



# ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

## ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

Αρ. Φύλλου 1466

3 Μαΐου 2012

### ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθμ. 20794/2222

Καθορισμός των όρων και προϋποθέσεων της ορθής λειτουργίας των Δημοσίων ΚΤΕΟ

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α. Της παραγράφου 3 του άρθρου 41 του Ν. 2963/2001 (ΦΕΚ 268Α'), όπως αυτό αντικαταστάθηκε τελευταία με την παράγραφο 12 του άρθρου 185 του Ν. 4070/2012 (ΦΕΚ 82Α').

β. Του άρθρου 90 του «Κώδικα νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα κυβερνητικά όργανα» που κωδικοποιήθηκε με το π.δ. 63/2005 (ΦΕΚ 98Α').

2. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις της παρούσας απόφασης προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού και ειδικότερα των Περιφερειών της χώρας για το τρέχον καταρχήν οικονομικό έτος, που θα κυμαίνεται ανά Περιφέρεια και ανάλογα με το πλήθος των εγκατεστημένων γραμμών ελέγχου από 50.000 έως 480.000 ευρώ.

Η ανωτέρω δαπάνη για το τρέχον οικονομικό έτος θα καλυφθεί από τα έσοδα των Περιφερειών:

α. Από την είσπραξη του τέλους αδειάς και τέλους μεταβίβασης αυτοκινήτων οχημάτων [άρθρα 26 και 27 του Ν. 2873/2000 (ΦΕΚ 285Α')], κατ' εφαρμογή του άρθρου 27 του Ν. 3220/2004 (ΦΕΚ 15Α') και της 1012568/120β/Τ&ΕΦ/04 κοινής υπουργικής απόφασης (ΦΕΚ 365Β'), όπου στην παράγραφο 2 εδάφιο ε προβλέπεται ότι «Το προϊόν των λογαριασμών της παραγράφου 1 αποτελεί έσοδο των Νομαρχιών, εγγράφεται στον οικείο προϋπολογισμό και διατίθεται με απόφαση της οικείας Νομαρχιακής Επιτροπής και κατά προτεραιότητα για την κάλυψη αναγκών των Διευθύνσεων Μεταφορών και Επικοινωνιών, καθώς και των ΚΤΕΟ».

β. Από την είσπραξη των προστίμων που επιβάλλονται από τα Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου σύμφωνα με το άρθρο 1 του Ν. 3446/2006 (ΦΕΚ 49Α'), όπου στην παράγραφο 9 αυτού ορίζεται ότι «Τα έσοδα από την είσπραξη των προστίμων που επιβάλλονται από τα ΜΚΕ περιέρχονται στην οικεία Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση κατά ποσοστό εβδομήντα τοις εκατό και χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για την κάλυψη των δαπανών λειτουργίας και εξοπλισμού των ΜΚΕ ή των Διευθύνσεων Μεταφορών και Επικοινωνιών ή των Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (ΚΤΕΟ)».

γ. Που θα προκύψουν από την επιβολή του πρόσθετου τέλους της παραγράφου 3 του άρθρου 19 του Ν. 3446/2006 (ΦΕΚ 49Α'), όπως αυτή προστέθηκε με την παράγραφο 11 του άρθρου 5 του Ν. 3897/2010 (ΦΕΚ 208Α'), αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

Σκοπός - Πεδίο Εφαρμογής

Με την παρούσα απόφαση καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις της ορθής λειτουργίας των Δημοσίων Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (ΚΤΕΟ), όπως αυτά ορίζονται στην παράγραφο 3 του άρθρου 18 του Ν. 3446/2006 (ΦΕΚ 49Α'), όπως αυτή τροποποιήθηκε με την παράγραφο 8 του άρθρου 5 του Ν. 3897/2010 (ΦΕΚ 208Α') και όπως κάθε φορά ισχύει. Ειδικότερα καθορίζονται: α) το αναγκαίο προσωπικό, τα προσόντα και η πιστοποίησή του, β) ο αναγκαίος εξοπλισμός και οι τεχνικές προδιαγραφές του, γ) οι προδιαγραφές του συστήματος μηχανογράφησης και δ) οι έλεγχοι που διενεργούνται στα Δημόσια ΚΤΕΟ από τα αρμόδια ελεγκτικά όργανα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α

Προσωπικό Δημοσίων ΚΤΕΟ

Άρθρο 2

Αναγκαίο προσωπικό

1. Το προσωπικό των Δημοσίων ΚΤΕΟ αποτελείται κατ' ελάχιστο από τους παρακάτω:

α) Προϊστάμενος (Τεχνικός Διευθυντής) ως υπεύθυνος λειτουργίας του ΚΤΕΟ:

αα) Αριθμός: Ένας (1).

ββ) Αρμοδιότητες: Φέρει τη συνολική ευθύνη της λειτουργίας του ΚΤΕΟ και ιδιαίτερα ότι οι τεχνικοί έλεγχοι διενεργούνται σύμφωνα με τις απαιτήσεις της ισχύουσας κάθε φορά κοινοτικής και εθνικής νομοθεσίας, των προτύπων και κατευθυντήριων οδηγιών που εφαρμόζονται στον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων.

γγ) Τυπικά προσόντα:

• Διπλωματούχος μηχανικός ειδικότητας μηχανολόγου, ηλεκτρολόγου, μηχανολόγου - ηλεκτρολόγου, ηλεκτρονικού, ναυπηγού, ναυπηγού - μηχανολόγου, χημικού, μέλος ΤΕΕ ή

• Πτυχιούχος τεχνολόγος μηχανικός κατεύθυνσης μηχανολόγου, ηλεκτρολόγου, ηλεκτρονικού, ναυπηγού, μηχανικού οχημάτων.

δδ) Ο προϊστάμενος αναπληρώνεται κατά την απουσία του από ελεγκτή με τα ανωτέρω αναφερόμενα τυπικά προσόντα, ο οποίος ορίζεται προς τούτο. Στο Δημόσιο

ΚΤΕΟ καθ' όλη τη διάρκεια λειτουργίας του, υποχρεωτικά παρευρίσκεται ο προϊστάμενος ή ο ορισμένος αναπληρωτής του.

εε) Ο προϊστάμενος μπορεί να αναπληρώνει οποιοδήποτε άλλο μέλος του προσωπικού του ΚΤΕΟ. Δεν μπορεί όμως να αναπληρώνει ταυτόχρονα περισσότερα από ένα (1) άλλα μέλη του προσωπικού. Στην περίπτωση που αναπληρώνει ελεγκτή κατά την απουσία αυτού για διάστημα ίσο ή μεγαλύτερο της μιας (1) ημέρας, τότε ενημερώνεται άμεσα προς τούτο εγγράφως η Διεύθυνση Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (ΔΤΕΟ) του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (ΥΠΥΜΕΔΙ).

