ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΑ ΟΔΗΓΙΑ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΠΙΣΤΕΥΣΗ ΚΤΕΟ

ΕΣΥΔ ΚΟ-ΚΤΕΟ/02/00/01-09-2012

ΕΣΥΔ ΚΟ-ΚΤΕΟ

Έκδοση: 02
Αναθεώρηση: 00
Ημερομηνία Έκδοσης: 01-09-2012
Ημερομηνία Αναθεώρησης:
Υπεύθυνος Έκδοσης: Ο Υπεύθυνος Διαχείρισης της Ποιότητας
Υπεύθυνος Έγκρισης: Ο Πρόεδρος του Ε.ΣΥ.Δ.

Ο Υπεύθυνος Διαχείρισης Ποιότητας **Ο Πρόεδρος του Ε.ΣΥ.Δ.**

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σκοπός της πληροφοριακής αυτής κατευθυντήριας οδηγίας είναι η ομογενοποίηση των ελέγχων που διενεργούνται από τις ομάδες αξιολόγησης για την διαπίστευση των ΚΤΕΟ, η διάχυση καλών πρακτικών μεταξύ των ομάδων και η υποβοήθηση του έργου των ομάδων μέσω της παράθεσης σχετικών νομοθετημάτων. Οι έλεγχοι αυτοί είναι αποτέλεσμα κυρίως της ισχύουσας εθνικής νομοθεσίας για την ίδρυση και λειτουργία των ΚΤΕΟ, νομοθεσία η οποία εξειδικεύει ή συμπληρώνει τις απαιτήσεις του προτύπου διαπίστευσης και των ερμηνευτικών οδηγιών του. Σε καμία περίπτωση δεν περιορίζονται οι απαιτήσεις του ανωτέρω προτύπου. Έγινε προσπάθεια να μην περιληφθούν έλεγχοι, που γίνονται από υπηρεσίες του δημοσίου, για τους οποίους εκδίδονται σχετικά πιστοποιητικά κατά την διαδικασία αδειοδότησης για την ίδρυση ή λειτουργία του ΚΤΕΟ.

Κατά τις επισκέψεις αξιολόγησης του Ε.ΣΥ.Δ στα ΙΚΤΕΟ, που αφορούν τακτικές ή μη επιτηρήσεις, ο φορέας αξιολογείται κατά τη καθημερινή λειτουργία του, γεγονός που συνεπάγεται ότι δεν πρέπει οι επισκέψεις αυτές να αποτελούν αιτία διακοπής της φυσιολογικής λειτουργίας του φορέα, με ακύρωση προγραμματισμένων ραντεβού πελατών, ανακλήσεις αδειών του προσωπικού του κτλ. Επισημαίνεται όμως, ότι σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να παρευρίσκεται εκπρόσωπος της διοίκησης του φορέα ή/και ο υπεύθυνος ποιότητας, οι νέο-προσληφθέντες ελεγκτές και ότι άλλο προβλέπει η σχετική νομοθεσία. Τα ίδια ισχύουν και για τις επαναξιολογήσεις με τη διαφορά ότι θα πρέπει να παρευρίσκεται στο ΙΚΤΕΟ, όλο το ελεγκτικό προσωπικό.

Ερωτηματολόγια

Οι έλεγχοι έχουν κωδικοποιηθεί σε μορφή ερωτηματολογίων, τα οποία παραπέμπουν, όπου αυτό ήταν δυνατό, σε παραγράφους του προτύπου διαπίστευσης. Κάθε ερώτημα έχει μία απάντηση και στην περίπτωση που περιλαμβάνει υποερωτήματα, όλα θα πρέπει να ικανοποιούνται. Δίπλα σε κάθε ερώτημα αναφέρεται η διάταξη (της εθνικής νομοθεσίας) από την οποία προκύπτει η κάθε απαίτηση καθώς επίσης και η σχετική παράγραφος του προτύπου διαπίστευσης ή/και της σχετικής ερμηνευτικής οδηγίας. Στην ηλεκτρονική μορφή των ερωτηματολογίων οι ανωτέρω αναφορές έχουν σύνδεσμο με την αντίστοιχη διάταξη της εθνικής νομοθεσίας. Στην περίπτωση που το ερώτημα αφορά μόνο συγκεκριμένες κατηγορίες ΚΤΕΟ ή συγκεκριμένες κατηγορίες οχημάτων, η κατηγορία αυτή αναφέρεται. Στη συνέχεια για την διευκόλυνση των αξιολογητών δίνονται οι κατηγορίες των ΚΤΕΟ όπως προκύπτουν από την εθνική νομοθεσία καθώς και οι κατηγορίες των οχημάτων σύμφωνα με την κοινοτική και την εθνική νομοθεσία.

Κατηγορίες ΚΤΕΟ

«Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. Βαρέων Οχημάτων» είναι τα Ιδιωτικά Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου των Κατηγοριών 1, 2 και 3 του Παραρτήματος Ι υπ' αριθμ. Φ2/64580/2288/99 (ΦΕΚ 1523/τ.Β΄) κοινής απόφασης των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Μεταφορών και Επικοινωνιών, όπως αυτό τροποποιήθηκε με την υπ' αριθμ. Φ2/43086/4636/14.7.2003 (ΦΕΚ 1086/τ.Β΄/5.8.2003) κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Μεταφορών και Επικοινωνιών και όπως κάθε φορά ισχύει.

«Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. Ελαφρών Οχημάτων» είναι τα Ιδιωτικά Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου των Κατηγοριών 4, 5 και 6 του Παραρτήματος Ι Φ2/64580/2288/99 υπ' αριθμ. (ΦΕΚ 1523/τ.Β΄) κοινής απόφασης των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Μεταφορών και Επικοινωνιών, όπως αυτό τροποποιήθηκε με την υπ' αριθμ. Φ2/43086/4636/14.7.2003 (ΦΕΚ 1086/τ.Β΄/5.8.2003) κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Μεταφορών και Επικοινωνιών και όπως κάθε φορά ισχύει.

«Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. − ΜΟΤΟ» είναι τα Ιδιωτικά Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου Δίκυκλων Μοτοσικλετών και Μοτοποδηλάτων της Κατηγορίας 7 του Παραρτήματος Ι υπ' αριθμ. Φ2/64580/2288/99 (ΦΕΚ 1523/τ.Β΄) κοινής απόφασης των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Μεταφορών και Επικοινωνιών, όπως αυτό τροποποιήθηκε με την υπ' αριθμ. Φ2/43086/4636/14.7.2003 (ΦΕΚ 1086/τ.Β΄/5.8.2003) κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Μεταφορών και Επικοινωνιών και όπως κάθε φορά ισχύει.

Κατηγορίες Οχημάτων

Κατηγορία 1. Μηχανοκίνητα οχήματα που χρησιμοποιούνται στις επιβατικές μεταφορές και έχουν περισσότερες από 8 θέσεις καθημένων, εκτός της θέσεως του οδηγού.

Κατηγορία 2. Μηχανοκίνητα οχήματα που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων, των οποίων η ανώτατη επιτρεπόμενη μάζα υπερβαίνει τα 3 500 kg

Κατηγορία 3. Ρυμουλκούμενα και ημι-ρυμουλκούμενα, των οποίων η ανώτατη επιτρεπόμενη μάζα υπερβαίνει τα 3 500 kg

Κατηγορία 4. Ταξί και ασθενοφόρα

Κατηγορία 5. Μηχανοκίνητα οχήματα με τέσσερις τουλάχιστον τροχούς που συνήθως χρησιμοποιούνται για την οδική μεταφορά εμπορευμάτων και των οποίων η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα δεν υπερβαίνει τα 3500 kg, εκτός των γεωργικών ελκυστήρων και μηχανημάτων.

Κατηγορία 6. Μηχανοκίνητα οχήματα με τέσσερις τουλάχιστον τροχούς, που χρησιμοποιούνται στις επιβατικές μεταφορές και των οποίων οι θέσεις καθημένων, εκτός της θέσεως οδηγού, δεν υπερβαίνουν τις οκτώ.

Κατηγορία 7. Μηχανοκίνητα δίκυκλα (μοτοποδήλατα μοτοσικλέτες).

Η οδηγία αποτελείται από τα εξής κεφάλαια:

1. **ΑΔΕΙΕΣ- ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ**
2. **ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ**
3. **ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ**
4. **ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ, ΔΙΑΚΡΙΒΩΣΗ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ**
5. **ΜΗΧΑΝΟΓΡΑΦΗΣΗ- ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ**
6. **ΔΤΕ- ΚΕΚ- ΠΕΤΕ**
7. **ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ**
8. **ADR/ ATP**
9. **ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ**
10. **ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ**

Τα πρώτα 8 κεφάλαια αποτελούν τα ερωτηματολόγια. Το κεφάλαιο των Σημειώσεων περιλαμβάνει διευκρινήσεις και προτάσεις που σχετίζονται με τα κεφάλαια των ερωτηματολογίων. Το Ευρετήριο αποτελεί βοηθητικό κεφάλαιο για τη διευκόλυνση των αξιολογητών.

Χρήση ερωτηματολογίου

Ο ΕΑ πριν την αξιολόγηση στα κεντρικά γραφεία, διανέμει τα τμήματα του ερωτηματολογίου στους Α, ανάλογα με τα πεδία ελέγχου που τους έχουν ανατεθεί στο πρόγραμμα αξιολόγησης, είτε σε συνάντηση είτε μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου.

Τα ανωτέρω ερωτηματολόγια σε καμία περίπτωση δεν δεσμεύουν- περιορίζουν την ΟΑ να επεκτείνει το έλεγχό της και με ερωτήματα - θέματα πέραν αυτών που αναφέρονται στα ερωτηματολόγια όταν από την αξιολόγηση προκύπτουν σχετικά ευρήματα.

Επιτόπου Αξιολόγηση

Στην αρχική αξιολόγηση ΚΤΕΟ και κατά τον επιτόπιο έλεγχο πρέπει να περιλαμβάνονται ανάλογα της κατηγορίας του ΚΤΕΟ,

1/ Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. Ελαφρών Οχημάτων: Συνδυασμός αυτοκινήτων ώστε να καλύπτονται τα βενζινοκίνητα, πετρελαιοκίνητα, τετρακίνητα, φορτηγά κατηγορίας Ν1, ταξί. Επιθυμητή είναι η ύπαρξη εκπαιδευτικού, αν όμως δεν είναι αυτό δυνατό θα γίνεται προσομοίωση εκπαιδευτικού σε απλό αυτοκίνητο.

2/ Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. – ΜΟΤΟ: Τουλάχιστον μία μοτοσυκλέτα και ένα μοτοποδήλατο.

3/ Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. Βαρέων Οχημάτων: Φορτηγό, λεωφορείο, αρθρωτό (τράκτορας + επικαθήμενο) ή συρμό (ρυμουλκό + ρυμουλκούμενο). Ένα τουλάχιστον εκ των ανωτέρω οχημάτων πρέπει να είναι εφοδιασμένο με αερόφρενα, ταχύμετρο, ταχογράφο και περιοριστή ταχύτητας.

4/ Για το ADR απαιτείται κατ' ελάχιστο ένα βυτιοφόρο υγρών καυσίμων. Για το ATP κατ' ελάχιστον ένα ψυγείο,

ώστε να διαμορφώνεται συνολική άποψη για την επάρκεια του φορέα.

Οι επιτηρήσεις πρέπει να περιλαμβάνουν στην επιτόπια αξιολόγηση, τύπους οχημάτων που δεν έχουν ελεγχθεί παρουσία αξιολογητών του Ε.ΣΥ.Δ., εκτός αν υπάρχει τεκμηριωμένη αντικειμενική αδυναμία. Σημειώνεται δε, ότι σε ένα όχημα μπορεί να περιλαμβάνονται περισσότερες από μια περιπτώσεις (πχ ένα όχημα μπορεί να είναι συγχρόνως ταξί και πετρελαιοκίνητο και τετρακίνητο). Στον τετραετή κύκλο ισχύος του πιστοποιητικού διαπίστευσης πρέπει να συμπεριληφθούν όλοι οι τύποι οχημάτων.

Στη περίπτωση που εκδοθείσες μη συμμορφώσεις κατά την αρχική αξιολόγηση, αφορούν σε τεχνική επάρκεια προσωπικού στον επιτόπιο έλεγχο, και οι διορθωτικές ενέργειες αφορούν σε εκπαίδευση του προσωπικού, η αποτελεσματικότητα της διορθωτικής ενέργειας θα πρέπει να γίνεται με νέα επιτόπια αξιολόγηση από το Ε.ΣΥ.Δ. Το παραπάνω δέον να τηρείται και στις επόμενες αξιολογήσεις.

Διοικητικές και οργανωτικές απαιτήσεις

Είναι αποδεκτό ο ιδιοκτήτης ενός ΚΤΕΟ να είναι το ίδιο πρόσωπο με τον Προϊστάμενο- Τεχνικό Διευθυντή και τον ΥΔΠ του ΚΤΕΟ, με την προϋπόθεση ότι διασφαλίζεται η ανεξαρτησία στις εσωτερικές επιθεωρήσεις του φορέα και ότι το πρόσωπο αυτό πληροί τα προσόντα της κάθε θέσης.

Κάθε ένταξη ή αποχώρηση ελεγκτή από το προσωπικό των ΚΤΕΟ πρέπει να τίθεται υπ' όψιν του Ε.ΣΥ.Δ. μέσω της υποβολής φακέλου, περιλαμβάνοντας το Πιστοποιητικό Επάρκειας του νέου ελεγκτή από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, βιογραφικό του σημείωμα και τρέχουσα λίστα προσωπικού του ΚΤΕΟ.

Τα ΚΤΕΟ, ως φορείς ελέγχου υποχρεούνται να είναι ασφαλισμένα για την αστική ευθύνη, που προκύπτει από το αποτέλεσμα της επαγγελματικής τους δραστηριότητας, δηλαδή την ευθύνη των αποτελεσμάτων του τεχνικού ελέγχου οχημάτων (επαγγελματική αστική ευθύνη).

Σχετικά με την ασφαλιστική κάλυψη της επαγγελματικής αστικής ευθύνης των δημοσίων ΚΤΕΟ, αυτή θα πρέπει να θεωρείται ότι καλύπτεται από το Κράτος (εφαρμογή των διατάξεων του Νόμου 2783/1941 «ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΟΣ ΝΟΜΟΣ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΚΩΔΙΚΑ» και αυτών του Υπαλληλικού Κώδικα).

Φορείς ειδικής επιμόρφωσης υποψηφίων ελεγκτών ΙΚΤΕΟ

Οι φορείς που έχουν εξουσιοδοτηθεί από το ΥΜΕ για την ειδική επιμόρφωση υποψηφίων ελεγκτών ΙΚΤΕΟ μέχρι σήμερα αναφέρονται στο πίνακα φορέων ειδικής επιμόρφωσης υποψηφίων ελεγκτών ΙΚΤΕΟ. Κάθε φορέας που εξουσιοδοτείται εφοδιάζεται από την ΔΑΧΜ-ΥΜΕ με σχετικό έγγραφό.

Πίνακας φορέων ειδικής επιμόρφωσης υποψηφίων ελεγκτών ΙΚΤΕΟ ως την έκδοση της παρούσας οδηγίας.

1. Τ.Ε.Ι. ΧΑΛΚΙΔΑΣ
   Τ.Κ. 34400
   ΨΑΧΝΑ ΕΥΒΟΙΑΣ
2. Τ.Ε.Ι. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
   Τ.Κ. 574 00
   Τ.Θ. 141 ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ
3. ΚΕΝΤΡΟ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΠΕΙΡΑΙΑ ΚΑΙ ΝΗΣΩΝ
   (συνδεδεμένο με το Τ.Ε.Ι. ΠΕΙΡΑΙΑ)
   Π. Ράλλη & Θηβών 250
   Τ.Κ. 122 44 ΑΙΓΑΛΕΩ
4. Κ.Ε.Κ. «ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΗ»
   Αβέρωφ 34Α
   Τ.Κ. 142 32 ΝΕΑ ΙΩΝΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ
5. Κ.Ε.Κ. «ΓΕΝΙΚΗ ΣΥΝΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΩΝ ΒΙΟΤΕΧΝΩΝ ΕΜΠΟΡΩΝ ΕΛΛΑΔΑΣ» (Πάτρα)
   Πανεπιστημίου 170
   Τ.Κ. 264 43 ΠΑΤΡΑ Ν. ΑΧΑΪΑΣ
6. Κ.Ε.Κ. «ΓΕΝΙΚΗ ΣΥΝΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΩΝ ΒΙΟΤΕΧΝΩΝ ΕΜΠΟΡΩΝ ΕΛΛΑΔΑΣ» (Λάρισα) Καστοριάς 2α
   Χαραυγή
   Τ.Κ. 413 35 ΛΑΡΙΣΑ
7. Κ.Ε.Κ. «ΔΙΑΣΤΑΣΗ»
   Μπουνιάλη 13-19
   Τ.Κ. 731 00 ΧΑΝΙΑ
8. Κ.Ε.ΚΑ.Ν.Α.Μ. Α.Ε.
   Μακρινίτσης 131 Β
   Τ.Κ. 38 333 ΒΟΛΟΣ Ν. ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ
9. Κ.Ε.Κ. «ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΗ Α.Ε.»
   Λ. Πανεπιστημίου 99
   Τ.Κ. 71 500 ΗΡΑΚΛΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ
10. Κ.Ε.Κ. «ΓΕΝΙΚΗ ΣΥΝΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΩΝ ΒΙΟΤΕΧΝΩΝ ΕΜΠΟΡΩΝ ΕΛΛΑΔΑΣ» (Θεσσαλονίκη)
    Κωλέτη 24
    Τ.Κ. 546 27 ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ
11. Κ.Ε.Κ. «CONSUL Α.Ε.»
    Ιφίτου 2
    27 100 ΠΥΡΓΟΣ Ν. ΗΛΕΙΑΣ

1	**ΑΔΕΙΕΣ- ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ**			
Α/Α	ΑΠΑΙΤΗΣΗ	Ν	Ο	ΣΧΕΤΙΚΟ ΠΡΟΤΥΠΟ/ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ
1.1	Έχει εκδοθεί άδεια ίδρυσης. (Μόνο για την αρχική αξιολόγηση πριν την λειτουργία.)			*ISO/IEC 17020 § 9.1* *Φ50/48597/5875/09 Αρ 7§1*
1.2	Η άδεια ίδρυσης είναι σε ισχύ. (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.) (Μόνο για την αρχική αξιολόγηση πριν την λειτουργία.)			*ISO/IEC 17020 § 9.1* *Φ50/48597/5875/09 Αρ7§6*
1.3	Η άδεια ίδρυσης είναι στο όνομα του φυσικού ή νομικού προσώπου που ζητά την διαπίστευση. (Μόνο για την αρχική αξιολόγηση πριν την λειτουργία.)			*ISO/IEC 17020 § 9.1* *Φ50/48597/5875/09Αρ7§2*
1.4	Λειτουργεί το ΙΚΤΕΟ μετά την πάροδο (6) μηνών από την έκδοση της άδειας λειτουργίας χωρίς διαπίστευση;			*ISO/IEC 17020 § 9.1* *Ν 3897/2010* *ΥΑ 7265/957/11*
1.5	Διενεργεί το ΙΚΤΕΟ έλεγχους ADR ή ATP μετά την πάροδο (6) μηνών από την έναρξη δραστηριοποίησης του Ι.ΚΤΕΟ στον εν λόγω τεχνικό έλεγχο χωρίς επέκταση του ΕΠΕΔ;			*ISO/IEC 17020 § 9.1* *Εγκ 15604/1748/11*
1.6	Έχει εκδοθεί άδεια λειτουργίας. (Η διάρκεια της άδειας λειτουργίας είναι επ΄ αόριστον Το αυτό ισχύει και για τις παλαιές άδειες που γράφουν διάρκεια ισχύος πέντε έτη.)			*ISO/IEC 17020 § 9.1* *Φ50/48597/5875/09Αρ8§1,2 και 12*
1.7	Η άδεια λειτουργίας είναι στο όνομα του φυσικού ή νομικού προσώπου στο οποίο έχει χορηγηθεί η διαπίστευση ή αιτείται διαπίστευση.			*ISO/IEC 17020 § 9.1* *Φ50/48597/5875/09Αρ8 §5*
1.8	Έχει και είναι σε ισχύ Πιστοποιητικό Πυροπροστασίας από την αρμόδια Πυροσβεστική Υπηρεσία κατά τα οριζόμενα στην υπ' αριθμ. οικ. 16.085 Φ.700.1/24.3/28.4.2009 (ΦΕΚ 770/τ.Β΄/2009) κοινή υπουργική απόφαση.			*ISO/IEC 17020 § 9.1* *Φ50/48597/5875/09Αρ8 §1* *Φ.700.1/24.3/09*
1.9	Υπάρχει πλήρης ηλεκτροφωτισμός της εισόδου – εξόδου του ΙΚΤΕΟ, με τρόπο ώστε να γίνονται εύκολα αντιληπτοί οι διερχόμενοι πεζοί. (υφίστανται εγκεκριμένα σχέδια)			*ISO/IEC 17020 § 9.1* *Φ50/48597/5875/09Αρ4 §4*
1.10	Η όλη εγκατάσταση φέρει οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση για την ομαλή και απρόσκοπτη πορεία όλων των οχημάτων και των πεζών (πινακίδες αναγγελίας κινδύνου, ρυθμιστικές, πληροφοριακές, ενδεικτικά βέλη πορείας κ.λπ.) σύμφωνα με τις προδιαγραφές του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. (υφίστανται εγκεκριμένα σχέδια)			*ISO/IEC 17020 § 9.1* *Φ50/48597/5875/09Αρ4 §5*
1.11	Η απαγωγή καυσαερίων γίνεται με διάταξη απαγωγής που προσαρμόζεται στην εξάτμιση του οχήματος και ακολουθεί το όχημα μέχρι την έξοδο από το χώρο ελέγχου, ή με σύστημα εξαεριστήρων, ο τύπος, ο αριθμός, το μέγεθος και η ισχύς των οποίων προκύπτει από εγκεκριμένη μελέτη , ώστε να εξασφαλίζονται 4 εναλλαγές του αέρα του χώρου ελέγχου του ΙΚ.Τ.Ε.Ο./ώρα. Όταν εφαρμόζεται το σύστημα των τοπικών εξαεριστήρων, τουλάχιστον το 50% των σημείων απαγωγής είναι σε ύψος το πολύ 1 μέτρο από τη στάθμη του δαπέδου, οι δε εξαεριστήρες θα πρέπει να φέρουν προστατευτικό πλέγμα.			*ISO/IEC 17020 § 9.1* *Φ50/48597/5875/09Αρ5 §5*

