατασκευασθεί πρωτίστως για τη μεταφορά εμπορευμάτων και έχουν μέγιστη μάζα έως και 3,5 τόνους – κατηγορία οχημάτων Ν1,
- 4) Μηχανοκίνητα οχήματα τα οποία έχουν σχεδιασθεί και κατασκευασθεί πρωτίστως για τη μεταφορά εμπορευμάτων και έχουν μέγιστη μάζα άνω των 3,5 τόνων - κατηγορίες οχημάτων Ν2 και Ν3,
- 5) Ρυμουλκούμενα τα οποία έχουν σχεδιασθεί και κατασκευασθεί για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών, καθώς και ως κατάλυμα προσώπων και έχουν μέγιστη μάζα άνω των 3,5 τόνων - κατηγορίες οχημάτων Ο3 και Ο4
- 6) Δίκυκλα οχήματα (μοτοσυκλέτες) κατηγορίας L3e ανεξαρτήτως κυβισμού κινητήρα και από 1ης Ιανουαρίου 2022, δίκυκλα ή τρίκυκλα οχήματα -κατηγορίες οχημάτων L4e, L5e και L7e- με κυβισμό κινητήρα άνω των 125 cm³,
- 7) Τροχοφόροι ελκυστήρες της κατηγορίας T5 που χρησιμοποιούνται κατά κύριο λόγο στο δημόσιο οδικό δίκτυο μέγιστης εκ κατασκευής ταχύτητας άνω των 40 km/h.

8. Διαπιστεύσεις

Στην χώρα μας με τη νομοθεσία του 2012 και το νόμο 2963/2011 είχαμε αλλαγή στο πρότυπο πιστοποίησης που χρειάζονται για τη λειτουργία τους, τα ιδιωτικά και δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο. Προκειμένου να τηρούνται οι ελάχιστες απαιτήσεις όσον αφορά τη διαχείριση της ποιότητας, τα δημόσια και ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. πιστοποιούνται, σύμφωνα με τα οριζόμενα στις διατάξεις του άρθρου 185 του ν. 4070/2012 (Α' 82), κατά το πρότυπο ISO 9001 . Η πιστοποίηση των ΚΤΕΟ κατά το υπόψη πρότυπο, διασφαλίζει την ποιότητα, αντικειμενικότητα και αμεροληψία στην παροχή των υπηρεσιών τεχνικού ελέγχου οχημάτων

Το ISO 9001 καθορίζει τις απαιτήσεις για ένα σύστημα διαχείρισης ποιότητας (ΣΔΠ) όταν ένας οργανισμός χρειάζεται να αποδεικνύει την ικανότητά του να παρέχει με συνέπεια προϊόντα και υπηρεσίες που πληρούν τις απαιτήσεις των πελατών και τις ισχύουσες νομοθετικές και κανονιστικές απαιτήσεις. Επίσης στοχεύει στην ενίσχυση της ικανοποίησης των πελατών μέσω της αποτελεσματικής εφαρμογής ενός ΣΔΠ, που περιλαμβάνει διαδικασίες για τη βελτίωση του συστήματος και τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του πελάτη και τις εφαρμοστέες απαιτήσεις.

9. Ασφάλεια και εμπιστευτικότητα

Λόγω του ότι ο φορέας παρέχει υπηρεσίες οι οποίες είναι άμεσα συνυφασμένες με προσωπικά δεδομένα των πελατών, θα πρέπει να έχει πρόσβαση σε αυτά μόνο το αρμόδιο προσωπικό. Μόνο ο Διευθυντής του φορέα είναι υπεύθυνος να αποφασίσει ποιο άτομο από το προσωπικό μπορεί να έχει πρόσβαση σε αρχεία ελέγχων και δοκιμών. Για τον λόγο αυτό όλο το προσωπικό και οι τυχόν εξωτερικοί συνεργάτες υπογράφουν συμφωνητικό εμπιστευτικότητας για τη διαχείριση των εγγράφων. Σε περίπτωση αποστολής αρχείων ποιότητας εκτός των εγκαταστάσεων του φορέα θα πρέπει να υπάρχει εξουσιοδότηση και γραπτή αποστολή αντίγραφου από τον Τεχνικό Διευθυντή.

Η πιστοποίηση κατά ISO 9001 και μάλιστα, είναι απαραίτητη για την αδειοδότηση και τη λειτουργία των ΚΤΕΟ, η παρακολούθηση της νομοθεσίας και η υποστήριξη των ΚΤΕΟ στην επίλυση και αντιμετώπιση καθημερινών θεμάτων δε, είναι εξίσου απαραίτητες και σημαντικές.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΙΚΤΕΟ ΓΙΑ ΕΛΕΓΧΟ ΒΑΡΕΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

1.1 Ίδρυση ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο.

Σύμφωνα με το νόμο 2963/2001 τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. ιδρύονται αποκλειστικά από φυσικά ή νομικά πρόσωπα και έχουν ως αποκλειστικό έργο τον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων, ανάλογα την κατηγορία τους. Καθένα από τα παραπάνω πρόσωπα δεν μπορεί να ιδρύσει περισσότερα από 7 ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. στο σύνολο της επικρατείας.

Για λόγους αμεροληψίας αναφέρεται ρητά στον ν.2963/2001 ότι τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. δεν επιτρέπεται να ιδρυθούν από φυσικά ή νομικά πρόσωπα που δραστηριοποιούνται στους τομείς της εμπορίας αυτοκινήτων, από υπαλλήλους του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ή των διευθύνσεων Μεταφορών των Περιφερειών ή από σύζυγο ή θυγατρικές εταιρίες των ανωτέρω νομικών προσώπων, καθώς και από συγγενικά τους πρόσωπα έως και δεύτερου βαθμού εξ αίματος ή εξ αγχιστείας ή από νομικά πρόσωπα στα οποία τα παραπάνω πρόσωπα ορίζουν ή ελέγχουν τη διοίκηση ή κατέχουν την πλειοψηφία του κεφαλαίου. Η παραπάνω απαγόρευση ισχύει και για διάστημα δύο ετών μετά την απώλεια της ιδιότητας του υπαλλήλου». Όπως επίσης δεν μπορούν «να συστεγάζονται με συνεργεία επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων, μοτοσυκλετών και μοτοποδηλάτων, με εταιρείες εισαγωγής και εμπορίας αυτοκινήτων, μοτοσυκλετών, μοτοποδηλάτων και ανταλλακτικών αυτών, με εγκαταστάσεις επιχειρήσεων οδικής βοήθειας, καθώς και με γραφεία μηχανολόγων ή και ηλεκτρολόγων μηχανικών. Αν σε οικόπεδο ή γήπεδο χρησιμοποιείται ένα τμήμα αυτού για την εγκατάσταση και λειτουργία Ι.Κ.Τ.Ε.Ο., σύμφωνα με τις απαιτήσεις αρτιότητας για τη συγκεκριμένη περιοχή, η ανωτέρω απαγόρευση ισχύει για το τμήμα του οικοπέδου ή γηπέδου που χρησιμοποιείται για την εγκατάσταση και τη λειτουργία του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο.

Τονίζεται η απαγόρευση της εγκατάστασης των ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. σε απόσταση μικρότερη των 100m από νοσοκομείο ή κλινική, από αποθήκες εύφλεκτων ή εκρηκτικών υλών, από τα όρια κηρυγμένων αρχαιολογικών χώρων και από κηρυγμένα μνημεία, από Πρατήρια Υγραερίου, από παιδικούς σταθμούς, από σχολεία μέσης ή κατώτερης εκπαίδευσης, από ιδρύματα ανώτερης και ανώτατης εκπαίδευσης και από ενοριακούς ναούς και σταθμούς μέσων μαζικής μεταφοράς, σταθερής τροχιάς και λεωφορείων. Η απόσταση αυτή μετρείται από το περίγραμμα του οικοπέδου του Κ.Τ.Ε.Ο. και των ως άνω κτιρίων ή εγκαταστάσεων.

1.2 Έργο ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο.

Στο άρθρο 35 του νόμου 2963/2001 ορίζεται το έργο των Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. και αναφέρει ότι:

Τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. προβαίνουν στον περιοδικό τεχνικό έλεγχο των οχημάτων σύμφωνα με την ισχύουσα κάθε φορά νομοθεσία.

Στα πλαίσια εκπλήρωσης του έργου τους:

α. Υποχρεούνται να επιμορφώνουν σε τακτά χρονικά διαστήματα το προσωπικό τους σε φορέα που έχει διαπιστευθεί για την εκτέλεση του έργου αυτού.

β. Συγκεντρώνουν και επεξεργάζονται τα στοιχεία των διενεργούμενων ελέγχων τα οποία αποστέλλουν με σύνδεση άμεση (on line) στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, καθώς και εγγράφως κάθε φορά που τους ζητηθεί από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών.

γ. Χορηγούν Δελτίο Τεχνικού Ελέγχου Οχήματος και Κάρτα Ελέγχου Καυσαερίων, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, στα ελεγχόμενα οχήματα.

δ. Υποχρεούνται να ασφαλίζουν την επαγγελματική τους ευθύνη.

ε. Ευθύνονται σύμφωνα με το άρθρο 8 του ν. 2251/1994 (ΦΕΚ 191 Α') για τη προστασία καταναλωτών.

Τα ιδιωτικά κέντρα τεχνικού ελέγχου (Ι.Κ.Τ.Ε.Ο.) στα οποία οι ελεγκτές πραγματοποιούν τους τεχνικούς ελέγχους ως ιδιωτικοί φορείς, εξουσιοδοτούνται από τις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειακών Ενοτήτων της Χώρας, σύμφωνα με τις διατάξεις του κεφαλαίου Β' του ν. 2963/2001 (Α' 268) και του άρθρου 3 του ν. 3919/2011 (Α'32), «Αρχή της επαγγελματικής ελευθερίας, κατάργηση αδικαιολόγητων περιορισμών στην πρόσβαση και άσκηση επαγγελμάτων». Προκειμένου να τηρούνται οι ελάχιστες απαιτήσεις όσον αφορά τη διαχείριση της ποιότητας, τα Δημόσια και Ιδιωτικά Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων πιστοποιούνται κατά το πρότυπο ΕΛΟΤ EN ISO 9001. Η πιστοποίηση των ΚΤΕΟ κατά το υπόψη πρότυπο, διασφαλίζει την ποιότητα, αντικειμενικότητα και αμεροληψία στην παροχή των υπηρεσιών τεχνικού ελέγχου των οχημάτων.

1.3 Άδεια ίδρυσης ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο.

Υπεύθυνη για την άδεια ίδρυσης των Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. είναι η Διεύθυνση Ασφάλειας Χερσαίων Μεταφορών (Δ.Α.Χ.Μ.) του υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, μέχρι να ιδρυθούν και να ολοκληρωθεί η λειτουργία των αρμόδιων υπηρεσιών σε κάθε περιφέρεια του Ελληνικού κράτους. Όπου η χορήγηση άδειας ίδρυσης θα πραγματοποιείται από τους κατά τόπους Γενικούς Γραμματείς, όπως αναφέρεται στο νόμο Φ50/48597/5875/2009.

Για την χορήγηση της άδειας ίδρυσης υποβάλλεται από τον ενδιαφερόμενο σχετική αίτηση, η οποία συνοδεύεται από τα παρακάτω δικαιολογητικά:

- 1) Υπεύθυνη δήλωση του άρθρου 8 του ν. 1599/1986 στην οποία δηλώνεται η κυριότητα ή κατοχή του γηπέδου στην επιφάνεια του οποίου ζητείται η ίδρυση του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο.

2) Καταστατικό και λοιπά νομιμοποιητικά έγγραφα και στοιχεία προκειμένου για εταιρείες που ιδρύουν Ι.Κ.Τ.Ε.Ο.

3)

- a. Προκειμένου για φυσικά πρόσωπα που ιδρύουν Ι.Κ.Τ.Ε.Ο., απαιτείται από το ίδιο το φυσικό πρόσωπο υπεύθυνη δήλωση του άρθρου 8 του ν. 1599/1986, ότι δεν εμπίπτει στις απαγορεύσεις των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου 34 του ν.2963/2001, όπως ισχύει κάθε φορά. Επίσης, δηλώνεται ότι σε περίπτωση που μελλοντικά μεταβληθεί κάτι από όσα αναγράφονται, θα ενημερωθεί εγγράφως εντός ενός (1) ημερολογιακού μηνός η Διεύθυνση Ασφάλειας Χερσαίων Μεταφορών του ΥΜΕ.
- b. Προκειμένου για Ομόρρυθμες Εταιρείες (Ο.Ε.), Ετερόρρυθμες Εταιρείες (Ε.Ε.) και Εταιρείες Περιορισμένης Ευθύνης (Ε.Π.Ε.) που ιδρύουν Ι.Κ.Τ.Ε.Ο., απαιτείται υπεύθυνη δήλωση του άρθρου 8 του ν. 1599/1986 από τον διαχειριστή ή τους διαχειριστές της εταιρείας, στην οποία δηλώνεται ότι η εταιρεία, οι εν ενεργεία διαχειριστές, καθώς και τα μέλη της εταιρείας (φυσικά ή νομικά πρόσωπα) δεν εμπίπτουν στις απαγορεύσεις των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου 34 του ν. 2963/2001, όπως ισχύει κάθε φορά. Σε περίπτωση που μέλη της εταιρείας είναι νομικά πρόσωπα, δηλώνεται ότι και τα μέλη αυτών των νομικών προσώπων δεν εμπίπτουν στις ως άνω αναφερόμενες απαγορεύσεις. Επίσης, δηλώνεται ότι σε περίπτωση που μελλοντικά μεταβληθεί κάτι από όσα αναγράφονται, θα ενημερωθεί εγγράφως εντός ενός (1) ημερολογιακού μηνός η Διεύθυνση Ασφάλειας Χερσαίων Μεταφορών του ΥΜΕ.
- c. Προκειμένου για Ανώνυμες Εταιρείες (Α.Ε.) που ιδρύουν Ι.Κ.Τ.Ε.Ο., απαιτείται υπεύθυνη δήλωση του άρθρου 8 του ν. 1599/1986 από τον Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου ή τον Διευθύνοντα Σύμβουλο της εταιρείας, στην οποία δηλώνεται ότι η εταιρεία, ο ίδιος, τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου, καθώς και οι μέτοχοι της εταιρείας (φυσικά ή νομικά πρόσωπα) που συμμετείχαν, με δικαίωμα ψήφου, στην τελευταία Γενική Συνέλευση η οποία εξέλεξε το παρόν Διοικητικό Συμβούλιο της εταιρείας και σε κάθε επόμενη Γενική Συνέλευση δεν εμπίπτουν στις απαγορεύσεις των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου 34 του ν. 2963/2001, όπως ισχύει κάθε φορά. Σε περίπτωση που μέτοχοι της εταιρείας είναι νομικά πρόσωπα, δηλώνεται από τον Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου ή τον Διευθύνοντα Σύμβουλο της εταιρείας, ότι και τα μέλη - μέτοχοι αυτών των νομικών προσώπων δεν εμπίπτουν στις ως άνω αναφερόμενες απαγορεύσεις. Επίσης, δηλώνεται ότι σε περίπτωση που μελλοντικά μεταβληθεί κάτι από όσα αναγράφονται, θα ενημερωθεί εγγράφως εντός ενός (1) ημερολογιακού μηνός η Διεύθυνση Ασφάλειας Χερσαίων Μεταφορών του ΥΜΕ.
- d. Προκειμένου για Συνεταιρισμούς που ιδρύουν Ι.Κ.Τ.Ε.Ο., απαιτείται υπεύθυνη δήλωση του άρθρου 8 του ν. 1599/1986 από τον Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου, στην οποία δηλώνεται ότι ο Συνεταιρισμός, ο ίδιος, τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου, καθώς και τα μέλη του Συνεταιρισμού δεν εμπίπτουν στις απαγορεύσεις των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου 34 του ν.2963/2001, όπως ισχύει κάθε φορά. Επίσης, δηλώνεται ότι σε περίπτωση που μελλοντικά μεταβληθεί κάτι από όσα

αναγράφονται, θα ενημερωθεί εγγράφως εντός ενός (1) ημερολογιακού μηνός η Διεύθυνση Ασφάλειας Χερσαίων Μεταφορών του ΥΜΕ.

- 4) Τοπογραφικό διάγραμμα της περιοχής με κατάλληλη κλίμακα, στο οποίο αποτυπώνεται το οικόπεδο και η έκτασή του, που απαιτείται για την εν γένει διαμόρφωση του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο., καθώς και οι περιμετρικές ζώνες των 100 και 150 μέτρων από τα όρια του οικοπέδου ή γηπέδου ή της τυχόν κύριας έκτασης, κατά περίπτωση που θα καταλάβει το ΙΚΤΕΟ. Επίσης αναγράφονται και όλα τα λοιπά στοιχεία από τα οποία αποδεικνύεται ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις των παραγράφων 3, 4 και 5 του άρθρου 34 του ν. 2963/2001 (ΦΕΚ 268Α'), όπως ισχύει κάθε φορά. Το τοπογραφικό διάγραμμα υποβάλλεται σε τρία αντίτυπα και υπογράφεται από τον κατά νόμο υπεύθυνο μηχανικό. Το ανωτέρω διάγραμμα θεωρείται από την αρμόδια πολεοδομική αρχή μόνο όσον αφορά στο επιτρεπτό ή μη της χρήσεως του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. στην περιοχή. Αντί της θεώρησης μπορεί να υποβληθεί σχετική βεβαίωση από την ανωτέρω υπηρεσία ότι στην υπόψη θέση επιτρέπεται από τις κείμενες διατάξεις η ίδρυση ΙΚΤΕΟ. Εναλλακτικά η άδεια ίδρυσης Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. χορηγείται και με την υποβολή του τοπογραφικού διαγράμματος χωρίς την παραπάνω θεώρηση ή βεβαίωση, αλλά στην περίπτωση αυτή για τη χορήγηση της άδειας λειτουργίας υποβάλλεται υποχρεωτικά το θεωρημένο τοπογραφικό διάγραμμα που συνοδεύει την οικοδομική άδεια και το οποίο σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να είναι το ίδιο με αυτό που υποβλήθηκε για τη χορήγηση της άδειας ίδρυσης.
- 5) Έγκριση κυκλοφοριακής σύνδεσης ή εισόδου-εξόδου από την αρμόδια για την οδό υπηρεσία για τα εκτός σχεδίου και εκτός οικισμών ιδρυόμενα Ι.Κ.Τ.Ε.Ο.
- 6) Παράβολο υπέρ του Δημοσίου, όπως καθορίζεται κάθε φορά από την Κ.Υ.Α. των Υπουργών Οικονομίας & Οικονομικών και Μεταφορών & Επικοινωνιών του άρθρου 36 εδάφιο (ζ) του ν. 2963/2001.
- 7) Αναλυτική τεχνική περιγραφή, σε τρία αντίτυπα, των κτιριακών εγκαταστάσεων του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο., η οποία περιλαμβάνει και περιγραφή της κυκλοφορίας των οχημάτων στο Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. από την είσοδο μέχρι το πέρας του ελέγχου και τις απαραίτητες θέσεις στάθμευσης και αναμονής.
- 8) Σχέδιο γενικής διάταξης του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. υπό κλίμακα 1:200 ή 1:100. Στο σχέδιο σημειώνονται η οικοδομική και η ρυμοτομική γραμμή ή το όριο του γηπέδου κατά περίπτωση, το κτίριο και η γενική διάταξη του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο., οι χώροι αναμονής και στάθμευσης (πριν και μετά τον έλεγχο) των ελεγχόμενων οχημάτων και των οχημάτων του προσωπικού, οι χώροι προσπέλασης (εισόδου και εξόδου) των οχημάτων, ο τρόπος πρόσβασης στο Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. (κυκλοφοριακή σύνδεση ή οι διάφορες διατάξεις «εισόδου εξόδου»), η κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση, τόσο παρά τις εισόδους εξόδους του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. όσο και μέσα στον περιβάλλοντα χώρο, δηλαδή βέλη πορείας οχημάτων, πινακίδες απαγορευτικές, αναγγελίας κινδύνου, πληροφοριακές προειδοποιητικές, τυχόν ηχητική σήμανση και όποια άλλου είδους σήμανση απαιτείται για την ενημέρωση και καθοδήγηση του κυρίως κοινού και των οδηγών.
- 9) Κατόψεις όλων των επιπέδων των κτιρίων του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. με όλα τα μηχανήματα, όπως αναλυτικά περιγράφονται στα άρθρα 4 και 5 της Φ50/48597/5875/2009 και μία ή δύο χαρακτηριστικές τομές των παραπάνω κτιρίων, σε τρία αντίτυπα. Επί των σχεδίων πρέπει να αναφέρεται το ύψος της εισόδου και εξόδου του κτιρίου ελέγχων.