β) Ελεγκτές:

Το Δημόσιο ΚΤΕΟ πρέπει να διαθέτει επαρκή αριθμό ελεγκτών για να διενεργεί με επάρκεια και ορθότητα τους τεχνικούς ελέγχους οχημάτων, τηρουμένων των ελάχιστων χρόνων όπως αυτοί καθορίζονται στις αριθμ. 44800/123/1985 (ΦΕΚ 781Β') και Φ23/24327/2887/2009 (ΦΕΚ 945Β') αποφάσεις του Υφυπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, όπως κάθε φορά ισχύουν, και όλες τις άλλες λειτουργίες που σχετίζονται με τη διαδικασία των ελέγχων.

αα) Αριθμός: Ένας (1) κατ' ελάχιστο ανά λειτουργούσα γραμμή ελέγχου, με την επιφύλαξη τήρησης των ελάχιστων χρόνων που αναφέρονται παραπάνω.

ββ) Αρμοδιότητες: Διενεργεί όλους ή τμήμα των τεχνικών ελέγχων των οχημάτων στο ΚΤΕΟ όπου εργάζεται, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της ισχύουσας κάθε φορά κοινοτικής και εθνικής νομοθεσίας, των προτύπων και κατευθυντήριων οδηγιών που εφαρμόζονται στον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων.

γγ) Τυπικά προσόντα:

- Διπλωματούχος μηχανικός ειδικότητας μηχανολόγου, ηλεκτρολόγου, μηχανολόγου - ηλεκτρολόγου, ηλεκτρονικού, ναυπηγού, ναυπηγού - μηχανολόγου, χημικού, μέλος ΤΕΕ ή

- Πτυχιούχος τεχνολόγος μηχανικός κατεύθυνσης μηχανολόγου, ηλεκτρολόγου, ηλεκτρονικού, ναυπηγού, μηχανικού οχημάτων ή

- Απόφοιτος Επαγγελματικών Λυκείων (ΕΠΑΛ) ειδικότητας μηχανικών και ηλεκτρολογικών συστημάτων αυτοκινήτου του τομέα οχημάτων ή άλλης ισότιμης σχολής ή

- Απόφοιτος Τεχνικού Επαγγελματικού Εκπαιδευτηρίου (ΤΕΕ) Β' κύκλου ή άλλης ισότιμης σχολής ειδικότητας μηχανικών και συστημάτων αυτοκινήτου του μηχανολογικού τομέα ή ηλεκτρομηχανικών συστημάτων και αυτοματισμού αυτοκινήτου του ηλεκτρολογικού τομέα ή

- Απόφοιτος Ινστιτούτων Επαγγελματικής Κατάρτισης (ΙΕΚ) - πιστοποιημένοι του Οργανισμού Επαγγελματικής Εκπαίδευσης & Κατάρτισης (ΟΕΕΚ) ή του Εθνικού Οργανισμού Πιστοποίησης Προσόντων και Επαγγελματικού Προσανατολισμού (ΕΟΠΠΕΠ) ειδικότητας τεχνικού αυτοκινήτων οχημάτων ή τεχνικού μηχανοτρονικής του τομέα μηχανολογίας ή τεχνικού ηλεκτρολόγου αυτοκινήτων οχημάτων του τομέα ηλεκτρολογίας.

γ) Υπάλληλος Γραμματείας - Ταμείου:

αα) Αριθμός: Ένας (1).

ββ) Αρμοδιότητες: Η εξυπηρέτηση με ακρίβεια και συνέπεια της λειτουργίας της συγκεκριμένης θέσης, όπως αυτή προδιαγράφεται στις ισχύουσες διατάξεις της κοινοτικής και εθνικής νομοθεσίας, των προτύπων και κατευθυντήριων οδηγιών που εφαρμόζονται στον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων.

γγ) Τυπικά προσόντα: Απολυτήριο Λυκείου ή άδεια ελεγκτή ΚΤΕΟ.

δ) Υπάλληλος Πύλης (εφόσον αυτή υπάρχει):

αα) Αριθμός: Ένας (1).

ββ) Αρμοδιότητες: Η εξυπηρέτηση με ακρίβεια και συνέπεια της λειτουργίας της συγκεκριμένης θέσης, όπως αυτή προδιαγράφεται στις ισχύουσες διατάξεις της κοινοτικής και εθνικής νομοθεσίας, των προτύπων και κατευθυντήριων οδηγιών που εφαρμόζονται στον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων.

γγ) Τυπικά προσόντα: Απόφοιτος Λυκείου, εφόσον στην πύλη δε διενεργείται έλεγχος των καυσαερίων. Εάν στην πύλη γίνεται και έλεγχος καυσαερίων, ο ανωτέρω υπάλληλος πρέπει να έχει άδεια ελεγκτή ΚΤΕΟ.

2. Ως λειτουργούσα γραμμή ελέγχου νοείται η γραμμή στην οποία είναι εγκατεστημένα και σε λειτουργία όλα τα μηχανήματα και οι συσκευές που προβλέπονται στα επόμενα άρθρα της παρούσας. Η αναστολή της λειτουργίας των αυτομάτων γραμμών ελέγχου Δημόσιου ΚΤΕΟ είναι επιτρεπτή. Στην περίπτωση αυτή, το Δημόσιο ΚΤΕΟ γνωστοποιεί εγγράφως την ενέργεια αυτή άμεσα στην αρμόδια Υπηρεσία της Περιφερειακής Ενότητας και στη ΔΤΕΟ του ΥΠΥΜΕΔΙ και ενημερώνει ηλεκτρονικά τη Διεύθυνση Οργάνωσης και Πληροφορικής (ΔΟΓ) του ΥΠΥΜΕΔΙ, μέσω κατάλληλης δικτυακής υπηρεσίας (web service) που θα αναπτυχθεί έως τις 10 Ιουνίου 2012, για το είδος και το πλήθος των γραμμών που θα ανασταλεί η λειτουργία τους, την αριθμησή τους στο ΚΤΕΟ και τους σειριακούς αριθμούς των συσκευών και μηχανημάτων που είναι εγκατεστημένα και χρησιμοποιούνται στις γραμμές. Σε περίπτωση επαναλειτουργίας τους, οι ανωτέρω Υπηρεσίες ενημερώνονται άμεσα ως ανωτέρω. Χρήση συσκευών ή μηχανημάτων γραμμών ελέγχου με φορητότητα, η λειτουργία των οποίων έχει ανασταλεί, επιτρέπεται να χρησιμοποιηθούν σε λειτουργούσα γραμμή στην οποία η αντίστοιχη συσκευή ή μηχανήμα παρουσιάζει βλάβη, εφόσον γίνει εκ μέρους του Δημοσίου ΚΤΕΟ η κατά τα ανωτέρω σχετική ενημέρωση.