	(υφίστανται εγκεκριμένα σχέδια)			
1.12	Το κτίριο ελέγχων διαθέτει επαρκή φωτισμό, τόσο οροφής όσο και των τυχόν λάκκων κατόπτευσης καθώς και πλήρη ηλεκτρική εγκατάσταση για την εξυπηρέτηση των μηχανημάτων και των τυχόν φορητών συσκευών. (υφίστανται εγκεκριμένα σχέδια)			*ISO/IEC 17020 § 9.1* *Φ50/48597/5875/09Αρ5 §6*
1.13	Οι κατασκευαζόμενοι λάκκοι κατόπτευσης φέρουν σχάρα στο δάπεδο με ελάχιστο καθαρό ύψος από την επιφάνεια της σχάρας ως την επιφάνεια του δαπέδου 1,75μ., και σύστημα απαγωγής καυσαερίων με αεραγωγούς. Μεταξύ των λάκκων κατόπτευσης υπάρχει διάδρομος επικοινωνίας. (υφίστανται εγκεκριμένα σχέδια)			*ISO/IEC 17020 § 9.1* *Φ50/48597/5875/09Αρ5 §6*
1.14	Το Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. διαθέτει χώρους στάθμευσης των προς έλεγχο οχημάτων (τρείς (3) θέσεις ανά διάδρομο / γραμμή τεχνικού έλεγχου, εκ των οποίων δύο (2) πριν τον έλεγχο και μία (1) μετά τον έλεγχο), καθώς και χώρο στάθμευσης των αυτοκινήτων του προσωπικού (ως ελάχιστος αριθμός θέσεων στάθμευσης προσωπικού καθορίζονται οι 3 θέσεις για μια γραμμή τεχνικού ελέγχου και επιπλέον 1 θέση στάθμευσης για κάθε επιπλέον γραμμή τεχνικού ελέγχου) οι οποίες μπορεί να ευρίσκονται και στο τυχόν υπόγειο των κτιριακών εγκαταστάσεων του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. (αν απαιτείται έλεγχος, αυτός θα γίνεται σύμφωνα με τα εγκεκριμένα σχέδια)			*ISO/IEC 17020 § 9.1* *Φ50/48597/5875/09Αρ4 §2*
1.15	Οι χώροι εξυπηρέτησης και αναμονής πολιτών, με στοιχειώδες αναψυκτήριο, διατάσσονται σε επαφή με το κτίριο ελέγχων ή επικοινωνούν με αυτό με στεγασμένο διάδρομο ή εντάσσονται μέσα σ' αυτό, έτσι ώστε να υπάρχει άμεση πρόσβαση από και προς αυτό. Οι βοηθητικοί χώροι περιλαμβάνουν απαραιτήτως τα αναλογούντα W.C., χωριστά για το προσωπικό και χωριστά για τους προσερχόμενους πολίτες. Τα W.C. των πολιτών εκ των οποίων ένα τουλάχιστον διατίθεται για άτομα με ειδικές ανάγκες, εφόσον πρόκειται για Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. που ελέγχει Ι.Χ. και φορτηγά έως 3,5 τόνους, τοποθετούνται στο ισόγειο. (υφίστανται εγκεκριμένα σχέδια)			*ISO/IEC 17020 § 9.1* *Φ50/48597/5875/09Αρ5 §10*
1.16	Στην περίπτωση που υπάρχουν αλλαγές των στοιχείων της εγκατάστασης (έλεγχος θα γίνεται σε σχέση με τα εγκεκριμένα σχέδια) εκδίδεται 1/άδεια μεταβολής των εγκαταστάσεων στην οποία καθορίζονται και οι τυχόν περιορισμοί στη λειτουργία του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. κατά το χρόνο των εργασιών ή 2/ νέα άδεια λειτουργίας μετά την ολοκλήρωση των εργασιών			*ISO/IEC 17020 § 9.1* *Φ50/48597/5875/09Αρ8 §3*
1.17	Ο χώρος στο οποίο γίνεται η μέτρηση θορύβου των δικύκλων ταυτίζεται με αυτό της «Μελέτης μέτρησης της στάθμης θορύβου για Δίκυκλες Μοτοσικλέτες και Μοτοποδήλατα»;			*ISO/IEC 17020 § 9.1* *Εγκ 55783/4302/2009*

1.18	Σε εμφανές μέρος, εντός των κτιριακών εγκαταστάσεων του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. είναι αναρτημένη εντός πλαισίου η άδεια λειτουργίας του.			*Φ50/48597/5875/09Αρ13*
1.19	Στο χώρο εξυπηρέτησης πολιτών είναι αναρτημένος τρέχον αναλυτικός πίνακας με το τιμολόγιο παροχής υπηρεσιών			*ISO/IEC 17020 § 3.5* *Φ50/48597/5875/09Αρ13*
1.20	Υφίστανται εγκαταστάσεις επιχειρήσεων με δραστηριότητα που εμπίπτει στις απαγορευτικές διατάξεις του ν. 2963/2001; (Τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. δεν μπορούν να συστεγάζονται με επιχειρήσεις συναφούς δραστηριότητας και ιδίως συνεργεία επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων, εταιριών εισαγωγής και εμπορίας αυτοκινήτων και λοιπές εγκαταστάσεις αυτών, καθώς και με εγκαταστάσεις επιχειρήσεων οδικής βοήθειας.)			*ISO/IEC 17020 §4.2* *Φ50/48597/5875/09Αρ6* *Ν 2963/01*
1.21	Υπάρχει κάλυψη επαγγελματικής αστικής ευθύνης (δηλαδή της ευθύνης που προκύπτει από λάθη/παραλήψεις/πλημμελή εκτέλεση καθηκόντων κτλ της ασφαλιζόμενης επωνυμίας και των υπαλλήλων της και που σχετίζεται με όλες τις δραστηριότητες του φορέα)			*ISO/IEC 17020 §3.4* *Ν 2963/01Άρ. 35*
1.22	Σε ποίες περιπτώσεις επιτρέπεται η χορήγηση άδειας λειτουργίας ΙΚΤΕΟ στο οποίο δεν έχει ολοκληρωθεί η κατασκευή όλων των εγκαταστάσεων που αναφέρονται στην άδεια ίδρυσης			*ISO/IEC 17020 § 9.1* *Εγκ. 49527/6414/10*
1.23	~~Έλεγχοι που γίνονται στα ΙΚΤΕΟ και είναι εκτός του πεδίου διαπίστευσής τους~~			*Εγκ. Φ50/48335/6008/2010* *Εγκ. 31446/3526/2011*

*Οι παράγραφοι 1.9-1.20 ελέγχονται μακροσκοπικά διότι αποτελούν κυρίως έργο της αδειοδοτούσας αρχής

2	**ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ**			
Α. Το προσωπικό των Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. αποτελείται κατ' ελάχιστο από:				
Α/Α	ΑΠΑΙΤΗΣΗ	Ν	Ο	ΣΧΕΤΙΚΟ ΠΡΟΤΥΠΟ/ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ
2.1	Ένα (1) προϊστάμενο ως υπεύθυνο λειτουργίας (ΤΔ) του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο.			*ISO/IEC 17020 §6.3* *ΥΑ Φ50/48597/5875/09 Αρ 9§1* *ΥΑ 9860/1132/2012 Αρ.1*
~~2.2~~	~~Ένα (1) υπεύθυνο γραμμής ανά λειτουργούσα γραμμή ελέγχου.~~			~~*ISO/IEC 17020 §8.1*~~ ~~*IAF/ILAC-A4:2004 §8.1b*~~ ~~*ΥΑ Φ50/48597/5875/09 Αρ.9§2*~~
2.3	Ένα (1) ελεγκτή ανά λειτουργούσα γραμμή ελέγχου. ~~Η ύπαρξη του ελεγκτή είναι προαιρετική για τη γραμμή ελέγχου ΜΟΤΟ είτε αυτή είναι αμιγής (σε Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. ΜΟΤΟ) είτε εντεταγμένη σε ΙΚ.Τ.Ε.Ο. Ελαφρών Οχημάτων ή Βαρέων Οχημάτων~~.			*ISO/IEC 17020 §8.1* *IAF/ILAC-A4:2004 §8.1b* *ΥΑ Φ50/48597/5875/09 Αρ. 9 § 3* *ΥΑ 9860/1132/2012 Αρ.1*
2.4	Ένα (1) υπάλληλο για την Γραμματεία και το Ταμείο.			*ISO/IEC 17020 §8.1* *IAF/ILAC-A4:2004 §8.1b* *ΥΑ Φ50/48597/5875/09 Αρ. 9 § 4* *ΥΑ 9860/1132/2012 Αρ.1*
2.5	Αν στο Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. υπάρχει « πύλη» και στην «πύλη» γίνεται και έλεγχος καυσαερίων Ένα (1) ελεγκτή Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. για τη λειτουργία της «πύλης» του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο.			*ISO/IEC 17020 §8.1* *IAF/ILAC-A4:2004 §8.1b* *ΥΑ Φ50/48597/5875/09 Αρ. 9 § 5* *ΥΑ 9860/1132/2012 Αρ.1*
2.6	Αν στο Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. υπάρχει « πύλη» και στην «πύλη» δεν γίνεται και έλεγχος καυσαερίων Ένα (1) υπάλληλο για τη λειτουργία της «πύλης» του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο.			*ISO/IEC 17020 §8.1* *IAF/ILAC-A4:2004 §8.1b* *ΥΑ Φ50/48597/5875/09 Αρ. 9 § 5*
2.7	Έχει ορισθεί αναπληρωτής του προϊσταμένου – υπεύθυνου λειτουργίας του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. ιδίων τυπικών προσόντων			*ISO/IEC 17020 §6.5* *IAF/ILAC-A4:2004 §6.5a* *ΥΑ Φ50/48597/5875/09 Αρ. 9 § 8* *ΥΑ 9860/1132/2012 Αρ.1*
2.8	Καθ όλη τη διάρκεια του ωραρίου λειτουργίας του ΙΚΤΕΟ παρευρίσκεται ο προϊστάμενος – υπεύθυνος λειτουργίας του ή ορισμένος αναπληρωτής του.			*ISO/IEC 17020 §8.1* *IAF/ILAC-A4:2004 §8.1b* *ΥΑ Φ50/48597/5875/09 Αρ. 9 § 9* *ΥΑ 9860/1132/2012 Αρ.1*
2.9	Λειτουργία με μειωμένο προσωπικό, έναντι του ελάχιστου προβλεπόμενου βάσει χρόνων ελέγχου			*ISO/IEC 17020 §8.1* *IAF/ILAC-A4:2004 §8.1b* *ΥΑ Φ50/48597/5875/09 Αρ. 9 § 7* *ΥΑ 9860/1132/2012 Αρ.1* *Εγκ 47026/6129/2010* (και τα τρία ΝΑΙ)
	~~1/ δεν πρέπει να υπερβαίνει τους δύο μήνες **και**~~			
	~~2/ πρέπει να υπάρχει ένας υπεύθυνος γραμμής ή ελεγκτής ανά γραμμή ελέγχου **και**~~			
	~~3/ δεν εφαρμόζεται σε επέκταση νέων γραμμών ελέγχου (μόνο όσον αφορά τις νέες γραμμές) και στην αρχική λειτουργία~~			
2.10	Αν δεν ικανοποιούνται οι απαιτήσεις για λειτουργία με μειωμένο προσωπικό (μέγιστο μια ημέρα)			*ISO/IEC 17020 §8.1* *IAF/ILAC-A4:2004 §8.1b* *ΥΑ Φ50/48597/5875/09 Αρ. 9 § 6* *ΥΑ 9860/1132/2012 Αρ.1* (και τα δύο ΝΑΙ)
	1/ Έγινε διακοπή της λειτουργίας γραμμής ελέγχου με ενημέρωση των αρμοδίων ~~**και**~~			
	~~2/ Χορηγήθηκε νέα άδεια λειτουργίας και απομακρύνθηκαν τα φορητά μηχανήματα της γραμμής ελέγχου και οι οθόνες ενδείξεων και σφραγίσθηκε η αλυσίδα κίνησης των κυλίνδρων του φρενομέτρου;~~			
2.11	Υπάρχουν συμβάσεις εργασίας;			*ISO/IEC 17020 §8.1* *IAF/ILAC-A4:2004 §8.1b*

2.12	Έχουν εκδοθεί τα δελτία αναγγελίας πρόσληψης του προσωπικού; (το ερώτημα αυτό δεν ισχύει κατά την αρχική αξιολόγηση για ΙΚΤΕΟ που δεν έχουν άδεια λειτουργίας, άλλωστε πρέπει να κατατίθενται στη ΔΑΧΜ εντός 10ημέρου από την έναρξη με ημερομηνία πρόσληψης προγενέστερη)			*ISO/IEC 17020 §8.1* *IAF/ILAC-A4:2004 §8.1b*
Β	**Προσόντα, κατάρτιση, εμπειρία του προσωπικό του ΙΚΤΕΟ**			
Α/Α	ΑΠΑΙΤΗΣΗ	Ν	Ο	ΣΧΕΤΙΚΟ ΠΡΟΤΥΠΟ/ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ
2.13	Ο προϊστάμενος - υπεύθυνος λειτουργίας του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο έχει τυπικά προσόντα σύμφωνα με τη νομοθεσια ~~α. Διπλωματούχος μηχανικός ειδικότητας: μηχανολόγου, ηλεκτρολόγου, μηχανολόγου – ηλεκτρολόγου, ηλεκτρονικού, ναυπηγού, ναυπηγού – μηχανολόγου, χημικού, μέλος ΤΕΕ, ή~~ ~~β. Πτυχιούχος τεχνολόγος μηχανικός κατεύθυνσης: μηχανολόγου, ηλεκτρολόγου, ηλεκτρονικού, ναυπηγού, μηχανικού οχημάτων~~.			*ISO/IEC 17020 §6.3* *ΥΑ Φ50/48597/5875/09 Αρ. 9 § 1* *ΥΑ 9860/1132/2012 Αρ.1*
2.14	~~Ο υπεύθυνος γραμμής είναι :~~ ~~α. Διπλωματούχος μηχανικός ειδικότητας: μηχανολόγου, ηλεκτρολόγου, μηχανολόγου – ηλεκτρολόγου, ηλεκτρονικού, ναυπηγού, ναυπηγού – μηχανολόγου, χημικού, μέλος ΤΕΕ, ή~~ ~~β. Πτυχιούχος τεχνολόγος μηχανικός κατεύθυνσης: μηχανολόγου, ηλεκτρολόγου, ηλεκτρονικού, ναυπηγού, μηχανικού οχημάτων.~~ ~~γ. Απόφοιτος Τεχνικού Επαγγελματικού Εκπαιδευτήριου (Τ.Ε.Ε.) Β΄ κύκλου ή άλλης ισότιμης σχολής, ειδικότητας:~~ ~~Μηχανολόγου, μηχανικού αυτοκινήτων, μηχανών και συστημάτων αυτοκινήτου ή ηλεκτρολόγου αυτοκινήτων, ηλεκτρολογικών συστημάτων αυτοκινήτου, ηλεκτρομηχανικών συστημάτων και αυτοματισμού αυτοκινήτων~~ ~~με τριετή τουλάχιστον προϋπηρεσία στον τεχνικό έλεγχο σε Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. ή~~ ~~Απόφοιτος Ινστιτούτων Επαγγελματικής Κατάρτισης (Ι.Ε.Κ.) – διπλωματούχος του Οργανισμού Επαγγελματικής Εκπαίδευσης και Κατάρτισης (Ο.Ε.Ε.Κ.) ειδικότητας τεχνικού αυτοκινήτων ή μοτοσικλετών ή τεχνικού ηλεκτρολόγου αυτοκινήτων ή μοτοσικλετών ή τεχνικού μηχανοτρονικής,~~ με τριετή τουλάχιστον προϋπηρεσία στον τεχνικό έλεγχο σε Ι.Κ.Τ.Ε.Ο			*ISO/IEC 17020 §8.2* *ΥΑ Φ50/48597/5875/09 Αρ. 9 § 1*
2.15	Ο ελεγκτής (ένας απαραίτητα ανά λειτουργούσα γραμμή) έχει τυπικά προσόντα σύμφωνα με τη νομοθεσία ~~είναι απόφοιτος:~~ ~~α/ Επαγγελματικών Λυκείων (ΕΠΑ.Λ.) ειδικότητας μηχανικών και ηλεκτρολογικών συστημάτων αυτοκινήτου του τομέα οχημάτων ή άλλης ισότιμης σχολής ή~~ ~~β/ Τεχνικού Επαγγελματικού Εκπαιδευτηρίου (Τ.Ε.Ε.) Β΄ κύκλου ή άλλης ισότιμης σχολής ειδικότητας μηχανών και συστημάτων αυτοκινήτου~~			*ISO/IEC 17020 §8.2* *ΥΑ Φ50/48597/5875/09 Αρ. 9 §3* *ΥΑ 49903/5303/11* Β 2560 *ΥΑ 9860/1132/2012 Αρ.1*

	~~του μηχανολογικού τομέα ή ηλεκτρομηχανικών συστημάτων και αυτοματισμού αυτοκινήτου του ηλεκτρολογικού τομέα ή γ/ Ινστιτούτων Επαγγελματικής Κατάρτισης (Ι.Ε.Κ.) - πιστοποιημένοι του Οργανισμού Επαγγελματικής Εκπαίδευσης & Κατάρτισης (Ο.Ε.Ε.Κ.) ή του Εθνικού Οργανισμού Πιστοποίησης Προσόντων (Ε.Ο.Π.Π.) ειδικότητας τεχνικού αυτοκινήτων οχημάτων ή τεχνικού μηχανοτρονικής του τομέα μηχανολογίας ή τεχνικού ηλεκτρολόγου αυτοκινήτων οχημάτων του τομέα ηλεκτρολογίας~~			
2.16	Ο ελεγκτής ADR/ATP είναι: α. Διπλωματούχος μηχανικός ειδικότητας: μηχανολόγου, ηλεκτρολόγου, μηχανολόγου – ηλεκτρολόγου, ηλεκτρονικού, ναυπηγού, ναυπηγού – μηχανολόγου, χημικού, μέλος ΤΕΕ, ή β. Πτυχιούχος τεχνολόγος μηχανικός κατεύθυνσης: μηχανολόγου, ηλεκτρολόγου, ηλεκτρονικού, ναυπηγού, μηχανικού οχημάτων.			*ISO/IEC 17020 §8.2* *Εγκ. 7488/735/2011*
2.17	Ο υπάλληλος για την Γραμματεία και το Ταμείο έχει τα απαιτούμενα τυπικά προσόντα ~~α. Απολυτήριο λυκείου~~ ~~ή~~ ~~β. Άδεια ελεγκτή Ι.Κ.Τ.Ε.Ο.~~			*ISO/IEC 17020 §8.2* *ΥΑ Φ50/48597/5875/09 Αρ. 9 § 4* *ΥΑ 9860/1132/2012 Αρ.1*
2.18	Ο υπάλληλος για τη λειτουργία της «πύλης» του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο εφόσον δε διενεργείται έλεγχος καυσαερίων έχει τα απαραίτητα τυπικά προσόντα ~~απολυτήριο λυκείου ειδάλλως Άδεια ελεγκτή Ι.Κ.Τ.Ε.Ο.~~			*ISO/IEC 17020 §8.2* *ΥΑ Φ50/48597/5875/09 Αρ. 9 § 5* *ΥΑ 9860/1132/2012 Αρ.1*
2.19	~~Ο αναπληρωτής του προϊσταμένου υπεύθυνου λειτουργίας του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. είναι Υπεύθυνος γραμμής και:~~ ~~α. Μηχανικός * ή~~ ~~β.Τεχνολόγος μηχανικός *~~ ~~* ειδικότητας όπως αυτή ισχύει για τον προϊστάμενο υπεύθυνο λειτουργίας του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο .~~			*ISO/IEC 17020 §8.2* *ΥΑ Φ50/48597/5875/09 Αρ. 9 § 8*
Γ	**Το ελεγκτικό προσωπικό (ο προϊστάμενος - υπεύθυνος λειτουργίας του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο, ~~οι υπεύθυνοι γραμμής~~ και οι ελεγκτές)**			
Α/Α	ΑΠΑΙΤΗΣΗ	Ν	Ο	ΣΧΕΤΙΚΟ ΠΡΟΤΥΠΟ/ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ
2.20	Είναι κάτοχοι ισχύουσας άδειας οδήγησης της αντίστοιχης κατηγορίας- ομάδας οχημάτων που ελέγχουν; (Άδεια οδήγησ. Κατηγορίας Β → κατ.οχημ. 4,5,6 Κατηγορίας Α ισχύος άνω των 25KW →κ.οχ. 7 Κατηγορίας Γ →κατ. οχημ. 1,2,3)			*ISO/IEC 17020 §8.2* *ΥΑ 42558/5591/02 - 5055/562/04 Αρ1 §3* *ΥΑ 24325/2885/09 Αρ1 §3* *Εγκ 43110/5251/09* *ΥΑ 37494/4561/09 Αρ1 §3*
2.21	Έχουν Πιστοποιητικό Ελεγκτή ΙΚΤΕΟ (εκδίδεται από την ΔΑΧΜ/ΥΜΕ) της αντίστοιχης κατηγορίας-ομάδας οχημάτων που ελέγχουν; (Πιστοποιητικό ελεγκτή → κατ. 4,5,6 Πιστοποιητικό προσ. ελέγχου δικύκλων → 7 Πιστοποιητικό προσ. ελέγχου βαρέων οχημάτων →1,2,3 Πιστοποιητικό ελεγκτή ADR, ATP → ADR, ATP)			*ISO/IEC 17020 §8.2* *ΥΑ 42558/5591/02- 5055/562/04 Αρ1 §1* *ΥΑ 24325/2885/09Αρ1 §1* *ΥΑ 37494/4561/09 Αρ1 §1* *Εγκ. 7488/735/2011*
2.22	Δεν έχουν Πιστοποιητικό Ελεγκτή ADR, ATP είναι αναγνωρισμένοι από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και ,Δικτύων πραγματογνώμονες ADR οι			*ISO/IEC 17020 §8.2* *Εγκ. 7488/735/2011*