- 10) Τεχνική περιγραφή, σε τρία αντίτυπα, των ηλεκτρο-μηχανολογικών εγκαταστάσεων του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. διαρθρωμένη στα εξής κεφάλαια: Ηλεκτρολογικά (ασθενή ρεύματα, φωτισμός, τροφοδοσία μηχανημάτων), ύδρευση, αποχέτευση (αντλίες ακαθάρτων, εσχάρες και σηπτική/στεγανή διάταξη), εξαερισμός, που αφορά στο κτίριο ελέγχων, τους χώρους εξυπηρέτησης πολιτών, τους βοηθητικούς χώρους εξυπηρέτησης και τον περιβάλλοντα χώρο του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο..
- 11) Ηλεκτρομηχανολογικές μελέτες και σχέδια του κτιρίου ελέγχων και του περιβάλλοντος χώρου σε τρία αντίτυπα. Ειδικότερα υποβάλλονται τα παρακάτω σχέδια:
- Ηλεκτρολογικά - Κάτοψη Κτιρίου Ελέγχων - Φωτισμού Ισχυρών και Ασθενών Ρευμάτων,
 - Ηλεκτρολογικά - Γενική Διάταξη - Εξωτερικά Δίκτυα και Φωτισμός,
 - Αποχέτευση - Κάτοψη Κτιρίου Ελέγχων και
 - Εξαερισμού - Κάτοψη Κτιρίου Ελέγχων.

- 12) Μελέτη εγκατάστασης αυτομάτων γραμμών ελέγχου και του λοιπού εξοπλισμού του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. Η μελέτη αυτή υποβάλλεται σε τρία αντίτυπα και περιλαμβάνει όλα τα μηχανήματα και τις εγκαταστάσεις που είναι απαραίτητα για την αυτοματοποίηση του ελέγχου σύμφωνα με τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις, την τεχνική περιγραφή τους και την διαδικασία ελέγχων. Η μελέτη υπογράφεται από τον κατά νόμο υπεύθυνο Διπλωματούχο Μηχανολόγο - Ηλεκτρολόγο Μηχανικό ή Τεχνολόγο Μηχανολόγο Μηχανικό.

Μετά την υποβολή των δικαιολογητικών και ύστερα από έλεγχο της αρμόδιας υπηρεσίας, χορηγείται η άδεια ίδρυσης εφόσον τα παραπάνω δικαιολογητικά πληρούν τους όρους που καθορίζονται από τη νομοθεσία..

Η εκδιδόμενη άδεια ίδρυσης του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. χορηγείται στον ενδιαφερόμενο, με πλήρη σειρά εγκεκριμένων σχεδιαγραμμάτων και κοινοποιείται στην αρμόδια Υπηρεσία Πολεοδομίας, στη Δ.Α.Χ.Μ., στην οικεία Περιφέρεια και στο οικείο Αστυνομικό Τμήμα.

Η άδεια ίδρυσης του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. ισχύει για δύο χρόνια και μπορεί να παραταθεί, με αίτηση του ενδιαφερομένου, για δύο ακόμη χρόνια. Σε περίπτωση που υπάρξει αποδεδειγμένα αναστολή εκτέλεσης οικοδομικών εργασιών σε οποιοδήποτε στάδιο της κατασκευής του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. χορηγείται μετά από αίτηση του ενδιαφερομένου παράταση ισχύος για δύο χρόνια μετά την οριστική παύση της αναστολής.

Σε περίπτωση που λήξει το ανωτέρω χρονικό διάστημα, υποβάλλονται εκ νέου όλα τα ως άνω δικαιολογητικά που αναφέρονται για την εξ αρχής χορήγηση άδειας ίδρυσης, η οποία χορηγείται με βάση την ισχύουσα κατά την νέα κατάθεση νομοθεσία. Σε περίπτωση που δεν έχει επέλθει μεταβολή στα τεχνικά στοιχεία της εγκατάστασης, αντί των απαιτούμενων μελετών, σχεδιαγραμμάτων και τεχνικών περιγραφών, υποβάλλεται υπεύθυνη δήλωση του αιτούντος και του υπεύθυνου μηχανικού περί μη μεταβολής των τεχνικών στοιχείων της εγκατάστασης.

Σε περίπτωση που ο δικαιούχος άδειας ίδρυσης επιθυμεί την αλλαγή οποιωνδήποτε, από τα υποβληθέντα κατά το στάδιο χορήγησης της, σχεδίων και λοιπών στοιχείων, υποβάλλει αίτηση συνοδευόμενη με τα σχέδια αυτά που απεικονίζουν τις αιτούμενες μεταβολές. Τα σχέδια αυτά συνοδεύονται απαραίτητα από τεχνική έκθεση στην οποία περιγράφονται οι αιτούμενες μεταβολές. Εφόσον εγκριθεί η αιτηθείσα μεταβολή, η αρχική άδεια ίδρυσης παραμένει σε ισχύ.

Η μεταβίβαση της άδειας ίδρυσης του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. είναι επιτρεπτή. Η έκδοση της νέας άδειας γίνεται εφόσον υποβληθούν από το νέο ιδιοκτήτη:

α. Τα στοιχεία που αποδεικνύουν την πλήρωση των προϋποθέσεων των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου 34 του ν. 2963/2001 όπως ισχύει κάθε φορά

β. Η πράξη μεταβίβασης της άδειας ίδρυσης του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο.

γ. Η προβλεπόμενη στην παράγραφο 2 του άρθρου 7 της Φ50/48597/5875, της περίπτωσης (α) υπεύθυνη δήλωση.

δ. Υπεύθυνες δηλώσεις του αιτούντος και του αρμόδιου μηχανικού περί μη μεταβολής των στοιχείων της εγκατάστασης με βάση τα οποία εκδόθηκε η ισχύουσα άδεια ίδρυσης.

Οι παραπάνω διατάξεις εφαρμόζονται αναλογικά και σε περίπτωση μετασχηματισμού ή μετατροπής του δικαιούχου της άδειας ίδρυσης (φυσικού ή νομικού προσώπου).

1.4 Άδεια λειτουργίας

Στο άρθρο 8 της Φ50/48597/5875 περιγράφεται ο τρόπος προσκόμισης άδειας λειτουργίας των Ι.Κ.Τ.Ε.Ο., η οποία χορηγείται από την ίδια υπηρεσία που έχει εκδώσει την άδεια ίδρυσης του, που συνοδεύεται από τα παρακάτω δικαιολογητικά:

- Οικοδομική άδεια, θεωρημένη από την αρμόδια πολεοδομική αρχή για τη σύνδεση του ακινήτου με τα δίκτυα κοινής ωφέλειας.
 - Σε περίπτωση κυριότητας ακινήτου, υπεύθυνη δήλωση του άρθρου 8 του ν. 1599/1986 στην οποία θα δηλώνεται από τον ιδιοκτήτη του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. η κυριότητα και κατοχή του οικοπέδου για τις εγκαταστάσεις του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. και στην οποία θα επισυνάπτονται οι τίτλοι ιδιοκτησίας του ακινήτου.
 - Σε περίπτωση μίσθωσης του ακινήτου, υπεύθυνη δήλωση του άρθρου 8 του ν. 1599/1986 στην οποία θα δηλώνεται από τον ιδιοκτήτη Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. η κατοχή του οικοπέδου για τις εγκαταστάσεις του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. στην οποία θα επισυνάπτεται το μισθωτήριο συμβόλαιο του ακινήτου.
- Υπεύθυνη δήλωση, σύμφωνα με το άρθρο 8 του ν. 1599/1986 αρμοδίου τεχνικού, ότι η κατασκευή του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. και ειδικότερα οι κτιριακές, οι ηλεκτρομηχανολογικές και λοιπές ειδικές εγκαταστάσεις συμπεριλαμβανομένης της εγκατάστασης των αυτόματων γραμμών και του αναγκαίου εξοπλισμού έγιναν σύμφωνα με την οικοδομική άδεια, τα εγκεκριμένα σχεδιαγράμματα και τα λοιπά στοιχεία που υποβλήθηκαν και εγκρίθηκαν κατά το στάδιο της άδειας ίδρυσης.
- Πιστοποιητικό Πυροπροστασίας από την αρμόδια Πυροσβεστική Υπηρεσία κατά τα οριζόμενα στην ΚΥΑ 16085 Φ.700.1/24.3.2009 (ΦΕΚ 770Β').
- Υπεύθυνη δήλωση, σύμφωνα με το άρθρο 8 του ν. 1599/1986 του αντίστοιχου εγκαταστάτη, ότι η εγκατάσταση μηχανογράφησης του υπόψη Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. έχει συνδεθεί με το μηχανογραφικό σύστημα του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.
- Πιστοποίηση του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. κατά το πρότυπο ISO 9001 από κατάλληλα διαπιστευμένο φορέα της Ελλάδας ή κράτους - μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- Υπεύθυνη δήλωση του αιτούντος στην οποία να αναφέρεται η στελέχωση του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. με το αναγκαίο ελεγκτικό και λοιπό προσωπικό, οι σχετικοί τίτλοι σπουδών και οι αριθμοί των πιστοποιητικών που έχουν χορηγηθεί από τη

Δ.Α.Χ.Μ στο ελεγκτικό προσωπικό. Στην ίδια δήλωση αναφέρεται ο αριθμός έγκρισης από τη Δ.Α.Χ.Μ. του Δελτίου Τεχνικού Ελέγχου (ΔΤΕ) που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί από το Ι.Κ.Τ.Ε.Ο.. Εντός 10 ημερών από τη χορηγηθείσα άδεια λειτουργίας υποβάλλονται υποχρεωτικά τα δελτία αναγγελίας πρόσληψης του προσωπικού, η ημερομηνία έκδοσης των οποίων πρέπει να είναι προγενέστερη της άδειας λειτουργίας. Σε κάθε περίπτωση αλλαγής του προσωπικού λειτουργίας θα υποβάλλεται υπεύθυνη δήλωση με τα αναγκαία στοιχεία των νέων υπαλλήλων. Αν ο υπεύθυνος λειτουργίας του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. ή ο υπεύθυνος γραμμής είναι συγχρόνως ο νόμιμος εκπρόσωπος ή ο διαχειριστής ή για περίπτωση ανώνυμης εταιρείας, ο Διευθύνων Σύμβουλος ή μέλος του Δ.Σ., τότε υποβάλλονται τα αντίστοιχα έγγραφα από τα οποία προκύπτει η εν λόγω σχέση.

- Βεβαίωση της αρμόδιας υπηρεσίας για την ορθή εκτέλεση των εργασιών της εγκεκριμένης κυκλοφοριακής σύνδεσης ή εισόδου-εξόδου.
- Το αρχικό τιμολόγιο παροχής υπηρεσιών που θα εφαρμόζεται.
- Φωτογραφίες έγχρωμες όλων των χώρων και εγκαταστάσεων του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. συνοδευόμενες από κατάλληλες επεξηγήσεις εφόσον δεν είναι απαραίτητη η αυτοψία των εγκαταστάσεων κατά την κρίση της αδειοδοτούσας Υπηρεσίας σε περιπτώσεις προσθήκης ή αφαίρεσης αυτόματης γραμμής καθώς και προσθήκης κτιριακών ή άλλων εγκαταστάσεων.

Σε όσα Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. πληρούνται οι παραπάνω προϋποθέσεις, πλην αυτής του δικαιολογητικού της περίπτωσης (στ) «Πιστοποιητικό Διαπίστευσης», διενεργείται αυτοψία των εγκαταστάσεων του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. από υπαλλήλους του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, από ένα μηχανικό και έναν πληροφορικής. Στη συνέχεια συντάσσονται δύο εκθέσεις αυτοψίας, μία για τις κτιριακές, ηλεκτρομηχανολογικές και λοιπές εγκαταστάσεις του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο., που υποβάλλεται στη Διεύθυνση Ασφάλειας Χερσαίων Μεταφορών του ΥΜΕ και μία για το μηχανογραφικό σύστημα του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο., σχετικά με τη λειτουργία αυτού σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, που υποβάλλεται στη Διεύθυνση Οργάνωσης και Πληροφορικής του ΥΜΕ. Η αυτοψία του μηχανογραφικού συστήματος, των κτιριακών, ηλεκτρομηχανολογικών και λοιπών εγκαταστάσεων του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. διενεργείται βάσει των παρακάτω σημείων ελέγχων:

- Μηχανογραφικό σύστημα Ι.Κ.Τ.Ε.Ο.
- Κυκλοφοριακή σύνδεση / Είσοδος - Έξοδος Ι.Κ.Τ.Ε.Ο.
- Γενική Διάταξη (Πλάτη και ακτίνες καμπυλότητας των διαδρόμων κυκλοφορίας των οχημάτων κ.λπ.).
- Γραμμές ελέγχου (μηχανήματα - συσκευές - λάκκοι κατόπτευσης)
- Πλάτη διαδρόμων κίνησης προσώπων (πολιτών και υπαλλήλων)
- Εξαερισμός χώρου ελέγχου
- Ελεύθερα ύψη
- Επικάλυψη οδοστρώματος
- Κλίσεις κεκλιμένων επιφανειών
- Σήμανση
- Περίφραξη γηπέδου
- Θέσεις στάθμευσης (γενικά)
- Ύπαρξη χώρων αναμονής και εξυπηρέτησης πολιτών

- Ηλεκτροφωτισμός κόμβου, Γενικής Διάταξης και χώρου τεχνικού ελέγχου

Εφόσον δεν βρεθούν ελλείψεις, η Δ.Ο.Π. ενημερώνει τη Δ.Α.Χ.Μ. σχετικά με τη σύνδεση του μηχανογραφικού συστήματος του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. με το μηχανογραφικό σύστημα του ΥΜΕ, το οποίο έχει την ικανότητα να διαχειρίζεται τα προβλεπόμενα από τις διατάξεις δεδομένα και στη συνέχεια, εκδίδεται η άδεια λειτουργίας από τη Δ.Α.Χ.Μ., η διάρκεια της οποίας είναι επ' αόριστων. Εφόσον βέβαια έχει υποβληθεί το έγγραφο του φορέα διαπίστευσης σχετικά με την καταρχήν έγκριση της χορήγησης του Πιστοποιητικού Διαπίστευσης. Υποχρεωτικά εντός δέκα ημερών από τη χορηγηθείσα άδεια λειτουργίας υποβάλλεται και το Πιστοποιητικό Διαπίστευσης. Σε αντίθετη περίπτωση ανακαλείται η άδεια.

Σε κάθε άλλη περίπτωση που υπάρχουν αποκλίσεις που κατά την κρίση των υπηρεσιών δικαιολογούν την μη χορήγηση άδειας λειτουργίας, ο ενδιαφερόμενος ειδοποιείται εγγράφως για την αποκατάστασή τους. Όπου ακολουθείται η ίδια παραπάνω διαδικασία και θα ελεγχθεί κατά την πρώτη επιθεώρηση του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. όπως ορίζεται στο άρθρο 11 της Φ50/48597/2009.

Στη περίπτωση που ο δικαιούχος άδειας λειτουργίας του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. επιθυμεί την αλλαγή των στοιχείων εγκατάστασης υποβάλλει αίτηση με νέα σχέδια. Τα νέα σχέδια που απεικονίζουν τις επιθυμητές μεταβολές, συνοδεύονται απαραίτητα από τεχνική έκθεση στην οποία περιγράφονται οι παραπάνω μεταβολές. Μετά τον έλεγχο των σχεδίων χορηγείται άδεια μεταβολής των εγκαταστάσεων στην οποία καθορίζονται και οι τυχόν περιορισμοί στη λειτουργία του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. κατά το χρόνο των εργασιών. Μετά την ολοκλήρωση των εργασιών χορηγείται νέα άδεια λειτουργίας.

Εφόσον η αρχή που χορήγησε την άδεια λειτουργίας διαπιστώσει οποτεδήποτε ότι έπαυσαν να υπάρχουν οι προϋποθέσεις με τις οποίες χορηγήθηκε, την αφαιρεί προσωρινά ή οριστικά, με πλήρως αιτιολογημένη ειδική απόφασή της.

Η μεταβίβαση της άδειας λειτουργίας του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. είναι επιτρεπτή. Για την έκδοση της νέας άδειας θα πρέπει να υποβληθούν από το νέο ιδιοκτήτη τα εξής δικαιολογητικά:

- α) Αίτηση του νέου ιδιοκτήτη για έκδοση άδειας λειτουργίας στο όνομά του.
- β) Υπεύθυνη δήλωση του παλαιού ιδιοκτήτη ότι μεταβιβάζει την άδεια λειτουργίας του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. στον νέο ιδιοκτήτη.
- γ) Υπεύθυνη δήλωση του νέου ιδιοκτήτη καθώς και του Υπευθύνου Λειτουργίας του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. ότι δεν έχει υπάρξει μεταβολή των στοιχείων της εγκατάστασης και του δηλωθέντος προσωπικού.
- δ) Υπεύθυνη δήλωση του νέου ιδιοκτήτη ότι δεν εμπίπτει στις απαγορεύσεις των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου 34 του ν. 2963/2001, όπως ισχύει κάθε φορά.
- ε) Πιστοποιητικό Διαπίστευσης στο όνομα του νέου ιδιοκτήτη. Σε περίπτωση που απαιτείται νέο πιστοποιητικό διαπίστευσης, αυτό δύναται να υποβληθεί εντός τριών μηνών από την τροποποίηση της άδειας λειτουργίας. Σε αντίθετη περίπτωση ανακαλείται η άδεια.

Η άδεια λειτουργίας δεν ανακαλείται σε περίπτωση αμφισβήτησης, μέχρι προσκομίσεως τελεσίδικης εκτελεστής δικαστικής απόφασης.

Ο νόμιμος εκπρόσωπος του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. οφείλει να ανανεώνει έγκαιρα το Πιστοποιητικό Πυρασφαλείας σύμφωνα με τα οριζόμενα από τις πυροσβεστικές διατάξεις που κάθε φορά ισχύουν και υποχρεούται στην έγκαιρη υποβολή στη Δ.Α.Χ.Μ.

του νέου ή του ανανεωμένου πιστοποιητικού διαπίστευσης. Στην περίπτωση που το πιστοποιητικό διαπίστευσης δεν ανανεωθεί, η άδεια λειτουργίας ανακαλείται αυτόματα μέχρι την έκδοση νέου ή ανανεωμένου πιστοποιητικού.

Επίσης οφείλει να γνωστοποιεί στο φορέα διαπίστευσης την οποιαδήποτε αλλαγή στην οποία προτίθεται να προβεί σχετικά με το Ι.Κ.Τ.Ε.Ο.. Ο φορέας αποφασίζει αν η συγκεκριμένη αλλαγή επηρεάζει ή όχι την ισχύουσα διαπίστευση, εκδίδοντας αντίστοιχη βεβαίωση ή νέο πιστοποιητικό, το οποίο προσκομίζει ο ενδιαφερόμενος για την έκδοση της άδειας λειτουργίας. Στη περίπτωση που για οποιοδήποτε λόγο ο φορέας διαπίστευσης του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. ανακαλέσει ή αναστείλει το χορηγημένο πιστοποιητικό διαπίστευσης ανακαλείται αυτοδίκαια και η άδεια λειτουργίας, η οποία επαναχορηγείται από την αρμόδια υπηρεσία με την προσκόμιση νέου πιστοποιητικού διαπίστευσης.

Η άδεια λειτουργίας κοινοποιείται από τη Δ.Α.Χ.Μ., στην οικεία Περιφέρεια, καθώς και στην οικεία Αστυνομική Αρχή και Πυροσβεστική Υπηρεσία της περιοχής.

Για τα Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. που έχουν λάβει άδεια ίδρυσης ή λειτουργίας σε χρόνο προγενέστερο από τυχόν άδειες που χορηγούνται σε εγκαταστάσεις οι οποίες εμπίπτουν στις περιπτώσεις της παραγράφου 5 του άρθρου 34 του ν.2963/2001 (ΦΕΚ 268Α'), όπως ισχύει κάθε φορά, στην πρώτη μεν περίπτωση (μόνο άδεια ίδρυσης) προωθούνται οι σχετικές διαδικασίες μέχρι του τελικού σταδίου της χορηγήσεως και της άδειας λειτουργίας τους, στη δεύτερη δε περίπτωση (με άδεια λειτουργίας) αυτά συνεχίζουν τη λειτουργία τους, ακόμη και εάν απέχουν από τις μεταγενέστερες αυτές εγκαταστάσεις απόσταση μικρότερη από την προβλεπόμενη, υπό την επιφύλαξη ότι δεν ορίζεται το αντίθετο από ισχύουσες πολεοδομικές ή άλλες διατάξεις κατά το χρόνο έκδοσης της άδειας ίδρυσης ή λειτουργίας του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο..