3. Στην περίπτωση που παρά την αναπλήρωση ελεγκτή από τον προϊστάμενο του ΚΤΕΟ, σύμφωνα με την υποπερίπτωση (εε) της περίπτωσης (α) παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, υφίσταται τελικά γραμμή ελέγχου που δεν στελεχώνεται για διάστημα ίσο ή μεγαλύτερο της μιας (1) ημέρας, τότε αναστέλλεται η λειτουργία της γραμμής αυτής σύμφωνα με τα οριζόμενα στην προηγούμενη παράγραφο.

### Άρθρο 3

#### Πιστοποίηση ελεγκτικού προσωπικού

1. Ο τεχνικός έλεγχος οχημάτων στα Δημόσια ΚΤΕΟ διενεργείται από πιστοποιημένο ελεγκτικό προσωπικό. Η πιστοποίηση των ελεγκτών γίνεται από τη ΔΤΕΟ του ΥΠΥΜΕΔΙ.

2. Το προς πιστοποίηση ελεγκτικό προσωπικό των Δημοσίων ΚΤΕΟ πρέπει να πληροί τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) Να είναι ειδικότητας από τις αναφερόμενες στο προηγούμενο άρθρο.

β) Να είναι κάτοχοι άδειας οδήγησης κατηγορίας Β' για τη διενέργεια τεχνικού ελέγχου ελαφρών οχημάτων, κατηγοριών Α' και Β' για τη διενέργεια τεχνικού ελέγχου δικύκλων και κατηγορίας Γ' για τη διενέργεια τεχνικού ελέγχου βαρέων οχημάτων.

γ) Να έχουν παρακολουθήσει πρόγραμμα ειδικής επιμόρφωσης.

δ) Να έχουν κριθεί επιτυχόντες σε γραπτές εξετάσεις, για τις ειδικότητες που υπάρχει σχετική απαίτηση από τις ισχύουσες διατάξεις.

Στην πιστοποίηση του ελεγκτικού προσωπικού υπόκειται και ο προϊστάμενος του ΚΤΕΟ.

3. Οι τεχνικοί υπάλληλοι των Δημοσίων ΚΤΕΟ για να έχουν δικαίωμα διενέργειας ελέγχων φορτηγών και βυτιοφόρων οχημάτων μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων και ευπαθών τροφίμων, καθώς και έκδοσης πιστοποιητικών ADR σύμφωνα με την αριθμ. 32591/3257/2001 υπουργική απόφαση (ΦΕΚ 703Β'), όπως κάθε φορά ισχύει, πρέπει να παρακολουθήσουν ειδική συμπληρωματική επιμόρφωση, σύμφωνα με τα οριζόμενα σε υπουργική απόφαση που εκδίδεται κατ' εξουσιοδότηση της παραγράφου 3 του άρθρου 37 του Ν. 2963/2001 (ΦΕΚ 268Α'), όπως κάθε φορά ισχύει.

4. Οι τεχνικοί υπάλληλοι των Δημοσίων ΚΤΕΟ για να έχουν δικαίωμα διενέργειας αρχικών ελέγχων οχημάτων στα οποία έχει εγκατασταθεί σύστημα καύσης υγραερίου ή φυσικού αερίου, πρέπει να παρακολουθήσουν ειδική συμπληρωματική επιμόρφωση που παρέχεται από τους φορείς επιμόρφωσης του ελεγκτικού προσωπικού των ΚΤΕΟ.

5. Οι προϋποθέσεις και τα προσόντα του ελεγκτικού προσωπικού των Δημοσίων ΚΤΕΟ που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, δεν εφαρμόζονται για το προσωπικό που έχει ήδη ενταχθεί στο έργο του τεχνικού ελέγχου οχημάτων κατά την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας απόφασης στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

6. Κατά τα λοιπά, όσον αφορά στην επιμόρφωση και πιστοποίηση του ελεγκτικού προσωπικού των Δημοσίων ΚΤΕΟ, έχουν εφαρμογή τα προβλεπόμενα σε υπουργική απόφαση που εκδίδεται κατ' εξουσιοδότηση της παραγράφου 3 του άρθρου 37 του Ν. 2963/2001, όπως κάθε φορά ισχύει.

#### Άρθρο 4

##### Γενικές υποχρεώσεις ελεγκτικού και λοιπού προσωπικού

Το ελεγκτικό και λοιπό προσωπικό των Δημοσίων ΚΤΕΟ διενεργεί τον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων σύμφωνα με τα οριζόμενα στις ισχύουσες διατάξεις για τον τρόπο και τη διαδικασία διενέργειας των περιοδικών και ειδικών τεχνικών ελέγχων. Ειδικότερα:

α) Διενεργεί τον κατά περίπτωση τεχνικό έλεγχο εφόσον έχουν καταβληθεί τα προβλεπόμενα τέλη για τη διενέργειά του, καθώς και το τυχόν πρόσθετο ειδικό τέλος σε περίπτωση εκπρόθεσμης προσκόμισης του οχήματος, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

β) Διενεργεί τους περιοδικούς και ειδικούς τεχνικούς ελέγχους στις διάφορες κατηγορίες οχημάτων σύμφωνα με τα αναλυτικά σημεία ελέγχου και τα κριτήρια καταλληλότητας που καθορίζονται από τις ισχύουσες διατάξεις (δευτερεύουσες, σοβαρές, επικίνδυνες ελλείψεις) και χορηγεί το προβλεπόμενο αποδεικτικό στοιχείο (Δελτίο Τεχνικού Ελέγχου).

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β

##### Εξοπλισμός Δημοσίων ΚΤΕΟ

#### Άρθρο 5

##### Αναγκαίος εξοπλισμός τεχνικού ελέγχου ελαφρών οχημάτων

1. Κάθε γραμμή τεχνικού ελέγχου ελαφρών οχημάτων (επιβατικών και φορτηγών μέγιστου μικτού βάρους μικρότερου των 3,5 τόνων), όπου ως γραμμή νοείται μία ενότητα μηχανημάτων και συσκευών ελέγχου, περιλαμβάνει τα παρακάτω βασικά μηχανήματα και συσκευές:

α) Φρενόμετρο περιστρεφόμενων κυλίνδρων για τη μέτρηση των δυνάμεων πέδησης και του συντελεστή (λόγου) πέδησης της πέδης πορείας και της πέδης στάθμευσης.

β) Αποκλισιόμετρο για τη μέτρηση της απόκλισης ή της σύγκλισης των τροχών ενός άξονα του ελεγχόμενου οχήματος.

γ) Αναλυτή καυσαερίων για τη μέτρηση των ρυπαντών που ανιχνεύονται στα καυσαέρια των βενζινοκίνητων και υγραεριοκίνητων οχημάτων.

δ) Νεφελόμετρο για τη μέτρηση της αιθάλης (καπνού) που ανιχνεύεται στα καυσαέρια των πετρελαιοκίνητων οχημάτων.

ε) Φωτόμετρο για τη μέτρηση των φώτων πορείας και διασταύρωσης του ελεγχόμενου οχήματος.

στ) Αμορτισερόμετρο για τη μέτρηση της πρόσφυσης των τροχών του ελεγχόμενου οχήματος.