	οποίοι ασκούν το έργο του πραγματογνώμονα τουλάχιστον την τελευταία διετία και κατέχουν ισχύον πιστοποιητικό ελεγκτή βαρέων οχημάτων.			
2.23	Ο προϊστάμενος - υπεύθυνος λειτουργίας μικτού Ι.Κ.Τ.Ε.Ο Ελαφρών Οχημάτων και Βαρέων Οχημάτων			*ISO/IEC 17020 §8.2* *Εγκ 45781/6041/10*
	1/ είναι κάτοχος άδειας οδήγησης κατηγ. Γ			
	2/ έχει παρακολουθήσει το πρόγραμμα ειδικής επιμόρφωσης υποψηφίων ελεγκτών ΙΚΤΕΟ βαρέων οχημάτων, υποβάλλοντας στο ΥΜΕ τη σχετική βεβαίωση του φορέα που το διενήργησε			(και τα δύο ΝΑΙ)
2.24	Ο προϊστάμενος - υπεύθυνος λειτουργίας Ι.Κ.Τ.Ε.Ο για ελέγχους οχημάτων ADR, ATP έχει πιστοποίηση για έλεγχους ADR, ATP;			*ISO/IEC 17020 §8.2* *Εγκ. 7488/735/2011*
2.25	~~Ο προϊστάμενος - υπεύθυνος λειτουργίας Ι.Κ.Τ.Ε.Ο Δικύκλων~~			
2.26	Το Πιστοποιητικό Ελεγκτή ΙΚΤΕΟ (ΕΟ , ΒΟ, Δικύκλων, ADR, ATP) είναι σε ισχύ; (Το Πιστοποιητικό Ελεγκτή ΙΚΤΕΟ ισχύει μέχρι 31/12 του επομένου έτους της έκδοσής του Το Πιστοποιητικό ελεγκτή ADR, ATP ισχύει για δύο (2) έτη , και προϋποθέτει και την ισχύ του αντίστοιχου Πιστοποιητικού ελεγκτή ΙΚΤΕΟ βαρέων οχημάτων.)			*ISO/IEC 17020 §8.2* *ΥΑ 42558/5591/02- 5055/562/04 Αρ1 §1* *ΥΑ 24325/2885/09Αρ1 §1* *ΥΑ 37494/4561/09 Αρ1 §1* *Εγκ. 7488/735/2011*
2.27	Αν το Πιστοποιητικό Ελεγκτή ΙΚΤΕΟ (ΕΟ , ΒΟ, Δικύκλων) δεν είναι σε ισχύ Έχει εκδοθεί και είναι σε ισχύ «Δελτίο συμπληρωματικής επιμόρφωσης ελεγκτή ΙΚΤΕΟ»; (το δελτίο συμπληρωματικής επιμόρφωσης ελεγκτή ισχύει μέχρι 31/12 του επομένου έτους της έκδοσής του και έχει διάρκεια ισχύος ενός έτους)			*ISO/IEC 17020 §8.2* *ΥΑ 42558/5591/02- 5055/562/04 Αρ3 §3* *ΥΑ 24325/2885/09Αρ3 §3* *ΥΑ 37494/4561/09 Αρ3 §3*
2.28	Το «Δελτίο συμπληρωματικής επιμόρφωσης ελεγκτή ΙΚΤΕΟ» χορηγήθηκε ύστερα από υποχρεωτική παρακολούθηση συμπληρωματικής επιμόρφωσης διάρκειας είκοσι τεσσάρων (24) ωρών στην οποία περιλαμβάνονται τα θεματικά αντικείμενα που καθορίστηκαν (βλ. σχετική εγκύκλιο) για το συγκεκριμένο έτος από την ΔΟΑΠ/ΥΜΕ.			*ISO/IEC 17020 §8.3* *ΥΑ 42558/5591/02- 5055/562/04 Αρ3 §3* *ΥΑ 24325/2885/09Αρ3 §3* *ΥΑ 37494/4561/09 Αρ3 §3*
2.29	Η συμπληρωματική επιμόρφωση διάρκειας είκοσι τεσσάρων (24) ωρών έγινε σε εγκεκριμένο από την ΔΤΕΟ/ΥΜΕ Ανώτατο Εκπαιδευτικό ίδρυμα (Α.Ε.Ι.) ή Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό ίδρυμα (Τ.Ε.Ι) ή Ινστιτούτο Επαγγελματικής Κατάρτισης (Ι.Ε.Κ.) ή Κέντρο Επαγγελματικής Κατάρτισης (ΚΕΚ) που υπάγονται στις διατάξεις της Υ.Α. 115372/11−11−94 (Β΄ 854);			*ISO/IEC 17020 §8.3* *ΥΑ 42558/5591/02- 5055/562/04 Αρ3 §3* *ΥΑ 24325/2885/09Αρ3 §3* *ΥΑ 37494/4561/09 Αρ3 §3* *ΥΑ 49903/5303/11*
2.30	Αν η προηγούμενη απαίτηση δεν ικανοποιείται. Η συμπληρωματική επιμόρφωση διάρκειας είκοσι τεσσάρων (24) ωρών έγινε από διαπιστευμένο δημόσιο ή ιδιωτικό ΚΤΕΟ. (με ευθύνη του τεχνικού τους διευθυντή ως προς το προσωπικό που θα πραγματοποιεί την επιμόρφωση, τη χρονική περίοδο, το χώρο, τις συνθήκες διεξαγωγής και την όλη οργάνωση της επιμόρφωσης)			*ISO/IEC 17020 §8.3* *ΥΑ 42558/5591/02- 5055/562/04 Αρ3 §3* *ΥΑ 24325/2885/09Αρ3 §3* *ΥΑ 37494/4561/09 Αρ3 §3*

2.31	Αν η προηγούμενη απαίτηση ικανοποιείται. Οι εκπαιδευτές της επιμόρφωσης είναι διπλωματούχοι μηχανικοί ή πτυχιούχοι τεχνολόγοι μηχανικοί του ιδίου ή άλλου ΚΤΕΟ, που έχουν λάβει ισχύον δελτίο συμπληρωματικής επιμόρφωσης από φορέα εγκεκριμένο από την ΔΑΧΜ/ΥΜΕ Ανώτατο Εκπαιδευτικό ίδρυμα (Α.Ε.Ι.) ή Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό ίδρυμα (Τ.Ε.Ι) ή Ινστιτούτο Επαγγελματικής Κατάρτισης (Ι.Ε.Κ.) ή Κέντρο Επαγγελματικής Κατάρτισης (ΚΕΚ)			*ISO/IEC 17020 §8.3* *ΥΑ 42558/5591/02- 5055/562/04 Αρ3 §3* *ΥΑ 24325/2885/09Αρ3 §3* *ΥΑ 37494/4561/09 Αρ3 §3*
2.32	Το Δελτίο συμπληρωματικής επιμόρφωσης ελεγκτή ΚΤΕΟ εκδόθηκε από τον φορέα που την παρείχε;			*ISO/IEC 17020 §8.3* *ΥΑ 42558/5591/02- 5055/562/04 Αρ3 §3* *ΥΑ 24325/2885/09Αρ3 §3* *ΥΑ 37494/4561/09 Αρ3 §3*
2.33	Τηρείται μηχανογραφικά «δελτίο εκπαίδευσης» του προσωπικού του ΙΚΤΕΟ;			*ΥΑ 24996/2840/1123/11* *ISO/IEC 17020 §8.4*
2.34	Ο φορέας ελέγχου τηρεί ενήμερο αρχείο με εγγραφές των ακαδημαϊκών ή άλλων προσόντων, της κατάρτισης και της εμπειρίας για κάθε μέλος του προσωπικού του.			*ISO/IEC 17020 §8.4* *ΥΑ 49903/5303/11*
2.35	Ο φορέας ελέγχου παρέχει οδηγίες για τη συμπεριφορά του προσωπικού του. Αυτή η καθοδήγηση μπορεί να είναι με τη μορφή ενός κώδικα συμπεριφοράς και μπορεί να περιλαμβάνει θέματα που σχετίζονται με την επαγγελματική δεοντολογία, την αμεροληψία, την προσωπική ασφάλεια, τις σχέσεις με τους πελάτες, τον κανονισμό της εταιρείας και οποιαδήποτε άλλα θέματα απαιτούνται για να εξασφαλίζεται η πρέπουσα συμπεριφορά του προσωπικού του φορέα ελέγχου.			*ISO/IEC 17020 §8.5* *IAF/ILAC-A4:2004 §8.5a*
2.36	Η αμοιβή των προσώπων που ασχολούνται με δραστηριότητες ελέγχου δεν πρέπει να εξαρτάται άμεσα από τον αριθμό των διεξαγόμενων ελέγχων και σε καμία περίπτωση από τα αποτελέσματα αυτών των ελέγχων.			*ISO/IEC 17020 §8.6*
2.37	Εκπαίδευση ελεγκτών που διενεργούν τεχνικούς ελέγχους οχημάτων στα οποία έχει εγκατασταθεί εξοπλισμός χρήσης του υγραερίου ως καυσίμου (έλεγχος εκτός πεδίου διαπίστευσης)			*Εγκ. 38080/4804/2010*

3	**ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ- ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ ΙΚΤΕΟ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ 1,2,3,4,5,6 ΚΑΙ 7**			
Α/Α	ΑΠΑΙΤΗΣΗ	Ν	Ο	ΣΧΕΤΙΚΟ ΠΡΟΤΥΠΟ/ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ
3.1	<u>Μηχανήματα γραμμής ελέγχου</u> Κάθε γραμμή ελέγχου περιλαμβάνει όλα τα παρακάτω βασικά μηχανήματα: • Αποκλισιόμετρο (123456) • Φρενόμετρο (1234567) • Αμορτισερόμετρο (αναρτησόμετρο) (456) • Αναλυτή καυσαερίων βενζινοκίνητων οχημάτων (4567) • Νεφελόμετρο (123456) • Φωτόμετρο (1234567) • Συσκευή ελέγχου της σωστής λειτουργίας του ταχυμέτρου και του ταχογράφου (123). • Τζογόμετρο (123456) • Ανυψωτήρα στο λάκκο επιθεώρησης • Ανυψωτήρα για την ανύψωση του δικύκλου (7) • Συσκευή μέτρησης ταχύτητας δικύκλου (7)			*ISO/IEC 17020 § 9.1* *Φ50/37491/4558 Αρ 1 §1(123)* *ΥΑ 42485/5569 Αρ 1 §3,(456)* *ΥΑ 24324/2884 Αρ 1 §1 (7)* *Φ50/53464/6502* *52335/6770 (7)* *53193/6584 (7)* *Σημειώσεις*
3.2	<u>Πρόσθετα όργανα</u> Ο φορέας διαθέτει ένα τουλάχιστον τεμάχιο από τα παρακάτω. • Αναλυτή καυσαερίων βενζίνης (123). • Ηχόμετρο (1234567) • Φορητό επιβραδυνσιόμετρο για τη μέτρηση του λόγου πέδησης φορτηγών οχημάτων ειδικής κατασκευής που δεν μπορούν να ελεγχθούν στο φρενόμετρο της γραμμής ελέγχου (123) • Ανιχνευτή υγραερίου (123456?). • Γρύλλο ανύψωσης • Μανόμετρο • Παχύμετρο • Προαιρετικά: Επιπλέον αναλυτής βενζίνης και νεφελόμετρο, προς αναπλήρωση κάποιου εκτός λειτουργίας.			*ISO/IEC 17020 § 9.1* *G5/02 9.2 (EA-5/02 rev07)* *Φ50/37491/4558 Αρ 1 §3 (123)* *ΥΑ 42485/5569Αρ 1 §3,(456)* *? Που προβλέπονται πρόσθετα όργανα 456? *46158/5748 (123456)* *ΟΙΚ. 3363/301(επιπλέον αναλυτές)* *ΟΙΚ.11077/1460(επιπλέον αναλυτές)* *Σημειώσεις*
3.3	<u>Πιστοποιητικά έγκρισης</u> Όλα τα μηχανήματα ελέγχου έχουν πιστοποιητικά CE.			*ISO/IEC 17020 § 9.1* *G5/02 9.2 (EA-5/02 rev07)* *Φ50/37491/4558Αρ 1 §4 (123)* *ΥΑ 42485/5569Αρ 1 §2 (456)* *ΥΑ 24324/2884Αρ 2 (7)*
3.4	<u>Αυτόματη μέτρηση και εκτύπωση αποτελεσμάτων</u> Τα συγκροτήματα των αυτόματων γραμμών ελέγχου εξασφαλίζουν την αυτόματη μέτρηση και εκτύπωση των αποτελεσμάτων.			*ISO/IEC 17020 § 9.13* *Φ50/37491/4558Αρ 1 §2 (123)* *ΥΑ 42485/5569Αρ 1 §1 (456)* *ΥΑ 24324/2884Αρ 1 §2 (7)*
3.5	<u>Αποτελέσματα μέτρησης: Εμφάνιση- Ασφάλεια (456)</u> Α. Τα αποτελέσματα των μετρήσεων των παραπάνω μηχανημάτων εμφανίζονται στις οθόνες των τερματικών ή των κεντρικών μονάδων ελέγχου και εκτυπώνονται στα ΔΤΕ. Β. Η σύνδεση των μηχανημάτων με το σύστημα μηχανοργάνωσης διασφαλίζει ότι είναι αδύνατη η επέμβαση του προσωπικού στα αποτελέσματα των μετρήσεων του			*ISO/IEC 17020 § 9.13* *ΥΑ 42485/5569Αρ 1 §3*, 4

	τεχνικού ελέγχου. (π.χ. δεν έχουν υπάλληλοι του ΚΤΕΟ πρόσβαση σε ηλεκτρονικά αρχεία αποτελεσμάτων μετρήσεων)			
3.6	Αποκλισιόμετρο (123456): Α. Η μέγιστη ένδειξη απόκλισης είναι τουλάχιστον +/- 15 m/km. Β. Είναι σύμφωνο με τις υπόλοιπες προδιαγραφές της νομοθεσίας			*ISO/IEC 17020 § 9.1* *Φ50/37491/4558Αρ 2 §2α & 2β (123)* *ΥΑ 42485/5569Αρ 2 § 1 (456)*
3.7	Αμορτισερόμετρο (αναρτησόμετρο) (456) Α. Έχει δυνατότητα μέτρησης επί τοις % του κρατήματος των τροχών του ίδιου άξονα. Β. Έχει δυνατότητα μέτρησης επί τοις % της διαφοράς του κρατήματος των τροχών του ίδιου άξονα. Γ. Μετρά το βάρος του οχήματος			*ISO/IEC 17020 § 9.1* *ΥΑ 42485/5569Αρ 2 §2,3 (456)*
3.8	Φρενόμετρο Α. Αποτελείται από δύο ζεύγη περιστρεφόμενων κυλίνδρων με ειδική επικάλυψη στην εξωτερική τους επιφάνεια, ένα ζεύγος για κάθε τροχό του ίδιου άξονα (123). Β. Είναι κατάλληλο για έλεγχο βαρέων οχημάτων των οποίων το σύστημα πέδησης λειτουργεί είτε με πεπιεσμένο αέρα είτε με πεπ. αέρα και υδραυλικά υγρά (123). Γ. Μετρά το βάρος κάθε άξονα του ελεγχόμενου οχήματος *(Σημείωση: Στα ελαφρά οχήματα αυτό πιθανότατα μετριέται στο αμορτισερόμετρο).* Η μέτρηση αυτή για τα βαρέα οχήματα μπορεί να γίνει και εκτός του φρενομέτρου με εξωτερική ζυγαριά. Δ. Έχει τη δυνατότητα μέτρησης των πιέσεων του πεπιεσμένου αέρα στους κυλίνδρους πέδησης των τροχών, καθώς και της μέγιστης πίεσης του κυκλώματος πέδησης (123). Ε. Έχει την ικανότητα μέτρησης οχημάτων 4Χ4 μόνιμης εμπλοκής (123456). Για τα βαρέα οχήματα ένα τουλάχιστον των φρενομέτρων έχει την ικανότητα αυτή. ΣΤ. Ένα τουλάχιστον εκ των φρενομέτρων συνοδεύεται με ειδική συσκευή εξομοίωσης του φορτίου, ώστε να υπάρχει δυνατότητα μέτρησης του λόγου πέδησης της πέδης στάθμευσης σε σχέση με τη μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα του οχήματος (123). Ζ. Μετρά τις δυνάμεις πέδησης της πέδης πορείας (ποδόφρενο) όλων των τροχών όλων των αξόνων του οχήματος. Η. Υπολογίζει την επί τοις % διαφορά των δυνάμεων πέδησης των τροχών του ίδιου άξονα (μονόπλευρη πέδηση) (123456). Θ. Μετρά τις δυνάμεις πέδησης της πέδης στάθμευσης (χειρόφρενο) (123456). Ι. Υπολογίζει τον συντελεστή πέδησης επί τοις % της πέδης πορείας (ποδόφρενου). ΙΑ. Υπολογίζει τον συντελεστή πέδησης επί τοις % της πέδης στάθμευσης (χειρόφρενου) (123456). ΙΒ. Υπολογίζει τον συντελεστή πέδησης επί τοις % της πέδης πορείας (ποδόφρενου) του συνδυασμού οχημάτων, ρυμουλκό- ρυμουλκούμενο ή επικαθήμενο (123). ΙΓ. Υπολογίζει τον συντελεστή πέδησης επί τοις % της πέδης στάθμευσης (χειρόφρενου) του συνδυασμού οχημάτων, ρυμουλκό- ρυμουλκούμενο ή επικαθήμενο (123). ΙΔ. Μετρά την ελλειπτικότητα (οβάλ) των ταμπούρων των φρένων (7).			*ISO/IEC 17020 § 9.1* *Φ50/37491/4558Αρ 2 §1α, 2β, 1γ, 1δ, 1ε, 1στ, 1ζ (123)* *ΥΑ 42485/5569Αρ 2 §3 (456)* *ΥΑ 24324/2884Αρ 2 §1β (7)* *ΥΑ 24997/2841 Αρ 1, 2, 3* *52138/6726* *44278/5739* *Σημειώσεις*

3.9	Αναλυτής καυσαερίων βενζινοκινητήρων Α. Υπάρχει δυνατότητα μέτρησης CO2, CO, HC, O2, «λ», CO correction, στροφές κινητήρα (RPM), θερμοκρασία κινητήρα σε βαθμούς C. Β. Έχει έγκριση τύπου για ακρίβεια κλάσεως I (OIML I) τουλάχιστον. Γ. Κατά τη διάρκεια των μετρήσεων γίνεται ηλεκτρική βαθμονόμηση (καλιμπράρισμα). Δ. Έχει ενσωματωμένο ή συνοδεύεται από σύστημα EURO OBD (123456). Ε. Ο αναλυτής συνοδεύεται από κατάλληλα εξαρτήματα για τη δειγματοληψία των καυσαερίων από τους διάφορους τύπους εξάτμισης των δικύκλων			*ISO/IEC 17020 § 9.1, 9.6* *ΥΑ 42485/5569Αρ 2 §4 (456)* *Φ50/37491/4558Αρ 2 §7α, 7γ, 7δ (123)* *ΥΑ 24324/2884Αρ 2 §2β, 2γ , 2δ (7)* *42735/5531*
3.10	Νεφελόμετρο (αιθαλόμετρο) 123456 Α. Μετρά τη θολερότητα των καυσαερίων των πετρελαιοκίνητων οχημάτων με βάση την αρχή της φωτομετρικής απορρόφησης. Β. Η συσκευή διαθέτει δύο κλίμακες μέτρησης, μία για τη μέτρηση του συντελεστή απορρόφησης «Κ» και μια για την επί τοις % μέτρηση της θολερότητας των καυσαερίων. Γ. Η συσκευή διαθέτει ενσωματωμένο ή ανεξάρτητο στροφόμετρο και θερμόμετρο για τη μέτρηση των στροφών και της θερμοκρασίας του πετρελαιοκινητήρα αντίστοιχα.			*ISO/IEC 17020 § 9.1* *ΥΑ 42485/5569Αρ 2 §5,(456)* *Φ50/37491/4558Αρ 2 §3α, 3β, 3γ (123)*
3.11	Φωτόμετρο Α. Αποτελείται από την κυρίως συσκευή ελέγχου και κατάλληλη βάση, που έχει τη δυνατότητα μετακίνησης με τη βοήθεια τροχών. Β. Η κύρια συσκευή έχει επαρκή δυνατότητα κεντραρίσματος και ευθυγράμμισης με τους φανούς πορείας-διασταύρωσης του αυτοκινήτου. Γ. Μετρά σε κάθε φανό την απόκλιση δεξιά- αριστερά- άνω –κάτω και την ένταση των φωτεινών δεσμών σε LUX ή σε CD των φώτων πορείας και διασταύρωσης.			*ISO/IEC 17020 § 9.1* *ΥΑ 42485/5569Αρ 2 §6 (456),* *Φ50/37491/4558Αρ 2 §4α, 4β, 4γ (123),* *ΥΑ 24324/2884Αρ 2 §3α, 3β (7)* *Σημειώσεις*
3.12	Συσκευή ελέγχου του ταχυμέτρου και του ταχογράφου 123 Α. Αποτελείται από δύο ζεύγη περιστρεφόμενων κυλίνδρων, ένα ζεύγος για κάθε τροχό του κινητήριου άξονα του οχήματος. Β. Συγκρίνει την ένδειξη του ταχυμέτρου με την πραγματική ταχύτητα του οχήματος και υπολογίζει την επί τοις % διαφορά των ταχυτήτων. Γ. Συνδέεται με τους εγκεκριμένους μηχανικούς και ηλεκτρονικούς ταχογράφους των οχημάτων και ελέγχει τη σωστή λειτουργία τους καθώς και τη λειτουργία του περιοριστή ταχύτητας του ελεγχόμενου οχήματος.			*ISO/IEC 17020 § 9.1* *Φ50/37491/4558Αρ 2 §5^{α}, 5β, 5γ* *Φ50/53464/6502*
3.13	Συσκευή μέτρησης της ταχύτητας δικύκλου 7 Α. Μπορεί να μετρά την ταχύτητα του δικύκλου μέχρι τη μέγιστη τιμή της με την βοήθεια περιστρεφόμενων κυλίνδρων που εφάπτονται στον κινητήριο τροχό όταν το κιβώτιο ταχυτήτων βρίσκεται στη μεγαλύτερη σχέση μετάδοσης ενώ το δίκυκλο παραμένει ακίνητο στο διάδρομο ελέγχου. Β. Μπορεί να μετρά ταχύτητες μέχρι 60 χιλιόμετρα την ώρα (60 km/h).			*ISO/IEC 17020 § 9.1* *ΥΑ 24324/2884Αρ 2 §4* *53194/6235*
3.14	Ηχόμετρο Α. Μετρά τον προκαλούμενο θόρυβο των οχημάτων σύμφωνα με την «εν στάσει» μέθοδο σε db(A). *Σημείωση:*			*ISO/IEC 17020 § 9.1* *ΥΑ 24324/2884Αρ 2 §5α, 5β,5γ (7)*