Τέλος άδειες λειτουργίας Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. που έχουν χορηγηθεί από τη Δ.Α.Χ.Μ. και είναι πενταετούς διάρκειας θεωρείται ότι ισχύουν επ' αόριστων.

1.5 Πρόσβαση στο Ι.Κ.Τ.Ε.Ο.

Σε περίπτωση που το Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. ιδρύεται σε περιοχή εντός εγκεκριμένου σχεδίου πόλεως ή εντός ορίων οικισμών προϋφισταμένων του έτους 1923 ή οριοθετημένων σύμφωνα με τους όρους του από 24.4.1985 Π.Δ. (ΦΕΚ 181 Δ'), η πρόσβαση στο Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. διαμορφώνεται με την κατασκευή: Ενιαίας εισόδου - εξόδου πλάτους τουλάχιστον 8 μ. ή χωριστής εισόδου - εξόδου πλάτους τουλάχιστον 4 μ. η καθεμία, με ξεχωριστές προσβάσεις προς την ίδια ή προς διαφορετικές οδούς προκειμένου για Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. Βαρέων Οχημάτων.

Σε περίπτωση που το Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. ιδρύεται σε περιοχή εκτός εγκεκριμένου σχεδίου πόλεως ή εκτός ορίων οικισμών προϋφισταμένων του έτους 1923 ή οριοθετημένων σύμφωνα με τους όρους του από 24.4.85 Π.Δ. (ΦΕΚ 181Δ'), επί εθνικής ή επαρχιακής οδού, απαιτείται διαμόρφωση κυκλοφοριακής σύνδεσης ή εισόδου-εξόδου κατά την κρίση της αρμόδιας για την οδό υπηρεσίας, σύμφωνα με τα οριζόμενα για τις εγκαταστάσεις του άρθρου 24 του Β.Δ. 465/1970 (ΦΕΚ 150Α'), όπως ισχύει, πληρουμένων όλων των σχετικών όρων και προϋποθέσεων περί ορατότητας και

αποστάσεων από συμβολές οδών που περιλαμβάνονται στο εν λόγω Διάταγμα, όπως ισχύει.

Σε περίπτωση που το Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. ιδρύεται σε περιοχή εκτός εγκεκριμένου σχεδίου πόλεως ή εκτός ορίων οικισμών προϋφισταμένων του έτους 1923 ή οριοθετημένων σύμφωνα με τους όρους του από 24.4.85 Π.Δ. (ΦΕΚ 181Δ'), αλλά επί δημοτικής ή κοινοτικής οδού ή κοινόχρηστης αγροτικής οδού, κατασκευάζεται είσοδος και έξοδος όπως περιγράφεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου ή κόμβος σύνδεσης τύπου Δ σύμφωνα με το υπόδειγμα του Β.Δ. 465/1970, όπως αυτό τροποποιήθηκε με το Π.Δ. 118/2006 (ΦΕΚ 119Α'), πληρουμένων όμως πάντοτε όλων των σχετικών όρων και προϋποθέσεων περί ορατότητας και αποστάσεων από συμβολές οδών που περιλαμβάνονται στο παραπάνω Β.Δ. (465/1970), όπως ισχύει».

Σε όλες τις παραπάνω περιπτώσεις είναι δυνατή για λειτουργικούς λόγους η κατασκευή και δεύτερης εισόδου ή/και εξόδου, ενιαίας ή ξεχωριστής προς την ίδια ή διαφορετική κατεύθυνση.

Η οδός πρόσβασης από την κύρια κεντρική οδό προς το Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. πρέπει να είναι από ασφαλτικό τάπητα ή τάπητα από σκυρόδεμα και να έχει πλάτος τουλάχιστον 6m προκειμένου για οδό διπλής κατεύθυνσης για Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. Βαρέων Οχημάτων. Επιτρέπονται στενώσεις του πλάτους της οδού πρόσβασης, από την κύρια κεντρική οδό προς το Ι.Κ.Τ.Ε.Ο., σε μήκος έως και 15% του συνολικού μήκους της, με κατάλληλη σήμανση η οποία θα είναι εγκεκριμένη από την αρμόδια για την οδό αρχή.

Σε όλα τα Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. απαιτείται πλήρης ηλεκτροφωτισμός της εισόδου εξόδου, με τρόπο ώστε να γίνονται εύκολα αντιληπτοί οι διερχόμενοι πεζοί και να αποφεύγεται η τύφλωση των οδηγών των διερχομένων την οδό οχημάτων. Η είσοδος και η έξοδος του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο φέρει πλήρη οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση.

1.6 Γενική διάταξη Ι.Κ.Τ.Ε.Ο.

Η γενική διάταξη του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. διαμορφώνεται καταλλήλως όπως αναφέρεται στο άρθρο 4 της Φ50/48597/5875 ώστε: να επιτυγχάνεται όσο το δυνατόν η ομαλή και ασφαλής κίνηση όλων των οχημάτων στον χώρο του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. από την είσοδο έως και την έξοδό τους, τη στάθμευση πριν και μετά τον τεχνικό έλεγχο, την πρόσβαση και την έξοδο από τα κτίρια ελέγχου.

Σύμφωνα με την ανωτέρω νομοθεσία η οπίσθια κίνηση επιτρέπεται μόνο για τους ελιγμούς στάθμευσης, ήτοι για τους ελιγμούς εισόδου των οχημάτων στις προβλεπόμενες θέσεις στάθμευσης πριν και μετά τον τεχνικό έλεγχο, καθώς και για τους ελιγμούς εξόδου από τις προαναφερθείσες θέσεις στάθμευσης. Στα καμπύλα τμήματα ολόκληρης της διαδρομής των οχημάτων στο χώρο (συμπεριλαμβανομένων της εισόδου/εξόδου στον/από τον περιβάλλοντα χώρο του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο., της εισόδου/εξόδου σε/από θέση στάθμευσης πριν και μετά τον τεχνικό έλεγχο, της εισόδου/εξόδου στο/από το κτίριο ελέγχων κ.ο.κ.) πρέπει να υφίστανται εξωτερική ακτίνα καμπυλότητας και αντίστοιχα πλάτος οδοστρώματος ως εξής :

Πίνακας 1: Ακτίνες καμπυλότητας-πλάτος οδοστρώματος

Ακτίνα καμπυλότητας (εξωτερική)	Πλάτος οδοστρώματος
12,5 m	7,5 - 8,5 m
15 m	6,5 - 7,5 m
20 m	5,5 - 6,5 m
30 m	4,5 - 5,5 m
>30,0 m	3,0 - 4,5 m

Για τις ενδιάμεσες ακτίνες καμπυλότητας, τα ελάχιστα πλάτη καμπυλότητας προκύπτουν αναλογικά με παρεμβολή από τον παραπάνω πίνακα. Τμήματα της διαδρομής εισόδου είναι δυνατόν να συμπίπτουν με τμήματα της διαδρομής εξόδου μέχρι βάθους 20m. από το όριο του γηπέδου. Ο μελετητής αποτυπώνει τόσο στο σχέδιο γενικής διάταξης, όσο και στην κάτοψη του υπόστεγου κτιρίου δοκιμών σχηματικά την πορεία όλων των οχημάτων από την είσοδο μέχρι την έξοδο από το Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. ήτοι τα σημεία εισόδου, στάθμευσης, ελιγμών στάθμευσης, εισόδου προς έλεγχο, αναμονής και εξόδου.

Θα πρέπει να παρεμβάλλεται απαραίτητως ανάμεσα στα κτίρια της εγκατάστασης και στις επιφάνειες κυκλοφορίας των οχημάτων, καθώς και στους χώρους στάθμευσης, δίκτυο πεζοδρομίων, πλάτους τουλάχιστον 1,20m και ύψους από 0,12 έως 0,15m κατάλληλα πλακοστρωμένων και διαμορφωμένων, ώστε να διευκολύνεται η αυτόνομη και ασφαλής μετακίνηση όλων των χρηστών. Δεν απαιτείται η διαμόρφωση πεζοδρομίων μεταξύ δύο θέσεων στάθμευσης και από τη δεξιά πλευρά μίας θέσης στάθμευσης. Οι απολήξεις των πεζοδρομίων επισημαίνονται με έντονο χρώμα σε αντίθεση με αυτό των παρακειμένων επιφανειών.

Κάθε Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. ανάλογα με τις γραμμές ελέγχου που λειτουργεί, υποχρεούται να διαθέτει χώρους στάθμευσης για τα οχήματα που πραγματοποιούν τεχνικό έλεγχο με ελάχιστο όριο τις τρεις θέσεις ανά γραμμή ελέγχου, όπως επίσης και χώρο στάθμευσης για τα οχήματα του προσωπικού. Όπου καθορίζονται τρεις θέσεις για κάθε γραμμή ελέγχου και επιπλέον μια θέση για κάθε άλλη γραμμή ελέγχου. Οι ελάχιστες διαστάσεις των παραπάνω θέσεων στάθμευσης για τους διαδρόμους ελέγχου είναι

- 22m x 3m για διαδρόμους ελέγχου Ι.Κ.Τ.Ε.Ο Βαρέων Οχημάτων και η μία θέση στάθμευσης από τις δύο πριν τον έλεγχο μπορεί να είναι 15m x 3m.
- Οι θέσεις στάθμευσης του προσωπικού θα πρέπει να είναι 4,5m x 2,25m τουλάχιστον.

Οι επιφάνειες κυκλοφορίας και στάθμευσης του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. είναι κατάλληλα επιστρωμένες με ασφαλτοτάπητα ή με άλλο κατάλληλο υλικό και διαθέτουν κατάλληλη υπόβαση ανθεκτική στο βάρος όλων των διερχομένων οχημάτων. Η επιφάνειες των διαδρόμων ελέγχου θα πρέπει να έχουν κλίση το πολύ 1%. Όλες οι άλλες επιφάνειες κυκλοφορίας και στάθμευσης των προς έλεγχο οχημάτων μπορούν να έχουν κλίση έως 10%.

Η όλη έκταση του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. θα πρέπει να διαθέτει κατάλληλη διάταξη εξωτερικού ηλεκτροφωτισμού που καλύπτει το γήπεδο του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο ή την κύρια έκταση αυτού.

Η εγκατάσταση θα φέρει οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση για την ομαλή και ασφαλή πορεία όλων των οχημάτων και των πεζών (πινακίδες αναγγελίας κινδύνου, ρυθμιστικές, πληροφοριακές, ενδεικτικά βέλη πορείας κ.λπ.) σύμφωνα με τις προδιαγραφές της Γενικής Διεύθυνσης Συγκοινωνιακών Υποδομών.

Στα όρια του οικοπέδου ή γηπέδου ή του τμήματος αυτού, που απαιτείται και έχει οριστεί κατά περίπτωση ως κύρια έκταση για την εγκατάσταση του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. με τις όμορες ιδιοκτησίες, τοποθετείται περίφραξη. Η εκάστοτε εγκεκριμένη κυκλοφοριακή σύνδεση επιτρέπεται να μη φέρει περίφραξη, αλλά αν αυτή υπάρχει πρέπει να μην παρεμποδίζει την ορατότητα. Επιτρέπεται για λόγους κυκλοφοριακής σύνδεσης η μετατόπιση της όλης διάταξης εισόδου - εξόδου του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. προς το εσωτερικό του γηπέδου. Στην περίπτωση αυτή το εμβαδόν του γηπέδου που απομένεται θεωρείται ότι δεν αφαιρείται από το εμβαδόν της κυρίας έκτασης του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο..

Η απόσταση της παραγράφου 5 του άρθρου 34 του ν. 2963/2001 μετράται ακτινικά μεταξύ του περιγράμματος του οικοπέδου του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. ή της κύριας έκτασης αυτού και του περιγράμματος των απαγορευμένων κτιρίων ή των κατά περίπτωση ειδικών εγκαταστάσεων (π.χ. χαρακτηριστικά στοιχεία πρατηρίου υγραερίου, δηλαδή κέλυφος δεξαμενής υγραερίου, σημείο πλήρωσης, περίβλημα συσκευών διανομής, αντλίες και συμπιεστής υγραερίου).

1.7 Κτιριακές εγκαταστάσεις – προδιαγραφές

Κάθε Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. διαθέτει απαραίτητως

- Κτίριο ή κτίρια ελέγχων
- Χώρους διοίκησης και εξυπηρέτησης πολιτών
- Βοηθητικούς χώρους εξυπηρέτησης
- Θέση για τη λειτουργία της πύλης εφόσον αυτή υφίσταται.

Οι κύριες δραστηριότητες του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. (τεχνικός έλεγχος και οι χώροι εξυπηρέτησης πολιτών) αναπτύσσονται υποχρεωτικά στον ισόγειο χώρο του ενός ή των περισσότερων κτιρίων.

Στα Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. Βαρέων Οχημάτων, πέραν των θυρών, στο χώρο ελέγχου το ελάχιστο ελεύθερο ύψος πρέπει να είναι 4,6m.

Η είσοδος και η έξοδος του ή των κτιρίων ελέγχων καλύπτονται από θύρες (πτυσσόμενες ή ολόσωμες) ή ρολά ασφαλείας οιασδήποτε μορφής.

Όπως ορίζεται στο άρθρο 5 όλες οι πλευρές του ή των κτιρίων ελέγχων και καθ' όλο το μήκος τους με εξαίρεση τις θύρες και τα τυχόν παράθυρα φέρουν μέχρι ύψους τουλάχιστον 1,5m πλακίδια ή άλλη επικάλυψη που καθαρίζεται εύκολα. Επιπλέον, η πλευρά του κτιρίου ελέγχου στην οποία βρίσκεται ο χώρος των γραφείων, αναμονής και εξυπηρέτησης, φέρει πεζοδρόμιο πλάτους τουλάχιστον 0,60m και ύψους 0,12 έως 0,15m για την ασφαλή διέλευση των ελεγκτών.

Η απαγωγή των καυσαερίων γίνεται είτε με διάταξη απαγωγής που προσαρμόζεται στην εξάτμιση του οχήματος και ακολουθεί το όχημα μέχρι την έξοδο

από το χώρο ελέγχου, είτε με σύστημα εξαεριστήρων, ο τύπος, ο αριθμός, το μέγεθος και η ισχύς των οποίων προκύπτει από μελέτη που θα υποβληθεί προς έγκριση, ώστε να εξασφαλίζονται 4 εναλλαγές του αέρα του χώρου ελέγχου του ΙΚΤΕΟ ανά ώρα. Όταν εφαρμόζεται το σύστημα των τοπικών εξαεριστήρων, τουλάχιστον το 50% των σημείων απαγωγής θα πρέπει να είναι σε ύψος το πολύ 1 μέτρο από τη στάθμη του δαπέδου, οι δε εξαεριστήρες θα πρέπει να φέρουν προστατευτικό πλέγμα.

Το κτίριο ελέγχων διαθέτει επαρκή φωτισμό, τόσο οροφής όσο και λάκκων κατόπτευσης καθώς και πλήρη ηλεκτρική εγκατάσταση για την εξυπηρέτηση των μηχανημάτων και των τυχόν φορητών συσκευών. Οι κατασκευαζόμενοι λάκκοι κατόπτευσης φέρουν σχάρα στο δάπεδο με ελάχιστο καθαρό ύψος από την επιφάνεια της σχάρας ως την επιφάνεια του δαπέδου 1,75m και σύστημα απαγωγής καυσαερίων με αεραγωγούς. Μεταξύ των λάκκων κατόπτευσης υπάρχει διάδρομος επικοινωνίας. Επιτρέπεται σε κατάλληλο και επαρκή χώρο εντός του κτηρίου ελέγχου, η κατασκευή πρόσθετων λάκκων κατόπτευσης, στους οποίους διενεργείται ο προβλεπόμενος οπτικός έλεγχος σε αυτοκίνητα που παρουσιάζουν εκτεταμένες ελλείψεις, η τεκμηρίωση των οποίων είναι χρονοβόρα. Η κατασκευή, οι εν γένει τεχνικές προδιαγραφές και ο εξοπλισμός τους είναι σύμφωνες με τα προβλεπόμενα για τους κύριους λάκκους κατόπτευσης.

Ο έλεγχος του θορύβου των Βαρέων οχημάτων, εφόσον κριθεί απαραίτητος, γίνεται σε κατάλληλο χώρο, εντός ή εκτός του στεγασμένου χώρου ελέγχων, κατά την κρίση της Υπηρεσίας που χορηγεί την άδεια.

Κατασκευάζεται πλήρες δίκτυο συλλογής και αποχέτευσης των λάκκων κατόπτευσης και υδάτων του δαπέδου του κτηρίου ελέγχων.

Οι χώροι εξυπηρέτησης και αναμονής πολιτών διατάσσονται σε επαφή με το κτίριο/α ελέγχων ή επικοινωνούν με αυτό/α με στεγασμένο διάδρομο ή εντάσσονται μέσα σ' αυτό, έτσι ώστε να υπάρχει άμεση πρόσβαση από και προς αυτό.

Αποτελούνται από: το γραφείο διοίκησης, γραφείο υπευθύνων γραμμών, χώρο διαμονής ελεγκτών (τα δύο τελευταία γραφεία μπορούν να αποτελούν ένα γραφείο), χώρο εξυπηρέτησης πελατών, που περιλαμβάνει Γραμματεία, Ταμείο και έκδοση δελτίων τεχνικού ελέγχου και το χώρο αναμονής πελατών με στοιχειώδες αναψυκτήριο. Οι κτιριακές εγκαταστάσεις κατασκευάζονται από μη ευκόλως αναφλέξιμα υλικά και είναι ηχομονωμένες και θερμομονωμένες μεταξύ των χώρων διοίκησης και του χώρου ελέγχων. Επιπλέον υπάρχει πλήρης ηλεκτρομηχανολογική εγκατάσταση και κλιματισμός στους χώρους διοίκησης και αναμονής πελατών.

Οι βοηθητικοί χώροι της εγκατάστασης περιλαμβάνουν απαραίτητως WC, χωριστά για το προσωπικό και χωριστά για τους προσερχόμενους πολίτες. Τα WC των πολιτών τοποθετούνται στο ισόγειο τα οποία είναι υπενδεδυμένα με πλακίδια στο δάπεδο και στους τοίχους μέχρι ύψους τουλάχιστον 2,0m. Στους βοηθητικούς χώρους περιλαμβάνονται απαραίτητως χώρος αποθήκης, χώρος αποδυτηρίων για το προσωπικό και τυχόν χώροι εγκαταστάσεων θέρμανσης, κλιματισμού και πυρόσβεσης.

Οι χώροι των εγκαταστάσεων Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. όλων των κατηγοριών οχημάτων, υποχρεούνται να πληρούν τις απαιτήσεις για την προσβασιμότητα και εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία ή/και εμποδιζόμενων ατόμων που καθορίζονται σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 4067/2012 (ΦΕΚ Α' 79) «Νέος Οικοδομικός Κανονισμός (Ν.Ο.Κ.)» και δη του άρθρου 26 «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων» αυτού.

Από την είσοδο του οικοπέδου του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. μέχρι το χώρο αναμονής και στάθμευσης των προς έλεγχο οχημάτων δύναται να υπάρχει κατάλληλη θέση για την εξυπηρέτηση της λειτουργίας της πύλης, η οποία αποτυπώνεται στο σχέδιο γενικής διάταξης. Η θέση αυτή είναι κατάλληλα στεγασμένη με μόνιμη ή προσωρινή κατασκευή, με την απαραίτητη υποδομή για τη λειτουργία του τερματικού και εξασφαλίζει άνετη και απρόσκοπτη από καιρικές συνθήκες εργασία του χειριστή. Ως λειτουργία της πύλης, εφόσον αυτή υπάρχει, νοείται η υποδοχή των προς έλεγχο οχημάτων και η εισαγωγή των στοιχείων τους στο σύστημα μηχανογράφησης, όπως καθορίζεται κάθε φορά σύμφωνα με την απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών που εκδίδεται κατ' εξουσιοδότηση των παραγράφων 2 και 3 του άρθρου 37 του ν. 2963/2001 και επίσης, προαιρετικά, ο έλεγχος των εκπνεόμενων καυσαερίων.