ζ) Τζογόμετρο για τον έλεγχο των ανοχών (τζόγων) των συστημάτων ανάρτησης και διεύθυνσης του ελεγχόμενου οχήματος.

η) Ανυψωτήρα στο λάκκο επιθεώρησης για την πραγματοποίηση ορισμένων οπτικών ελέγχων των συστημάτων διεύθυνσης και ανάρτησης του ελεγχόμενου οχήματος.

Η γραμμή του τεχνικού ελέγχου ελαφρών οχημάτων εξασφαλίζει την αυτόματη μέτρηση και εκτύπωση των αποτελεσμάτων ελέγχου.

2. Επιπλέον των μηχανημάτων της γραμμής ελέγχου της παραγράφου 1, κάθε Δημόσιο ΚΤΕΟ πρέπει να διαθέτει για τον έλεγχο των ελαφρών οχημάτων και ένα τουλάχιστον τεμάχιο των παρακάτω συσκευών:

α) Φορητό ηχώμετρο για τη μέτρηση της στάθμης θορύβου που εκπέμπεται από την εξάτμιση του ελεγχόμενου οχήματος.

β) Φορητό επιβραδυνσιόμετρο για τη μέτρηση του συντελεστή (λόγου) πέδησης οχημάτων τα οποία δεν μπορούν να ελεγχθούν στο φρενόμετρο.

γ) Ανιχνευτή διαρροών υγραερίου (LPG) για την ανίχνευση διαρροών υγραερίου των οχημάτων που χρησιμοποιούν το υγραέριο ως καύσιμο.

3. Όλα τα παραπάνω μηχανήματα και συσκευές πρέπει να διαθέτουν έγκριση σε ότι αφορά στην ασφαλή λειτουργία τους.

4. Τα Δημόσια ΚΤΕΟ οφείλουν να προσαρμοστούν προς την απαίτηση για αυτόματη εκτύπωση των αποτελεσμάτων ελέγχου του τελευταίου εδαφίου της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου το αργότερο οκτώ μήνες μετά την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας απόφασης στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Τα Δημόσια ΚΤΕΟ που έχουν μόνο μία γραμμή ελέγχου οφείλουν να προσαρμοστούν προς την απαίτηση του σημείου 1(στ) του παρόντος άρθρου το αργότερο μέχρι τη λήξη της ως άνω προθεσμίας.

#### Άρθρο 6

##### Τεχνικές προδιαγραφές εξοπλισμού τεχνικού ελέγχου ελαφρών οχημάτων

##### 1. Το φρενόμετρο

α) Το φρενόμετρο της γραμμής ελέγχου αποτελείται από δύο ζεύγη περιστρεφόμενων κυλίνδρων, ένα ζεύγος για κάθε τροχή του ίδιου άξονα. Οι κύλινδροι έχουν ειδική επικάλυψη στην εξωτερική τους επιφάνεια, ώστε να είναι αυξημένος ο συντελεστής τριβής μεταξύ του πέλματος του ελαστικού των τροχών και του κυλίνδρου, ακόμη και στην περίπτωση μέτρησης με βρεγμένους τροχούς.

β) Το φρενόμετρο πρέπει να είναι κατάλληλο για τον έλεγχο επιβατικών οχημάτων και ελαφρών φορτηγών μέγιστου μικτού βάρους μικρότερου των 3,5 τόνων.

γ) Το φρενόμετρο πρέπει να έχει δυνατότητα μέτρησης οχημάτων με κίνηση και στους 4 τροχούς μονίμου εμπλοκής.

δ) Το φρενόμετρο πρέπει να μετρά:

- Τις δυνάμεις πέδησης της πέδης πορείας (ποδόφρενο) των τροχών όλων των αξόνων του οχήματος.
- Την επί τοις % διαφορά των δυνάμεων πέδησης των τροχών του ίδιου άξονα (μονόπλευρο φρενάρισμα).
- Τις δυνάμεις πέδησης της πέδης στάθμευσης (χειρόφρενο).
- Το συντελεστή (λόγο) πέδησης επί τοις % της πέδης πορείας (ποδόφρενο).
- Το συντελεστή (λόγο) πέδησης επί τοις % της πέδης στάθμευσης (χειρόφρενο).

#### 2. Το αποκλισιόμετρο

α) Το αποκλισιόμετρο της γραμμής ελέγχου αποτελείται από ειδική πλάκα επί της οποίας διέρχεται με μικρή ταχύτητα ένας τροχός του διευθυντήριου άξονα του οχήματος και μετρά είτε τη σύγκλιση είτε την απόκλιση των τροχών του διευθυντήριου άξονα, η οποία αναφέρεται στην πλευρική απόκλιση της πορείας του οχήματος σε μέτρα ανά χιλιόμετρο ευθύγραμμης πορείας.

β) Η μέγιστη ένδειξη απόκλισης της πορείας πρέπει να είναι τουλάχιστον  $\pm 15\text{m/km}$ .

#### 3. Ο αναλυτής καυσαερίων

α) Ο αναλυτής καυσαερίων της γραμμής πρέπει να μετρά:

- Διοξείδιο του άνθρακα  $\text{CO}_2$
- Υδρογονάνθρακες HC
- Μονοξείδιο του άνθρακα CO
- Οξυγόνο  $\text{O}_2$
- Συντελεστή «λ»
- Μονοξείδιο του άνθρακα διορθωμένο CO cor
- Στροφές του κινητήρα RPM
- Θερμοκρασία του κινητήρα  $^{\circ}\text{C}$

β) Η μέθοδος μέτρησης για τα αέρια  $\text{CO}_2$ , CO και HC να στηρίζεται στην αρχή απορρόφησης στην υπέρυθη ακτινοβολία χωρίς διασπορά NDIR και για το  $\text{O}_2$  στην αρχή του ηλεκτροχημικού γαλβανικού στοιχείου.

γ) Η βαθμονόμηση (καλιμπράρισμα) πρέπει να γίνεται ηλεκτρικά κατά τη διάρκεια των μετρήσεων και κατά διαστήματα με πρότυπο αέριο για τα αέρια CO, HC και  $\text{CO}_2$ .

δ) Οι συσκευές πρέπει να έχουν ενσωματωμένο ή να συνοδεύονται από σύστημα EURO OBD, για τον έλεγχο των παραμέτρων λειτουργίας των διαφόρων συστημάτων του οχήματος που ελέγχονται από το σύστημα αυτό.

ε) Οι συσκευές πρέπει να έχουν έγκριση τύπου για ακρίβεια OIML, κλάσεως 1 ή κλάσεως 0, από αναγνωρισμένο ή κοινοποιημένο φορέα της Ε.Ε..

#### 4. Το νεφελόμετρο

α) Το νεφελόμετρο της γραμμής πρέπει να μετρά την θολερότητα των καυσαερίων των πετρελαιοκίνητων οχημάτων που προέρχεται από τον περιεχόμενο καπνό με βάση την αρχή της φωτομετρικής απορρόφησης και με δειγματοληψία μερικής ροής καυσαερίων.