	Πρέπει να έχει σταθμιστικό κύκλωμα Α, να έχει γρήγορη δυναμική απόκριση και να μπορεί να μετρά ηχητικές στάθμες από 40 έως 130 db(A). Β. Καλύπτει τις προδιαγραφές IEC 61672/2002, ΕΛΟΤ ΕΝ 61672/2003 (1237) Γ. Έχει ενσωματωμένη μνήμη για την αποθήκευση της μέγιστης τιμής των μετρήσεων, καθώς και σειριακή έξοδο ή άλλη ισοδύναμη διάταξη για τη σύνδεσή του με ηλεκτρονικό υπολογιστή (1237).			*Φ50/37491/4558Αρ 2 §8α, 8β, 8γ (123)* *51414/6581(7)*
3.15	<u>Λάκκοι επιθεώρησης 123456</u> Α. Διαθέτει ο χώρος ελέγχου λάκκους επιθεώρησης κατασκευασμένους σύμφωνα με τη νομοθεσία; Β. Εάν η παραπάνω απαντηθεί όχι (μόνο για ΙΚΤΕΟ ελαφρών οχημάτων), υπάρχουν ειδικοί ανυψωτήρες αντίστοιχου αριθμού; Οι ανυψωτήρες υπόκεινται στους προβλεπόμενους ελέγχους (ΥΑ 15085/593 ΦΕΚ 1186/2003) *Σημείωση: Θα μπορούσαν να υπάρχουν και λάκκοι κατόπτευσης και ειδικοί ανυψωτήρες που αθροιστικά να ήταν τουλάχιστον ίσοι με τις γραμμές τεχνικού ελέγχου. (456)*			*ISO/IEC 17020 § 9.1, 9.3* *Φ50/37491/4558Αρ5 §2*
3.16	<u>Ανυψωτήρας του λάκκου επιθεώρησης 123</u> Έχει τη δυνατότητα να μετακινείται κατά μήκος του λάκκου, είναι υδραυλικός ή πνευματικός και έχει ανυψωτική ικανότητα τουλάχιστον 13 τόνους ανά άξονα.			*ISO/IEC 17020 § 9.1* *Φ50/37491/4558Αρ 2 §10*
3.17	<u>Τζογόμετρο 123456</u> Α. Είναι υδραυλικού τύπου και εγκατεστημένο αριστερά-δεξιά του λάκκου επιθεώρησης ή στις βάσεις επικάθησης του ειδικού ανυψωτήρα οχημάτων. Β. Η επικάθηση των τροχών των αξόνων του οχήματος διαδοχικά επί των πλακών του τζογομέτρου είναι δυνατή.			*ISO/IEC 17020 § 9.1* *ΥΑ 42485/5569Αρ 2 §7,* *Φ50/37491/4558Αρ 2 §5α, 5β*
3.18	<u>Φορητό Επιβραδυνσιόμετρο 123</u> Μετρά την επιβράδυνση που επιτυγχάνει η πέδη πορείας (ποδόφρενο) με μια σχετικά μικρή ταχύτητα του οχήματος (π.χ. 30 km/h) μέχρι την πλήρη ακινητοποίηση του οχήματος. *Σημείωση: Η μέγιστη επιτυγχανόμενη επιβράδυνση διαιρούμενη με την επιτάχυνση βαρύτητας 9.81 m/sec^2 μας δίνει το συνολικό λόγο πέδησης του οχήματος.*			*ISO/IEC 17020 § 9.1* *Φ50/37491/4558Αρ 2 §9*
3.19	<u>Χρήση εξοπλισμού</u> Ο φορέας εξασφαλίζει ότι δεν γίνεται χρήση του εξοπλισμού από αναρμόδια/ μη εξουσιοδοτημένα πρόσωπα.			*ISO/IEC 17020 § 9.2*
3.20	<u>Συνεχιζόμενη καταλληλότητα εξοπλισμού</u> Ο φορέας επιβεβαιώνει την συνεχιζόμενη καταλληλότητα του εξοπλισμού ελέγχου. *Παράδειγμα 1. Λειτουργία εντός των περιβαλλοντικών ορίων που ορίζει ο κατασκευαστής του εξοπλισμού.* *Παράδειγμα 2. Σε περίπτωση επαναχρησιμοποίησης αποθηκευμένου εξοπλισμού, όπως ανιχνευτή υγραερίου*			*ISO/IEC 17020 § 9.3*
3.21	<u>Ταυτοποίηση εξοπλισμού</u> Το σύνολο του εξοπλισμού είναι κατάλληλα ταυτοποιημένο.			*ISO/IEC 17020 § 9.4*

3.22	Ιχνηλασιμότητα οργάνων εξοπλισμού σε κάθε μέτρηση Εξασφαλίζεται ότι ο φορέας γνωρίζει ποιό μηχάνημα έχει πραγματοποιήσει οποιαδήποτε μέτρηση σε κάθε χρονική στιγμή.			*ISO/IEC 17020 § 9.4, 9.6 και 9.7*
3.23	Έλεγχος πριν τη χρήση Έχει ελεγχθεί και επιβεβαιωθεί η καταλληλότητα του παραληφθέντος εξοπλισμού πριν τη χρήση του.			*ISO/IEC 17020 § 9.11*
3.24	Μηχανογραφικές απαιτήσεις εξοπλισμού Α. Έχει ελεγχθεί η καταλληλότητα του λογισμικού του εξοπλισμού *(π.χ. Παρακολουθείται ο αριθμός έκδοσης του λογισμικού, ελέγχεται η καταλληλότητα μετά από κάθε αλλαγή έκδοσης του εξοπλισμού)* Β. Υπάρχουν διαδικασίες για την προστασία της ακεραιότητας και ασφάλειας δεδομένων (*Π.χ. διασφαλίζεται ότι δεν υπάρχει δυνατότητα αλλοίωσης του αρχείου αποτελεσμάτων).* Γ. Τα ρολόγια των μηχανημάτων των αυτόματων γραμμών είναι συγχρονισμένα με την εθνική ώρα Ελλάδας. Δ. Οι κεντρικές μονάδες των αυτόματων γραμμών ελέγχου υπογράφουν ψηφιακά τα δεδομένα, με χρήση αναγνωρισμένου πιστοποιητικού, ώστε να διασφαλίζεται η ακεραιότητα των πρωτογενών δεδομένων καθώς και η ταυτοπροσωπία του αποστολέα. Τα αναγνωρισμένα πιστοποιητικά εγκαθίστανται από τον εισαγωγέα της αυτόματης γραμμής. Αυτός είναι ο μόνος κάτοχος των κλειδιών των πιστοποιητικών καθώς και ο μόνος που έχει τον κωδικό πρόσβασης στο λογισμικό κάθε κεντρικής μονάδας αυτόματης γραμμής ελέγχου.			*ISO/IEC 17020 § 9.13* *ΥΑ 42485/5569Αρ 1 §4* *ΥΑ 24997/2841Αρ 1, 2, 3* *ΠΔ 150/2001*
3.25	Ελαττωματικός εξοπλισμός Α. Υπάρχουν διαδικασίες για τον χειρισμό του ελαττωματικού εξοπλισμού, που να περιλαμβάνει τον διαχωρισμό και τη σήμανσή του; Β. Στις διαδικασίες για τον χειρισμό του ελαττωματικού εξοπλισμού, υπάρχει πρόβλεψη για την εξέταση της επίδρασης του ελαττώματος σε προηγούμενους ελέγχους (π.χ. ανάκληση οχημάτων για νέο έλεγχο)			*ISO/IEC 17020 § 9.14*

4	**ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ- ΔΙΑΚΡΙΒΩΣΗ- ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΣ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ ΙΚΤΕΟ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ 1,2,3,4,5,6 ΚΑΙ 7**			
Α/Α	ΑΠΑΙΤΗΣΗ	Ν	Ο	ΣΧΕΤΙΚΟ ΠΡΟΤΥΠΟ/ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ
4.1	<u>Συντήρηση εξοπλισμού</u> Α. Υπάρχουν οδηγίες και πρόγραμμα συντήρησης στο σύστημα ποιότητας σύμφωνα με τα εγχειρίδια του εξοπλισμού Β. Γνωρίζει το προσωπικό πώς να συντηρεί τον εξοπλισμό ελέγχου. Γ. Υπάρχουν ενημερωμένες καρτέλες συντήρησης σε κάθε όργανο.			*ISO/IEC 17020 § 9.3, 9.5*
4.2	<u>Ρύθμιση εξοπλισμού για τον οποίο δεν απαιτείται διακρίβωση</u> Από τα χρησιμοποιούμενα μετρητικά όργανα είναι ρυθμισμένο με βάση τα εγχειρίδια του κατασκευαστή κάθε: -Ηχόμετρο (1234567α) -Συσκευή ελέγχου της σωστής λειτουργίας του ταχυμέτρου και ταχογράφου (1234) -Φορητό επιβραδυνσιόμετρο (123) -Ανιχνευτής υγραερίου (456) -Μετρητής βάθους πέλματος ελαστικών (1234567) -Μετρητής πίεσης ελαστικών (1234567).			*ISO/IEC 17020 § 9.3* *Σημειώσεις*
4.3	<u>Διακρίβωση εξοπλισμού- όργανα προς διακρίβωση.</u> Από τα χρησιμοποιούμενα μετρητικά όργανα είναι διακριβωμένο κάθε: -Αποκλισιόμετρο (123456) -Φρενόμετρο (1234567) - Αμορτισερόμετρο (456) -Αναλυτής καυσαερίων βενζινοκίνητων οχημάτων (1234567). -Νεφελόμετρο (123456) -Φωτόμετρο (1234567) -Μανόμετρα φρενομέτρων βαρέων οχ. (123)			*ISO/IEC 17020 § 9.6* *IAF/ILAC-A4:2004 § 9.6a* *Σημειώσεις*
4.4	<u>Διακρίβωση εξοπλισμού- απαιτούμενη διαδικασία</u> Α. Ο εξοπλισμός ήταν ιχνηλάσιμα διακριβωμένος πριν την αρχική χρήση του. Β. Είναι εμφανής η κατάσταση διακρίβωσης κάθε οργάνου με κατάλληλες ετικέτες ή σήμανση που αναγράφει κατ' ελάχιστον την ημερομηνία της τελευταίας διακρίβωσης και αυτή της επόμενης. Γ. Υπάρχει διαδικασία/ πρόγραμμα διακρίβωσης του εξοπλισμού, όπου ορίζονται οι διεργασίες, οι περιβαλλοντικές συνθήκες, η συχνότητά τους, τα κριτήρια αποδοχής και οι απαιτούμενες ενέργειες όταν υπάρχουν μη ικανοποιητικά ή επαρκή αποτελέσματα σε περίπτωση τόσο εσωτερικής (in-house) όσο και εξωτερικής διακρίβωσης. Δ. Η συχνότητα διακρίβωσης είναι τουλάχιστον ετήσια.			*ISO/IEC 17020 § 9.6* *IAF/ILAC-A4:2004 § 9.6b*
4.5	<u>Περίπτωση διακρίβωσης εξοπλισμού εσωτερικά στον φορέα (in house). Απαιτούμενοι όροι</u> Α. Υπάρχουν και εφαρμόζονται τυποποιημένες διαδικασίες διακρίβωσης και ελέγχου του εξοπλισμού Β. Υπάρχει διαδικασία υπολογισμού της αβεβαιότητας συνεκτιμώντας όλες τις επιμέρους συνιστώσες. Γ. Το υπεύθυνο προσωπικό έχει τις απαιτούμενες ικανότητες.			*ISO/IEC 17020 § 9.7, 9.8* *IAF/ILAC-A4:2004 § 9.7b* *G5/02 9.7 (ΕΑ-5/02)* *ΕΣΥΔ ΚΟ-ΔΙΑΚΡΙΒ/01/00/28-11-07,*

	Δ. Ο φορέας έχει πρότυπα αναφοράς με έγκυρα πιστοποιητικά όπου αναφέρεται και η κατάλληλη αβεβαιότητα μέτρησης, ώστε να είναι οι μετρήσεις ιχνηλάσιμες σε εθνικά και διεθνή πρότυπα. Ε. Τα πρότυπα αναφοράς χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για διακρίβωση και είναι διακριβωμένα από ικανό και αρμόδιο φορέα διακρίβωσης που παρέχει την απαιτούμενη ιχνηλασιμότητα. ΣΤ. Ο φορέας έχει θέσει στη διάθεση του ΕΣΥΔ τις διαδικασίες εσωτερικής διακρίβωσης συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών για τον υπολογισμό της αβεβαιότητας και τις όποιες αλλαγές από προηγούμενες διαδικασίες			
4.6	<u>Περίπτωση διακρίβωσης εξοπλισμού από εξωτερικό διαπιστευμένο συνεργάτη</u> Α. Έχει ο συγκεκριμένος προμηθευτής διαπιστευτεί κατά ΕΛΟΤ ΕΝ ISO/IEC 17025 στο συγκεκριμένο πεδίο που παρέχει την υπηρεσία διακρίβωσης εξοπλισμού; Β. Τηρούνται σχετικά αρχεία που τεκμηριώνουν την επάρκεια της διαδικασίας διακρίβωσης.			*ISO/IEC 17020 § 9.6, 9.7* *G5/02 9.6 (ΕΑ-5/02)* *ΕΣΥΔ ΚΟ-ΔΙΑΚΡΙΒ/01/00/28-11-07* *Σημειώσεις*
4.7	<u>Περίπτωση διακρίβωσης εξοπλισμού από εξωτερικό μη διαπιστευμένο συνεργάτη</u> Α. Υπάρχει δυνατότητα στο φορέα να αξιολογήσει την επάρκεια του εξωτερικού συνεργάτη- προμηθευτή. Β. Έχει ο φορέας ικανό προσωπικό (ή εναλλακτικά τεχνικά ικανό συνεργάτη που ο φορέας ορίζει) για να παρακολουθεί την επάρκειάς του εξωτερικού συνεργάτη-προμηθευτή Γ. Τηρούνται σχετικά αρχεία που τεκμηριώνουν την επάρκεια της διαδικασίας διακρίβωσης.			*ISO/IEC 17020 § 9.6, 9.7* *G5/02 9.6 (ΕΑ-5/02)* *ΕΣΥΔ ΚΟ-ΔΙΑΚΡΙΒ/01/00/28-11-07* *Σημειώσεις*
4.8	<u>Αξιολόγηση αποτελεσμάτων διακρίβωσης</u> Με βάση τις αναφορές διακρίβωσης και τα εγχειρίδια του κατασκευαστή, ο φορέας αξιολογεί κατά πόσον ο εξοπλισμός είναι κατάλληλος προς περαιτέρω χρήση.			*ISO/IEC 17020 § 9.1, 9.3* *G5/02 9.6 (ΕΑ-5/02)* *ΕΣΥΔ ΚΟ-ΔΙΑΚΡΙΒ/01/00/28-11-07* *Σημειώσεις*
4.9	<u>Έλεγχος μεταξύ διακριβώσεων. Απαιτήσεις</u> Α. Ο εξοπλισμός υπόκειται σε έλεγχο μεταξύ διακριβώσεων. Β. Εξασφαλίζεται ότι δεν γίνονται αλλαγές που αναιρούν τις ρυθμίσεις υπό τις οποίες έγινε η διακρίβωση. Γ. Υπάρχει προαποφασισμένο πρόγραμμα και διαδικασίες ελέγχων μεταξύ διακριβώσεων. Δ. Υπάρχουν αποδεκτά όρια ελέγχων μεταξύ διακριβώσεων για εκείνο τον μετρητικό εξοπλισμό που πρέπει να διακριβώνεται. Ε. Ο φορέας ακολουθεί αποδεκτή διαδικασία ελέγχου μεταξύ διακριβώσεων.			*ISO/IEC 17020 § 9.9* *G5/02 9.9, 9.10 (ΕΑ-5/02 rev07)* *Σημειώσεις*
4.10	<u>Απαραίτητα αρχεία</u> Υπάρχει μηχανογραφημένο ή έντυπο αρχείο ουσιωδών ιστορικών πληροφοριών του εξοπλισμού, που να περιλαμβάνει πληροφορίες ταυτοποίησης, διακρίβωσης, ενδιάμεσων ελέγχων και συντήρησης; (Πληροφορίες κατ' ελάχιστον: -αριθμός ταυτότητας εξοπλισμού, -ημερομηνίες διακρίβωσης και συντήρησης, μετρήσεις και τιμές αναφοράς διακρίβωσης -αξιολόγηση ακρίβειας -όνομα και υπογραφή του συντηρητή και εκείνου που διακριβώνει).			*ISO/IEC 17020 § 9.15* *G5/02 9.14 (ΕΑ-5/02 rev07)*

5	**ΜΗΧΑΝΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ (ΜΣ) ΚΑΙ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΕΛΕΓΧΩΝ ΙΚΤΕΟ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ**			
Α/Α	ΑΠΑΙΤΗΣΗ	Ν	Ο	ΣΧΕΤΙΚΟ ΠΡΟΤΥΠΟ/ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ
5.1	<u>Αναθεωρήσεις, αλλαγές ή βελτιώσεις</u> Οι εκδόσεις λογισμικού της μηχανογράφησης και των μηχανημάτων, καθώς και πιθανές αλλαγές πρέπει να καταγράφονται και να ελέγχονται.			*ISO/IEC 17020 § 7.6* *G5/02 §7.10 (EA-5/02 rev 07)*
5.2	<u>Απαιτήσεις Μηχανογραφικού Συστήματος</u> Το ΜΣ καλύπτει τα παρακάτω: Α. Αυτόματη μεταφορά δεδομένων ελέγχου από την αυτόματη γραμμή (εκτός οπτικών ελέγχων), χωρίς την παρεμβολή ενδιάμεσης συσκευής από 10/6/2012. Β. Επεξεργασία δεδομένων ελέγχου και εξαγωγή αποτελεσμάτων. Γ. Εκτύπωση αποτελεσμάτων ελέγχου στο Δελτίο Τεχνικού Ελέγχου (ΔΤΕ) και του τιμολογίου ή της απόδειξης. Δ. Τήρηση στατιστικών στοιχείων με βάση τα αποτελέσματα του τεχνικού ελέγχου (ΤΕ). Ε. Τήρηση βάσης δεδομένων με όλα τα στοιχεία ελέγχων του ΙΚΤΕΟ. ΣΤ. Υποστήριξη διαδικασιών απόδοσης του δικαιώματος του δημοσίου και τήρηση σχετικών στοιχείων. Ζ. Αυτόματη και άμεση αποστολή των δεδομένων ΤΕ στο ΜΣ του ΥΠ.Υ.ΜΕ.ΔΙ. Η. Αυτόματη λήψη και ενημέρωση του αρχείου τεχνικού ελέγχου, πληροφοριακών αρχείων και οδηγιών εφαρμογής από το ΥΠ.Υ.ΜΕ.ΔΙ. Θ. Υποστήριξη απαιτήσεων διαπίστευσης ΙΑ. Την τήρηση των στοιχείων διακίνησης των ΔΤΕ (εκδιδόμενα, άκυρα, κατεστραμμένα, κ.λ.π.) ΙΒ. Υποστήριξη αυτόματης αποστολής XML αρχείων. ΙΓ. Τήρηση ημερολογίου συντήρησης, δελτίου εκπαίδευσης, ημερολογίου βαθμονόμησης (calibration). ΙΔ. Υποστήριξη επαρκούς κρυπτογράφησης για ανταλλαγή δεδομένων με το ΥΠ.Υ.ΜΕ.ΔΙ. ΙΕ. Διασταύρωση στοιχείων του ελεγχόμενου αυτοκινήτου με εκείνα σχετικών αρχείων του ΥΠ.Υ.ΜΕ.ΔΙ. (π.χ. αρχείο κλεμμένων αυτοκινήτων). ΙΣΤ. Τήρηση φωτογραφικού υλικού, από 10/6/1012.			*ISO/IEC 17020 § 9.13* *ΥΑ 24996/2840 Άρ. 1*
5.3	<u>Λειτουργίες τεχνικού ελέγχου που καλύπτει το ΜΣ</u> Α. Προαιρετική λειτουργία Πύλης. *Εισαγωγή αριθμού κυκλοφορίας, στοιχείων εργοστασιακού τύπου. Αυτόματη καταγραφή του ΜΣ της ημερομηνίας, ώρας και αύξοντος αριθμού εισερχομένου οχήματος. Εκτύπωση α/α οχήματος ή αριθμού κυκλοφορίας.* Β. Λειτουργία Γραμματείας- Ταμείου. *Αυτόματη άντληση από αρχεία ΥΠ.Υ.ΜΕ.ΔΙ. των στοιχείων κυκλοφορίας και έγκρισης τύπου του οχήματος. Δυνατότητα συμπληρώσεων ή διορθώσεων των στοιχείων κυκλοφορίας. Αυτόματος έλεγχος νομιμότητας. Εμφάνιση στην οθόνη αναγκαίων δικαιολογητικών ελέγχου και απαίτηση ελέγχου θέσεων επιβεβαίωσης. Εμφάνιση ποσού προς καταβολή με ανάλυση κόστους.* Γ. Λειτουργία ελέγχου ταυτότητας οχήματος. *Δυνατότητα αναγραφής στο χώρο παρατηρήσεων του ΔΤΕ του χαραγμένου αριθμού πλαισίου, στην περίπτωση που αυτός*			*ISO/IEC 17020 § 9.13* *ΥΑ 24996/2840 Άρ. 2* *Σημειώσεις* *ΥΑ 9860/1132/2012 Αρ.1*