1.8 Επιθεώρηση εγκατάστασης – διοικητικές κυρώσεις

Τα Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. ελέγχονται από την Δ.Α.Χ.Μ. και το Σώμα Ελεγκτών Επιθεωρητών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών. Έτσι ώστε να επιβεβαιώνεται η σωστή και βάση της νομοθεσίας λειτουργία τους. Οι έλεγχοι αυτοί γίνονται απρογραμμάτιστα με μέγιστο διάστημα μεταξύ των ελέγχων τα 2 έτη.

1.8.1 Όργανα ελέγχου των ΚΤΕΟ

Η διαπίστωση των παραβάσεων γίνεται εξ αποστάσεως ή με επιτόπιους ελέγχους. Ως όργανα των εξ αποστάσεως διενεργούμενων ελέγχων ορίζονται:

- Η Διεύθυνση Ελέγχου Οχημάτων και Εγκαταστάσεων (ΔΕΟΕ) του ΥΠΥΜΕΔΙ
- Η Διεύθυνση Ανάπτυξης, Συντήρησης και Λειτουργίας Εφαρμογών (ΔΑΣΛΕ) του ΥΠΥΜΕΔΙ για παραβάσεις που αφορούν στη λειτουργία του Μηχανογραφικού.
- Οι αρμόδιες Διευθύνσεις Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειακών Ενοτήτων των κατά τόπους Περιφερειών
- Οποιοδήποτε όργανο της Φορολογικής Διοίκησης, καθώς και άλλα όργανα οριζόμενα από το Υπουργείο Οικονομικών

Ως όργανα των επιτόπιων διενεργούμενων ελέγχων ορίζονται:

- Οι Επιθεωρητές - Ελεγκτές του ΣΕΕΥΜΕ
- Για τους ελέγχους των ΙΚΤΕΟ της Περιφέρειας, υπάλληλοι των κλάδων Πανεπιστημιακής Εκπαίδευσης (ΠΕ) και Τεχνολογικής Εκπαίδευσης (ΤΕ), ή υπάλληλοι του κλάδου Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης (ΔΕ) με ισχύον πιστοποιητικό ελεγκτή ΚΤΕΟ, των Διευθύνσεων των Περιφερειακών Ενοτήτων των κατά τόπους Περιφερειών, εκτός των υπαλλήλων των Δημοσίων ΚΤΕΟ.
- Οποιοσδήποτε υπάλληλος της Φορολογικής Διοίκησης, καθώς και άλλα όργανα οριζόμενα από το Υπουργείο Οικονομικών.

Οι επιτόπιοι έλεγχοι διεξάγονται από διμελείς τουλάχιστον ομάδες μετά από υποβολή καταγγελίας ή σε τυχαία επιλογή Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. στα πλαίσια ελέγχου ορθής λειτουργίας.

1.8.2 Διοικητικές κυρώσεις

Το ελεγκτικό προσωπικό έχει δικαίωμα να επιβάλει κυρώσεις στους φορείς του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. που έχουν να κάνουν με:

- Χρηματικό πρόστιμο
- Προσωρινή ή οριστική αφαίρεση άδειας λειτουργίας ή απαγόρευση λειτουργίας
- Προσωρινή αφαίρεση του πιστοποιητικού ελεγκτή Ι.Κ.Τ.Ε.Ο.

Η Διεύθυνση Ελέγχου Οχημάτων και Εγκαταστάσεων (ΔΕΟΕ) του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων (ΥΠΥΜΕΔΙ) και η κατά περίπτωση αρμόδια Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφερειακής Ενότητας, διατηρούν ασφαλές μηχανογραφημένο μητρώο, ανά ΙΚΤΕΟ που λειτουργεί νόμιμα, όπου καταχωρίζονται οι κυρώσεις που επιβάλλονται στο φορέα και το ελεγκτικό προσωπικό του.

Τα πρόστιμα επιβάλλονται στις περιπτώσεις που:

- Δεν έχει αναρτηθεί η άδεια λειτουργίας
- Δεν έχει αναρτηθεί ο τιμοκατάλογος παροχής υπηρεσιών
- Δεν έχει υποβληθεί αντίγραφο παραστατικού καταβολής προστίμου ή ειδικού τέλους από εκπρόθεσμο έλεγχο
- Γίνεται έλεγχος από προσωπικό με ληγμένο πιστοποιητικό ελέγχου ή έλεγχος κατηγορίας οχήματος μη αντίστοιχης κατηγορίας πιστοποιητικού
- Δεν γίνονται καταγραφές των ελλείψεων
- Τα Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. δεν ακυρώνουν ή επανεκδίδουν ΔΤΕ με ελλιπή στοιχεία
- Δεν αποστέλλονται οι προβλεπόμενες φωτογραφίες στο μηχανογραφικό
- Δεν τηρείται αρχείο με τα προβλεπόμενα δικαιολογητικά – παραστατικά
- Κάποιος φορέας λειτουργεί με ελλιπές προσωπικό βάση νομοθεσίας
- Γίνεται απόκρυψη οποιαδήποτε στοιχείου προς τους ελεγκτές

Τα πρόστιμα στην περίπτωση που βρεθούν πάνω από μια παραβάσεις συνδυαστικά δεν γίνεται να ξεπερνάνε τα 20.000 ευρώ. Επίσης για κάθε υποτροπή εντός έτους τα πρόστιμα διπλασιάζονται και για κάθε επόμενη τριπλασιάζονται.

Η αφαίρεση άδειας λειτουργίας και η προσωρινή απαγόρευση λειτουργίας Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. γίνεται στις περιπτώσεις όπου:

- Υπάρχει παράλειψη τήρησης βάσεων δεδομένων και στοιχείων από το Μηχανογραφικό σύστημα
- Λειτουργούν προβληματικά μηχανήματα ελέγχου εντός της εγκατάστασης
- Γίνεται έκδοση ΔΤΕ διαφορετικού ελεγκτή από αυτόν που πραγματοποίησε τον έλεγχο

- Υπάρχουν δυσλειτουργικές κεντρικές μονάδες ελέγχου και προγράμματα στις γραμμές αυτόματου ελέγχου
- Εκδίδεται ΔΤΕ το οποίο δεν ταυτίζεται με τα αποτελέσματα που έχουν σταλεί στο μηχανογραφικό σύστημα
- Υπεύθυνος Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. αρνείται τον έλεγχο από τα αρμόδια όργανα
- Κάποια μονάδα λειτουργεί με έλλειψη μηχανημάτων η μη διακριβωμένα από την εκάστοτε νομοθεσία
- Διαπιστωθεί από τους ελεγκτές συστέγαση με άλλες επιχειρήσεις που απαγορεύονται βάση της νομοθεσίας για την έκδοση άδειας
- Υπάρχει παρέμβαση στα μηχανήματα ή στο μηχανογραφικό σύστημα μη προβλεπόμενο από την νομοθεσία με αποτέλεσμα να εκδοθεί ΔΤΕ σε όχημα με ελλείψεις
- Κάποιο Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. λειτουργεί στο διάστημα που του έχει επιβληθεί απαγόρευση ή αφαίρεση άδειας λειτουργίας

Μετά το πέρας του χρόνου και έπειτα από επιβεβαίωση των διορθωτικών κινήσεων η άδεια λειτουργίας επαναχορηγείται. Σε περίπτωση υποτροπής εντός του έτους η ποινή διπλασιάζεται και για κάθε επόμενη τριπλασιάζεται.

1.8.3 Παραβάσεις για τις οποίες επιβάλλονται συνδυασμένες κυρώσεις

Συνδυαστικές κυρώσεις μπορούν να επιβληθούν στις περιπτώσεις όπου:

- Γίνεται τεχνικός έλεγχος οχημάτων σε μικρότερο από τον ελάχιστο καθοριζόμενο χρόνο
- Ξεκινάει τεχνικός έλεγχος χωρίς να έχει ολοκληρωθεί ο έλεγχος στο προηγούμενο όχημα
- Κατά τη λειτουργία Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. δεν έχει γίνει προσαρμογή του Μηχανογραφικού συστήματος
- Δεν γίνεται αποστολή των ημερήσιων στοιχείων τεχνικού ελέγχου των αυτόματων γραμμών προ το ΥΠΥΜΕΔΙ
- Λειτουργεί Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. με ληγμένο πιστοποιητικό διαπίστευσης η χωρίς
- Γίνεται έλεγχος και εκδίδεται ΔΤΕ από μη πιστοποιημένους ελεγκτές
- Εκδίδεται ΔΤΕ χωρίς διενέργεια τεχνικού ελέγχου

1.8.4 Παραβάσεις για τις οποίες επιβάλλεται αφαίρεση του πιστοποιητικού ελεγκτή Ιδιωτικού ΚΤΕΟ

Αφαίρεση του πιστοποιητικού ελεγκτή γίνεται στις περιπτώσεις όπου:

- Γίνεται τεχνικός έλεγχος σε μικρότερο χρόνο του προβλεπόμενου σε τουλάχιστον 3 οχήματα την ίδια ημέρα
- Γίνεται τεχνικός έλεγχος ενώ ελέγχεται ήδη άλλο όχημα σε τουλάχιστον 3 περιπτώσεις εντός της ίδιας ημέρας
- Γίνεται παράλειψη σημείων τεχνικού ελέγχου
- Δεν διαπιστώνεται ή καταγράφεται κάποια σοβαρή έλλειψη με πρόθεση ή χωρίς
- Έχει λήξη το πιστοποιητικό του ελεγκτή και διενεργεί τεχνικούς ελέγχους
- Εκδίδεται ΔΤΕ χωρίς τεχνικό έλεγχο
- Εκδίδεται ΔΤΕ σε κατηγορία οχήματος που δεν αντιστοιχεί με το πιστοποιητικό ελεγκτή

Το πιστοποιητικό επαναχορηγείται μετά την παρέλευση του χρόνου αφαίρεσης, και σε περίπτωση υποτροπής στην ίδια παράβαση εντός του έτους, ο χρόνος αφαίρεσης διπλασιάζεται και για κάθε επόμενη τριπλασιάζεται.

1.8.5 Διαδικασία επιβολής των κυρώσεων και είσπραξη προστίμων

Η διαδικασία επιβολής των κυρώσεων και η διαδικασία είσπραξης των προστίμων περιγράφεται από τα άρθρα 9 και 10 αντίστοιχα της κοινής υπουργικής απόφασης 3326/212/2015.

1.9 Ανάρτηση αδειών

Κάθε Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. είναι υποχρεωμένο να αναρτά, σε εμφανές μέρος, εντός πλαισίου την άδεια λειτουργίας του. Όπως επίσης αναλυτικό πίνακα με τον τιμοκατάλογο παροχής υπηρεσιών, όπως αυτός ισχύει κάθε φορά, στον κεντρικό χώρο εξυπηρέτησης πολιτών.

1.10 Αναγκαίο προσωπικό

Σύμφωνα με το άρθρο 9 της Φ50/48597/5875/2009 το προσωπικό των Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. θα πρέπει να αποτελείται από:

- Έναν Προϊστάμενο (Τεχνικός Διευθυντής) ως υπεύθυνος λειτουργίας του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. Ο οποίος φέρει τη συνολική ευθύνη της λειτουργίας του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. και ιδιαίτερα ότι οι τεχνικοί έλεγχοι διενεργούνται σύμφωνα με τις απαιτήσεις της ισχύουσας κάθε φορά νομοθεσίας, των προτύπων και κατευθυντήριων οδηγιών που εφαρμόζονται στον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων.
- Ικανοποιητικό αριθμό ελεγκτών έτσι ώστε να διενεργεί με επάρκεια και ορθότητα τεχνικούς ελέγχους βάση των ελαχίστων χρονικών ορίων όπως αυτά καθορίζονται με την υπουργική απόφαση 19111/192/2009. Σημειώνεται πως για κάθε γραμμή ελέγχου θα πρέπει να υπάρχει τουλάχιστον ένας ελεγκτής.
- Έναν υπάλληλο Γραμματείας-Ταμείου. Κάθε υπάλληλος γραμματείας θα πρέπει να διαθέτει απολυτήριο Λυκείου ή άδεια ελεγκτή Ι.Κ.Τ.Ε.Ο.
- Έναν υπάλληλο Πύλης (εφόσον αυτή υπάρχει) κατ' ελάχιστο. Κάθε υπάλληλος πύλης υποχρεούται να είναι απόφοιτος Λυκείου, εφόσον στην Πύλη δε διενεργείται έλεγχος των καυσαερίων. Εάν στην Πύλη γίνεται και έλεγχος καυσαερίων, ο ανωτέρω υπάλληλος πρέπει να έχει άδεια ελεγκτή Ι.Κ.Τ.Ε.Ο..

Ο τεχνικός διευθυντής υποχρεούται να βρίσκεται παρών στο Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. κατά τις ώρες λειτουργίας του ή ο ορισμένος από αυτόν αναπληρωτής.

1.10.1 Ελεγκτές

Ο τεχνικός έλεγχος πραγματοποιείται από ελεγκτές οι οποίοι πληρούν τις ελάχιστες απαιτήσεις ικανοτήτων και εκπαίδευσης που καθορίζονται στο παράρτημα IV της υπουργικής απόφασης 49732/3352/2017 και είναι κάτοχοι πιστοποιητικού ελεγκτή που έχει χορηγηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του 7737/939/13. Το πιστοποιητικό χορηγείται από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και περιέχει τουλάχιστον τα στοιχεία που θα αναφερθούν στις παρακάτω παραγράφους. Οι ελεγκτές κατά την διάρκεια της διενέργειας τεχνικού ελέγχου δεν θα πρέπει να αντιμετωπίζουν σύγκρουση συμφερόντων, έτσι ώστε να διασφαλίζεται το υψηλό επίπεδο αμεροληψίας και αντικειμενικότητας.

Πριν την εξουσιοδότηση κάθε ελεγκτή, για να εκτελεί περιοδικούς τεχνικούς ελέγχους, θα πρέπει να ελέγχεται από τις αρμόδιες αρχές ώστε να έχει πιστοποιημένες γνώσεις και αντίληψη σχετικά με τα οχήματα στα παρακάτω πεδία:

- Μηχανολογία
- Δυναμική
- Δυναμική οχημάτων
- Κινητήρες καύσης
- Υλικά και επεξεργασία υλικών
- Ηλεκτρονική

- Ηλεκτρολογία
- Ηλεκτρονικό εξοπλισμό οχημάτων
- Εφαρμογές πληροφορικής

Το πιστοποιητικό, ή ισοδύναμο έγγραφο, που χορηγείται σε ελεγκτή εξουσιοδοτημένο να εκτελεί τεχνικούς ελέγχους περιέχει τουλάχιστον τις κάτωθι πληροφορίες:

- Στοιχεία ταυτότητας του ελεγκτή
- Κατηγορίες οχημάτων για τις οποίες ο ελεγκτής εξουσιοδοτείται να εκτελεί τεχνικούς ελέγχους
- Ονομασία της εκδίδουσας αρχής,
- Ημερομηνία έκδοσης.

1.11 Πυροπροστασία

Σημαντικό κομμάτι της νομοθεσίας είναι η πυροπροστασία των εγκαταστάσεων των Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. η οποία βασίζεται στο νόμο 16085 Φ.700.1. Για κάθε εγκατάσταση που λειτουργεί σαν Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. απαιτείται μελέτη ενεργητικής πυροπροστασίας συνοδευόμενη από τα σχέδια κατόψεων. Όπου αναφέρονται τα μέτρα και τα μέσα πυροπροστασίας σχετικά με τη συγκεκριμένη εγκατάσταση. Στις περιπτώσεις που η άδεια οικοδομής των εγκαταστάσεων είναι μεταγενέστερη του νόμου 3710/2008 απαιτείται η ύπαρξη παθητικής μελέτης βάση του Π.Δ. 71/1988. Τα Ιδιωτικά Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου οχημάτων (ΙΚΤΕΟ) ανήκουν στην κατηγορία χαμηλού βαθμού κινδύνου Ζ1.

1.11.1 Πιστοποιητικό (Ενεργητικής) Πυροπροστασίας

Για την χορήγηση άδειας λειτουργίας σε εγκαταστάσεις Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. είναι απαραίτητο να υποβληθεί στην αρμόδια υπηρεσία, πιστοποιητικό πυροπροστασίας το οποίο εκδίδεται από την αρμόδια Πυροσβεστική Υπηρεσία. Και θα πρέπει να ανανεώνεται βάση νομοθεσίας από τα άτομα που εκμεταλλεύονται κάθε φορά την εγκατάσταση και έχει διάρκεια τα τρία έτη. Για την ανανέωσή του η αίτηση θα πρέπει να γίνεται τουλάχιστον 2 μήνες πριν τη ημερομηνία λήξης.

Ο έλεγχος για την τήρηση του πιστοποιητικού πυροπροστασίας πραγματοποιείται από τις κατά τόπους πυροσβεστικές υπηρεσίες, που προβαίνουν σε έκτακτους δειγματοληπτικούς ελέγχους για την διαπίστωση, ότι τηρούνται όλα τα προβλεπόμενα μέτρα και μέσα. Ταυτόχρονα ελέγχεται το βιβλίο ελέγχου και συντήρησης και κατά πόσο αυτό τηρείται από τους υπεύθυνους.

Στην περίπτωση που έχουμε αύξηση της στεγασμένης επιφάνειας ή διαφοροποίηση της κατηγορίας κινδύνου σε υψηλότερη κατηγορία χρειάζεται η έκδοση νέας μελέτης πυροπροστασίας. Ενώ στις περιπτώσεις διαφοροποίησης της εγκατάστασης ή μεταβίβαση της άδειας του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο., γίνεται υποβολή συμπληρωματικής μελέτης.

1.11.2 Κυρώσεις

Αν κατά την διενέργεια έκτακτου ελέγχου από την πυροσβεστική υπηρεσία διαπιστωθούν ελλείψεις ή μη τήρηση των μέτρων και μέσων της ενεργητικής πυροπροστασίας, επιβάλλονται κυρώσεις. Ανάλογα την περίπτωση και την σοβαρότητα των ελλείψεων τα όργανα έχουν δικαίωμα ακόμα και να ανακαλέσουν την άδεια (κυρίως σε περιπτώσεις μη συμμόρφωσης). Παραδείγματα των περιπτώσεων αυτών είναι ελλείψεις στους φορητούς ή τροχήλατους πυροσβεστήρες, στο φωτισμός ασφαλείας, στη μη λειτουργία των αντλιών πυρόσβεσης ή των συστημάτων συναγερμού και πυρανίχνευσης, παραλείψεις ή ελλείψεις στα μόνιμα συστήματα ενεργητικής πυροπροστασίας.

1.11.3 Προληπτικά μέτρα πυροπροστασίας

Βάση της νομοθεσίας τα Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. θα πρέπει να λαμβάνουν κάποια μέτρα πυροπροστασίας. Αυτά είναι:

- Ανάρτηση πινακίδων σε εμφανή σημεία με οδηγίες πρόληψης πυρκαγιάς και τρόπους ενέργειας του προσωπικού σε περίπτωση φωτιάς.
- Σήμανση οδεύσεων διαφυγής και εξόδων κινδύνου.
- Σήμανση επικίνδυνων υλικών και χώρων.
- Πινακίδες απαγόρευσης καπνίσματος και χρήση γυμνής φλόγας σε επικίνδυνους χώρους.
- Κατάλληλη επιλογή χώρου αποθήκευσης υλών που μπορούν να αυταναφλεγούν.
- Απομάκρυνση όλων των άχρηστων υλικών και αποθήκευση σε ασφαλή μέρη για αποφυγή μετάδοσης πυρκαγιάς.
- Τήρηση διόδων μεταξύ των αποθηκευμένων υλικών για τη διευκόλυνση επέμβασης σε περίπτωση πυρκαγιάς σε αυτά.
- Αποθήκευση των υλικών έτσι ώστε να απέχουν από την οροφή κτιρίου τουλάχιστον 50 cm.
- Αποψίλωση των χώρων από ξηρά χόρτα και απομάκρυνση αυτών.
- Κατάλληλη περίφραξη για χώρους αποθηκών με μαντρότοιχο ή πλέγμα, τουλάχιστον 2 μέτρων.
- Τα αποθηκευμένα υλικά να απέχουν τουλάχιστον τρία μέτρα από γειτνιάζοντα κτίρια.
- Απομάκρυνση των εύφλεκτων υλών από θέσεις που υπάρχει κίνδυνος φλόγας – εκπομπή θερμότητας.
- Συνεχής καθαρισμός όλων των χώρων της επιχείρησης και άμεση απομάκρυνση των εύφλεκτων υλών.