β) Η συσκευή πρέπει να διαθέτει δύο κλίμακες μετρήσεων. Μία για τη μέτρηση του συντελεστή απορρόφησης «K» και μια για την επί τοις % μέτρηση της θολερότητας των καυσαερίων από 0% μέχρι 100%.

γ) Η συσκευή πρέπει να διαθέτει ενσωματωμένο ή ανεξάρτητο στροφόμετρο για τη μέτρηση των στροφών του πετρελαιοκινητήρα, καθώς και θερμομέτρο για τη μέτρηση της θερμοκρασίας του πετρελαιοκινητήρα.

#### 5. Το φωτόμετρο

α) Το φωτόμετρο της γραμμής αποτελείται από την κυρίως συσκευή ελέγχου των φώτων διασταύρωσης και πορείας του οχήματος και κατάλληλη βάση της συσκευής η οποία έχει τη δυνατότητα μετακίνησης με τη βοήθεια τροχών.

β) Το φωτόμετρο πρέπει να ελέγχει τη φωτεινή δέσμη των φώτων διασταύρωσης και πορείας του ελεγχόμενου οχήματος, εφόσον προηγουμένως η κυρίως συσκευή συγκέντρωσης της δέσμης φώτων κεντράρεται και ευθυγραμμίζεται με τους φανούς πορείας - διασταύρωσης του οχήματος.

γ) Το φωτόμετρο μετρά ξεχωριστά για τους αριστερούς και δεξιούς φανούς την απόκλιση δεξιά - αριστερά, άνω - κάτω και την ένταση των φωτεινών δεσμών των φώτων πορείας και διασταύρωσης. Οι αποκλίσεις των δεσμών μπορεί να αναφέρονται με λέξεις ή επί τοις % απόκλιση για δέσμες μήκους 10 μέτρων και η ένταση της δέσμης αναφέρεται σε LUX ή σε CD (candela).

#### 6. Το αμορτισερόμετρο

α) Το αμορτισερόμετρο αποτελείται από δύο πλάκες επί των οποίων εδράζονται διαδοχικά οι δύο τροχοί του μπροστινού και πίσω άξονα του οχήματος και οι οποίες παλινδρομούν στο κατακόρυφο επίπεδο για να ανιχνεύσουν την πρόσφυση των 4 τροχών του οχήματος διαδοχικά και τον πίνακα ενδείξεων της συσκευής.

β) Το αμορτισερόμετρο πρέπει να μετρά την επί τοις % πρόσφυση των τροχών του οχήματος, καθώς και τη διαφορά πρόσφυσης επί τοις % των τροχών του ίδιου άξονα του οχήματος.

γ) Το αμορτισερόμετρο πρέπει να μετρά και το προσκομιζόμενο βάρος του ελεγχόμενου οχήματος, εκτός εάν αυτό μετράται στο φρενόμετρο της γραμμής.

δ) Σε περίπτωση που ο διάδρομος ελέγχου χρησιμοποιείται ως μικτός, πρέπει οι πλάκες του αμορτισερόμετρου να προστατεύονται κατάλληλα κατά τη διέλευση των τροχών βαρέων οχημάτων.

#### 7. Το τζογόμετρο

α) Το τζογόμετρο της γραμμής είναι υδραυλικού τύπου και πρέπει να είναι εγκατεστημένο αριστερά - δεξιά του λάκκου επιθεώρησης των οχημάτων.

β) Το τζογόμετρο διαθέτει ένα ζεύγος πλακών που παλινδρομούν οριζόντια και στις οποίες επικάθονται οι τροχοί των αξόνων διαδοχικά. Με τη βοήθεια κατάλληλου χειριστηρίου φωτίζονται τοπικά τα ελεγχόμενα σημεία για υπερβολικές ανοχές του οχήματος και δίνονται οι εντολές παλινδρόμησης των πλακών του τζογόμετρου, για να διευκολύνονται οι οπτικοί έλεγχοι του οχήματος που πραγματοποιούνται από τον ελεγκτή.

#### 8. Ο ανυψωτήρας

Ο ανυψωτήρας του λάκκου επιθεώρησης πρέπει να έχει τη δυνατότητα να μετακινείται κατά μήκος του λάκκου, να είναι υδραυλικός ή πνευματικός και να μπορεί να ανυψώνει σε μικρό ύψος οποιονδήποτε άξονα του ελεγχόμενου οχήματος και να έχει ανυψωτική ικανότητα τουλάχιστον 2 τόνους ανά άξονα.

#### 9. Το ηχώμετρο

α) Το ηχώμετρο πρέπει να καλύπτει τις προδιαγραφές IEC 61672/2002 και ΕΛΟΤ EN 61672/2003.

β) Το ηχώμετρο μετρά τον προκαλούμενο θόρυβο των οχημάτων σύμφωνα με την «εν στάσει» μέθοδο σε db (A). Το ηχώμετρο πρέπει να έχει σταθμικό κύκλωμα A, να διαθέτει γρήγορη δυναμική απόκριση και να μπορεί να μετρά ηχητικές στάθμες από 40 έως 130 db (A).

γ) Το ηχώμετρο πρέπει να 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.

#### 10. Το επιβραδυνσιόμετρο

Το επιβραδυνσιόμετρο είναι φορητή συσκευή η οποία μετρά σε δοκιμή του ελεγχόμενου οχήματος στο δρόμο

την επιβράδυνση που επιτυγχάνει η πέδη πορείας (ποδόφρενο) με μία σχετική μικρή ταχύτητα του οχήματος (π.χ. 30km/h) μέχρι την πλήρη ακινητοποίηση του οχήματος. Η μέγιστη επιτυγχανόμενη επιβράδυνση διαιρούμενη με την επιτάχυνση βαρύτητας 9,81m/sec<sup>2</sup> μας δίνει το συνολικό συντελεστή (λόγο) πέδησης του ελεγχόμενου οχήματος που απαιτείται από τη νομοθεσία για τον έλεγχο της απόδοσης της πέδης πορείας του οχήματος.

#### 11. Ο αισθητήρας διαρροών υγραερίου

Ο αισθητήρας διαρροών υγραερίου (LPG) είναι φορητή συσκευή η οποία ανιχνεύει διαρροές υγραερίου όταν βρίσκεται πλησίον των εξαρτημάτων των συστημάτων αποθήκευσης και τροφοδοσίας υγραεριοκίνητων οχημάτων.

#### Άρθρο 7

##### Αναγκαίος εξοπλισμός τεχνικού ελέγχου δικύκλων

1. Κάθε γραμμή τεχνικού ελέγχου δικύκλων, όπου ως γραμμή νοείται μία ενότητα μηχανημάτων και συσκευών ελέγχου που δεν είναι διατεταγμένα κατ' ανάγκη σε έναν άξονα, περιλαμβάνει τα παρακάτω βασικά μηχανήματα και συσκευές:

α) Φρενόμετρο περιστρεφόμενων κυλίνδρων για τη μέτρηση των δυνάμεων πέδησης και του συντελεστή (λόγου) πέδησης του ελεγχόμενου δικύκλου.