	δε συμφωνεί με την άδεια κυκλοφορίας. Δ. Λειτουργία ελέγχων μέσω αυτόματων γραμμών ή αυτόματων μηχανημάτων ελέγχου. *Εισαγωγή στο μηχάνημα ελέγχου του χαρακτηριστικού αριθμού ελέγχου, ειδικών παραμετρικών στοιχείων ανάλογα με την κατηγορία του οχήματος.Αυτόματη μεταφορά των τιμών ελέγχου στο ΜΣ του ΙΚΤΕΟ, σύγκριση των μετρήσεων με τα επιτρεπόμενα όρια και αυτόματη εξαγωγή του αποτελέσματος και καταχώρηση στο σύστημα του ΙΚΤΕΟ.* Ε. Λειτουργία οπτικών ελέγχων. *Εισαγωγή στο ΜΣ κωδικών ελλείψεων και χαρακτηρισμός τους σε δευτερεύουσα, σοβαρή, επικίνδυνη έλλειψη.* ΣΤ. Λήψη φωτογραφικού υλικού (από 10/12/2012). *Λήψη τουλάχιστον 6 φωτογραφιών (8 για συνδυασμούς οχημάτων και αρθρωτά λεωφορεία) σύμφωνα με τη νομοθεσία, μορφής JPEG, ανάλυσης 640*480, ονομασίας «ΚΚΚΑΑΑΑΑΑΑ_ΦΦ_ΗΗ.ΜΜ.ΕΕΕΕ.ΩΩ.ΛΛ». Δυνατότητα εκτύπωσης σε ένα άκρο της ψηφιακής φωτογραφίας της ΗΗ.ΜΜ.ΕΕΕΕ.ΩΩ.ΛΛ.* Ζ. Λειτουργία έκδοσης ΔΤΕ, ΚΕΚ και της Κάρτας Ελέγχου Θορύβου (ΚΕΘ), εφ' όσον απαιτείται. *Εμφάνιση στην οθόνη όλων των απαιτούμενων στοιχείων και ακολούθως εκτύπωση.*			*ΚΚΚ: Αριθμός ΙΚΤΕΟ* *ΑΑΑΑΑΑΑ: Αρ. Κυκλοφορίας* *ΦΦ: 01 η πρώτη κάμερα, 02 η δεύτερη, 03 η Τρίτη.* *ΗΗ: Ημέρα* *ΜΜ: Μήνας* *ΕΕΕΕ: Έτος* *ΩΩ: Ώρα* *ΛΛ: Λεπτά*
5.4	<u>Διακίνηση αρχείων- Μεταφορά δεδομένων του ΜΣ</u> Α. Καθημερινή ασφαλής σύνδεση με δικτυακό τόπο του ΥΠ.Υ.ΜΕ.ΔΙ. και: • Αυτόματη προώθηση των αποτελεσμάτων τεχνικού ελέγχου των μηχανημάτων των αυτόματων γραμμών (από 10/6/2012). Αυτά τα αποτελέσματα θα συγκρίνονται από το ΜΣ του ΥΠ.Υ.ΜΕ.ΔΙ. με τα αρχεία τύπου XML του ΙΚΤΕΟ. • Αποστολή του φωτογραφικού υλικού (από 10/6/2012). • Αυτόματη μεταφορά προς το ΜΣ του ΥΠ.Υ.ΜΕ.ΔΙ. αρχείων XML όλων των δεδομένων ελέγχων των οχημάτων αμέσως μετά την εκτύπωση του ΔΤΕ. • Στα παραπάνω XML αρχεία συμπεριλαμβάνονται οι ονομασίες φωτογραφιών καθώς και οι αριθμοί των εντύπων παραβόλων ή διπλότυπων ΔΟΥ σε περίπτωση εκπρόθεσμου ελέγχου (από 10/6/2012). • Έλεγχος ύπαρξης νεώτερων εκδόσεων πληροφοριακών αρχείων, του Αρχείου Τεχνικού Ελέγχου (ΑΤΕ) και του Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (ΤΑΟ) και, αν υπάρχουν, ασφαλής μεταφορά του(ς) στο ΜΣ του ΙΚΤΕΟ (download). • Έλεγχος ύπαρξης αιτήματος μεταφοράς Μεταφερόμενων Αρχείων και, σε περίπτωση ύπαρξης, αυτόματη και ασφαλής μεταφορά στο ΜΣ του ΥΠ.Υ.ΜΕ.ΔΙ. (upload). Β. Αυτόματη μεταφορά στο ΜΣ του ΥΠ.Υ.ΜΕ.ΔΙ. των συγκεντρωτικών καταστάσεων, βάσει των οποίων γίνεται η απόδοση του δικαιώματος 10% του Δημοσίου, το αργότερο 48 ώρες μετά την τελευταία εργάσιμη ημέρα κάθε μήνα. Γ. Διακίνηση του «Αρχείου Αρίθμησης ΔΤΕ», με βάση του οποίο το ΙΚΤΕΟ γνωρίζει στο ΜΣ του ΥΠ.Υ.ΜΕ.ΔΙ. την περιοχή αρίθμησης (από- έως) των ΔΤΕ που χρησιμοποιεί.			*ISO/IEC 17020 § 9.13* *ΥΑ 24996/2840Άρ. 3*

5.5	Διόρθωση δεδομένων ελέγχου Σε περίπτωση διαπίστωσης προβλημάτων από το ΜΣ της ΔΟΠ, το ΙΚΤΕΟ προβαίνει στη διόρθωσή τους και αποστολή τους ξανά στο ΜΣ της ΔΟΠ. Αν απαιτείται επανέκδοση ΔΤΕ, η εφαρμογή ακυρώνει το λανθασμένο ΔΤΕ και εκδίδει νέο. Επανέκδοση ΔΤΕ απαιτείται όταν υπάρχουν λάθη στα δεδομένα, όπως π.χ. • στον αριθμό κυκλοφορίας • στο επώνυμο του ιδιοκτήτη, • στο κωδικό εργοστασίου του αυτοκινήτου, • στον τύπο του αυτοκινήτου, • λάθος που αλλοιώνει το αποτέλεσμα ελέγχου, • στην ημερομηνία επόμενου ελέγχου ή επανελέγχου, • στον αριθμό σειράς του αριθμού πλαισίου, • στο φωτογραφικό υλικό, στην ονομασία του αρχείου ή στην ημέρα του ελέγχου (από 10/6/2012). Αν το ΔΤΕ δεν έπρεπε να εκδοθεί, το ΙΚΤΕΟ οφείλει να ακυρώσει το ΔΤΕ και να ενημερώσει σχετικά τη ΔΟΠ.			*ISO/IEC 17020 § 9.13* *ΥΑ 24996/2840 Άρ. 4*
5.6	Γενικότερες Απαιτήσεις ΜΣ Α. Το ρολόι του ΜΣ του ΙΚΤΕΟ είναι συγχρονισμένο με την εθνική ώρα Ελλάδας. Β. Καταγράφονται αυτόματα οι ακριβείς ώρες έναρξης και λήξης του τεχνικού ελέγχου καθώς και ο αύξων αριθμός του συγκεκριμένου οχήματος τη συγκεκριμένη ημέρα. Γ. Προσαρμόζεται σε απαιτούμενες τροποποιήσεις, επικαιροποιήσεις και βελτιώσεις στο οριζόμενο χρονικό διάστημα. Δ. Ασφαλής διακίνηση- φύλαξη των δεδομένων ελέγχου. Ε. Δεν επιτρέπει τροποποίηση μετρήσεων, παραβίαση λογισμικού. ΣΤ. Αυτόματη τήρηση αντιγράφων ασφαλείας (backup) τουλάχιστον μια φορά την ημέρα. Ζ. Ακριβής καταγραφή όλων των διακινήσεων δεδομένων και αρχείων. Η. Διατήρηση όλων των δεδομένων τεχνικών ελέγχων επί τρία χρόνια στο μαγνητικό δίσκο και πέντε χρόνια σε αρχείο backup. Θ. Υποστήριξη όλων των απαιτήσεων της παραγρ. 5.2			*ISO/IEC 17020 § 9.13, 9.15* *ΥΑ 24996/2840 Άρ. 5*
5.7	Τήρηση στατιστικών καταστάσεων (πρασαρμογή έως το αργότερο 10/12/2012) Πρέπει να τηρούνται κατ' ελάχιστον οι παρακάτω στατιστικές καταστάσεις: • Πλήθος τεχνικών ελέγχων ανά αποτέλεσμα (π.χ. χωρίς ελλείψεις, δευτερεύουσες ελλείψεις, κλπ.), είδος ελέγχου (π.χ. αρχικός, περιοδικός, κλπ.) και κατηγορία οχήματος (π.χ. ΕΙΧ, ΕΔΧ, ΦΙΧ κλπ.) για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. • Πλήθος τεχνικών ελέγχων ανά αποτέλεσμα, είδος ελέγχου και ελεγκτή για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. • Μέσος όρος πλήθους και μέγιστος αριθμός ελέγχων ανά ημέρα, είδος ελέγχου, κατηγορία οχήματος και ελεγκτή για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. • Μέσος όρος χρόνου ελέγχου ανά ημέρα, είδος ελέγχου και κατηγορία οχήματος για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. • Μέσος όρος χρόνου και ελάχιστος χρόνος ελέγχου ανά ημέρα, είδος ελέγχου και ελεγκτή για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα.			*ISO/IEC 17020 § 10.2* *G5/02 10.1 (EA-5/02 rev07),* *ISO/IEC 17020 § 4.1* *ΥΑ 24996/2840 Άρ. 5 §ε* *Σημειώσεις*

	• Πλήθος τεχνικών ελέγχων ανά αποτέλεσμα, κατηγορία οχήματος και ανά προσκομίζοντα του οχήματος για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. • Πλήθος τεχνικών ελέγχων ανά αποτέλεσμα, κατηγορία οχήματος και ανά ιδιοκτήτη του οχήματος για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. • Μέσος όρος ελέγχων ανά αποτέλεσμα, κατηγορία οχήματος και ανά ελεγκτή για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. • Ημερήσιος μέσος χρόνος ελέγχου ανά κατηγορία οχήματος για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. • Μέγιστη και ελάχιστη διάρκεια ελέγχου ανά ελεγκτή για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. • Εμφάνιση των δέκα ιδιοκτητών οχημάτων με τους περισσότερους ελέγχους στο ΚΤΕΟ για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα (αριθμός ελέγχων ανά κατηγορία οχήματος και αποτέλεσμα ελέγχου). • Εμφάνιση των δέκα προσκομιζόντων οχημάτων με τους περισσότερους ελέγχους στο ΚΤΕΟ για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα (αριθμός ελέγχων ανά κατηγορία οχήματος και αποτέλεσμα ελέγχου). Σε όλες τις καταστάσεις εμφανίζονται στις δύο τελευταίες στήλες ποσοστά (%) των επιτυχών και των ανεπιτυχών ελέγχων σε σχέση με το σύνολο των ελεγχθέντων οχημάτων.			

6	**ΔΤΕ- ΚΕΚ- ΠΕΤΕ**			
Α/Α	ΑΠΑΙΤΗΣΗ	Ν	Ο	ΣΧΕΤΙΚΟ ΠΡΟΤΥΠΟ/ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ
6.1	~~Διαστάσεις: Το έντυπο του ΔΤΕ (όλα τα φύλλα του) είναι διαστάσεων Α4 με δυνατότητα αύξησης του ύψους μέχρι 304,8 χιλιοστόμετρα (mm) (12 ίντσες) στην περίπτωση μηχανογραφικού εντύπου.~~			*ISO/IEC 17020 § 13.2* *IAF/ILAC-A4:2004 §13.2c* *ΥΑ 33586/4277/10 (Β 1099)*
6.2	Αριθμός φύλλων: Το έντυπο αποτελείται από το <u>πρωτότυπο</u> φύλλο που παραδίδεται στον ενδιαφερόμενο και το αντίγραφό του που αρχειοθετείται στο ΙΚΤΕΟ (σύνολο 2 φύλλα). <u>Πρόσθετο</u> φύλλο με το αντίγραφό του (σύνολο 4 φύλλα) χρησιμοποιείται στην περίπτωση που κατά τον τεχνικό έλεγχο διαπιστωθεί μεγάλος αριθμός ελλείψεων και ο διαθέσιμος χώρος στο ΔΤΕ δεν επαρκεί για την καταχώρησή τους. *Στην περίπτωση αυτή μετά την τελευταία καταγεγραμμένη έλλειψη στον υποπίνακα Δ3, τίθεται κατάλληλη σημείωση ότι η καταγραφή των ελλείψεων συνεχίζεται σε πρόσθετο φύλλο.* Προαιρετικά είναι επιτρεπτή η χρήση και <u>δεύτερου</u> φύλλου με το αντίγραφό του (σύνολο 4 φύλλα) για την καταγραφή πρόσθετων τεχνικών πληροφοριών που προκύπτουν από τη διενέργεια του τεχνικού ελέγχου. *Στην περίπτωση αυτή το φύλλο αυτό διαθέτει απαραίτητο χώρο για την καταχώρηση των ελλείψεων που καταχωρούνται στο πρόσθετο φύλλο και δεν χρησιμοποιείται τρίτο*			*ISO/IEC 17020 § 13.2* *IAF/ILAC-A4:2004 §13.2c* *ΥΑ 33586/4277/10 (Β 1099)*
6.3	~~Το πρωτότυπο φύλλο του εντύπου του ΔΤΕ και το αντίγραφό του φέρουν τα πεδία, την εκτύπωση και τα στοιχεία που αναφέρονται στην υ.α (άρθρο 2 παράρτημα Ι παρ. 4.1- 4.4)~~			*ISO/IEC 17020 § 13.2* *IAF/ILAC-A4:2004 §13.2c* *ΥΑ 33586/4277/10 (Β 1099)*
6.4	Το πρωτότυπο φύλλο στην οπίσθια όψη του φέρει: α. Προεκτυπωμένο ενημερωτικό κείμενο για τους πολίτες, που συντάσσεται από τη αρμόδια Διεύθυνση του Υ.Υ.Μ.Δ., στο οποίο περιλαμβάνεται και αναφορά σύμφωνη με τα οριζόμενα στο άρθρο 11 του ν.2472/1997 (Α΄ 50) για την ενημέρωση των πολιτών σχετικά με την επεξεργασία των προσωπικών τους δεδομένων, στα πλαίσια των διατάξεων της ΥΑ 58413/7516/02 (Β΄ 1350). β. Τυχόν πρόσθετο προεκτυπωμένο κείμενο του ενδιαφερόμενου Ι.ΚΤΕΟ.			*ISO/IEC 17020 § 13.2* *IAF/ILAC-A4:2004 §13.2c* *ΥΑ 33586/4277/10 (Β 1099)*
6.5	Στο αντίγραφο είναι προτυπωμένη η λέξη «ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ» με γραμματοσειρά ARIAL BLACK Bold μεγέθους 24.			*ISO/IEC 17020 § 13.2* *IAF/ILAC-A4:2004 §13.2c* *ΥΑ 33586/4277/10 (Β 1099)*
6.6	Το πρόσθετο φύλλο του ΔΤΕ και το αντίγραφό του φέρουν τα στοιχεία που προβλέπονται			*ISO/IEC 17020 § 13.2* *IAF/ILAC-A4:2004 §13.2c* *ΥΑ 33586/4277/10 (Β 1099)* (άρθρο 2 παράρτημα Ι παρ. 5.1- 5.2)
6.7	~~Το πρωτότυπο φύλλο του εντύπου έχει τα ακόλουθα επίπεδα ασφαλείας: α. Λόρατες εκτυπώσεις: ι) Λόρατη στο γυμνό οφθαλμό εκτύπωση με ειδική μελάνη χρώματος κόκκινου, ορατή στο υπεριώδες φως του τίτλου "ΔΕΛΤΙΟ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ» με γραμματοσειρά ARIAL BLACK Bold μεγέθους~~			*ISO/IEC 17020 § 13.2* *IAF/ILAC-A4:2004 §13.2c* *ΥΑ 33586/4277/10 (Β 1099)*

	~~22. Η εκτύπωση αυτή γίνεται σε κενή λωρίδα που εκτείνεται σε όλο το πλάτος της κάτω γραμμής του περιγράμματος του ΔΤΕ και κάτω απ' αυτήν (εκτός περιγράμματος). Στη λωρίδα αυτή δεν επιτρέπεται να γίνει καμμία εκτύπωση, κατά το χρόνο έκδοσης του ΔΤΕ.~~ ~~ii) Στον υποπίνακα Δ3 εμφανίζεται, σε περίπτωση φωτοτυπίας του ΔΤΕ, με κατάλληλο τρόπο η λέξη «VOID» ή «COPY» που δε φαίνεται με γυμνό οφθαλμό, αλλά εμφανίζεται στη φωτοτυπία.~~ ~~β. Μικροεκτύπωση (ορατή μόνο με τη χρήση μεγεν=θυτικού φακού) Η κάτω οριζόντια γραμμή του περιγράμματος του ΔΤΕ είναι μικροεκτύπωση του τίτλου του εντύπου «ΔΕΛΤΙΟΤΕΧΝΙΚΟΥΕΛΕΓΧΟΥ», επαναλαμβανόμενα.~~ ~~γ. Ορατές διά γυμνού οφθαλμού εκτυπώσεις:~~ ~~i) Οπτικώς μεταβλητή μελάνη (Optically Variable Ink)~~ ~~κόκκινο=πράσινο ή πράσινο=μπλε ή χρυσό=πράσινο: Εκτύπωση του διεθνούς διακριτικού σήματος της χώρας μας (GR). ή εναλλακτικά~~ ~~ii) Ιριδίζουσα λωρίδα, σε κενή λωρίδα που εκτείνεται σε όλο το πλάτος του υποπίνακα Δ1, στο κάτω μέρος του. Στη λωρίδα αυτή δεν επιτρέπεται να γίνει καμμία εκτύπωση, κατά το χρόνο έκδοσης του ΔΤΕ ή εναλλακτικά.~~ ~~iii) Διεισδυτική μελάνη (penetrating ink): Εκτύπωση του προτυπωμένου αύξοντα αριθμού του ΔΤΕ και των γραμμάτων που προηγούνται (παρ. 4.4) με μελάνη ασφαλείας η οποία, εισχωρεί (διεισδύει) σε βάθος στο χαρτί ασφαλείας, ώστε τα γράμματα και ο αριθμός να είναι ορατά και από την πίσω όψη του φύλλου~~			
6.8	Η εμπρόσθια όψη του πρωτότυπου φύλλου ΔΤΕ, με τα πεδία, την εκτύπωση και τα στοιχεία που απαιτείται να είναι προτυπωμένα, πριν την έκδοση του ΔΤΕ είναι σύμφωνα με την σχετική υ.α. Τα λοιπά στοιχεία που αναφέρονται στις προηγούμενες παραγράφους επιτρέπεται να μην είναι προεκτυπωμένα.			*ISO/IEC 17020 § 13.2* *IAF/ILAC-A4:2004 §13.2c* *ΥΑ 33586/4277/10 (Β 1099)*
6.9	Σε περίπτωση απώλειας ή φθοράς του εντύπου του ΔΤΕ αυτό επανεκτυπώνεται, κατόπιν αιτήσεως του ιδιοκτήτη του οχήματος. Η επανεκτύπωση γίνεται επί νέου κανονικού εντύπου, απαγορευομένης της έκδοσης επικυρωμένου φωτοαντιγράφου από το αντίγραφο που φυλάσσεται στο ΚΤΕΟ έκδοσης. Το επανεκτυπωμένο ΔΤΕ, υπογράφεται μόνο από τον υπάλληλο του ΚΤΕΟ που είχε εκδώσει το αρχικό ΔΤΕ και σε περίπτωση απουσίας του από τον υπεύθυνο λειτουργίας (προϊστάμενο) του Ι.ΚΤΕΟ ή τον νόμιμο αναπληρωτή του και σφραγίζεται με την σφραγίδα του ΚΤΕΟ. Στο χώρο των παρατηρήσεων αναγράφεται παρατήρηση ότι πρόκειται για επανεκτύπωση ταυτάριθμου ΔΤΕ, λόγω απώλειας ή φθοράς.			*ISO/IEC 17020 § 13.2* *IAF/ILAC-A4:2004 §13.2c* *ΥΑ 33586/4277/10 (Β 1099)*