- Λήψη μέτρων για την αποφυγή ανάμιξης υλικών που μπορούν να προκαλέσουν εξώθερμη αντίδραση.
- Συντήρηση και τακτική επιθεώρηση των ηλεκτρικών εγκαταστάσεων σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.
- Θέση εκτός λειτουργίας των ηλεκτρικών ή θερμικών εγκαταστάσεων τις μη εργάσιμες μέρες και ώρες.
- Συχνός αερισμός όλων των χώρων.
- Ορισμός υπεύθυνου υπαλλήλου για την καθημερινή επιθεώρηση των εγκαταστάσεων μετά τη διακοπή εργασίας καθώς και τις εργάσιμες ώρες.

1.11.4 Κατασταλτικά μέσα πυροπροστασίας

Τα κατασταλτικά μέσα που αφορούν τις ομάδες χαμηλού κινδύνου, κατηγορία που ανήκουν τα Ι.Κ.Τ.Ε.Ο., έχουν ως εξής:

- Φορητοί πυροσβεστήρες
- Μόνιμο υδροδοτικό πυροσβεστικό δίκτυο
- Πυροσβεστικά ερμάρια με εύκαμπτο σωλήνα
- Απλός φορητός ανιχνευτής εκρηκτικών μιγμάτων
- Φωτιστικά ασφαλείας (exit)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΤΡΟΠΟΣ ΚΑΙ ΕΙΔΗ ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΟΥ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΒΑΡΕΩΝ ΤΥΠΟΥ

2.1 Αντικείμενο μέθοδοι και δικαιολογητικά

Ο τεχνικός έλεγχος καλύπτει τουλάχιστον τα σημεία που αναφέρονται στο παράρτημα Ι της παραγράφου 3 της υπουργικής απόφασης 49372/3352/2017 βάση της τροποποίησης 64744/677/19. Ο έλεγχος μπορεί να περιλαμβάνει την εξακρίβωση για το αν τα αντίστοιχα μέρη και κατασκευαστικά στοιχεία πληρούν τα απαιτούμενα χαρακτηριστικά ασφάλειας και περιβάλλοντος που ίσχυαν κατά το χρόνο έγκρισης των οχημάτων. Η αξιολόγηση των ελλείψεων των οχημάτων αυτών γίνεται σύμφωνα με τα κριτήρια του ανωτέρου παραρτήματος. Ελλείψεις που δεν περιλαμβάνονται στο παράρτημα αξιολογούνται σύμφωνα με τους κινδύνους που αποτελούν για την οδική ασφάλεια. Όλοι οι τεχνικοί έλεγχοι πραγματοποιούνται χωρίς τη χρήση εργαλείων για την αποσυναρμολόγηση ή αφαίρεση τμημάτων του οχήματος.

Για τη διενέργεια του Περιοδικού Τεχνικού Ελέγχου (αρχικού ή επανελέγχου) για κάθε όχημα, προσκομίζονται και επιδεικνύονται στο Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. τα εξής στοιχεία:

- Άδεια κυκλοφορίας οχήματος ταξινομημένο στη χώρα μας και εφοδιασμένο με άδεια και πινακίδες κυκλοφορίας.
- Ο τίτλος κυριότητας για ανάρητο μεταχειρισμένο όχημα.
- Απόδειξη ή τιμολόγιο παροχής υπηρεσιών για τη καταβολή του προβλεπόμενου από το νόμο τέλους. Στην περίπτωση εκπρόθεσμου ελέγχου επιδεικνύεται επιπλέον το αποδεικτικό καταβολής του πρόσθετου ειδικού τέλους βάση νομοθεσίας.
- Το ΔΤΕ του προηγούμενου τεχνικού ελέγχου
- Την αστυνομική ταυτότητα ή οποιοδήποτε άλλο στοιχείο ταυτοπροσωπίας.

Κατά περίπτωση για ΦΙΧ > 3,5t και τα ΦΔΧ προσκομίζονται:

- Βεβαίωση ταχογράφου.
- Βεβαίωση περιοριστή ταχύτητας ή απαλλαγής περιοριστή ταχύτητας αν απαιτείται.
- Βεβαίωση για την οπίσθια υδραυλική πόρτα αν υπάρχει.
 - Για οχήματα μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων (ADR):
- Βεβαίωση ταχογράφου.
- Πρακτικό δοκιμών ADR από φορέα ελέγχου της χώρας μας ή για εξοπλισμό υπό πίεση από κοινοποιημένο φορέα.
- Πιστοποιητικό έγκρισης ADR από Κ.Τ.Ε.Ο.
- Βεβαίωση αντιπροσωπίας για τον επιβραδυντή εφόσον απαιτείται.
- Πιστοποιητικό σωληνώσεων για βυτιοφόρα διανομής πετρελαίου θέρμανσης.

Για οχήματα που πραγματοποιούν διεθνείς μεταφορές ευπαθών τροφίμων ATP:

- Πιστοποιητικό ATP αναγνωρισμένου φορέα.

Για οχήματα μεταφοράς επικίνδυνων αποβλήτων:

- Μελέτη – Έκθεση πραγματογνώμονα ADR και έκθεση εμπειρογνώμονα ATP

Για οχήματα με αφαιρούμενα αμαξώματα:

- Υπηρεσιακό σημείωμα μεταφερόμενων αμαξωμάτων.

Για τα λεωφορεία:

- Βεβαίωση ταχογράφου.
- Βεβαίωση περιοριστή ταχύτητας ή απαλλαγής περιοριστή αν απαιτείται.

Για τα γερανοφόρα:

- Βεβαίωση ταχογράφου
- Βεβαίωση περιοριστή ταχύτητας
- Πιστοποιήσεις για τον ανυψωτικό μηχανισμό, σφραγισμένες από την υπηρεσία ταξινόμησης και σε ισχύ.

Για οχήματα με επικολλημένες μεμβράνες στους υαλοπίνακες απαιτείται βεβαίωση τοποθέτησης μεμβράνης σύμφωνα με την κοινή υπουργική απόφαση 29039/2123/07/2008.

Κατά τους ελέγχους που πραγματοποιούνται στα Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. εκτός των παραπάνω δικαιολογητικών που επιδεικνύονται, υποβάλλονται και τα αντίγραφα των εξής δικαιολογητικών όπου απαιτείται και κρατούνται από το Ι.Κ.Τ.Ε.Ο.:

- Αίτηση του ενδιαφερόμενου στην περίπτωση που γίνεται έλεγχος σε χρόνο συντομότερο των τριών εβδομάδων που απαιτείται.
- ΔΤΕ του προηγούμενου τεχνικού ελέγχου.
- Πιστοποιητικό ταξινόμησης Τελωνείου.
- Ξένη άδεια κυκλοφορίας.
- Το πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου άλλου κράτους μέλους της ΕΕ.
- Το πιστοποιητικό που εκδίδει ο ΟΔΔΥ ή τα τελωνεία για εκπονούμενα από τους φορείς αυτούς οχήματα.
- Έντυπος κατάλογος του εργοστασίου κατασκευής
- Τα έγγραφα δημοσίων φορέων για την τεκμηρίωση ότι το όχημα δεν θεωρήθηκε εκπρόθεσμο όταν υπάγεται στην περίπτωση ανωτέρας βίας.
- Η σύμβαση που συνάπτει κάποιο Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. για παροχή εκπνώσεων.
- Φωτοαντίγραφο ισχύοντος δελτίου ανεργίας.
- Βεβαίωση ταχογράφου.
- Βεβαίωση για την ηλεκτρονική ετικέτα ΕΔΧ.
- Βεβαίωση της αρμόδιας Υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών ότι δεν συντρέχουν λόγοι απαγόρευσης της κυκλοφορίας του οχήματος.
- Άδεια κυκλοφορίας όταν σημειώνεται σοβαρή έλλειψη στο σημείο ελέγχου 10101 του παραρτήματος Ι της 19111/192/2019.
- Βεβαιώσεις εγκατάστασης συστήματος LPG ή CNG, ABS.
- Δικαιολογητικά οχημάτων ADR.
- Άδεια κυκλοφορίας σχολικών λεωφορείων
- Πιστοποιήσεις ανυψωτικού μηχανισμού για γερανοφόρα.

Ο τεχνικός έλεγχος δεν διεξάγεται στην περίπτωση που κάποιο από τα παραπάνω δικαιολογητικά δεν προσκομίζονται.

2.2 Εγκαταστάσεις και Εξοπλισμός τεχνικού ελέγχου

Οι εγκαταστάσεις, και ο εξοπλισμός που είναι απαραίτητος για την διενέργεια τεχνικού ελέγχου όπως ορίζεται από το παράρτημα I της 49372/3352/2017 εξαρτάται από το τύπο οχήματος προς έλεγχο, και αναφέρεται στο παράρτημα III της ίδιας νομοθεσίας. Συγκεκριμένα για οχήματα των κατηγοριών N2,N3,M2,M3,T5,O3,O4 με μέγιστο βάρος μεγαλύτερο των 3.5T (βενζινοκινητήρες και πετρελαιοκινητήρες) τα Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. θα πρέπει να περιλαμβάνουν:

1. Εγκατάσταση ελέγχου με επαρκή χώρο για την αξιολόγηση των οχημάτων, πληρώνοντας τις αναγκαίες απαιτήσεις υγείας και ασφάλειας.
2. Λωρίδα επαρκούς μεγέθους για κάθε έλεγχο, φρεάτιο ή ανυψωτήρα, διάταξη ανύψωσης οχήματος σε έναν από τους άξονες, με κατάλληλο φωτισμό και αν χρειάζεται, διατάξεις αερισμού
3. Διάταξη ελέγχου της πέδησης με στροφεείς (φρενόμετρο), κατάλληλη για τη μέτρηση, την απεικόνιση και την καταγραφή των δυνάμεων πέδησης, και της πίεσης του αέρα στα συστήματα πέδησης με πεπιεσμένο αέρα σύμφωνα με το παράρτημα Α του πρότυπου ISO 21069-1 για τις τεχνικές απαιτήσεις για τη διάταξη ελέγχου της πέδησης.
4. Όργανο καταγραφής της επιβράδυνσης, όπου κατά τη διάρκεια, όργανα μη συνεχούς μέτρησης καταγράφουν τις μετρήσεις τουλάχιστον 10 φορές ανά δευτερόλεπτο.
5. Εγκαταστάσεις ελέγχου των συστημάτων πέδησης με πεπιεσμένο αέρα όπως μανόμετρα, συνδέσεις και σωλήνες.
6. Διάταξη μέτρησης του φορτίου επί του τροχού ανά άξονα για τον προσδιορισμό των φορτίων επί του άξονα.
7. Διάταξη ελέγχου της ανάρτησης του άξονα/τροχού (ειδικά ρυθμισμένο τζογόμετρο) χωρίς ανύψωση του άξονα, η οποία πληρεί τις παρακάτω απαιτήσεις
 - a. Η διάταξη είναι εξοπλισμένη με τουλάχιστον δύο μηχανοκίνητους δίσκους που μπορούν να κινούνται προς την αντίθετη κατεύθυνση κατά μήκος και κατακόρυφα.
 - b. Ο χειριστής ελέγχει την κίνηση των δίσκων από τη θέση ελέγχου.
 - c. Οι πλάκες πληρούν διαμήκης και κατακόρυφη μετατόπιση τουλάχιστον 95mm και ταχύτητα διαμήκης και κατακόρυφης μετατόπισης 5 cm/s έως 15 cm/s.
8. Μετρητής ηχοστάθμης κλάσης II
9. Αναλυτής 4 καυσαερίων σύμφωνα με την οδηγία 2004/22/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.
10. Επαρκούς ακρίβειας διάταξη μέτρησης του συντελεστή απορρόφησης.
11. Ένα φωτόμετρο σκόπευσης φανού, το οποίο επιτρέπει τον έλεγχο της ρύθμισης των φανών πορείας σύμφωνα με τις διατάξεις ρύθμισης των φανών πορείας των μηχανοκίνητων οχημάτων (οδηγία 76/56/ΕΟΚ), όπου το όριο φωτός/σκότους

πρέπει να αναγνωρίζεται εύκολα με το φως της ημέρας (χωρίς απευθείας το φως του ήλιου).

12. Διάταξη μέτρησης βάθους των αυλακώσεων των πελμάτων των ελαστικών.

13. Διάταξη σύνδεσης με την ηλεκτρονική διεπαφή οχημάτων, όπως συσκευή σάρωσης του OBD.

14. Διάταξη για τον έλεγχο διαρροής υγραερίου, πεπιεσμένου φυσικού αερίου, υγροποιημένου φυσικού αερίου.

Τα Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. πρέπει να συντηρούν τις εγκαταστάσεις και τον εξοπλισμό τεχνικού ελέγχου σύμφωνα με τις προδιαγραφές που προβλέπουν οι κατασκευαστές.

Ο εξοπλισμός που χρησιμοποιείται για μετρήσεις πρέπει να διακριβώνεται κατά περιόδους σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙΙ και να επαληθεύεται σύμφωνα με τις προδιαγραφές που προβλέπουν οι σχετικές εθνικές διατάξεις ή ο κατασκευαστής του εξοπλισμού. Πιο συγκεκριμένα για μετρήσεις βάρους, πίεσης, δυνάμεων και ηχοστάθμης το διάστημα της διακρίβωσης να μην ξεπερνά τους 24 μήνες και τους 12 μήνες αντίστοιχα για μέτρηση αερίων εκπομπών.

2.3 Μηχανογραφικό σύστημα

Το Μηχανογραφικό Σύστημα (Μ.Σ.) των Ιδιωτικών Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου καλύπτει τις παρακάτω προϋποθέσεις:

- Την αυτόματη μεταφορά των δεδομένων ελέγχου απευθείας και χωρίς την παρεμβολή συσκευής από την αυτόματη γραμμή, εκτός των σημείων του οπτικού ελέγχου οπότε και καταγράφονται με τη χρήση φορητής συσκευής (PDA) που διαχειρίζεται ο ελεγκτής
- Την επεξεργασία των δεδομένων ελέγχου και την εξαγωγή των αποτελεσμάτων σύμφωνα με τη κάθε φορά ισχύουσα νομοθεσία, τους κανόνες, τα πρότυπα και τη χρήση κωδικών ελλείψεων.
- Την εκτύπωση των αποτελεσμάτων στην έντυπη μορφή του ΔΤΕ και του τιμολογίου παροχής υπηρεσιών.
- Την τήρηση στατιστικών στοιχείων με βάση τα αποτελέσματα των τεχνικών ελέγχων.
- Την τήρηση βάσεως δεδομένων με όλα τα στοιχεία των ελέγχων που έχουν πραγματοποιηθεί από το ΙΚΤΕΟ.
- Την υποστήριξη διαδικασιών απόδοσης του δικαιώματος του δημοσίου και την τήρηση των σχετικών στοιχείων τεχνικών ελέγχων.
- Την άμεση και αυτόματη αποστολή δεδομένων που απαιτούνται από το κεντρικό υπολογιστή του Μηχανογραφικού συστήματος του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων, μετά την ολοκλήρωση του τεχνικού ελέγχου.
- Την αυτόματη λήψη και ενημέρωση του αρχείου τεχνικού ελέγχου από το δικτυακό τόπο του ΥΠ.Υ.ΜΕ.ΔΙ.
- Την υποστήριξη των απαιτήσεων πιστοποίησης κατά την πιστοποίηση του ΙΚΤΕΟ σε συνεργασία με τον φορέα πιστοποίησης.
- Την τήρηση των στοιχείων διακίνησης των ΔΤΕ.

- Την υποστήριξη αυτόματης αποστολής των αρχείων τυποποιημένης μορφής XML, όπως το ημερολόγιο συντήρησης, ο κατάλογος με τα στοιχεία και την ειδικότητα του προσωπικού, τα δελτία εκπαίδευσης του προσωπικού καθώς και το αρχείο βαθμονόμησης των οργάνων.
- Την υποστήριξη των απαιτήσεων πιστοποίησης
- Την σύνδεσή του στο διαδίκτυο και την υποστήριξη επαρκούς κρυπτογράφησης για ανταλλαγή δεδομένων με το ΥΠ.Υ.ΜΕ.ΔΙ.
- Την διασταύρωση στοιχείων του ελεγχόμενου οχήματος με εκείνα που περιέχονται σε σχετικά αρχεία του δικτυακού τόπου του ΥΠ.Υ.ΜΕ.ΔΙ.’
- Την λήψη και τήρηση φωτογραφικού υλικού για κάθε διενεργούμενο περιοδικό και ειδικό έλεγχο για το διάστημα που υποχρεούται το ΙΚΤΕΟ να τηρεί αντίγραφα των ΔΤΕ και ΠΕΤΕ σύμφωνα με την εκάστοτε νομοθεσία.

2.4 Καθορισμός ελάχιστου χρόνου διενέργειας περιοδικών τεχνικών ελέγχων των διαφόρων κατηγοριών οχημάτων

Ως ελάχιστος χρόνος διενέργειας περιοδικών τεχνικών ελέγχων των διαφόρων κατηγοριών οχημάτων νοείται ο χρόνος της πλήρους διαδικασίας περιοδικού τεχνικού ελέγχου. Η καταγραφή ώρας έναρξης και λήξης πραγματοποιείται από το Μηχανογραφικό σύστημα του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. σύμφωνα με τη νομοθεσία των τεχνικών προδιαγραφών του συστήματος μηχανογράφησης.

Πίνακας 2: Ελάχιστοι χρόνοι διενέργειας περιοδικών τεχνικών ελέγχων.

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΕΛΑΧΙΣΤΟΣ ΧΡΟΝΟΣ (ΣΕ ΛΕΠΤΑ ΤΗΣ ΩΡΑΣ)
Φορηγό με ΜΑΜΦΟ > 3,5 t 2-αξονικό	30 ^{(1) (2) (3)}
Φορηγό 3-αξονικό	35 ^{(1) (2) (3)}
Φορηγό 4-αξονικό	40 ^{(1) (2) (3)}
Λεωφορείο ≤ 10 μέτρων	35 ⁽³⁾
Λεωφορείο > 10 μέτρα πλην αρθρωτών	40 ⁽³⁾
Λεωφορείο αρθρωτό	60 ⁽³⁾
Συρμός 3-αξονικός	45 ^{(1) (2) (3)}
Συρμός 4-αξονικός	50 ^{(2) (2) (3)}
Συρμός 5-αξονικός	55 ^{(2) (2) (3)}
Συρμός 6-αξονικός	60 ^{(2) (2) (3)}
Ρυμ/νο-ημιρυμ/νο 2-αξονικό	20 ^{(1) (2)}
Ρυμ/νο-ημιρυμ/νο 3-αξονικό	25 ^{(1) (2)}

(1) Οι χρόνοι αυτοί προσαυξάνονται κατά δέκα λεπτά της ώρας (10 min) προκειμένου για οχήματα μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων, τα οποία σύμφωνα με τα οριζόμενα στο μέρος 9 της Συμφωνίας ADR, προβλέπεται να είναι εφοδιασμένα με πιστοποιητικό έγκρισης.

(2) Οι χρόνοι αυτοί προσαυξάνονται κατά πέντε λεπτά της ώρας (5 min) προκειμένου για οχήματα μεταφοράς ευπαθών τροφίμων, τα οποία σύμφωνα με τα οριζόμενα στη Συμφωνία ATP, προβλέπεται να είναι εφοδιασμένα με πιστοποιητικό ATP.

(3) Οι χρόνοι αυτοί προσαυξάνονται κατά πέντε λεπτά της ώρας (5 min) προκειμένου για οχήματα που χρησιμοποιούν για την κίνησή τους LPG, CNG ή είναι διπλού καυσίμου (dual fuel).

Οχήματα με αριθμό αξόνων που δεν εμπίπτουν στις ανωτέρω κατηγορίες οχημάτων και οχήματα υπέρβαρα ή υπερδιάστατα, ελέγχονται βάσει του ελαχίστου χρόνου της κατηγορίας τους με τη δυσμενέστερη προσέγγιση (π.χ. Ρυμουλκούμενο μονοαξονικό 20 min, Συρμός 7-αξονικός 60 min).