β) Αναλυτή καυσαερίων για τον έλεγχο των εκπεμπόμενων από το δίκυκλο καυσαερίων.

γ) Φωτόμετρο για τον έλεγχο των φώτων πορείας και διασταύρωσης του δικύκλου.

δ) Συσκευή μέτρησης της ταχύτητας του δικύκλου.

ε) Ηχώμετρο για τη μέτρηση της στάθμης θορύβου του δικύκλου.

στ) Ανυψωτήρα για την ανύψωση του δικύκλου κατά τους οπτικούς ελέγχους.

2. Η αυτόματη γραμμή ελέγχου δικύκλων περιλαμβάνει το φρενόμετρο, τον αναλυτή καυσαερίων, το φωτόμετρο και τη συσκευή μέτρησης της ταχύτητας του δικύκλου. Η αυτόματη γραμμή εξασφαλίζει, μέσω του μηχανογραφικού συστήματος, την αυτόματη μέτρηση και εκτύπωση στο Δελτίο Τεχνικού Ελέγχου (ΔΤΕ) του δικύκλου των αποτελεσμάτων των μετρήσεων.

3. Οι οπτικοί έλεγχοι των ελεγχόμενων δικύκλων γίνονται με τη βοήθεια ειδικού ανυψωτήρα ο οποίος συγκρατεί το δίκυκλο σε οριζόντιο επίπεδο ύψους ίσου με το επίπεδο παρατήρησης του ελεγκτή.

4. Τα Δημόσια ΚΤΕΟ οφείλουν να προσαρμοστούν προς την απαίτηση για αυτόματη εκτύπωση των αποτελεσμάτων των μετρήσεων του τελευταίου εδαφίου της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου το αργότερο οκτώ μήνες μετά την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας απόφασης στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

#### Άρθρο 8

##### Τεχνικές προδιαγραφές εξοπλισμού τεχνικού ελέγχου δικύκλων

#### 1. Το φρενόμετρο

α) Το φρενόμετρο της αυτόματης γραμμής αποτελείται από δύο περιστρεφόμενους κυλίνδρους επί των οποίων συγκρατείται με κατάλληλο τρόπο το δίκυκλο. Οι κύλινδροι διαθέτουν ειδική επικάλυψη στην εξωτερική τους επιφάνεια, ώστε να υπάρχει αυξημένος συντελεστής τριβής μεταξύ του πέλματος του ελαστικού του δικύκλου και των κυλίνδρων του φρενομέτρου.

β) Το φρενόμετρο πρέπει να είναι κατάλληλο για τον έλεγχο των δικύκλων και πρέπει να μετρά:

- Τις δυνάμεις πέδησης του μπροστινού και του πίσω άξονα.

- Το συνολικό προσκομιζόμενο βάρος του δικύκλου με τον αναβάτη του.

- Τον ολικό συντελεστή πέδησης επί τοις % και το συντελεστή πέδησης του πίσω τροχού του δικύκλου.

- Την ελλειπτικότητα (οβάλ) των ταμπούρων των φρένων.

γ) Το φρενόμετρο πρέπει να διαθέτει έγκριση σε ότι αφορά στην ασφαλή λειτουργία του.

#### 2. Ο αναλυτής καυσαερίων

α) Ο αναλυτής καυσαερίων πρέπει να μετρά τους ρυπαντές που ανιχνεύονται σε τετράχρονους και δίχρονους βενζινοκινητήρες, με τη μέθοδο της υπέρυθρης ακτινοβολίας NDIR για τα αέρια CO, HC και CO<sub>2</sub> και με την αρχή του ηλεκτροχημικού γαλβανικού στοιχείου για το O<sub>2</sub>.

β) Ο αναλυτής καυσαερίων πρέπει να διαθέτει έγκριση τύπου για ακρίβεια OIML, κλάσεως 1 ή κλάσεως 0, από αναγνωρισμένο ή κοινοποιημένο φορέα της Ε.Ε..

γ) Ο αναλυτής καυσαερίων πρέπει να μετρά:

- Διοξείδιο του άνθρακα CO<sub>2</sub>

- Μονοξείδιο του άνθρακα CO

- Υδρογονάνθρακες HC

- Οξυγόνο O<sub>2</sub>

- Συντελεστή «λ»

- Στροφές του κινητήρα RPM

- Θερμοκρασία του κινητήρα °C

δ) Ο αναλυτής καυσαερίων πρέπει να συνοδεύεται από κατάλληλα εξαρτήματα για τη δειγματοληψία των καυσαερίων από τους διάφορους τύπους εξάτμισης των δικύκλων.

#### 3. Το φωτόμετρο

Το φωτόμετρο πρέπει να ελέγχει τη φωτεινή δέσμη των φώτων διασταύρωσης και πορείας του δικύκλου.

α) Το φωτόμετρο πρέπει να είναι στερεωμένο σε κατάλληλη βάση η οποία έχει τη δυνατότητα μετακίνησης με τη βοήθεια τροχών.

β) Το φωτόμετρο έχει τη δυνατότητα να μετρά την απόκλιση δεξιά - αριστερά, άνω - κάτω της φωτεινής δέσμης, καθώς και τη φωτεινή ένταση αυτής για τα φώτα διασταύρωσης και πορείας του δικύκλου.

γ) Το φωτόμετρο πρέπει να διαθέτει έγκριση σε ότι αφορά στην ασφαλή λειτουργία του.

#### 4. Συσκευή μέτρησης της ταχύτητας του δικύκλου

Η συσκευή μέτρησης της ταχύτητας του δικύκλου πρέπει να έχει τη δυνατότητα, με τη βοήθεια περιστρεφόμενων κυλίνδρων που εφάπτονται στον κινητήριο τροχό, να μετρά την ταχύτητα του δικύκλου μέχρι τη μέγιστη τιμή της, όταν το κιβώτιο ταχυτήτων βρίσκεται στη μεγαλύτερη σχέση μετάδοσης ενώ το δίκυκλο παραμένει ακίνητο στο διάδρομο ελέγχου. Η συσκευή μέτρησης της ταχύτητας πρέπει να έχει τη δυνατότητα μέτρησης ταχυτήτων μέχρι 60 χιλιόμετρα την ώρα (km/h). Η συσκευή πρέπει να διαθέτει έγκριση σε ότι αφορά στην ασφαλή λειτουργία της.

#### 5. Το ηχώμετρο

α) Το ηχώμετρο πρέπει να καλύπτει τις προδιαγραφές IEC 61672/2002 και ΕΛΟΤ EN 61672/2003.