	Τα ανωτέρω δεν εφαρμόζονται και γίνεται χρήση του τηρούμενου στο αρχείο του ΚΤΕΟ αντιγράφου του ΔΤΕ, όταν το όχημα προσκομίζεται για έλεγχο σε ΚΤΕΟ διαφορετικό από αυτό που εξέδωσε το απωλεσθέν ΔΤΕ. Το ΔΤΕ αποστέλλεται από το ΚΤΕΟ έκδοσης στο ΚΤΕΟ διενέργειας του νέου ελέγχου μόνο με τηλεμοιοτυπία (fax). (Η διαδικασία αυτή εφαρμόζεται μέχρι την ανάπτυξη της κατάλληλης μηχανογραφικής εφαρμογής για την ανάκτηση από τη βάση δεδομένων του Υ.Υ.Μ.Δ. των αποτελεσμάτων του προηγούμενου τεχνικού ελέγχου ενός οχήματος.)			
6.10	Οι προμηθευτές των ΔΤΕ στα Ι.ΚΤΕΟ έχουν πιστοποιητικό συμμόρφωσης συστήματος ποιότητας κατά ISO 9001.			*ISO/IEC 17020 § 9.11* *ΥΑ 71703/8028/03 Αρ 3*
6.11	Υπάρχει έγκριση του Δελτίου Τεχνικού Ελέγχου (Δ.Τ.Ε.)			*ISO/IEC 17020 § 13.2* *IAF/ILAC-A4:2004 §13.2c* *ΥΑ 71703/8028/03Αρ 3* *ΥΑ 7265/957/2011*
6.12	Στο Δελτίο Τεχνικού Ελέγχου (ΔΤΕ) που εκδίδεται από τα ΙΚΤΕΟ μετά την ολοκλήρωση του τεχνικού ελέγχου, στο πεδίο «ΕΙΔΟΣ ΕΛΕΓΧΟΥ» αναγράφεται επιπλέον η ένδειξη «ΕΜΠΡΟΘΕΣΜΟΣ» ή «ΕΚΠΡΟΘΕΣΜΟΣ».			*ISO/IEC 17020 § 13.2* *IAF/ILAC-A4:2004 §13.2c* *Εγκ. ΔΟΑΠ 28278/3374/07*
6.13	Υπάρχει διαδικασία-οδηγία για τον προσδιορισμό των εκπροθέσμων οχημάτων βάσει των προγραμμάτων άλλων νομών και των σχετικών παρατάσεων.			*ISO/IEC 17020 § 10.1* *Εγκ. ΔΟΑΠ 28278/3374/07*
6.14	Τα πρόσθετα τέλη για τον εκπρόθεσμο έλεγχο διαφορών κατηγοριών οχημάτων είναι σύμφωνη με τις ισχύουσες διατάξεις;			*Εγκ 25034/2842/2011*
6.15	Το Έντυπο Πρακτικού Εκούσιου Τεχνικού Ελέγχου (ΠΕΤΕ) έχει την μορφή του ΔΤΕ.			*ISO/IEC 17020 § 13.2* *IAF/ILAC-A4:2004 §13.2c* *ΥΑ 55671/6474/04*
6.16	Η αρίθμηση του ΠΕΤΕ είναι διαφορετική από αυτή των ΔΤΕ. (Προκειμένου για τα ΙΚΤΕΟ ο αριθμός αποτελείται από δύο μέρη. Το πρώτο μέρος είναι ο τριψήφιος αριθμός αδειοδότησης του ΚΤΕΟ, που έχει χορηγηθεί και στα Δελτία Τεχνικού Ελέγχου (ΔΤΕ), το δε δεύτερο είναι αύξων αριθμός (ανά ΚΤΕΟ).)			*ISO/IEC 17020 § 13.2* *IAF/ILAC-A4:2004 §13.2c* *ΥΑ 55671/6474/04*
6.17	Στο ΠΕΤΕ ως είδος ελέγχου αναγράφεται «Εκούσιος τεχνικός έλεγχος».			*ISO/IEC 17020 § 13.2* *IAF/ILAC-A4:2004 §13.2c* *ΥΑ 55671/6474/04*
6.18	Στο ΠΕΤΕ στο χώρο των παρατηρήσεων αναγράφεται η φράση «Εκούσιος τεχνικός έλεγχος. Το παρόν δεν επέχει θέση Δελτίου Τεχνικού Ελέγχου».			*ISO/IEC 17020 § 13.2* *IAF/ILAC-A4:2004 §13.2c* *ΥΑ 55671/6474/04*
6.19	Στην οπίσθια όψη του ΠΕΤΕ αναγράφονται τα αναφερόμενα στην εγκύκλιο Φ.50/74354/205/07 της ΔΟΑΠ-ΔΑΧΜ/ΥΜΕ.			*ISO/IEC 17020 § 13.2* *IAF/ILAC-A4:2004 §13.2c* *Εγκ. 50/74354/205/07 της ΔΟΑΠ-ΔΑΧΜ/ΥΜΕ*
6.20	Στο ΔΤΕ που εκδίδεται μετά την ολοκλήρωση του τεχνικού ελέγχου εκπαιδευτικού οχήματος αναγράφεται ως είδος ελέγχου «Ειδικός και περιοδικός έλεγχος εκπαιδευτικού οχήματος» ενώ στο χώρο των παρατηρήσεων αναγράφεται η φράση «Κατάλληλο για εκπαιδευτικό όχημα».			*]ISO/IEC 17020 § 13.2* *IAF/ILAC-A4:2004 §13.2c* *ΥΑ 33586/4277/10 (Β 1099)*

6.21	Στο ΔΤΕ που εκδίδεται μετά την ολοκλήρωση του τεχνικού ελέγχου εκπαιδευτικού οχήματος με ευρήματα σοβαρές ή επικίνδυνες ελλείψεις στο χώρο των παρατηρήσεων αναγράφεται η φράση «Ακατάλληλο για εκπαιδευτικό όχημα».			*ISO/IEC 17020 § 13.2* *IAF/ILAC-A4:2004 §13.2c* *Εγκ. ΔΟΑΠΦ50/42720/4871/06*
6.22	Στο ΔΤΕ κατά τον έλεγχο των αναρίθμων εκτός από τις παρατηρήσεις που συνήθως αναγράφονται και στα ενάριθμα, όπως η ύπαρξη της ηλιοροφής, αναγράφονται υποχρεωτικά: α.Ο χρωματισμός ή οι χρωματισμοί του οχήματος. β.Το σχήμα της αμάξης (ανοικτό – κλειστό) και για τα επιβατικά και για τα φορτηγά. (Προκειμένου για οχήματα που έχουν χαρακτηριστεί ως φορτηγά δασμολογικής κλάσης 8704, αν έχουν διπλή καμπίνα (κουβούκλιο) είτε ενσωματωμένη στο αμάξωμα (VAN) είτε διακεκριμένη από αυτό και δεύτερη σειρά καθισμάτων, πλέον αυτής του οδηγού – συνοδηγού. (σχετική η Υ.Α 61512/2900/2002 (Β΄1548) αναγράφεται η ένδειξη «φορτηγό διπλοκάμπινο»).			*ISO/IEC 17020 § 13.2* *IAF/ILAC-A4:2004 §13.2c* *Εγκ. ΔΟΑΠ 37294/4127/05*
6.23	Στο ΔΤΕ κατά τον έλεγχο των αναρίθμων γίνεται αναγραφή του εκπεμπόμενου θορύβου από το όχημα, «εν στάσει» για τα πετρελαιοκίνητα οχήματα με προηγούμενη κυκλοφορία σε Κράτος-Μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε) ή τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο (ΕΟΧ).			*ISO/IEC 17020 § 13.2* *IAF/ILAC-A4:2004 §13.2c* *Εγκ. ΔΟΑΠ 37294/4127/05*
6.24	Στο ΔΤΕ κατά τον έλεγχο ρυμουλκουμένου με «νταλικόφρενο» α/ στον πίνακα «ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΕΛΕΓΧΟΥ» στην πέδη στάθμευσης τίθεται παύλα ή μηδέν β/ στο πίνακα «ΕΛΛΕΙΨΕΙΣ ΠΟΥ ΣΗΜΕΙΩΘΗΚΑΝ» το αποτέλεσμα του ελέγχου γ/στο χώρο των παρατηρήσεων αναγράφεται «Το όχημα φέρει νταλικόφρενο και οι τροχοί μπλοκάρουν ή ΔΕΝ μπλοκάρουν;			*ISO/IEC 17020 § 13.2* *IAF/ILAC-A4:2004 §13.2c* *Εγκ. ΔΟΑΠ 56330/7305/10*
6.25	Στο ΔΤΕ κατά τον έλεγχο του ποσοστού πέδησης στάθμευσης μηχανοκίνητου οχήματος (φορτηγού ή ελκυστήρα) που είναι μέρος συρμού αναγράφεται (το ποσοστό πέδησης στάθμευσης) σύμφωνα με την εγκύκλιο ΔΟΑΠ 43700/5642/2010;			*ISO/IEC 17020 § 13.2* *IAF/ILAC-A4:2004 §13.2c* *Εγκ ΔΟΑΠ 43700/5642/2010*
6.26	Στην περίπτωση που στο ΔΤΕ αναγράφεται η παρατήρηση ότι επέχει θέση ΚΕΚ και αναγράφεται ημερομηνία ισχύος αυτή είναι σύμφωνη με την εγκύκλιο;			*Εγκ.ΔΟΑΠ 62695/8203/2010*
6.27	Στο ΔΤΕ οχήματος που φέρει ταχογράφο αναγράφεται η παρατήρηση της εγκυκλίου 18434/949/04/2005;			*Εγκ 18434/949/04/2005*
6.28	Στο ΔΤΕ οχήματος που έχει ελεγχθεί κατά εφαρμογή της εγκ 17557/1786/2011 «Ταξινόμηση μεταχειρισμένων αυτοκινήτων που φέρουν και σύστημα CNG" αναγράφεται η παρατήρηση « Φέρει σύστημα …»			*Εγκ 17557/1786/2011*
6.29	Το προηγούμενο ΔΤΕ του οχήματος που είναι προαπαιτούμενο δικαιολογητικό για την διενέργεια του ΤΕ ακυρώνεται και επιστρέφεται στον προσκομίζοντα το όχημα;			*Εγκ 15774/210/2010* *Εγκ 7606/1010/2011*

6.30	Στο ΔΤΕ οχήματος M2,M3, N2,N3,O3,O4 που φέρει αμιγώς υδραυλικό σύστημα πέδησης και δεν φέρει ABS αναγράφεται η παρατήρηση «ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΕΔΗΣΗΣ ΑΜΙΓΩΣ ΥΔΡΑΥΛΙΚΟ, ΧΩΡΙΣ ABS»;			*Εγκ 9527/535/2009*
6.31	Οι εκθέσεις ελέγχου και τα πιστοποιητικά ελέγχου πρέπει να υπογράφονται ή να εγκρίνονται με άλλο τρόπο μόνο από εξουσιοδοτημένα μέλη του προσωπικού. Σε όλες τις περιπτώσεις πρέπει να είναι δυνατή η εξακρίβωση της ταυτότητας του προσώπου που αποδέχεται την ευθύνη για την επαλήθευση και την ανακοίνωση της έκθεσης ή του πιστοποιητικού ελέγχου.			*ISO/IEC 17020 § 13.3* *IAF/ILAC-A4:2004 §13.3[a]* *ΥΑ 71703/8028/03Αρ1 §1*
6.32	Διορθώσεις ή προσθήκες σε έκθεση ελέγχου ή πιστοποιητικό ελέγχου μετά την έκδοσή του πρέπει να αρχειοθετούνται και να αιτιολογούνται σύμφωνα με τις σχετικές απαιτήσεις του κεφαλαίου αυτού. Δεν θα πρέπει να υπάρχει ασάφεια μεταξύ μιας έκθεσης ή του πιστοποιητικού με σφάλμα και της αντίστοιχης διορθωμένης έκθεσης. Αυτό συχνά μπορεί να αποφευχθεί με την έκδοση του πιστοποιητικού ή της έκθεσης αντικατάστασης με λέξεις όπως "αυτή η έκθεση / πιστοποιητικό αντικαθιστά την έκθεση / πιστοποιητικό No "XYZ".			*ISO/IEC 17020 § 13.4* *IAF/ILAC-A4:2004 §13.4[a]*
6.33	Η ημερομηνία ισχύος του ΔΤΕ περιορίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις;			*ΥΑ 18586/698/2000* *ΥΑ 35075/2205/09/2010 (Β 1600)* *Εγκ. 2715/268/2006*
	ΑΡΧΕΙΟ			
6.34	Το αρχείο αντιγράφων ΔΤΕ διατηρείται για 5 έτη;			*Εγκ ΔΟΑΠ 44569/6188/2008*
6.35	Γίνεται αρχειοθέτηση του προηγουμένου ΔΤΕ μαζί με το αντίγραφο του νέου ΔΤΕ;			*Εγκ 7606/1010/2011*
6.36	~~Γίνεται αρχειοθέτηση της βεβαίωσης ασφαλιστικής ενημερότητας ή φωτοαντίγραφό της μαζί με το αντίγραφο του εκδιδόμενου ΔΤΕ;~~			*Εγκ. ΔΤΕΟ 45529/5041/2011*
6.37	Κατά τον Ειδικό Τεχνικός Έλεγχο έγκρισης της διασκευής (μετασκευής) οχήματος μετά την εγκατάσταση συστήματος CNG κρατείται το προβλεπόμενο αρχείο;			*ΥΑ 35075/2205/09/2010 (Β 1600)*
6.38	Γίνεται αρχειοθέτηση του αντιγράφου του ακυρωθέντος διπλοτύπου ή των εντύπων παραβόλων των εκπροθέσμων ελέγχων μαζί με το αντίγραφο του ΔΤΕ ή χωριστά , σε κάθε περίπτωση υπάρχει συσχέτιση με το εκδοθέν ΔΤΕ;			*Εγκ. ΔΟΑΠ 28278/3374/07*
6.39	Γίνεται αρχειοθέτηση της Βεβαίωσης τοποθέτησης ΣΑΠ(ΒΚΤΕΟΤΟΠ) μαζί με την Βεβαίωση Καλής Τοποθέτησης (ΒΚΤ) και την Βεβαίωση Καλής λειτουργίας (ΒΚΛ)			*Εγκ 9527/535/2009*
6.40	Γίνεται αρχειοθέτηση της Βεβαίωσης ΚΤΕΟ υπαρξης ΣΑΠ (ΒΚΤΕΟΥΠ)			*Εγκ 9527/535/2009*

7	**ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΙΚΤΕΟ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ 1,2,3,4,5,6 ΚΑΙ 7**			
Α/Α	ΑΠΑΙΤΗΣΗ	Ν	Ο	ΣΧΕΤΙΚΟ ΠΡΟΤΥΠΟ/ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ
7.1	<u>Ύπαρξη εντύπων οδηγιών</u> Υπάρχουν έντυπες οδηγίες ελέγχου σε συμφωνία με μεθόδους και διαδικασίες που ορίζονται σε νομοθετικές ή άλλες απαιτήσεις.			*ISO/IEC 17020 § 10.2,* *G5/02 10.3 (ΕΑ-5/02 rev07)*
7.2	<u>Ενημέρωση και διαθεσιμότητα οδηγιών</u> Οι έντυπες οδηγίες ελέγχου είναι ενημερωμένες και διαθέσιμες στο προσωπικό.			*ISO/IEC 17020 §10.4*
7.3	<u>Κατάλογοι ελέγχου</u> Α. Χρησιμοποιούνται κατάλογοι ελέγχου (check lists), σημειωματάρια, κλπ, για να αναγράφονται παρατηρήσεις ή δεδομένα κατά τη διάρκεια των ελέγχων. Β. Αυτοί διατηρούνται για λόγους αναφοράς για ένα καθορισμένο χρονικό διάστημα.			*ISO/IEC 17020 §10.6,* *IAF/ILAC-A4:2004 §10.6a* *Σημειώσεις*
7.4	<u>Ύπαρξη εντύπων οδηγιών για την ασφαλή εκτέλεση των ελέγχων και την ασφάλεια του περιβάλλοντος χώρου</u> • Χρήση ΜΑΠ, οδηγίες ασφαλούς διέλευσης γύρω από τον λάκκο κατόπτευσης, χρήση γρύλλων ανύψωσης κλπ. • Τήρηση Βιβλίου Υποδείξεων Τεχνικού Ασφαλείας και υλοποίηση προτάσεων βελτίωσης. • Τήρηση Βιβλίου αναγραφής Συμβάντων/ Ατυχημάτων.			*ISO/IEC 17020 §10.8,* *IAF/ILAC-A4:2004 §10.8a*
7.5	<u>Κωδικοί ελλείψεων</u> Ακολουθείται ο νομοθετημένος πίνακας ελλείψεων κατά τον τεχνικό έλεγχο. Α. Ελαφρών και βαρέων οχημάτων Β. Δικύκλων			*ISO/IEC 17020 §10.1, IAF/ILAC-A4:2004 §10.1a* *ΥΑ 12078/1343 (123456)* *Φ23/24327/2887 (7)* *Φ23/24327/2887 (διόρθωση)* *Σημειώσεις*
7.6	<u>Όρια αναρτησομέτρου 456</u> Είναι τα όρια αποδοχής/ απόρριψης για τις μετρήσεις της ανάρτησης, σε συμφωνία με την ΟΕΦ-18 του ΕΣΥΔ <u>Σημείωση</u>: Στην 12078/1343 δεν αναφέρονται όρια για την μετρούμενη πρόσφυση ανά τροχό και διαφορά πρόσφυσης τροχών του ίδιου άξονα. Αυτά ορίζονται στην «Εισαγωγή».			*ISO/IEC 17020 §10.1,* *IAF/ILAC-A4:2004 §10.1a* *ΥΑ 12078/1343 (456)* *Σημειώσεις*
7.7	<u>Έλεγχος καυσαερίων 1234567</u> Α. Ο έλεγχος καυσαερίων γίνεται σύμφωνα με την νομοθετημένη διαδικασία. Β. Το ΔΤΕ επέχει θέση ΚΕΚ σύμφωνα με τη νομοθεδία. Γ. Κατά τον επανέλεγχο οχημάτων γίνεται οπωσδήποτε (και) έλεγχος καυσαερίων είτε οι ελλείψεις αφορούν τα καυσαέρια είτε όχι. Δ. Λαμβάνονται υπόψη οι εξαιρέσεις οχημάτων που έχουν λάβει έγκριση τύπου για εκπομπές ρύπων ή λόγο «λ» που υπερβαίνουν τα μέγιστα όρια, ή πρέπει να ελέγχονται σε διαφορετικά επίπεδα στροφών.			*ISO/IEC 17020 §10.1* *IAF/ILAC-A4:2004 §10.1a* *Φ1/26579/2007 (123456)* *Φ1/31571/3756/2009 (7)* *62695/8203/2010* *Παράδειγμα εξαιρέσεων ελέγχου καυσαερίων.*

7.8	Υπάρχει συμφωνία των οδηγιών και της ακολουθούμενης πρακτικής με τις νομοθετικές απαιτήσεις για τα:			*ISO/IEC 17020 §10.1,* *IAF/ILAC-A4:2004 §10.1a*
	Εκούσιο έλεγχο 4567			*Φ1/55671/6474, Φ23/24327/2887*
	Ελεγχο ελαστικών οχημάτων 123456			*ΥΑ 79400/2490/1989* *ΥΑ 32496/1558/2003* *ΚΥΑ 21682/1991*
	Ε λεγχο ελαστικών οχημάτων 7			*Φ23/24327/2887*
	Εφεδρικός τροχός			*ΥΑ 28557/1749/2010*
	Ανάριθμα οχήματα 456			*Φ50/37294/4127/2005* *Εγκ1993/252/2008* *Φ1/67443/8090 (καυσαέρια)* *Φ23/6106/308 (ΕΔΧ)*
	ΕΔΧ (ταξί και αγοραία)			*ΥΜΕ- Έλεγχος σε ΕΔΧ και Εκπαιδευτικά,* *Ν.3109/ΦΕΚ_38/2003* *ΥΑ 21686/2100* *Φ.23/34129/4104* *Α-ΟΙΚ.67123/5763 ΦΕΚ1834/2004* *ΥΑ 175611314/07 ΦΕΚ132/2008* *Ν4070 / 2012 αρ. 89 & 118*
	Εκπαιδευτικά 1234567			*35364/4046/2006* *Φ23/24327/2887, Φ50/42720/4871* *51895/7157/2008*
	Αλλαγή κύριων χαρακτηριστικών αυτοκινήτων 123456			*ΥΑ ΣΤ/20270/1973*
	Αλλαγή κινητήρα			*ΥΑ 12140/737*
	Υγραεριοκίνητα 456 (σημείωση)			*ΥΑ 18586/698/2000,* Σημειώσεις *ΥΑ 35075/2205/09*
	Κίνηση με πεπιεσμένο φυσικό αέριο (CNG)			*17557/1786/2011*
	Ταξινόμηση και τεχνικός έλεγχος μεταχειρισμένων με συμπιεσμένο φυσικό αέριο (CNG)			*32150/2391/1994*
	Έλξη ρυμουλκούμενων (κοτσαδόροι) 456			*491/98/2006*
	Διάταξη ζεύξης σε αταξινόμητα			*Φ23/43821/5165/2007*
	Bull Bars 456			*31508/2290/ 2007*
	Ηλιοροφές 456			*Φ2 52569/245/1996*
	Μεμβράνες 456			*29039/2123/07,* *44280/5155/2008*
	Πυροσβεστήρες 123456			*50292/3549/08*
	Κιβώτιο πρώτων βοηθειών			*Η-2347/555/78*
	Υβριδικά			*7937/1050*