2.5 Ελλείψεις

2.5.1 Αξιολόγηση ελλείψεων

Στο παράρτημα I της 49372/3352/20 με την τροποποίηση της από την 64744/677/19 προβλέπεται κατάλογος με τον ελάχιστο αριθμό πιθανών ελλείψεων και τον βαθμό σοβαρότητάς τους. Οι ελλείψεις κατά την διενέργεια του τεχνικού ελέγχου χωρίζονται στις εξής τρεις κατηγορίες:

- Δευτερεύουσες ελλείψεις, οι οποίες δεν έχουν σημαντική επίπτωση στην ασφάλεια του οχήματος ή στο περιβάλλον και δεν υποχρεώνουν τον ιδιοκτήτη να επαναφέρει το όχημα για επανέλεγχο.
- Σοβαρές ελλείψεις, είναι εκείνες που ενδέχεται να θέσουν σε κίνδυνο την ασφάλεια του οχήματος ή να επηρεάσουν το περιβάλλον και να θέσουν σε κίνδυνο άλλους χρήστες του οδικού δικτύου. Ο ιδιοκτήτης του οχήματος υποχρεούται να διορθώσει τις ελλείψεις και να επαναφέρει το όχημα για επανέλεγχο εντός δύο μηνών.
- Επικίνδυνες ελλείψεις, είναι οι ελλείψεις που επιφέρουν την απαγόρευση κυκλοφορίας του οχήματος μέχρι να γίνουν οι απαραίτητες επιδιορθώσεις και διενέργεια νέου τεχνικού ελέγχου για έκδοση ΔΤΕ. Συνιστούν άμεσο κίνδυνο για την οδική ασφάλεια και το περιβάλλον.

Τα οχήματα των οποίων οι ελλείψεις υπάρχουν σε περισσότερες από μία κατηγορίες ελλείψεων, κατατάσσονται στην κατηγορία με τον υψηλότερο βαθμό έλλειψης. Επίσης στην περίπτωση που όχημα έχει περισσότερες από μία ελλείψεις στο ίδιο πεδίο ελέγχου, μπορεί να καταταχθεί στην επόμενη σοβαρότερη κατηγορία αν αποδειχθεί ότι ο συνδυασμός των ελλείψεων είναι μεγαλύτερου κινδύνου προς το οδικό δίκτυο.

2.5.2 Παρακολούθηση των ελλείψεων

Για τις περιπτώσεις δευτερευουσών ελλείψεων χορηγείται κανονικά ΔΤΕ και επικολλάται στη πίσω πινακίδα αυτοκόλλητο ΕΣΤΕ, μιας και ο τεχνικός έλεγχος θεωρείται επιτυχής. Τα σημεία των ελλείψεων καταγράφονται στο ΔΤΕ και ο ιδιοκτήτης ενημερώνεται προς την επισκευή τους εντός χρονικού ορίου. Όπως προαναφέρθηκε δεν χρειάζεται επανέλεγχος του οχήματος.

Όταν διαπιστωθούν σοβαρές ελλείψεις ο τεχνικός έλεγχος θεωρείται ανεπιτυχής και το όχημα υποχρεούται να περάσει επανέλεγχο για την διαπίστωση των διορθώσεων του εντός δύο μηνών από την ημερομηνία που πραγματοποιήθηκε ο αρχικός ανεπιτυχής έλεγχος. ΔΤΕ με σοβαρές ελλείψεις έχει ισχύ μόνο για τριάντα ημέρες. Επίσης δεν χορηγείται ΕΣΤΕ. Στην περίπτωση που όχημα με συρμό έχει σοβαρές ελλείψεις σε ένα από τα δύο μέρη, στο ΔΤΕ σημειώνεται σοβαρή έλλειψη στο σημείο 1404.

Τέλος στην περίπτωση των επικίνδυνων ελλείψεων ο τεχνικός έλεγχος θεωρείται επίσης ανεπιτυχής και δεν εκδίδεται νέο ΔΤΕ μέχρι να πραγματοποιηθεί επανέλεγχος και να διαπιστωθούν οι επισκευές των ελλείψεων. Το όχημα ανάλογα τον κωδικό σοβαρής έλλειψης που κατατάσσεται είτε απαγορεύεται η μετακίνησή του είτε έχει περιορισμό κυκλοφορίας. Σε κάθε περίπτωση γίνεται αφαίρεση της άδειας κυκλοφορίας του.

2.6 Διενέργεια περιοδικού Τεχνικού ελέγχου

Στο παράρτημα Ι της 49372/3352/2017 βάση της τροποποίησης 64744/677/19 γίνεται ανάλυση των σημείων του τεχνικού ελέγχου και γίνεται αναφορά στα συστήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία τα οποία πρέπει να ελέγχονται κατά τη διενέργειά του. Περιγράφονται αναλυτικά οι μέθοδοι και τα κριτήρια που χρησιμοποιούνται έτσι ώστε να είναι αποδεκτός ο έλεγχος.

Συγκεκριμένα η έκταση του τεχνικού ελέγχου θα πρέπει να καλύπτει τα εξής σημεία:

- Ταυτοποίηση του οχήματος
- Εξοπλισμός πέδησης
- Σύστημα διεύθυνσης
- Ορατότητα

- Εξοπλισμός φωτισμού και ηλεκτρολογικός εξοπλισμός
- Άξονες, τροχοί, ελαστικά και ανάρτηση
- Πλαίσιο και εξαρτήματα πλαισίου
- Λοιπός εξοπλισμός
- Οχλήσεις
- Συμπληρωματικοί έλεγχοι για επιβατικά οχήματα των κατηγοριών M2 και M3

Κατά τον τεχνικό έλεγχο ενός οχήματος εκτελούνται οι κατωτέρω αναφερόμενες διαδικασίες.

- Προαιρετική λειτουργία πύλης
- Λειτουργία Γραμματείας – Ταμείου
- Λειτουργία Ελέγχου Ταυτότητας του οχήματος
- Λειτουργία ελέγχων μέσω αυτόματων γραμμών (αναλυτής καυσαερίων, νεφελόμετρο, φρενόμετρο, αποκλισιόμετρο, φωτόμετρο)
- Λειτουργία οπτικών ελέγχων
- Λήψη φωτογραφικού υλικού
- Λειτουργία έκδοσης του Δελτίου Τεχνικού Ελέγχου (Δ.Τ.Ε.), της Κάρτας Ελέγχου Καυσαερίων (Κ.Ε.Κ.) και της Κάρτας Ελέγχου Θορύβου (Κ.Ε.Θ.)
- Διαδικασία ελέγχου της ένδειξης του μετρητή διανυθέντων χιλιομέτρων

Η σειρά ή η πιθανή συγχώνευση διαδικασιών είναι επιλογή του ΙΚΤΕΟ. Σε κάθε όμως περίπτωση πρέπει να υπάρχει δυνατότητα ιχνηλάτησης της κάθε λειτουργίας και δυνατότητα προσθήκης και νέων διαδικασιών σύμφωνα με την εκάστοτε ισχύουσα νομοθεσία.

2.6.1 Υποδοχή οχημάτων

Για την πραγματοποίηση τεχνικού ελέγχου ο ιδιοκτήτης του οχήματος σε συνεννόηση με την γραμματεία του εκάστοτε Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. κλείνει ραντεβού τηλεφωνικά για τον χρόνο προσκόμισης του οχήματος. Κατά την άφιξη του οχήματος στον χώρο του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. το όχημα σταθμεύει σε ειδικό χώρο στάθμευσης πελατών και προσκομίζει τα απαραίτητα δικαιολογητικά ανάλογα με το τύπο ελέγχου που θέλει να πραγματοποιήσει. Τα στοιχεία του πελάτη καταγράφονται από τον υπάλληλο πύλης ή απευθείας από την γραμματεία σε περίπτωση που δεν λειτουργεί πύλη. Έπειτα γίνεται εισαγωγή των

στοιχείων του οχήματος στο σύστημα μηχανογράφησης και γίνεται σύγκριση με τα στοιχεία μηχανογραφικού του ΥΜΕ. Αυτομάτως γίνεται καταγραφή της ώρα κατά την εισαγωγή των στοιχείων και εκτυπώνεται ο χαρακτηριστικός αριθμός ελέγχου του οχήματος, όπου περιέχεται ο αριθμός κυκλοφορίας, ο τύπος οχήματος, τα στοιχεία του κατόχου, ο τύπος ελέγχου κλπ. Αφού γίνει διεκπεραίωση με τα στοιχεία του μηχανογραφικού ένα αντίτυπο δίνεται μαζί με τα κλειδιά του οχήματος στο ελεγκτή που αναλαμβάνει την διεξαγωγή του τεχνικού ελέγχου και το όχημα παίρνει θέση στη γραμμή ελέγχου ανάλογα την διαθεσιμότητα ελεγκτή και τον τύπο του ελέγχου.

2.6.2 Τεχνικός έλεγχος

Η διαδικασία του τεχνικού ελέγχου πραγματοποιείται όπως ήδη αναφέρθηκε βάση του παραρτήματος Ι της τροποποιημένης ΥΑ 64744/677/19. Και χωρίζεται τυπικά σε τέσσερα σημεία ελέγχου:

- Το πρώτο σημείο ελέγχου πραγματοποιείται στο σημείο ελέγχου καυσαερίων.
- Το δεύτερο σημείο στο χώρο ελέγχου της αυτόματης γραμμής.
- Το τρίτο σημείο στο λάκκο κατόπτρευσης.
- Τέλος το τέταρτο σημείο στο τερματικό της γραμμής ελέγχου.

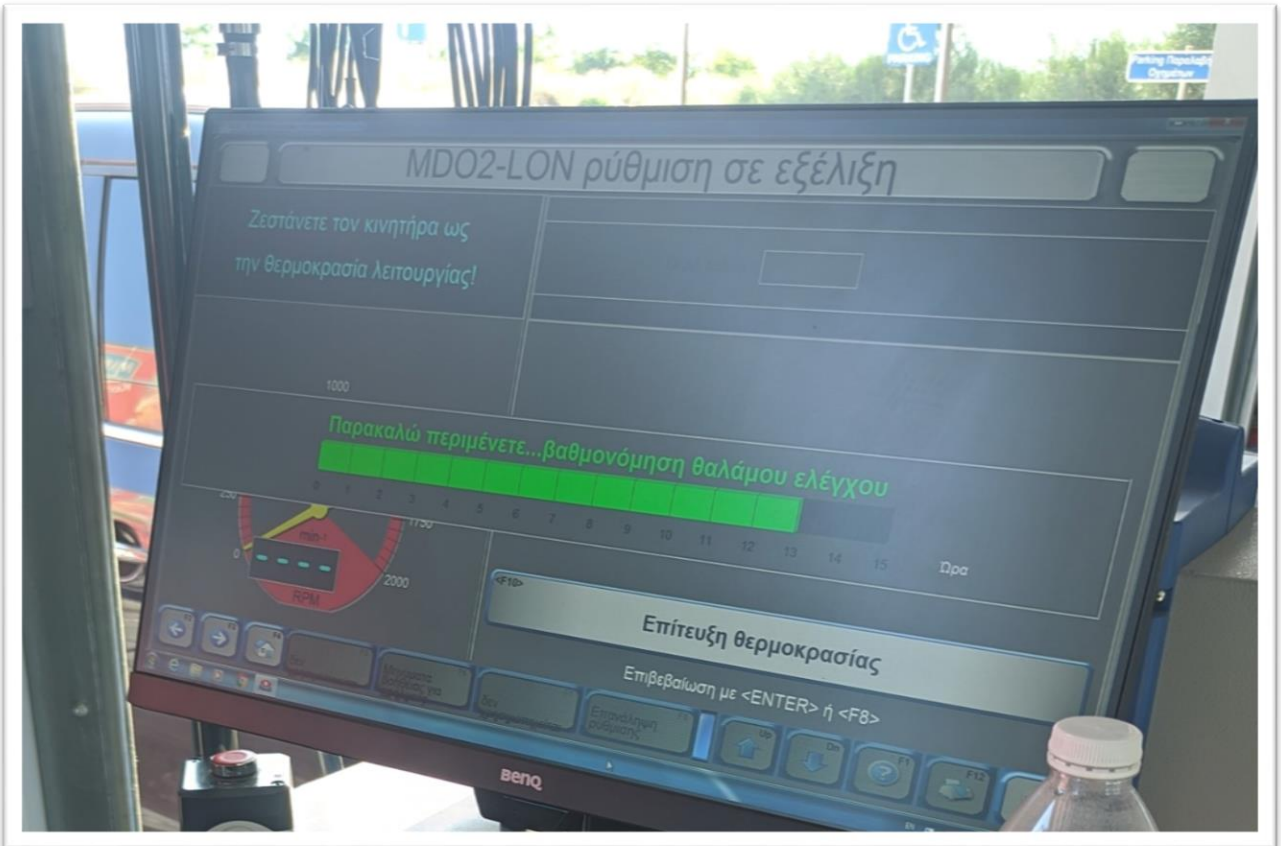
2.6.3 Διαδικασία ταυτοποίησης

Κατά την έναρξη του τεχνικού ελέγχου γίνεται ταυτοποίηση του οχήματος από τον ελεγκτή και καταχωρούνται στο φορητό τερματικό τα βασικά στοιχεία του οχήματος, όπως ο αριθμός κυκλοφορίας, ο αριθμός πλαισίου και κινητήρα, ο αριθμός πινακίδας, ο αριθμός θέσεων, το μέγεθος των ελαστικών, ο αριθμός καταγεγραμμένων χιλιομέτρων. Επίσης καταχωρείται ο αριθμός της γραμμής ελέγχου και ο κωδικός του ελεγκτή. Στο σημείο αυτό και πριν την καταμέτρηση των καυσαερίων πραγματοποιείται ο οπτικός έλεγχος των σημείων που προβλέπονται. Σημεία τα οποία δεν είναι δυνατή η πρόσβασή τους ελέγχονται κατά το στάδιο όπου το όχημα βρίσκεται στον λάκκο κατόπτρευσης. Σε περίπτωση που απαιτείται, γίνεται πλήρωση των ελαστικών με αέρα για την είσοδο του οχήματος στην γραμμή αυτόματου ελέγχου βάση της ένδειξης του κατασκευαστή (ενδεικτικά 29 έως 31 bar).

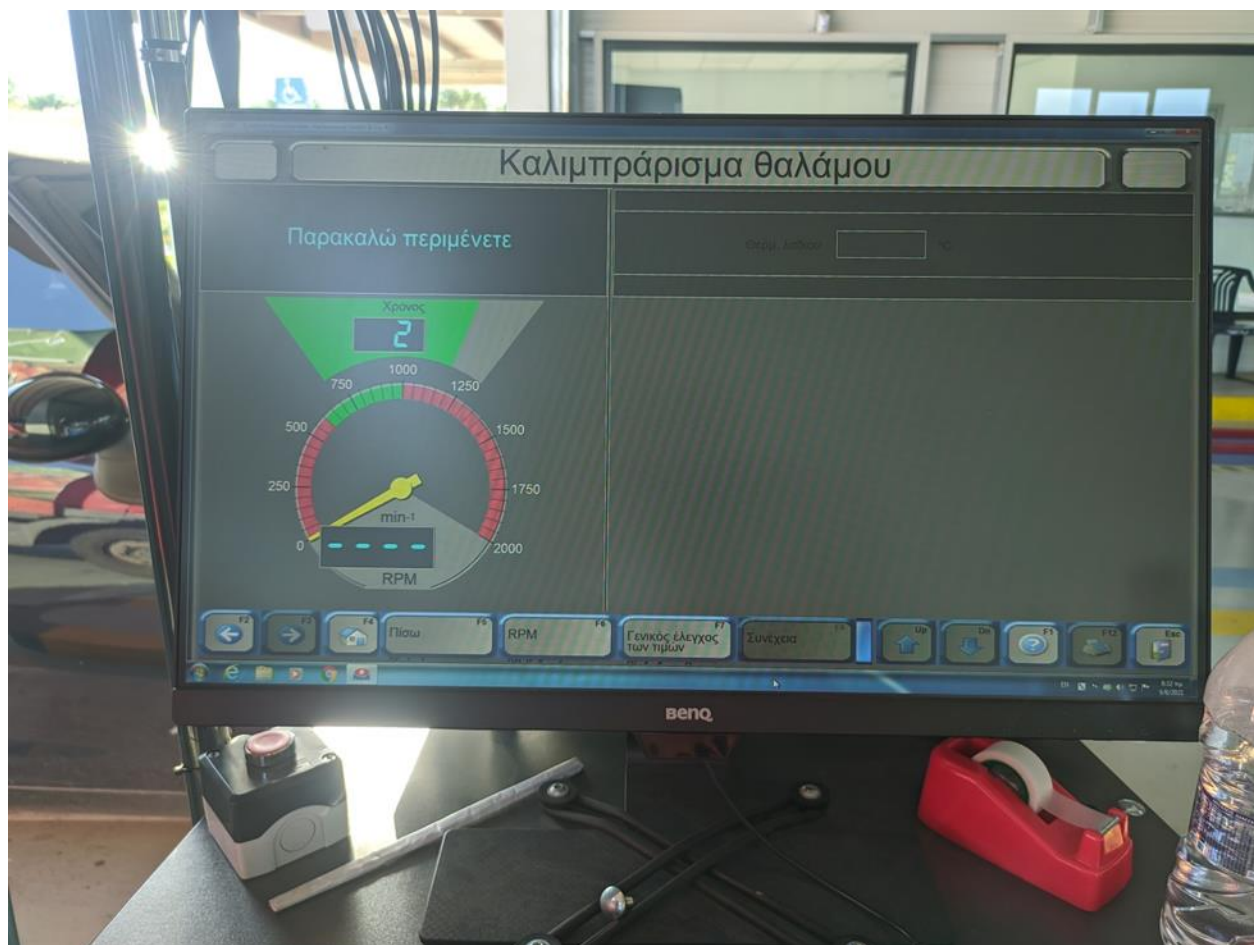
2.6.4 Έλεγχος καυσαερίων

Όπως ήδη αναφέραμε σε προηγούμενο σημείο ένας από τους λόγους που θεσμοθετήθηκαν τα Κ.Τ.Ε.Ο. είναι αυτό του ελέγχου και της καταπολέμησης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης που προκαλείται από τα οχήματα. Κατά τον έλεγχο εισάγεται ο αριθμός κυκλοφορίας και η ένδειξη των χιλιομέτρων στον αναλυτή καυσαερίων και προετοιμάζει το όχημα για τις μετρήσεις. Με τη χρήση του αναλυτή καυσαερίων ελέγχονται εάν οι εκπομπές καυσαερίων των βενζινοκίνητων ή υγραεριοκίνητων οχημάτων υπερβαίνουν τα επίπεδα που ορίζει ο κατασκευαστής. Οι ρύποι που μετρά ο αναλυτής καυσαερίων είναι το μονοξείδιο (CO), διοξείδιο (CO²), οι υδρογονάνθρακες (HC), καθώς και τις τιμές σε περιεκτικότητα οξυγόνου (O²), θερμοκρασία κινητήρα, στροφές κινητήρα και τον συντελεστή λάμδα (λ). Στην περίπτωση των βαρέων τύπου οχήματα, η πλειοψηφία των περιπτώσεων είναι πετρελαιοκίνητα οχήματα και ο έλεγχος αυτός πραγματοποιείται μέσω του νεφελόμετρου, το οποίο και θα αναλύσουμε. Μετά το πέρας του ελέγχου οι μετρήσεις εισάγονται αυτόματα μέσω του νεφελόμετρου χωρίς να έχει πρόσβαση ο ελεγκτής, και μεταφέρονται στο κεντρικό υπολογιστή του μηχανογραφικού συστήματος για την τελική διαμόρφωση του ΔΤΕ.

2.6.4.1 Νεφελόμετρο



Εικόνα 1: Ένδειξη προθέρμανσης κινητήρα από διάταξη νεφελόμετρου.



Εικόνα 2: Τερματικό νεφελόμετρου.

Το νεφελόμετρο της γραμμής πρέπει να μετρά την θολερότητα των καυσαερίων (m^4) των πετρελαιοκίνητων οχημάτων που προέρχεται από τον περιεχόμενο καπνό με βάση την αρχή της φωτομετρικής απορρόφησης και με δειγματοληψία μερικής ροής καυσαερίων όπως αναφέρεται στην 42485/5569/2002. Η συσκευή πρέπει να διαθέτει δύο κλίμακες μετρήσεων. Μία για την μέτρηση του συντελεστή απορρόφησης «Κ» και μια για την επί τοις % μέτρηση της θολερότητας των καυσαερίων από 0% μέχρι 100%. Επίσης θα πρέπει να διαθέτει ενσωματωμένο ή ανεξάρτητο στροφόμετρο για την μέτρηση των στροφών καθώς και θερμομέτρο για την μέτρηση της θερμοκρασίας του πετρελαιοκινητήρα. Το λογισμικό της συσκευής καθοδηγεί τον ελεγκτή για τα βήματα των μετρήσεων και η περιγραφή της διαδικασίας περιγράφεται στην Φ1/26579/3183.

Η διαδικασία διενεργείται κατά την ελεύθερη επιτάχυνση του κινητήρα χωρίς φορτίο, και συγκεκριμένα από την ταχύτητα βραδυπορίας έως την ταχύτητα στην οποία ανακόπτεται η παροχή του καυσίμου, με τον μοχλό ταχυτήτων στο νεκρό σημείο και το συμπλέκτη συμπλεγμένο.