β) Το ηχώμετρο μετρά τον προκαλούμενο θόρυβο του δικύκλου σύμφωνα με την «εν στάσει» μέθοδο σε db (A). Το ηχώμετρο πρέπει να έχει σταθμικό κύκλωμα A, να διαθέτει γρήγορη δυναμική απόκριση και να μπορεί να μετρά ηχητικές στάθμες από 40 έως 130 db (A).

γ) Το ηχώμετρο πρέπει να 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.

## Άρθρο 9

Αναγκαίος εξοπλισμός  
τεχνικού ελέγχου βαρέων οχημάτων

1. Κάθε γραμμή τεχνικού ελέγχου βαρέων οχημάτων, όπου ως γραμμή νοείται μία ενότητα μηχανημάτων και συσκευών ελέγχου, μπορεί να ελέγχει φορτηγά οχήματα με μέγιστο μικτό βάρος μεγαλύτερο των 3,5 τόνων, λεωφορεία και συρμούς αποτελούμενους από ρυμουλκό και ρυμουλκούμενο όχημα ή ρυμουλκό και επικαθήμενο όχημα και περιλαμβάνει τα παρακάτω βασικά μηχανήματα και συσκευές:

α) Φρενόμετρο περιστρεφόμενων κυλίνδρων για τη μέτρηση των δυνάμεων πέδησης και του συντελεστή (λόγου) πέδησης, συστημάτων πέδησης βαρέων οχημάτων που λειτουργούν είτε αποκλειστικά με πεπιεσμένο αέρα είτε με μικτό σύστημα πεπιεσμένου αέρα και υδραυλικών υγρών.

β) Αποκλισιόμετρο για τη μέτρηση της απόκλισης ή της σύγκλισης των τροχών ενός άξονα του ελεγχόμενου οχήματος.

γ) Νεφελόμετρο για τη μέτρηση της αιθάλης (καπνού) στα καυσαέρια του ελεγχόμενου οχήματος.

δ) Φωτόμετρο για τη μέτρηση των φώτων πορείας και διασταύρωσης του ελεγχόμενου οχήματος.

ε) Συσκευή ελέγχου της σωστής λειτουργίας του ταχυμέτρου και του ταχογράφου του ελεγχόμενου οχήματος.

στ) Τζογόμετρο για τον έλεγχο των ανεπίτρεπτων ανοχών (τζόγων) των συστημάτων ανάρτησης και διεύθυνσης του ελεγχόμενου οχήματος.

ζ) Ανυψωτήρα στο λάκκο επιθεώρησης για την πραγματοποίηση διαφόρων οπτικών ελέγχων των συστημάτων ανάρτησης και διεύθυνσης του ελεγχόμενου οχήματος.

2. Η γραμμή του τεχνικού ελέγχου βαρέων οχημάτων εξασφαλίζει την αυτόματη μέτρηση και εκτύπωση των αποτελεσμάτων ελέγχου.

3. Επιπλέον των μηχανημάτων της παραγράφου 1 που αποτελούν την αυτόματη γραμμή τεχνικού ελέγχου, κάθε Δημόσιο ΚΤΕΟ πρέπει να διαθέτει για τον έλεγχο των βαρέων οχημάτων και ένα τουλάχιστον τεμάχιο των παρακάτω συσκευών:

α) Αναλυτή καυσαερίων για τη μέτρηση των ρυπαντών που ανιχνεύονται στα καυσαέρια βενζινοκίνητων ή/και υγραεριοκίνητων οχημάτων.

β) Φορητό ηχώμετρο για τη μέτρηση της στάθμης θορύβου που εκπέμπεται από την εξάτμιση του ελεγχόμενου οχήματος.

γ) Φορητό επιβραδυνσιόμετρο για τη μέτρηση του συντελεστή (λόγου) πέδησης φορτηγών οχημάτων ειδικής κατασκευής τα οποία δεν μπορούν να ελεγχθούν στο φρενόμετρο της γραμμής ελέγχου.

δ) Ανιχνευτή διαρροών υγραερίου (LPG) για την ανίχνευση διαρροών υγραερίου από το κύκλωμα αποθήκευσης και τροφοδοσίας των οχημάτων.

4. Όλα τα παραπάνω μηχανήματα και συσκευές ελέγχου πρέπει να διαθέτουν έγκριση σε ότι αφορά στην ασφαλή λειτουργία τους.

5. Τα Δημόσια ΚΤΕΟ οφείλουν να προσαρμοστούν προς την απαίτηση του σημείου 1(ε) και την απαίτηση για αυτόματη εκτύπωση των αποτελεσμάτων ελέγχου της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου το αργότερο οκτώ μήνες μετά την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας απόφασης στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

## Άρθρο 10

Τεχνικές προδιαγραφές εξοπλισμού  
τεχνικού ελέγχου βαρέων οχημάτων

## 1. Το φρενόμετρο

α) Το φρενόμετρο της γραμμής ελέγχου αποτελείται

από δύο ζεύγη περιστρεφόμενων κυλίνδρων, ένα ζεύγος για κάθε τροχό του ιδίου άξονα. Οι κύλινδροι έχουν ειδική επικάλυψη στην εξωτερική τους επιφάνεια, ώστε να είναι αυξημένος ο συντελεστής τριβής μεταξύ του πέδηματος του ελαστικού των τροχών και του κυλίνδρου, ακόμη και στην περίπτωση μέτρησης με βρεγμένους τροχούς.

β) Το φρενόμετρο πρέπει να είναι κατάλληλο για τον έλεγχο βαρέων οχημάτων των οποίων το σύστημα πέδησης λειτουργεί είτε με πεπιεσμένο αέρα είτε με πεπιεσμένο αέρα και υδραυλικά υγρά (αεροϋδραυλικά φρένα).

γ) Το φρενόμετρο πρέπει να έχει τη δυνατότητα μέτρησης του βάρους κάθε άξονα του ελεγχόμενου οχήματος, ώστε να υπολογίζεται με ακρίβεια ο συντελεστής (λόγος) πέδησης του οχήματος. Η μέτρηση αυτή μπορεί να γίνεται και εκτός του φρενομέτρου, σε εξωτερική ζυγαριά του ΚΤΕΟ.

δ) Το φρενόμετρο πρέπει να έχει τη δυνατότητα να δέχεται τις τιμές των πιέσεων του πεπιεσμένου αέρα που εφαρμόζονται στους κυλίνδρους πέδησης των τροχών, καθώς και την τιμή της μέγιστης πίεσης του κυκλώματος πέδησης, για τον υπολογισμό των συντελεστών πέδησης των ελεγχόμενων οχημάτων.

ε) Ένα τουλάχιστον εκ των φρενομέτρων βαρέων οχημάτων του ΚΤΕΟ πρέπει να έχει τη δυνατότητα μέτρησης φορτηγών οχημάτων με κίνηση και στους 4 τροχούς μονίμου εμπλοκής.

στ) Ένα τουλάχιστον εκ των φρενομέτρων βαρέων οχημάτων του ΚΤΕΟ πρέπει να συνοδεύεται και με ειδική συσκευή εξομοίωσης του φορτίου, ώστε να υπάρχει δυνατότητα μέτρησης του συντελεστή (λόγου) πέδησης της πέδης στάθμευσης σε σχέση με τη μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα του οχήματος.