	Τρόπος υπολογισμού Συντελεστή Πέδησης (Σ.Π.) βαρέων οχημάτων που χρησιμοποιούν συστήματα πέδησης πεπιεσμένου αέρα			*Εγκ ΔΟΑΠ 42861/5514/2010* *Εγκ ΤΕΟ 29061/3251/2011 (ΔΕΝ ΕΦΑΡΜΟΖΕΤΑΙ ΑΚΟΜΑ)*
	Έλεγχος μηχανικού χειροφρένου ρυμουλκούμενων οχημάτων.			*Εγκ. ΔΟΑΠ 46155/5539/2010* *Εγκ. ΔΟΑΠ 56330/7305/2010* *Εγκ. ΔΟΑΠ 14153/1611/2011*
	Ταχογράφος			*Εγκ ΔΤΟ/ΔΟΑΠ 18434/949/04/2005* *Εγκ ΔΤΟ/ΔΕμΜ/ΔΕπΜ 31466/1994/2006* *Εγκ ΔΤΟ 44581/3342/2010* *Εγκ. ΔΤΟ 12470/1113/10/2011*
	Περιοριστές ταχύτητας			*Εγκ ΔΤΟ 3000/203/1995* *Εγκ ΔΤΕΟ 81710/3109/1995* *Εγκ ΔΤΟ 61693/3349/2004* *Εγκ ΔΤΟ 36395/2627/2007*
	Γερανοφόρα			*ΥΑ 37499/3103/2008 (Β 1405)* *ΚΥΑ 15085/593/2003 (Β 1186)* *Εγκ. ΔΤΟ/ΔΕμΜ 51339/3613/08/2009* *Εγκ ΔΤΟ/ΔΕμΜ 10471/602/2009* *Εγκ ΔΤΟ/ΔΕμΜ 26422/1632/2009* *Εγκ. ΔΟΑΠ 28626/2910/2010* *Εγκ ΔΤΟ 12227/836/2011*
	Υδραυλική πίσω πόρτα			*Εγκ ΔΤΟ 15536/961/2006* *Εγκ ΔΤΟ 42518/2847/06/2007* *Εγκ ΔΤΟ 15508/1131/2010* *Εγκ ΔΤΟ 14713/1569/2011*
	Πινακίδες αναγνώρισης βαρέων οχημάτων 7500 χλγ και άνω και ρυμουλκουμένων 3000 χλγ και άνω.			*ΚΥΑ Η31246/509/1977 (Β 1309)*
	Πινακίδες αναγνώρισης οχημάτων ή συνδυασμού οχημάτων μεγάλου μήκους (13 μέτρα και άνω)			
	ABS *Υποχρέωση ABS σε καινούργια* *Υποχρέωση ABS σε μεταχειρισμένα*			*ΚΥΑ 32498/1560/2003 (Β 937)* *ΥΑ 28366/2098/2006 (Β 441)* *Εγκ 1876/55/2009* *Εγκ 9527/535/2099* Σημειώσεις
	Ηλικία Λεωφορείων *Υπεραστικά ΚΤΕΛ →23 από κατασκευή πλαισίου* *Τουριστικά →23 πρώτης κυκλ στην ημεδ ή αλλοδ* *Σχολικά → ~~23~~/27(31.12.08) από κατασ. πλαισίου* *Αστικά ΚΤΕΛ →23 από κατασκευή πλαισίου* *Αστικά Θεσσαλονίκης → 15 πρώτης κυκλ* *Λεωφορεία των συγκοινωνιακών φορέων των Νομών Λέσβου, Χίου, Σάμου, Κυκλάδων και Δωδεκανήσου, καθώς και των Νήσων Αίγινας και Σαλαμίνας → 27 από κατασκευή πλαισίου*			*Ν 2963/2001 (Α 268)* *Ν 2446/1996 (Α 276)* *Ν3534/2007 (Α 40)* *Ν 2963/2001 (Α 268)* *Ν 3652/2008 (Α 45)* *Ν 3333/2005 (Α91)* *Ν4070 / 2012 αρ.185*

	Ζώνες Ασφαλείας σε Σχολικά ΔΤΕΔΤΕΔΤΕ *Ηλεκτρονικά Αναγνώσιμο Σήμα ΦΔΧ* *ΦΙΧ αυτοκίνητα ιδιοκτητών αυτοπροωθημένων θεριζοαλωνιστικών μηχανών*			*ΥΑ 36144/3360/11 (Β 2519)* *Εγκ. 57705/5116/2011* *ΥΑ Γ5/39124/3125/2008 (Β 213)* *Εγκ 43132/5463/2010* *Εγκ 26077/2496/2010* *Εγκ 14194/1412/2010* *Εγκ 51978/5242/2009* *Εγχειρίδιο Φορητής Συσκευής Ελέγχου* *ΚΥΑ Α2/οικ33354/2463/2007 (Β 534)*
7.9	Οπτικοί Έλεγχοι Α. Χρησιμοποιείται οπωσδήποτε το τζογόμετρο για τον έλεγχο του εμπρόσθιου άξονα			*ISO/IEC 17020 §10.1,* *IAF/ILAC-A4:2004 §10.1a* *5993/6851*
7.10	Έλεγχος Αριθμός πλαισίου Υπάρχει σαφήνεια στο ΣΔΠ πότε η σχετική έλλειψη χαρακτηρίζεται επικίνδυνη και πότε σοβαρή ή δευτερεύουσα.			*ISO/IEC 17020 §10.1,* *IAF/ILAC-A4:2004 §10.1a* *45007/4795 κεφ. 1* *Σημειώσεις*
7.11	Λόγος πέδησης των φρένων στάθμευσης 456 Ο έλεγχος εκτελείται με βάση τις απαιτήσεις της νομοθεσίας.			*ISO/IEC 17020 §10.1,* *IAF/ILAC-A4:2004 §10.1a* *53611/6203/2006*
7.12	Ηχομέτρηση Α. Γίνεται μέτρηση θορύβου όλων των οχημάτων εφόσον διαπιστώνεται ακουστικά υπερβολικός θόρυβος (υποκειμενική αξιολόγηση του ελεγκτή). Β. Η ηχομέτρηση δικύκλων μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων εκτελείται σε χώρο εγκεκριμένο σύμφωνα με την άδεια ίδρυσης (7). Γ. Τηρούνται τα όρια της νομοθεσίας για την ηχομέτρηση δικύκλων (7).			*ISO/IEC 17020 §10.1,* *IAF/ILAC-A4:2004 §10.1a* *ΦΑΟ/55783/4302(7)* *Φ23/24327/2887 (7)* *Φ50/53936/6506 (7)* *Σημειώσεις*

8	**ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΙΚΤΕΟ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ADR / ATP**			
Α/Α	ΑΠΑΙΤΗΣΗ	Ν	Ο	ΣΧΕΤΙΚΟ ΠΡΟΤΥΠΟ/ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ
8.1	Ύπαρξη εντύπων οδηγιών Υπάρχουν έντυπες οδηγίες ελέγχου σε συμφωνία με μεθόδους και διαδικασίες που ορίζονται σε νομοθετικές ή άλλες απαιτήσεις.			*ISO/IEC 17020 § 10.2,* *G5/02 10.3 (EA-5/02 rev07)*
8.2	Ενημέρωση και διαθεσιμότητα οδηγιών Οι έντυπες οδηγίες ελέγχου είναι ενημερωμένες και διαθέσιμες στο προσωπικό.			*ISO/IEC 17020 §10.4*
8.3	Κατάλογοις ελέγχου Α. Χρησιμοποιούνται κατάλογοι ελέγχου (check lists), σημειωματάρια, κλπ, για να αναγράφονται παρατηρήσεις ή δεδομένα κατά τη διάρκεια των ελέγχων. Β. Αυτοί διατηρούνται για λόγους αναφοράς για ένα καθορισμένο χρονικό διάστημα.			*ISO/IEC 17020 §10.6,* *IAF/ILAC-A4:2004 §10.6a*
8.4	Ο έλεγχος του πιστοποιητικού έγκρισης ADR έγινε σύμφωνα με τις ; -Αρμοδιότητα φορέα έκδοσης φύλλων δοκιμών -Ισχύς φύλλων δοκιμών δεξαμενών -Ισχύς και διάρκεια πιστ. ADR			Εγκ Φ.106/123/45/2006 Εγκ 67593/3186/2004 Εγκ 49644/5747/2006 Εγκ 59334/5244/2011 Εγκ 8280/526/2006 Εγκ 26261/2548/2011 Εγκ Φ106/10109/1326/2008 ADR 9.1, 6.8.2.4.3, 4.3.3, 4.3.4 Εγκ 39658/2467/09/2010 ΥΑ 76389/3344/2000 Εγκ 77678/9146/2001 Εγκ 41338/4451/2003 Εγκ 36415/3424/2011
8.5	Ο έλεγχος της ειδικής επισήμανσης με τα στοιχεία του βυτίου έγινε σύμφωνα με τις			Εγκ 27154/1951/2008 Εγκ 46987/3527/2010 Εγκ 57481/3545/2009 ADR 6.8.2.5 , 6.8.3.5
8.6	Ο έλεγχος του ηλεκτρολογικού εξοπλισμού του οχήματος μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων έγινε σύμφωνα με τις ;			ADR 9.2
8.7	Η πέδηση του οχήματος μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων εκπληρώνει όλες τις σχετικές τεχνικές απαιτήσεις της προβλεπόμενης νομοθεσίας;			*Εγκ 64118/4765/2010* *Εγκ Φ106/10007/1312/2009* ADR 9.2 ΥΑ 73799/3620/2003 (Β 1906)
8.8	*Ο έλεγχος της εγκατάστασης πυρόσβεσης οχήματος μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων έγινε* σύμφωνα με τις			ΥΑ 50292/3549/08 ADR 8.1.4
8.9	*Ο έλεγχος του περιοριστή ταχύτητας έγινε* σύμφωνα με τις ;			Εγκ 35403/2657/2005 ΚΥΑ 39184/2034/4-8-2004 ADR 9.2
8.10	*Ο έλεγχος του λοιπού εξοπλισμού του οχήματος μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων έγινε* σύμφωνα με τις			ΥΑ Φ2-2524/10-8-2007 (1685/Β) Εγκ 46987/3527/2010 ΥΑ Α1/οικ/27683/2320 ΥΑ 73799/3620/2003 (Β 1906) ADR 9.3-9.8, 8.1.5, 6.8.2.2, 6.8.3.2 , (6.9.3, 6.12.4)
8.11	Φθαρμένα ή κτυπημένα ή οξειδωμένα τοιχώματα βυτίου μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων			Οπτικός έλεγχος

	Μη ασφαλής στερέωση βυτίου μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων			
8.12	Έλλειψη πιστοποιητικού συμμόρφωσης που προβλέπεται από την νομοθεσία ευπαθών τροφίμων (ATP)			ΚΥΑ 57687/5114/2011 (Β 2012) Εγκ 204/46991/6152/2010 ΥΑ 58199/2802/2003 (Β 1515) Εγκ 64356/3159/2003 ΥΑ 48692/5161/2004 (Β 1340) Εγκ 22338/1015/2002
8.13	Έλλειψη ή ακαταλληλότητα της πινακίδας πιστοποίησης συμμόρφωσης του εξοπλισμού (ATP)			ΚΥΑ 57687/5114/2011 (Β 2012) ΥΑ 48692/5161/2004 (Β 1340)
8.14	Έλλειψη ή ακαταλληλότητα του προβλεπόμενου από τη νομοθεσία εξοπλισμού (ATP)			ΚΥΑ 57687/5114/2011 (Β 2012)ΥΑ ΥΑ 48692/5161/2004 (Β 1340)

9	**ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ**

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΣΤΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ	
3. ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ-ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ	Στην αρχική αξιολόγηση ελέγχεται όλος ο εξοπλισμός. Στις επόμενες αξιολογήσεις ελέγχεται η ανταπόκριση στις πιθανές αλλαγές νομοθετικών ή άλλων απαιτήσεων εξοπλισμού, καθώς και η αλλαγή ή προσθήκη εξοπλισμού.
3.1, 3.12 -Συσκευή ελέγχου της σωστής λειτουργίας του ταχυμέτρου και του ταχογράφου	Δεν είναι υποχρεωτική η εγκατάσταση συσκευής ελέγχου της σωστής λειτουργίας του ταχυμέτρου και του ταχογράφου βαρέων οχημάτων στα ΙΚΤΕΟ μέχρι να εφοδιαστούν και τα δημόσια ΚΤΕΟ με τη συσκευή αυτή. Οι γραμμές τεχνικού ελέγχου βαρέων οχημάτων όμως θα έχουν την κατάλληλη υποδομή ώστε να μπορούν να δεχτούν την εγκατάσταση της υπόψη συσκευής.
3.2 Επιπλέον αναλυτής βενζίνης και νεφελόμετρο	Σύμφωνα με την Εγκ. ΟΙΚ 3363/301/2009 μπορεί ο φορέας να χρησιμοποιεί ένα επιπλέον μηχάνημα ελέγχου καυσαερίων (αναλυτή βανζίνης και νεφελόμετρο) από όσους προβλέπονται με βάση τον αριθμό των αυτόματων γραμμών.
3.8 Μέτρηση διακύμανσης πέδησης -οβάλ	Στην ΥΑ12078/1343 τίθενται σαφή ποσοτικά όρια Σοβαρής ή Δευτερεύουσας Έλλειψης Διακύμανσης Πέδησης (Οβάλ). Στην 52138/6726 του 2010 του ΥΠΥΜΕΔΙ όμως αναφέρεται ότι δεν προβλέπεται στις τεχνικές προδιαγραφές φρενομέτρου επιβατικών οχημάτων (ΥΑ 42585/5569) υποχρεωτικά αυτόματος υπολογισμός της διακύμανσης της πέδησης και ούτε απαιτείται να καταγράφεται από το φρενόμετρο. Ακόμη, στην 44278/5739 του 2010 επαναλαμβάνεται ότι δεν απαιτείται καταγραφή και εκτύπωση του οβάλ στον έλεγχο βαρέων οχημάτων. Επομένως μόνο στα δίκυκλα (Φ23/24327/2887) υπάρχει ρητή απαίτηση προδιαγραφών υπολογισμού και καταγραφής διακύμανσης της πέδησης. Αυτό σημαίνει ότι ο έλεγχος διακύμανσης πέδησης μπορεί να αποτελεί οπτικό έλεγχο στα ελαφρά και βαρέα οχήματα, που πρέπει όμως να δίνει ποσοτικό αποτέλεσμα, σε συμφωνία με την ΥΑ12078/1343.
3.11 Όρια ελέγχου φώτων.	Στον έλεγχο φώτων δικύκλων υπάρχουν νομοθετημένα όρια (Φ23/24327/2887), αντίθετα με τον έλεγχο φώτων των υπολοίπων κατηγοριών οχημάτων, που δεν έχουν νομοθετημένα όρια φωτεινής έντασης και σκόπευσης. Για τον έλεγχο φώτων δικύκλων, η σύγκριση με τα νομοθετημένα όρια γίνεται από το μηχανογραφικό σύστημα και όχι από το λογισμικό του φωτομέτρου (52335/6770).
4. ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ-ΔΙΑΚΡΙΒΩΣΗ-ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΣ	Η διακρίβωση του μετρητικού εξοπλισμού των ΚΤΕΟ συνιστάται να πραγματοποιείται τουλάχιστον μια φορά ανά έτος. Στο ενδιάμεσο διάστημα θα πρέπει να πληρούνται επακριβώς οι οδηγίες του κατασκευαστή των μηχανημάτων, όσον αφορά τη συντήρηση και τη ρύθμιση του εξοπλισμού και να τηρείται σχετικό αρχείο. Η απαίτηση αυτή θα ελέγχεται από την ομάδα αξιολόγησης του Ε.ΣΥ.Δ. σε κάθε αξιολόγηση. Κατά την αξιολόγηση θα λαμβάνονται υπόψη οι απαιτήσεις της ΕΣΥΔ ΚΟ-ΔΙΑΚΡΙΒ «Κατευθυντήρια Οδηγία για την Εφαρμογή της Διακρίβωσης Εξοπλισμού και της Ιχνηλασιμότητας των Μετρήσεων

ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ	στους Φορείς Ελέγχου_28.11.2007»
4.2 -4.3. Εξοπλισμός προς διακρίβωση	Διακρίβωση απαιτείται για τον μετρητικό εξοπλισμό, που αποτελεί τμήμα της αυτόματης γραμμής και συμμετέχει άμεσα στον καθορισμό της απόδοσης κάποιου συστήματος του ελεγχόμενου οχήματος και στην κατάταξη του αποτελέσματος του ελέγχου. Ρύθμιση απαιτείται για τον υπόλοιπο μετρητικό εξοπλισμό. Ειδικά τα μανόμετρα, που χρησιμοποιούνται στα φρενόμετρα βαρέων οχημάτων, κρίνεται ότι απαιτούν διακρίβωση διότι οι ενδείξεις τους συμμετέχουν άμεσα στον καθορισμό της απόδοσης πέδησης.
4.6 -4.7 Προμηθευτής υπηρεσιών διακρίβωσης	Εαν ο Φορέας χρησιμοποιεί εξωτερικό μη διαπιστευμένο προμηθευτή υπηρεσιών διακρίβωσης, τότε αναλαμβάνει την πλήρη ευθύνη για την σωστή εκτέλεση της διαδικασίας της διακρίβωσης. Ο Φορέας πρέπει να εξετάζει τις διαδικασίες διακρίβωσης και τον εξοπλισμό του εξωτερικού προμηθευτή, την ύπαρξη κατάλληλης διαδικασίας υπολογισμού της αβεβαιότητας, την επάρκεια του προσωπικού του προμηθευτή και την ιχνηλασιμότητα των προτύπων του σε εθνικά και διεθνή πρότυπα. Τα παραπάνω δεν απαιτούνται σε περίπτωση συνεργασίας του Φορέα με διαπιστευμένο προμηθευτή. Η διαπίστευση του τελευταίου αποτελεί τεκμήριο ορθής εφαρμογής των παραπάνω.
4.8 Αξιολόγηση εξοπλισμού βάσει των αποτελεσμάτων της διακρίβωσης	Τα πιστοποιητικά Διακρίβωσης δεν αποτελούν απόδειξη καταλληλότητας του χρησιμοποιούμενου εξοπλισμού. Αναφέρουν απλά τις μετρούμενες ενδείξεις του οργάνου, τις τιμές του χρησιμοποιούμενου προτύπου και την αβεβαιότητα μέτρησης. Ο Φορέας οφείλει να αξιολογεί την καταλληλότητα του εξοπλισμού του με βάση τις προκύπτουσες αποκλίσεις προτύπου- εξοπλισμού. Πρέπει να κρίνεται η ικανότητα του φορέα να αξιολογεί, η επάρκεια της σχετικής διαδικασίας και η ορθή εφαρμογή της τελευταίας. Άλλωστε ο φορέας πρέπει να είναι επαρκής να αξιολογήσει την καταλληλότητα των μηχανημάτων του και κατά τον έλεγχο μεταξύ διακριβώσεων (επόμενη παράγραφος), που ακολουθεί παρόμοια λογική.
4.9 Έλεγχος μεταξύ διακριβώσεων	Απαιτείται τουλάχιστον ένας ετήσιος έλεγχος μεταξύ δύο διαδοχικών διακριβώσεων. Ο αριθμός των απαιτούμενων ελέγχων πρέπει να αποφασίζεται με βάση την πιθανότητα ανάγκης επαναρρύθμισης. Η τελευταία μπορεί να εξαρτάται από τον συνολικό αριθμό ελέγχων από την προηγούμενη ρύθμιση, τον χρόνο που πέρασε, κλπ. Αποδεκτή διαδικασία ελέγχου μεταξύ διακριβώσεων θα μπορούσαν να είναι μέσω: -Χρήσης προτύπων/ καλιμπρών για την διαδικασία ελέγχου (προτιμητέα διαδικασία). Τα πρότυπα/ καλίμπρες θα μπορούσαν να είναι χαμηλότερης κλάσης από τα αντίστοιχα της διακρίβωσης. - Ελέγχου με το ίδιο αυτοκίνητο και τον ίδιο ελεγκτή, την ίδια ημέρα σε πολλαπλές γραμμές ή/και σε άλλο ΚΤΕΟ και σύγκριση των αποτελεσμάτων μεταξύ τους (αποδεκτή αλλά όχι