Για την προετοιμασία του οχήματος ο κινητήρας πρέπει να έχει προθερμανθεί πλήρως και η μέτρηση του ελαίου να μας δίνει τουλάχιστον 80 °C ή την φυσιολογική για το όχημα θερμοκρασία λειτουργίας. Σε περίπτωση που η μέτρηση είναι αδύνατη η φυσιολογική θερμοκρασία θεωρείται όταν επέλθει σε λειτουργία ο ανεμιστήρας. Επίσης

για τον καθαρισμό του συστήματος της εξάτμισης όπως περιγράφεται θα πρέπει να έχουν πραγματοποιηθεί τρεις κύκλοι ελεύθερης επιτάχυνσης.

Μόλις το όχημα είναι έτοιμο ξεκινάει η διαδικασία δοκιμής όπου:

- Ο κινητήρας και ο υπερτροφοδότης είναι σε κατάσταση βραδυπορίας πριν την έναρξη κάθε κύκλου ελεύθερης επιτάχυνσης, δηλαδή το όχημα βρίσκεται σε αναμονή τουλάχιστον δέκα δεύτερα από την άφεση του επιταχυντή.
- Το πεντάλ του επιταχυντή θα πρέπει να πιέζεται πλήρως και γρήγορα (σε χρόνο κάτω του ενός δευτερολέπτου), βαθμιαία και όχι απότομα έτσι ώστε να πετυχαίνεται η μέγιστη παροχή από την αντλία έγχυσης
- Ο κινητήρας πρέπει να φθάνει την ταχύτητα αποκοπής ή την ταχύτητα που αναφέρει ο κατασκευαστής για οχήματα με αυτόματη μετάδοση (περίπου στα 2/3 της ταχύτητας αποκοπής), πριν αφηθεί ο επιταχυντής.

Η διαδικασία ολοκληρώνεται με την πραγματοποίηση πέντε μετρήσεων για την καταγραφή του συντελεστή απορρόφησης Κ. Από αυτές απορρίπτονται η μέγιστη και η ελάχιστη, έτσι ώστε να βγει μέσος όρος από τις τρεις τιμές για τον συντελεστή θολερότητας. Για την αποφυγή άσκοπων δοκιμών οχήματα με οριακή τιμή $2,5 \text{ m}^{-1}$ και $3,0 \text{ m}^{-1}$:

- Απορρίπτονται μετά από δύο κύκλους ελεύθερης επιτάχυνσης, εφόσον ο συντελεστής υπερβαίνει το $3,6 \text{ m}^{-1}$
- Εγκρίνονται μετά από δύο κύκλους ελεύθερης επιτάχυνσης, εφόσον ο συντελεστής δεν ξεπερνάει τα $2,0 \text{ m}^{-1}$

2.6.5 Γραμμή αυτόματου ελέγχου.

Σε αυτό το σημείο και εφόσον έχει γίνει η καταγραφή του οχήματος, ο οπτικός έλεγχος (στα σημεία που υπάρχει πρόσβαση) και η μέτρηση των καυσαερίων, το όχημα παίρνει θέση για την είσοδό του στην γραμμή ελέγχου όπου αυτόματα γίνεται η λήψη φωτογραφιών για την καταγραφή των πινακίδων και το αυτόματο ανέβασμά τους στο μηχανογραφικό σύστημα του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. Οι φωτογραφίες πραγματοποιούνται από σταθερές κάμερες και αναφέρουν υποχρεωτικά ημερομηνία και ώρα. Έπειτα το όχημα διέρχεται από το συγκλισιόμετρο/αποκλισιόμετρο, το φρενόμετρο και το φωτόμετρο, πριν οδηγηθεί στον λάκκο κατόπτρευσης για τον τελικό οπτικό έλεγχο και την έκδοση του ΔΤΕ.

2.6.5.1 Συγκλισιόμετρο



Εικόνα 3: Συγκλισιόμετρο και σταθερές κάμερες μηχανογραφικού.

Το συγκλισιόμετρο είναι η διάταξη η οποία καταγράφει τις μετρήσεις της σύγκλισης – απόκλισης του οχήματος. Πρόκειται για μία ειδική πλάκα μήκους ενός μέτρου από την οποία διέρχεται ο αριστερός τροχός του οχήματος. Το όχημα μετακινείται πάνω από την πλάκα με μικρή ταχύτητα (περίπου 4 km/h) και ο χειριστής θα πρέπει να αποφύγει το στρίψιμο του τιμονιού όπως επίσης και το φρενάρισμα κατά την διάρκεια της διαδικασίας αυτής. Αν ο άξονας του οχήματος αποκλίνει ή συγκλίνει της πορείας του θα ασκηθεί στην πλάκα εγκάρσια δύναμη με αποτέλεσμα την μετατόπισή

της. Η μέτρηση που θα μας δείξει το καταγραφικό είναι ανά άξονα και η τιμή της είναι σε m/km πορείας.

Για τιμές σύγκλισης-απόκλισης μεταξύ 3 έως 10 m/km η ευθυγράμμιση δεν ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του κατασκευαστή και ο άξονας δηλώνεται σαν δευτερεύουσα έλλειψη. Για τιμές πάνω από 10 m/km η έλλειψη καταγράφεται στην κατηγορία σοβαρής έλλειψης.

2.6.5.2 Φρενόμετρο



Εικόνα 4: Φρενόμετρο Αυτόματης Γραμμής Ελέγχου

Το φρενόμετρο αποτελείται από δύο ζεύγη περιστρεφόμενων κυλίνδρων, ένα ζεύγος για κάθε τροχό του ίδιου άξονα. Οι κύλινδροι έχουν ειδική επικάλυψη στην εξωτερική τους επιφάνεια ώστε να είναι αυξημένος ο συντελεστής τριβής μεταξύ του πέλματος του ελαστικού των τροχών και του κυλίνδρου, και στην περίπτωση μέτρησης με βρεγμένους τροχούς. Διαθέτει σύστημα διακοπής προστασίας και δεν είναι δυνατή η

λειτουργία του σε περίπτωση που δεν πατάνε πάνω στους κυλίνδρους οι τροχοί του οχήματος.

Από τις μετρήσεις του φρενόμετρου καθορίζεται ο λόγος πέδησης σε σχέση με τη μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα ή στην περίπτωση ημιρυμουλκούμενου, σε σχέση με το άθροισμα των επιτρεπομένων φορτίων ανά άξονα. Οχήματα με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα μεγαλύτερη των 3,5t θα πρέπει να επιθεωρείται σύμφωνα με το iso 21069 ή ισοδύναμες μεθόδους.

Κατά τη δοκιμή στο φρενόμετρο ελέγχονται: Η συνολική απόδοση του συστήματος πέδησης. Οι δυνάμεις πέδησης που αναπτύσσονται σε κάθε τροχό του ίδιου άξονα (μονόπλευρη πέδηση). Η διακύμανση των δυνάμεων πέδησης κατά τη διάρκεια πλήρους περιστροφής τροχού, η απόδοση του χειρόφρενου, ο συντελεστής πέδησης επί τοις % του ποδόφρενου και ο συντελεστής επί τοις % του χειρόφρενου.

Κατά την διαδικασία ο ελεγκτής θα πρέπει να δηλώσει στο σύστημα τον αριθμό αξόνων, σύμφωνα με τα στοιχεία που έχουν δηλωθεί στη γραμματεία και αφού δηλώσει τον άξονα τον οποίο γίνεται ο έλεγχος εκκινεί την διαδικασία. Οι μετρήσεις καταγράφονται σε πραγματικό χρόνο και είναι ορατοί στο τερματικό του ελεγκτή σε ψηφιακή μορφή.



Εικόνα 5: Τερματικό Ελεγκτή στο σημείο του Φρενόμετρου

2.6.5.3 Φωτόμετρο

Το φωτόμετρο της γραμμής αποτελείται από τη κυρίως συσκευή ελέγχου των φώτων διασταύρωσης και πορείας του οχήματος και κατάλληλη βάση της συσκευής η οποία θα έχει τη δυνατότητα μετακίνησης με τη βοήθεια τροχών. Το φωτόμετρο πρέπει να ελέγχει τη φωτεινή δέσμη των φώτων διασταύρωσης και πορείας του ελεγχόμενου αυτοκινήτου εφόσον προηγουμένως η κυρίως συσκευή συγκέντρωσης της δέσμης φώτων κεντράρεται και ευθυγραμμίζεται με τους φανούς πορείας διασταύρωσης του οχήματος.

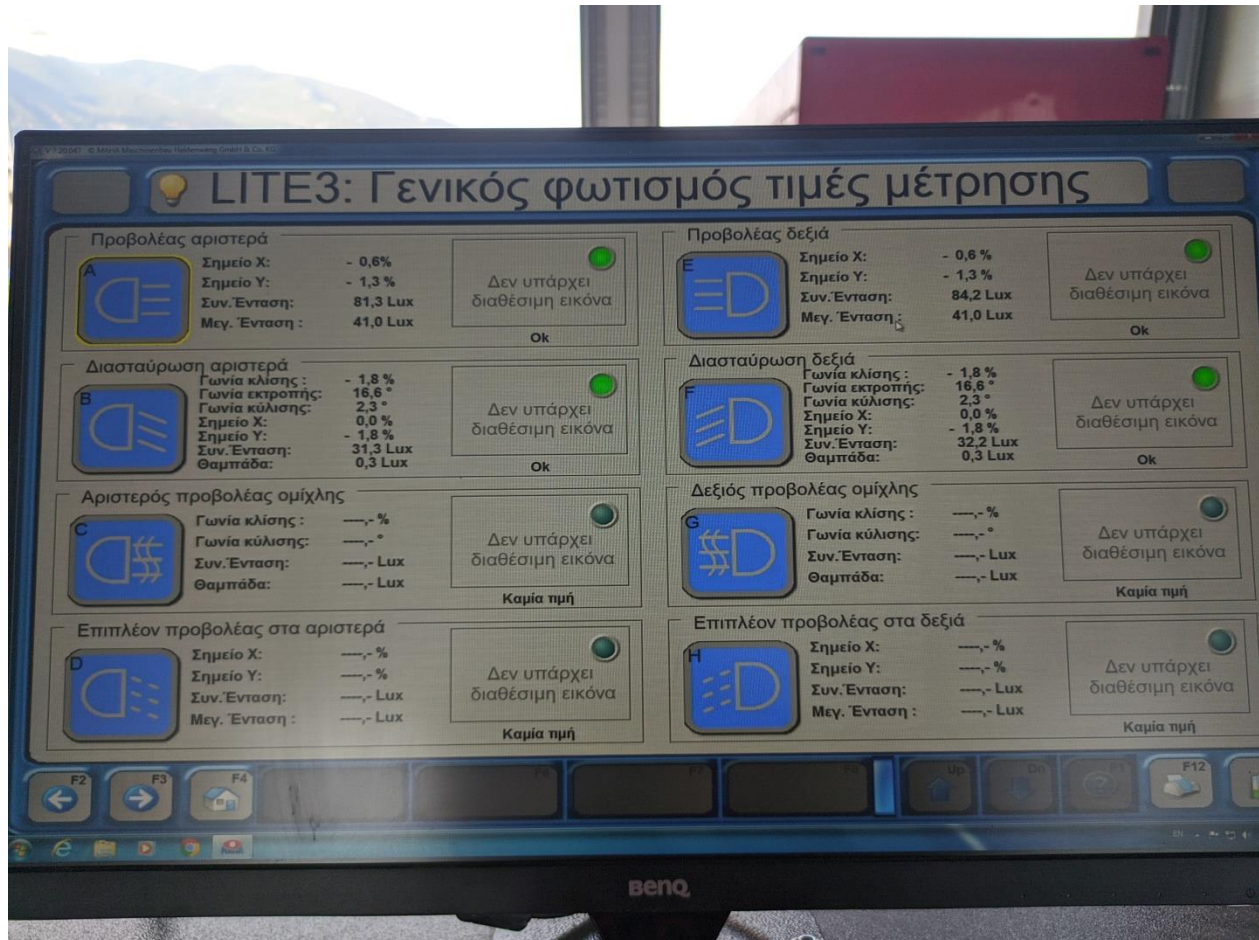
Μετράται ξεχωριστά για τους αριστερούς και δεξιούς φανούς η απόκλιση δεξιά, αριστερά, άνω και κάτω, και η ένταση των φωτεινών δεσμών των φώτων πορείας και διασταύρωσης. Οι αποκλίσεις των δεσμών μπορεί να αναφέρονται με λέξεις ή επί τοις % απόκλιση για δέσμες μήκους 10 m και η ένταση της δέσμης θα αναφέρεται σε LUX.



Εικόνα 6: Ψηφιακός πίνακας Φωτόμετρου

Για τη μέτρηση μέσω του φωτόμετρου το όχημα ακινητοποιείται σε απόσταση που προβλέπεται από τον κατασκευαστή (περίπου 30 cm). Μηδενίζεται ο ρυθμιστής ύψους των φώτων από τον πίνακα του οχήματος και ευθυγραμμίζεται μέσω του ειδικού

περιστροφικού καθρέπτη που περιέχει η διάταξη. Η συσκευή μετακινείται στην δεξιά θέση του οχήματος και ρυθμίζεται από τον ελεγκτή η κλίση μέσω του εσωτερικού αλφαδιού. Έπειτα πραγματοποιείται ευθυγράμμιση μέσω του laser για τη ρύθμιση κλίσης, ανοίγουμε τα φώτα του οχήματος ρυθμίζοντάς τα στην κλίση που προβλέπεται από τον κατασκευαστή και πραγματοποιούμε τις μετρήσεις. Οι μετρήσεις επαναλαμβάνονται για κάθε θέση φώτων οι οποίες καταγράφονται σε πραγματικό χρόνο στην οθόνη του φωτόμετρου, δίνοντάς μας σχηματικά τα όρια της έντασης και της κλίσης του κάθε προβολέα. Οι τιμές που καταγράφονται περνάνε στο κεντρικό τερματικό του μηχανογραφικού του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο.



Εικόνα 7: Τιμές μετρήσεων φωτόμετρου στο τερματικό Ελεγκτή.

2.6.6 Λάκκος κατόπτρευσης

Μετά την ολοκλήρωση της μέτρησης των προβολέων το όχημα οδηγείται στον λάκκο κατόπτρευσης για την ολοκλήρωση του οπτικού ελέγχου των σημείων σε συνέχεια της πρώτης φάσης του ελέγχου με τη βοήθεια του τζογόμετρου, το οποίο δεν είναι συνδεδεμένο με την αυτόματη γραμμή, και χρησιμοποιείται για τον έλεγχο των ανεπίτρεπτων ανοχών (τζόγων) των συστημάτων ανάρτησης και διεύθυνσης των οχημάτων. Ο ελεγκτής πραγματοποιεί εκτενή έλεγχο των σημείων που αναφέρεται στο παράρτημα Ι της τροποποιημένης 49372/3352/2017 από την 64744/677/19 και σε περίπτωση διαπίστωσης ελλείψεων γίνεται εισαγωγή των σημείων από το τερματικό του.



Εικόνα 8: Είσοδος Λάκκου Κατόπτρευσης.



Εικόνα 9: Λάκκος Κατόπτρευσης

Το τζογόμετρο της γραμμής είναι υδραυλικού τύπου και πρέπει να είναι εγκατεστημένο αριστερά και δεξιά του λάκκου επιθεώρησης των οχημάτων. Διαθέτει ένα ζεύγος πλακών που παλινδρομούν και στις οποίες επικάθονται οι 2 τροχοί του μπροστινού και πίσω άξονα διαδοχικά. Με τη βοήθεια κατάλληλου χειριστηρίου φωτίζονται τοπικά τα ελεγχόμενα σημεία για υπερβολικές ανοχές του οχήματος και δίνονται οι εντολές παλινδρόμησης των πλακών του τζογόμετρου, για να διευκολύνονται οι οπτικοί έλεγχοι του οχήματος που πραγματοποιούνται από τον ελεγκτή.

Στο τελικό στάδιο και αφού ολοκληρωθεί ο οπτικός έλεγχος, τα αποτελέσματα των μετρήσεων και τα δεδομένα των σημείων ελέγχου συγκεντρώνονται και αποτυπώνονται στο ΔΤΕ το οποίο εκδίδεται από το μηχανογραφικό του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. μαζί με την κάρτα καυσαερίων η οποία έχει ισχύ 6 μήνες.

ΦΟΡΤΗΓΟ										EUROSYSTEM V 7.20.047		MAHA		
Όνομα/εταιρία:			Αρ. κυκλοφορίας:			Χιλιόμετρα			Αρ. καταχώρησης:		04/05/2000		MERCEDSES	
Οδός:			Αρ. πινακίδας:			Τύπος οχήματος:			Αρ. πλακιδίου:					
Ι.Κ./Πάτη:			Κατάσταση/της οχήματος:			Αρ. πλακιδίου:			αριθμός αξόνων:		2			
Πηλίονο:														
Ημερομηνία ελέγχου:			09/06/2021											
Ωρα ελέγχου:			8:35											
Κατάσταση οχημ.:			Αδειο											
Τιμές ελέγχου										Όρια		Αποτελέσματα		
Συγκλισιόμετρο														
1.A: 0,8 m/km 2.A: 1,3 m/km										1.A: <= ---, - Ok 2.-9.A: <= ---, - Ok		όχι Ok .A: Ok .A: 1 2		
Φρενόμετρο														
		Δύναμη πέδησης [kN]		Διαφ. [%]		Οβάλ [%]		Επιβρ. [%]		Βάρος [t]		Πεντάλ. Αισθητήρας πίεσης [bar]		ΔΦ διαφορά > 25 % Πολύ μεγ. διαφ. Επιβράδυνση ΣΦ <45,0 % Αδύναμη επιβρ. Επιβράδυνση ΧΦ <16 % Αδύναμη επιβρ. Επιβράδυνση ΒΦΑ <22,0 % Αδύναμη επιβρ. Επιβράδυνση ΒΦΒ <22,0 % Αδύναμη επιβρ.
		Αριστερά Δεξιά		Αριστερά Δεξιά		Στατ. Στατ.		Στατ. Στατ.		Pm Px				
1 SB		15,21 15,11		1 16 13		58 5,32		---		8,54 6,11				
2 SB		9,11 9,02		1 15 15		66 2,80		---		8,52 6,09				
2 PB		10,12 10,16		0 --- ---		74 2,80		---		8,52 ---,--				
Συνολική τελική αξιολόγηση οχήματος														
FE SB		Φρένο: [kN]: 48,45		Διαφ. [%]: 1		Επιβρ. Στατ. [%]: 61		Βάρος Στατ. [t]: 8,12						
FE PB		Φρένο: [kN]: 20,28		Διαφ. [%]: 0		Επιβρ. Στατ. [%]: 25								Επιβράδυνση ΣΦ Ok Επιβράδυνση ΧΦ Ok

Εικόνα 10.1: Μετρήσεις ελέγχου πριν την έκδοση ΔΤΕ από το μηχανογραφικό.

	Δύναμη πέδησης [kN]		Διαφ. [%]	Οβάλ [%]		Επιβρ. [%]	Βάρος [t]	Πεντάλ [N]	Αισθητήρας πίεσης [bar]		ΔΦ διαφορά > 25 % Πολύ μεγ. διαφ. Επιβράδυνση ΣΦ <45,0 % Αδύναμη επιβρ. Επιβράδυνση ΧΦ <16 % Αδύναμη επιβρ. Επιβράδυνση ΒΦΑ <22,0 % Αδύναμη επιβρ. Επιβράδυνση ΒΦΒ <2,0 % Αδύναμη επιβρ.	
	Αριστερά	Δεξιά		Αριστερά	Δεξιά				Στατ.	Στατ.		Pm
1 SB	15,21	15,11	1	16	13	58	5,32	---	8,54	6,11		
2 SB	9,11	9,02	1	15	15	66	2,80	---	8,52	6,09		
2 PB	10,12	10,16	0	---	---	74	2,80	---	8,52	---		
Συνολική τελική αξιολόγηση οχήματος												
FE SB	Φρένο: [kN]:	48,45	Διαφ.: [%]:	1	Επιβρ. Στατ. [%]:	61	Βάρος Στατ. [t]:	8,12				Επιβράδυνση ΣΦ Ok Επιβράδυνση ΧΦ Ok
FE PB	Φρένο: [kN]:	20,28	Διαφ.: [%]:	0	Επιβρ. Στατ. [%]:	25						
Ρυθμιστής Φώτων												
Χαμηλή δέσμη φωτός	Αριστερά		Δεξιά									Ρυθμιστής φώτων Ok
Υψηλή δέσμη φωτός	Ok		Ok									
Φως ομίχλης	Καμία τιμή		Καμία τιμή									
Επιπέδον προβολείς	Καμία τιμή		Καμία τιμή									
Αιθαλόμετρο												
Μέσο Κ	0,31 m-1											< 3,00 m-1 Ok Αιθαλόμετρο Ok

Εικόνα 10.2: Μετρήσεις ελέγχου πριν την έκδοση ΔΤΕ από το μηχανογραφικό.

2.7 Διενέργεια Περιοδικού Τεχνικού Ελέγχου μεταχειρισμένων οχημάτων πριν την έκδοση άδειας κυκλοφορίας για πρώτη φορά στη χώρα μας

Στην περίπτωση ταξινόμησης μεταχειρισμένου οχήματος για πρώτη φορά στην χώρα μας, αναγνωρίζεται το πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου χωρίς σοβαρές ή επικίνδυνες ελλείψεις το οποίο έχει εκδοθεί από άλλο κράτος μέλος της ΕΕ σύμφωνα με την οδηγία 2014/45/ΕΕ. Η αναγνώριση του πιστοποιητικού γίνεται με έκδοση ΔΤΕ στο οποίο:

- Αναγράφεται ή ένδειξη διανυθέντων χιλιομέτρων.
- Μεταφέρονται οι δευτερεύουσες ελλείψεις στο νέο ΔΤΕ.
- Αναγράφεται η ημερομηνία επόμενου τεχνικού ελέγχου για την κατηγορία οχήματος που ελέγχεται, με ημερομηνία αναφοράς την ημερομηνία έκδοσης του πιστοποιητικού της χώρας προέλευσης.
- Στον χώρο παρατηρήσεων αναγράφεται ότι η έκδοση έγινε βάση του πιστοποιητικού της χώρας έκδοσης

Σε κάθε περίπτωση διενεργείται έλεγχος ταυτοποίησης του οχήματος. Αντίγραφο του ανωτέρω πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου που έχει εκδοθεί από άλλο κράτος μέλος της ΕΕ διατηρείται στο αρχείο του ΚΤΕΟ.

Η ανωτέρω διαδικασία δεν ισχύει για τις περιπτώσεις οχημάτων για την ταξινόμηση των οποίων πέραν του περιοδικού τεχνικού ελέγχου απαιτείται και ειδικός έλεγχος διασκευής βάσει ισχυουσών διατάξεων εθνικής νομοθεσίας (για παράδειγμα

διασκευασμένα οχήματα που χρησιμοποιούν για την κίνησή τους LPG ή GNG, εκπαιδευτικών οχημάτων κ.λπ.).

Για τη διαδικασία αναγνώρισης του πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου και την έκδοση ΔΤΕ, καταβάλλεται στο Δημόσιο ΚΤΕΟ το τέλος που προβλέπεται στην 8913/1089/19.2.2013 όπως αυτή ισχύει.

Στην περίπτωση που μεταχειρισμένο προς ταξινόμηση όχημα δεν είναι εφοδιασμένο με πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου που έχει εκδοθεί από άλλο κράτος μέλος της ΕΕ ή στο πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου έχουν σημειωθεί σοβαρές ή επικίνδυνες ελλείψεις, πραγματοποιείται περιοδικός τεχνικός έλεγχος σύμφωνα με εκάστοτε νομοθεσία. Πλήρης τεχνικός έλεγχος διενεργείται επίσης και στην περίπτωση διαπίστωσης εμφανών σοβαρών ή επικίνδυνων ελλείψεων. Σε κάθε περίπτωση, είτε αναγνώρισης πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου κράτους μέλους της ΕΕ από ΚΤΕΟ της χώρας μας, είτε μετά τη διενέργεια περιοδικού τεχνικού ελέγχου και εφόσον αυτός είναι επιτυχής, το ΚΤΕΟ χορηγεί στον ενδιαφερόμενο και το ΕΣΤΕ.

2.8 Πιστοποιητικό – Αποδεικτικό Τεχνικού Ελέγχου

Τα Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. χορηγούν επικυρωμένο αντίγραφο του πιστοποιητικού στο πρόσωπο που προσκόμισε το όχημα για τεχνικό έλεγχο, στο οποίο αναφέρονται τα τυποποιημένα στοιχεία του ελέγχου όπως προβλέπεται από τη νομοθεσία. Το οποίο αναγνωρίζεται από τις κατά περίπτωση αρμόδιες υπηρεσίες η ισχύς του, σε περίπτωση μεταβίβασης της κυριότητας οχήματος το οποίο διαθέτει έγκυρη απόδειξη για τη διενέργεια τεχνικού ελέγχου. Το πιστοποιητικό κοινοποιείται ηλεκτρονικά στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και διατηρείται τουλάχιστον 36 μήνες στο ηλεκτρονικό μητρώο της υπηρεσίας.

Το Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. που διενήργησε τεχνικό έλεγχο οχήματος ταξινομημένου στη Ελληνική Επικράτεια χορηγεί αποδεικτικό για κάθε όχημα που υποβάλλεται με επιτυχία σε τεχνικό έλεγχο. Στο αποδεικτικό αναγράφεται η ημερομηνία κατά την οποία θα πραγματοποιηθεί ο επόμενος τεχνικός έλεγχος.

Μετά την επιτυχή ολοκλήρωση του τεχνικού ελέγχου εκδίδεται για το όχημα ΔΤΕ, το οποίο υπογράφεται από τον αρμόδιο ελεγκτή του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. και σφραγίζεται με την σφραγίδα του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. Επίσης υπογράφεται και από τον ιδιοκτήτη του οχήματος. Όταν ο έλεγχος έχει να κάνει με ρυμουλκούμενο ή τράκτορα και ημιρυμουλκούμενο με ενιαία άδεια κυκλοφορίας εκδίδεται ΔΤΕ για το κάθε όχημα χωριστά. Το ΔΤΕ φυλάσσεται στο αρχείο του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. το οποίο εκδόθηκε και έχει τις προδιαγραφές που προβλέπονται κατά περίπτωση. Σε περίπτωση που οι ελλείψεις δεν χωράνε στο προβλεπόμενο χώρο του ΔΤΕ, εκτυπώνονται σε δεύτερο φύλλο στο οποίο τυπώνονται από το μηχανογραφικό σύστημα του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. ο αριθμός κυκλοφορίας, ο αριθμός πλαισίου, ο αριθμός ΔΤΕ, την ημερομηνία διενέργειας του ελέγχου, τα αποτελέσματα του ελέγχου, την επωνυμία και τον κωδικό του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. Επίσης το δεύτερο φύλλο φέρει την υπογραφή του ελεγκτή και την σφραγίδα του φορέα.

Οι ελλείψεις εκτυπώνονται στο ΔΤΕ με την εξής σειρά:

- Επικίνδυνες
- Σοβαρές
- Δευτερεύουσες

Σε περίπτωση απώλειας αυτό επανεκτυπώνεται από το Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. που το έχει εκδώσει. Το επανεκτυπωμένο ΔΤΕ υπογράφεται από τον υπάλληλο που είχε εκδώσει το αρχικό ΔΤΕ ή από τον προϊστάμενό του σε περίπτωση απουσίας του πρώτου και σφραγίζεται με την σφραγίδα του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο., επίσης φέρει την παρατήρηση «Επανεκτύπωση ταυτάριθμου ΔΤΕ, λόγω απώλειας ή φθοράς».

2.8.1 ΠΕΤΕ - ΕΣΤΕ

Μετά την ολοκλήρωση του ελέγχου επικολλάται στην πίσω πινακίδα του οχήματος Ενδεικτικό Σήμα Τεχνικού Ελέγχου (ΕΣΤΕ). Το ΕΣΤΕ χορηγείται εφόσον δεν διαπιστωθούν σοβαρές ή επικίνδυνες ελλείψεις, και δεν είναι αποδεικτικό στοιχείο της διενέργειας του ελέγχου.

Στο ΕΣΤΕ αναγράφεται το έτος και προσδιορίζεται ο μήνας κατά τον οποίο το όχημα θα πρέπει να παρουσιαστεί για τον επόμενο έλεγχο. Τοποθετείται με τρόπο όπου ο μήνας που πρέπει να έρθει το όχημα για τον επόμενο έλεγχο βρίσκεται το πάνω μέρος. Είναι κατασκευασμένο από υλικό το οποίο καταστρέφεται στην περίπτωση που αποκολληθεί.

Στην περίπτωση εκούσιου τεχνικού ελέγχου εκδίδεται Πρακτικό Εκούσιου Τεχνικού Ελέγχου (ΠΕΤΕ) από Δημόσιο ΚΤΕΟ και από ΙΚΤΕΟ χωρίς το εθνόσημο και την αναγραφή «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ», στο οποίο συμπληρώνονται:

- τα στοιχεία του οχήματος, του ιδιοκτήτη και την ημερομηνία διενέργειας του ελέγχου
- Το είδος του ελέγχου, δηλαδή «Εκούσιος τεχνικός έλεγχος»
- Το αποτέλεσμα του ελέγχου
- Οι τυχόν ελλείψεις που διαπιστώνονται
- Πως το παρόν δεν επέχει θέση ΔΤΕ

Το ΠΕΤΕ υπογράφεται και σφραγίζεται από τον ελεγκτή του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. και από το πρόσωπο που έφερε το όχημα. Αντίγραφο του φυλάσσεται στο Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. που το εκδωσε και δεν αφαιρείται από την οπίσθια πινακίδα το ΕΣΤΕ χωρίς την επικόλληση καινούργιου. Τέλος η αρίθμηση του είναι διαφορετική από αυτή του ΔΤΕ και αποτελείται από δύο μέρη, όπου το πρώτο μέρος είναι ο κωδικός του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. και το δεύτερο είναι ο αύξων αριθμός.

2.9 Έλεγχος ένδειξης διανυθέντων χιλιομέτρων

Σε κάθε έλεγχο τα οχήματα ελέγχονται ως προς την ένδειξη αριθμού διανυθέντων χιλιομέτρων που εμφανίζει ο μετρητής. Στην περίπτωση που ο αριθμός είναι μικρότερος από αυτόν που είχε σημειωθεί σε προηγούμενους ελέγχους σημειώνεται σοβαρή έλλειψη στο σημείο 7.11.α στον πίνακα του παραρτήματος περιγραφής σημείων του τεχνικού ελέγχου.

Για την αποκατάσταση της έλλειψης η ένδειξη του μετρητή διορθώνεται με προσθήκη τεκμαρτών χιλιομέτρων ανά μήνα όπως αυτά ορίζονται στην εκάστοτε νομοθεσία. Η διόρθωση πραγματοποιείται από εξουσιοδοτημένο τεχνίτη βάση του ΠΔ 78/1988. Και υπογράφεται βεβαίωση που έχει προσκομιστεί από τον Ι.Κ.Τ.Ε.Ο., η οποία παρουσιάζεται υπογεγραμμένη από τον τεχνίτη, για τον επανέλεγχο και την διαπίστωση της αποκατάστασης της σοβαρής έλλειψης. Μετά την έκδοση νέου ΔΤΕ στον χώρο των παρατηρήσεων αναγράφεται «Διόρθωση ένδειξης μετρητή διανυθέντων χιλιομέτρων».

Στην περίπτωση μηδενισμού και επανεκκίνησης του μετρητή η αντικατάσταση αυτού δεν σημειώνεται σοβαρή έλλειψη, απλά καταγράφεται «επανεκκίνηση καταγραφής» ή «αντικατάσταση μετρητή χιλιομέτρων» και η οποία επαναλαμβάνεται σε κάθε μεταγενέστερο έλεγχο.

2.10 Έκτακτος / Εκούσιος Έλεγχος

2.10.1 Διενέργεια έκτακτου τεχνικού ελέγχου

Έκτακτος τεχνικός έλεγχος διενεργείται σε Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. με την προσκόμιση συνοδευτικού εγγράφου από την τροχαία ή άλλη αρμόδια Δημόσια Υπηρεσία. Αν για το όχημα υπάρχει ΔΤΕ δεν χρειάζεται καταβολή αντίτιμου. Στην περίπτωση που δεν βρεθούν ελλείψεις ή διαπιστωθούν μόνο δευτερεύουσες τότε το ΔΤΕ παραμένει σε ισχύ, ενώ στην περίπτωση που υπάρχουν σοβαρές ελλείψεις διαφορετικές από τις ήδη υπάρχοντες ή επικίνδυνες ελλείψεις τότε:

- Ακυρώνεται το ΔΤΕ
- Αποκολλάται το ΕΣΤΕ
- Εκδίδεται νέο ΔΤΕ

Στην περίπτωση που ένα όχημα δεν έχει ΔΤΕ και προσκομίζεται για έκτακτο τεχνικό έλεγχο, διενεργείται πλήρης περιοδικός τεχνικός έλεγχος, εκδίδεται ΔΤΕ και το όχημα θεωρείται εκπρόθεσμο.

2.10.2 Εκούσιος τεχνικός έλεγχος

Για οχήματα που έχουν ταξινομηθεί στην χώρα μας ο εκούσιος τεχνικός έλεγχος πραγματοποιείται στα συστήματά του με την εφαρμογή των σημείων ελέγχου που ισχύουν για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο. Αν το όχημα δεν είναι εφοδιασμένο με ΔΤΕ δεν διεξάγεται εκούσιος έλεγχος αλλά υποβάλλεται σε πλήρη περιοδικό τεχνικό έλεγχο. Για την έναρξη του ελέγχου ο κάτοχος του οχήματος υποβάλλει αίτηση για την διενέργεια του εκούσιου ελέγχου και επιδεικνύει τα εξής στοιχεία:

- Άδεια κυκλοφορίας
- Το ΔΤΕ
- Την απόδειξη παροχής υπηρεσιών

Μετά την ολοκλήρωση του ελέγχου εκδίδεται Πρακτικό Εκούσιου Τεχνικού Ελέγχου (ΠΕΤΕ) όπως αναφέρθηκε παραπάνω κεφάλαιο.

Σε περίπτωση δευτερευουσών ελλείψεων δεν απαιτείται επανέλεγχος και ενημερώνεται ο ιδιοκτήτης του οχήματος, ενώ σε περίπτωση σοβαρών ελλείψεων ακυρώνεται το ΔΤΕ και εκδίδεται νέο ΔΤΕ αντί για ΠΕΤΕ, όπου σημειώνονται τα αποτελέσματα του τεχνικού ελέγχου και το όχημα υποχρεούται σε επανέλεγχο εντός τριάντα ημερών. Αντίθετα αν κατά τον έλεγχο καταγραφούν επικίνδυνες ελλείψεις το όχημα ακινητοποιείται, δηλαδή του αφαιρείται η άδεια και οι πινακίδες κυκλοφορίας μέχρι την αποκατάσταση των ελλείψεων που διαπιστώθηκαν. Οχήματα που έχουν ταξινομηθεί σε άλλα Κράτη Μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε τρίτες Χώρες ακολουθούν την ίδια διαδικασία. Ο έλεγχος δεν διενεργείται σε οχήματα με προσωρινή άδεια και πινακίδες τελωνείου. Κατά την διαπίστωση δευτερευουσών ή σοβαρών ελλείψεων δεν απαιτείται επανέλεγχος παρά μόνο ενημέρωση του ιδιοκτήτη ενώ σε περίπτωση επικίνδυνων ελλείψεων ή σε σοβαρών ελλείψεων του σημείου 0 το όχημα ακινητοποιείται και ενημερώνεται η εκάστοτε πρεσβεία.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ιστοσελίδες

- 1) <http://www.yme.gr>
- 2) <https://www.e-nomothesia.gr/sygkoinonies-metafores/n-2963-2001.html>
- 3) <https://www.e-nomothesia.gr/kat-aytokinita/tekhnikos-elegkhos-kteo/n-1350-1983.html>
- 4) <https://www.e-nomothesia.gr/kat-aytokinita/tekhnikos-elegkhos-kteo/n-3446-2006.html>
- 5) <https://www.e-nomothesia.gr/kat-aytokinita/tekhnikos-elegkhos-kteo/n-3897-2010.html>
- 6) <https://www.e-nomothesia.gr/kat-aytokinita/tekhnikos-elegkhos-kteo/ya-f-50-48597-5875-2009.html>
- 7) <https://www.elinyae.gr/ethniki-nomothesia/ya-64744677192020-fek-522b-1922020>
- 8) <https://www.elinyae.gr/ethniki-nomothesia/ya-3259132572001-fek-703b-662001>
- 9) <https://www.e-nomothesia.gr/kat-aytokinita/tekhnikos-elegkhos-kteo/upourgike-apophase-oik-q4-91661-3951-2019.html>
- 10) <https://www.e-nomothesia.gr/inner.php/law-news/allazei-diadikasia-sta-kteo-gia-okhemata-me-anakoloythia-sto-xiliometriti.html?print=1>
- 11) <https://elinyae.gr/ethniki-nomothesia/ya-oik-191111922019-fek-1003b-2632019>
- 12) <https://elinyae.gr/ethniki-nomothesia/ya-oik-16085-f-70012009-fek-770b-2842009>
- 13) <https://www.e-nomothesia.gr/kat-aytokinita/prateria-ugron-kausimon-kausima/pd-118-2006.html>
- 14) <https://www.taxheaven.gr/circulars/20301/k-y-a-ariom-3326-212-15-1-2015>
- 15) <https://www.e-nomothesia.gr/kat-aytokinita/tekhnikos-elegkhos-kteo/ya-42485-5569-2002.html>
- 16) <https://www.e-nomothesia.gr/kat-aytokinita/karta-elegkhou-kausiaerion/koine-upourgike-apophase-oik-ph1-26579-3183-2007.html>
- 17) <https://www.mrkteo.gr/kteo-barea-oxhmata/>
- 18) <https://car-moto.info/archives/1235>
- 19) <https://www.iso.org/obp/ui/#iso:std:iso:21069:-2:ed-1:v1:en>
- 20) <https://www.tuv-nord.com/gr/el/pistopoiisi/pistopoiisi-systimaton/poiotita/iso-90012015-systimata-diacheirisis-poiotitas/>

Νομοθεσία

1. Αριθμ. οικ. 19111/192 Καθορισμός τρόπου, διαδικασίας και πιστοποίησης διενέργειας του Τεχνικού Ελέγχου (περιοδικού, έκτακτου, εκουσίου) των οχημάτων στα Δημόσια και Ιδιωτικά Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (ΚΤΕΟ).
2. ν. 2696/1999 (Α' 57)
3. Αριθμ. 55332/5732
4. οικ.49372/3352/2017 (Β' 2726) «Περιοδικός τεχνικός έλεγχος μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους σε συμμόρφωση με την οδηγία 2014/45/ΕΚ και κατάργηση της οδηγίας 2009/40/ΕΚ».
5. ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 3897 Σύσταση Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας και Γενικής Διεύθυνσης Οδικής Ασφάλειας, εποπτεία και βελτίωση του θεσμού του τεχνικού ελέγχου οχημάτων για την προαγωγή της Οδικής Ασφάλειας και την προστασία του περιβάλλοντος, κύρωση Σύμβασης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ. και άλλες διατάξεις.
6. ΦΓ4/91661/3951/2019
7. Υ.Α. 32591/3257/2001
8. Αριθμ. 28792/3638 «Τροποποίηση των αποφάσεων καθορισμού των όρων και προϋποθέσεων της ορθής λειτουργίας των Δημοσίων ΚΤΕΟ, των όρων και προϋποθέσεων για τη χορήγηση αδειών ίδρυσης και λειτουργίας Ιδιωτικών Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (Ι.Κ.Τ.Ε.Ο.) και των τεχνικών προδιαγραφών αυτομάτων γραμμών ελέγχου Ιδιωτικών ΚΤΕΟ».
9. Νόμος 2963/2001 «Οργάνωση και λειτουργία των δημόσιων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία, τεχνικός έλεγχος οχημάτων και ασφάλεια χερσαίων μεταφορών και άλλες διατάξεις».
10. Αριθμ. οικ. 16085 Φ. 700.1
11. Αριθμ. 64744/677/19 Τροποποίηση της κοινής υπουργικής απόφασης με αριθμ. οικ. 49372/3352/2017 «Περιοδικός τεχνικός έλεγχος μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους σε συμμόρφωση με την οδηγία 2014/45/ΕΚ και κατάργηση της οδηγίας 2009/40/ΕΚ» (Β' 2726).
12. ΟΔΗΓΙΑ 2014/45/ΕΕ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 3ης Απριλίου 2014 για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και για την κατάργηση της οδηγίας 2009/40/ΕΚ