	προτιμητέα διαδικασία). Δεν αποτελεί αποδεκτή διαδικασία ελέγχου μεταξύ διακριβώσεων η σύγκριση ενδείξεων του ίδιου μετρητικού εξοπλισμού για ελέγχους του ίδιου αυτοκινήτου σε μετρήσεις που απέχουν περισσότερο της μίας ημέρας. Πρέπει να υπάρχουν σαφή επιτρεπτά όρια απόκλισης ενδείξεων-προτύπων/καλιμπρών ή ενδείξεων μεταξύ διαφορετικών γραμμών προκειμένου να αξιολογείται η καταλληλότητα του εξοπλισμού κατά τους ελέγχους μεταξύ διακριβώσεων. Ο Φορέας πρέπει να τεκμηριώνει με τη βοήθεια του εγχειριδίου του μηχανήματος ή άλλου έγκυρου τρόπου γιατί χρησιμοποιεί τα συγκεκριμένα όρια. Αν χρησιμοποιούνται πρότυπα- καλίμπρες για τον έλεγχο εξοπλισμού μεταξύ διακριβώσεων, προτείνονται όρια αποδοχής των μηχανημάτων ίδια με τα όρια που είχαν χρησιμοποιηθεί κατά την προηγούμενη διακρίβωση του εξοπλισμού του φορέα. Αν χρησιμοποιείται η σύγκριση μεταξύ γραμμών για τον έλεγχο εξοπλισμού μεταξύ διακριβώσεων, ο φορέας πρέπει να θεσπίσει και τεκμηριώσει σαφή όρια. Αν δεν προκύπτει με άλλο έγκυρο τρόπο προτείνονται τα παρακάτω όρια για σύγκριση μεταξύ γραμμών ανά μηχάνημα μέτρησης: • Για τους αναλυτές καυσαερίων βενζίνης: -Για το CO απόκλιση 5% επί των μετρήσιμων τιμών ή 0.07 % vol (ισχύει το μεγαλύτερο όριο). -Για τους HC απόκλιση 10% επί των μετρίσιμων τιμών ή 10 ppm (ισχύει το μεγαλύτερο όριο) • Για τα νεφελόμετρα: -Διαφορά ενδείξεων νεφελομέτρων για το K 0.15 m-1 • Για τα συγκλισιόμετρα/ αποκλισιόμετρα: -Διαφορά ενδείξεων αποκλισιομέτρων 0.5 m/km • Για τα αναρτησόμετρα (αμορτισερόμετρα). -Για το βάρος διαφορά ενδείξεων 3% για κάθε τροχό. -Για την υπολογιζόμενη απόδοση τροχών διαφορά ενδείξεων 10% • Για τα φρενόμετρα -Για το βάρος διαφορά ενδείξεων 3% για κάθε τροχό (όταν το βάρος μετράται στο φρενόμετρο). -Για την μετρούμενη δύναμη πέδησης διαφορά ενδείξεων 10% • Για τα φωτόμετρα -Για την μετρούμενη ένταση διαφορά ενδείξεων 10%
5. ΜΗΧΑΝΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ (ΜΣ) ΚΑΙ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ	Στην αρχική αξιολόγηση ελέγχεται η δυνατότητα του ΜΣ να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις. Στις επόμενες αξιολογήσεις ελέγχονται η ορθότητα εφαρμογής των προηγουμένων, οι πιθανές αλλαγές στο ΜΣ και η προσαρμογή σε νέες απαιτήσεις. Απαιτείται έλεγχος των στατιστικών στοιχείων της περιόδου που ξεκινά από την

ΕΛΕΓΧΩΝ	ημερομηνία της προηγούμενης αξιολόγησης ή επιτήρησης και φτάνει έως την ημερομηνία της παρούσας αξιολόγησης ή επιτήρησης. Ενθαρρύνεται η επιλογή κάποιας μικρότερης περιόδου και εμβάθυνση των αξιολογητών στην περίοδο αυτή. Σε περίπτωση αρχικής αξιολόγησης ελέγχεται η διαδικασία συλλογής και επεξεργασίας στατιστικών που θα εφαρμοστεί.
5.3 Χρόνος έναρξης τεχνικού ελέγχου	Ο τεχνικός έλεγχος δεν πρέπει να ξεκινά πριν την εισαγωγή αριθμού κυκλοφορίας και την καταγραφή ημερομηνίας, ώρας και αύξοντος αριθμού εισερχόμενου οχήματος από την «Πύλη», ούτε πριν τον έλεγχο νομιμότητας και όλων των δικαιολογητικών από τη Γραμματεία.
5.7 Ποσοστά ελλείψεων-Χρόνοι ελέγχου ανά όχημα	Τα στατιστικά στοιχεία αποτελούν δείκτη της αποτελεσματικής λειτουργίας του φορέα. Αναμενόμενο είναι να μην υπάρχει μεγάλη απόκλιση του μέσου όρου των αποτελεσμάτων ελέγχου από τα αποτελέσματα ανά ελεγκτή, ιδιοκτήτη, προσκομίζοντα, κλπ, ή να υπάρχει τεκμηριωμένη εξήγηση για πιθανές μεγάλες αποκλίσεις. Ομοίως αναμένεται το ποσοστό σοβαρών (ΣΕ) και επικίνδυνων ελλείψεων (ΕΕ) ανά φορέα να μην αποκλίνει πολύ από τον εθνικό μέσο όρο, που με τη σειρά του να προσεγγίζει αντίστοιχους Ευρωπαϊκών χωρών που χρησιμοποιούν την οδηγία 96/96 και το πρότυπο ISO/IEC 17020. Σε πρώτη προσέγγιση, οι φορείς που έχουν άθροισμα ποσοστών ΣΕ και ΕΕ μικρότερο του 15%, οφείλουν να εξηγούν στην Ανασκόπηση Διοίκησης τεκμηριωμένα την αιτία του χαμηλού τους ποσοστού. Ο μέσος χρόνος ελέγχου ανά όχημα και ο ελάχιστος χρόνος ελέγχου αποτελούν ενδείξεις της επιδεικνυόμενης προσοχής και της πληρότητας του τεχνικού ελέγχου. Οι ελάχιστοι χρόνοι ελέγχου προβλέπονται στην νομοθεσία (ΥΑ 20398/2177/2012), ενώ οι μέσοι χρόνοι ελέγχου πρέπει να εξετάζονται στην Ανασκόπηση Διοίκησης. Χαμηλά ποσοστά ΣΕ και χαμηλοί μέσοι χρόνοι ελέγχου αποτελούν παράγοντες που θα έχουν σαν αποτέλεσμα την αυστηρότερη επιτήρηση από το ΕΣΥΔ και την αύξηση της συχνότητας επιτηρήσεων.
7. ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ	Κατά την αξιολόγηση ελέγχεται αν οι οδηγίες του φορέα είναι ενημερωμένες σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις και αν οι εργαζόμενοι εκτελούν αποτελεσματικά τον τεχνικό έλεγχο σύμφωνα με τις οδηγίες.
7.3 Κατάλογοι ελέγχου (check lists)	Ο φορέας οφείλει να έχει κατάλογο ελέγχου. Σκοπός του καταλόγου είναι η επιβεβαίωση ότι δεν παραλήφθησαν σημεία ελέγχου. Επιθυμητό είναι να υπάρχει συγκεκριμένη σειρά ελέγχων στον κατάλογο, με βάση την θέση του χώρου ελέγχου σε σχέση με τους χώρους στάθμευσης, τα γραφεία, τις θέσεις των μηχανημάτων, κ.α. Με τον τρόπο αυτό θα διασφαλίζεται ο βέλτιστος τρόπος ελέγχου, η ελαχιστοποίηση των περιττών κινήσεων των ελεγκτών και η ομοιομορφία του τρόπου ελέγχου. Παραδείγματα καταλόγων ελέγχου παρατίθενται στους συνδέσμους:

	-Κατάλογος ελέγχου ελαφρών οχημάτων 456 *-Κατάλογος ελέγχου βαρέων οχημάτων 123*
7.5 Έλεγχος αερόσακων	Στους κωδικούς ελλείψεων δεν συμπεριλαμβάνεται έλεγχος αερόσακων (Φ5/56596/6730).
7.5 Είδος δικύκλων προς έλεγχο.	Στην πρώτη φάση εφαρμογής του ελέγχου δικύκλων, θα γίνεται έλεγχος σε δίκυκλες μοτοσικλέτες (Φ23.1/56511/7314 της 19-11-2010). Δηλαδή δεν θα ελέγχονται μοτοποδήλατα
7.6 Όρια αναρτηρόμετρου (αμορτισερόμετρου)	Τα όρια αποδοχής / απόρριψης για τις μετρήσεις της ανάρτησης (αμορτισέρ) κατά τον τεχνικό έλεγχο οχημάτων που αφορούν τα σημεία ελέγχου 7605.1 έως 7605.6 της Υ.Α. 12078/1343/04 ΦΕΚ 435Β καθορίζονται ως εξής: **1.** Για μετρούμενη πρόσφυση σε οποιοδήποτε τροχό: 40% ≤ π ≤ 100%, δεν υπάρχει έλλειψη. **2.** Για μετρούμενη πρόσφυση σε οποιοδήποτε τροχό: 21% ≤ π < 40%, δευτερεύουσα έλλειψη. **3.** Για μετρούμενη πρόσφυση σε οποιοδήποτε τροχό: 0% ≤ π < 21%, σοβαρή έλλειψη. **4.** Για διαφορά πρόσφυσης μεταξύ τροχών εμπρόσθιου ή οπισθίου άξονα: 0% ≤ δ ≤ 15%, δεν υπάρχει έλλειψη. **5.** Για διαφορά πρόσφυσης μεταξύ τροχών εμπρόσθιου ή οπισθίου άξονα: 15% < δ ≤ 30%, δευτερεύουσα έλλειψη. **6.** Για διαφορά πρόσφυσης μεταξύ τροχών εμπρόσθιου ή οπισθίου άξονα: δ > 30%, σοβαρή έλλειψη. Η επί τοις % διαφορά της πρόσφυσης των δύο τροχών ευρίσκεται με αναγωγή στη μετρούμενη τιμή της μεγαλύτερης πρόσφυσης.
7.8 Ειδικός έλεγχος υγραεριοκίνητων- ή κινούμενων με φυσικό αέριο.	Σε σχέση με τα υγραεριοκίνητα οχήματα (ή τα κινούμενα με φυσικό αέριο), εντός του πεδίου διαπίστευσης βρίσκεται ο περιοδικός έλεγχος, εκείνος δηλαδή που αφορά οχήματα που η άδεια κυκλοφορίας τους αναφέρει ήδη ως καύσιμο το υγραέριο (ή το φυσικό αέριο). Ο ειδικός έλεγχος οχημάτων προς αδειοδότηση χρήσης LPG ή CNG είναι εκτός πεδίου διαπίστευσης, και επομένως οι φορείς δεν αξιολογούνται ως προς αυτό. Για πληροφοριακούς λόγους αναφέρονται τα νομοθετήματα που υφίστανται κατά τη στιγμή συγγραφής της παρούσας οδηγίας και αφορούν τον ειδικό έλεγχο: Φ50/ 48335/6008 38429/3663_ 38080/4804, ΟΙΚ 46088/4358, 42276/5426, 35074/220/09, οικ.13007/1390/11, 21926/1616 , Φ20425/2240.
7.10 Έλεγχος αριθμού πλαισίου	Η διαφορά του χαραγμένου αριθμού πλαισίου από τον αριθμό που αναγράφεται στην άδεια μπορεί να χαρακτηριστεί σοβαρή ή δευτερεύουσα έλλειψη (και όχι επικίνδυνη), εάν κριθεί ότι υπάρχει λάθος αναγραφή του αριθμού στην άδεια κυκλοφορίας. Αυτό σημαίνει ότι κρίνεται ότι η έλλειψη αφορά την άδεια κυκλοφορίας και όχι τον αριθμό πλαισίου. Θα

	πρέπει στις οδηγίες ελέγχου του φορέα να γίνεται σαφές σε ποιές περιπτώσεις μια διαφορά θα χαρακτηρίζεται πρόβλημα του αριθμού πλαισίου και πότε της άδειας κυκλοφορίας.
7.12 Κάρτα ελέγχου θορύβου	Στον Ν3897/2010 αναφέρεται ότι «Όλα τα κυκλοφορούντα μοτοποδήλατα, μοτοσικλέτες και τρίτροχα ελέγχονται σε θόρυβο και εφοδιάζονται με την Κάρτα Ελέγχου Θορύβου (ΚΕΘ)». Στο σχετικό έγγραφο του ΥΠΥΜΕΔΙ 62695/8203 όμως, που διευκρινίζει θέματα του προηγούμενου νόμου αναφέρεται ότι η σχετική διάταξη περί ελέγχου θορύβου «δεν είναι αμέσου εφαρμογής».

10	**ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ 1 ΕΩΣ ΚΑΙ 8** Σημείωση: Η εύρεση κάποιου όρου αναφέρεται σε συγκεκριμένη παράγραφο. Π.χ. ο όρος ηλιοροφές αναφέρεται στην παράγραφο 8.25, δηλαδή στην σειρά 25 του πίνακα του κεφαλαίου 8.

ΟΡΟΣ	**ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ**
ABS	7.8
Άδεια ίδρυσης	1.1- 1.3, 1.22
Άδεια λειτουργίας	1.4, 1.6, 1.7, 1.16, 1.18, 1.22
Άδεια οδήγησης	2.22, 2.25
Αλλαγές στοιχείων εγκατάστασης	1.16
Αλλαγή κινητήρα	7.8
Αλλαγή κύριων χαρακτηριστικών αυτοκινήτων	7.8
Αμοιβή ελέγχου	2.35
Αμορτισερόμετρο (αναρτησόμετρο)	3.1, 3.7, 3.8
Αμορτισερόμετρο (αναρτησόμετρο), όρια αποδοχής/ απόρριψης	7.6
Αναλυτής καυσαερίων βενζινοκίνητων οχημάτων	3.1, 3.2, 3.9
Αναπληρωτής Προϊστάμενος- υπεύθυνος λειτουργίας του ΙΚΤΕΟ	2.7, 2.8, 2.21
Ανάριθμα οχήματα 456	6.22, 6.23, 7.8
Ανιχνευτής (ές) υγραερίου	3.2, 3.20
Ανυψωτήρας για την ανύψωση του δικύκλου	3.1
Ανυψωτήρας στο λάκκο επιθεώρησης	3.1, 3.15, 3.16, 3.17
Αποκλισιόμετρο	3.1, 3.6
Αρχεία, απαραίτητα (μηχανογράφηση)	4.10
Αρχειοθέτηση ΔΤΕ, ασφαλιστικής ενημερότητας, παραβόλων, βεβαίωσης ΣΑΠ	6.34- 6.40
Ασφάλεια αποτελεσμάτων	3.5
Ασφάλιση επαγγελματικής ευθύνης	1.21
Αυτόματη μέτρηση και εκτύπωση αποτελεσμάτων	3.4, 3.24
Γερανοφόρα	7.8
Δελτία αναγγελίας πρόσληψης προσωπικού	2.14
Δελτίο εκπαίδευσης	2.32
Δελτίο Συμπληρωματικής Επιμόρφωσης	2.26- 2.31

Δελτίο Τεχνικού Ελέγχου (ΔΤΕ)	6.1-6.12, 6.20-6.30
Διακίνηση αρχείων- Μεταφορά δεδομένων (μηχανογράφηση)	5.2, 5.4, 5.6
Διακοπή της λειτουργίας της γραμμής ελέγχου	2.10
Διακρίβωση εξοπλισμού	4.2- 4.10
Διακρίβωση εξοπλισμού, αξιολόγηση αποτελεσμάτων	4,8
Διακρίβωση εξοπλισμού, διαδικασία εξωτερικής διακρίβωσης	4.4, 4.6, 4.7
Διακρίβωση εξοπλισμού, διαδικασία εσωτερικής διακρίβωσης	4.4, 4.5
Διορθώσεις ή προσθήκες εκθέσεων ελέγχου- πιστοποιητικού	6.32
Διόρθωση δεδομένων ελέγχου	5.5
Εκούσιος έλεγχος 4567	7.8
Εκπαιδευτικά οχήματα, έλεγχος	6.20, 6.21, 7.8
Εκπρόθεσμος έλεγχος	6.12- 6.14
Ελεγκτής	2.3, 2.5, 2.9, 2.17-2,20, 2,23-2,25, 2,28, 2,31
Έλεγχος Αριθμός πλαισίου	7.10
Ελεγχος ελαστικών οχημάτων 123456	7.8
Ελεγχος ελαστικών οχημάτων 7	7.8
Έλεγχος καυσαερίων οχημάτων 123456	7.7
Έλεγχος καυσαερίων οχημάτων 7	7.7
Έλεγχος μεταξύ διακριβώσεων	4.9
Έλεγχος πριν τη χρήση	3.23
Έλεγχος πιστοποιητικού ADR	8.4
Έλεγχος πιστοποιητικού ATP	8.12
Έλξη ρυμουλκούμενων	8.23
Εμφάνιση αποτελεσμάτων μέτρησης	3.5
Εξοπλισμός, διακρίβωση	4.3- 4.7
Εξοπλισμός, ελαττωματικός	3.25
Εξοπλισμός, ελεγχος πριν τη χρήση	3.23
Εξοπλισμός, ιχνηλασιμότητα	3.22
Εξοπλισμός, λογισμικό	3.24
Εξοπλισμός, μηχανογραφικές απαιτήσεις	3.24
Εξοπλισμός, πιστοποιητικά	3.3, 3,24
Εξοπλισμός, ρύθμιση	4.2

Εξοπλισμός, συνεχιζόμενη καταλληλότητα	3.20
Εξοπλισμός, συντήρηση	4.1
Εξοπλισμός, ταυτοποίηση	3.21
Εξοπλισμός, χρήση	3.19
Επιβατικά Δημόσιας χρήσης	7.8
Επιβραδυνσιόμετρο (φορητό)	3.23, 3.18
Ζώνες ασφαλείας σε σχολικά	7.8
Ηλεκτρική εγκατάσταση μηχανημάτων	1.12
Ηλεκτρονικά αναγνώσιμο σήμα ΦΔΧ	7.8
Ηλεκτροφωτισμός εισόδου- εξόδου	1.12
Ηλικία λεωφορείων	7.8
Ηλιοροφές	7.8
Ηχόμετρο	3.2, 3.14
Ιχνηλασιμότητα οργάνων εξοπλισμού σε κάθε μέτρηση	3.22
Κατάλογος ελέγχου (check list)	7.3
Καυσαερίων απαγωγή	1.11, 1.13
Κοτσαδόροι	7.8
Κωδικοί ελλείψεων	7.5
Λάκκοι επιθεώρησης (κατόπτευσης)	1.12, 1.13, 3.1, 3.15- 3.17
Λειτουργία αυτόματων μηχανημάτων ελέγχου (μηχανογράφηση)	5.3
Λειτουργία Γραμματείας -Ταμείου (μηχανογράφηση)	5.3
Λειτουργία έκδοσης του Δελτίου Τεχνικού Ελέγχου (ΔΤΕ), ΚΕΚ και ΚΕΘ (μηχανογράφηση)	5.3
Λειτουργία Ελέγχου ταυτότητας οχήματος	5.3
Λειτουργία με μειωμένο προσωπικό	2.9- 2.10
Λειτουργία οπτικών ελέγχων	5.3
Λειτουργία Πύλης (μηχανογράφηση)	5.3
Λειτουργία τεχνικού ελέγχου (μηχανογράφηση)	5.3
Λογισμικό, ακεραιότητα και ασφάλεια δεδομένων	5.6
Λογισμικό, αναθεωρήσεις, αλλαγές ή βελτιώσεις	5.1
Λόγος πέδησης των φρένων στάθμευσης	7.11
Μανόμετρο (α)	3.2
Μεμβράνες	7.8

Μηχανήματα γραμμής ελέγχου	3.1, 3.2
Μηχανογραφική εφαρμογή (γενικότερες απαιτήσεις)	5.6
Μπουλ-μπαρς	7.8
Νεφελόμετρο	3.1, 3.2, 3.10
Οδηγίες για την ασφαλή εκτέλεση των ελέγχων	7.4
Οδηγίες ελέγχου	7.1
Οδηγίες ελέγχου, ενημέρωση και διαθεσιμότητα	7.2
Οπτικοί έλεγχοι (μηχανογράφηση)	5.2, 5.3
Παχύμετρο (α)	3.2
Περιοριστές ταχύτητας	7.8
Πινακίδες αναγνώρισης οχημάτων	7.8
Πιστοποιητικά πρόσθετων οργάνων	3.3, 3.24
Πιστοποιητικό Ελεγκτή ΙΚΤΕΟ	2.17, 2.23, 2.24, 2.26, 2.28
Πιστοποιητικό πυροπροστασίας	1.8
Πρακτικό Εκούσιου Τεχνικού Ελέγχου (ΠΕΤΕ)	6.15- 6.19
Προϊστάμενος- υπεύθυνος λειτουργίας του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο.	2.1, 2.8, 2.15, 2.25, 2.26
Πύλη ΙΚΤΕΟ	2.5, 2.6, 2.20
Πυροσβεστήρες	7.8
Σήμανση οριζόντια και κατακόρυφη	1.10
Στατιστικά στοιχεία, αποτελέσματα ελέγχων	5.2, 5.7
Συμβάσεις εργασίας	2.11
Συμπεριφορά του προσωπικού	2.34
Συμπληρωματική επιμόρφωση	2.26- 2.31
Συντήρηση εξοπλισμού	4.1, 4.10
Συσκευή ελέγχου της σωστής λειτουργίας του ταχυμέτρου και του ταχογράφου	3.1, 3.12
Συσκευή μέτρησης ταχύτητας δικύκλου	3.1, 3.13
Ταχογράφος	7.8
Τιμολόγιο παροχής υπηρεσιών	1.19
Τζογόμετρο	3.1, 3.17
Υβριδικά	7.8
Υγραεριοκίνητα	7.8
Υδραυλική πίσω πόρτα	7.8

Υπάλληλος Γραμματείας- Ταμείου	2.4, 2.6, 2.19
Υπεύθυνος γραμμής	2.2, 2.9
Υπογραφή εκθέσεων ελέγχου- πιστοποιητικού	6.31
ΦΙΧ αυτοκίνητα ιδιοκτητών αυτοπροωθημένων θεριζοαλωνιστικών μηχανών	7.8
Φρένα στάθμευσης ελαφρών οχημάτων	7.11
Φρένα στάθμευσης βαρέων οχημάτων	7.8
Φρενόμετρο	3.1, 3.2, 3.8
Φυσικό αέριο πεπιεσμένο	7.8
Φωτισμός κτιρίου ελέγχων, εισόδου- εξόδου	1.9, 1.12
Φωτόμετρο	3.1, 3.11
Χειρόφρενο μηχανικό ρυμουλκούμενων οχημάτων	7.8
Χώροι πελατών και βοηθητικοί	1.15, 1.19
Χώροι στάθμευσης	1.14
Χώρος θορυβομέτρησης	1.17