ζ) Το φρενόμετρο πρέπει να μετρά:

- Τις δυνάμεις πέδησης της πέδης πορείας (ποδόφρενο) των τροχών όλων των αξόνων του οχήματος.

- Την επί τοις % διαφορά των δυνάμεων πέδησης των τροχών του ιδίου άξονα (μονόπλευρο φρενάρισμα).

- Τις δυνάμεις πέδησης της πέδης στάθμευσης (χειρόφρενο).

- Το συντελεστή (λόγο) πέδησης επί τοις % της πέδης πορείας (ποδόφρενο).

- Το συντελεστή (λόγο) πέδησης επί τοις % της πέδης στάθμευσης (χειρόφρενο).

- Το συντελεστή (λόγο) πέδησης της πέδης πορείας (ποδόφρενο) του συνδυασμού οχημάτων, ρυμουλκό-ρμμουλκούμενο ή τράκτορας-επικαθήμενο.

- Το συντελεστή (λόγο) πέδησης της πέδης στάθμευσης (χειρόφρενο) του συνδυασμού οχημάτων, ρυμουλκό-ρμμουλκούμενο ή τράκτορας-επικαθήμενο.

## 2. Το αποκλισιόμετρο

α) Το αποκλισιόμετρο της γραμμής ελέγχου αποτελείται από ειδική πλάκα επί της οποίας διέρχεται με μικρή ταχύτητα ένας τροχός του διεθυντήριου άξονα του οχήματος και μετρά είτε τη σύγκλιση είτε την απόκλιση των τροχών του διεθυντήριου άξονα, η οποία αναφέρεται στην πλευρική απόκλιση της πορείας του οχήματος σε μέτρα ανά χιλιόμετρο ευθύγραμμης πορείας.

β) Η μέγιστη ένδειξη απόκλισης της πορείας πρέπει να είναι τουλάχιστον  $\pm 15\text{m/km}$ .

## 3. Το νεφελόμετρο

α) Το νεφελόμετρο της γραμμής πρέπει να μετρά την θολερότητα των καυσαερίων των πετρελαιοκίνητων οχημάτων που προέρχεται από τον περιεχόμενο καπνό με βάση την αρχή της φωτομετρικής απορρόφησης και με δειγματοληψία μερικής ροής καυσαερίων.

β) Η συσκευή πρέπει να διαθέτει δύο κλίμακες μετρήσεων. Μία για τη μέτρηση του συντελεστή απορρόφησης

«Κ» και μια για την επί τοις % μέτρηση της θολερότητας των καυσαερίων από 0% μέχρι 100%.

γ) Η συσκευή πρέπει να διαθέτει ενσωματωμένο ή ανεξάρτητο στροφόμετρο για τη μέτρηση των στροφών του πετρελαιοκινητήρα, καθώς και θερμομέτρο για τη μέτρηση της θερμοκρασίας του πετρελαιοκινητήρα.

#### 4. Το φωτόμετρο

α) Το φωτόμετρο της γραμμής αποτελείται από την κυρίως συσκευή ελέγχου των φώτων διασταύρωσης και πορείας του οχήματος και κατάλληλη βάση της συσκευής η οποία έχει τη δυνατότητα μετακίνησης με τη βοήθεια τροχών.

β) Το φωτόμετρο πρέπει να ελέγχει τη φωτεινή δέσμη των φώτων διασταύρωσης και πορείας του ελεγχόμενου οχήματος, εφόσον προηγουμένως η κυρίως συσκευή συγκέντρωσης της δέσμης φώτων κεντράρεται και ευθυγραμμίζεται με τους φανούς πορείας - διασταύρωσης του οχήματος.

γ) Το φωτόμετρο μετρά ξεχωριστά για τους αριστερούς και δεξιούς φανούς την απόκλιση δεξιά - αριστερά, άνω - κάτω και την ένταση των φωτεινών δεσμών των φώτων πορείας και διασταύρωσης. Οι αποκλίσεις των δεσμών μπορεί να αναφέρονται με λέξεις ή επί τοις % απόκλιση για δέσμες μήκους 10 μέτρων και η ένταση της δέσμης αναφέρεται σε LUX ή σε CD (candela).

5. Συσκευή ελέγχου του ταχυμέτρου και του ταχογράφου

α) Η συσκευή ελέγχου της σωστής λειτουργίας του ταχυμέτρου και του ταχογράφου αποτελείται από δύο ζεύγη περιστρεφόμενων κυλίνδρων, ένα ζεύγος για κάθε τροχό του κινητήριου άξονα του οχήματος.

β) Η συσκευή πρέπει να συγκρίνει την ένδειξη του ταχυμέτρου με την πραγματική ταχύτητα του οχήματος και να υπολογίζει την επί τοις % διαφορά των ταχυτήτων.

γ) Η συσκευή πρέπει να συνδέεται με τους εγκεκριμένους μηχανικούς και ηλεκτρονικούς ταχογράφους των οχημάτων και να ελέγχει τη σωστή λειτουργία τους, καθώς και τη λειτουργία του περιοριστή ταχύτητας του ελεγχόμενου οχήματος.

#### 6. Το τζογόμετρο

α) Το τζογόμετρο της γραμμής είναι υδραυλικού τύπου και πρέπει να είναι εγκατεστημένο αριστερά - δεξιά του λάκκου επιθεώρησης των οχημάτων.

β) Το τζογόμετρο διαθέτει ένα ζεύγος πλακών που παλινδρομούν οριζόντια και στις οποίες επικάθονται οι τροχοί των αξόνων διαδοχικά. Με τη βοήθεια κατάλληλου χειριστηρίου φωτίζονται τοπικά τα ελεγχόμενα σημεία για υπερβολικές ανοχές του οχήματος και δίνονται οι εντολές παλινδρόμησης των πλακών του τζογόμετρου, για να διευκολύνονται οι οπτικοί έλεγχοι του οχήματος που πραγματοποιούνται από τον ελεγκτή.

#### 7. Ο αναλυτής καυσαερίων

α) Ο αναλυτής καυσαερίων της γραμμής πρέπει να μετρά:

- Διοξείδιο του άνθρακα CO<sub>2</sub>
- Υδρογονάνθρακες HC
- Μονοξείδιο του άνθρακα CO
- Οξυγόνο O<sub>2</sub>
- Συντελεστή «λ»
- Μονοξείδιο του άνθρακα διορθωμένο CO cor
- Στροφές του κινητήρα RPM
- Θερμοκρασία του κινητήρα °C

β) Η μέθοδος μέτρησης για τα αέρια CO<sub>2</sub>, CO και HC να στηρίζεται στην αρχή απορρόφησης στην υπέρυθη ακτινοβολία χωρίς διασπορά NDIR και για το O<sub>2</sub> στην αρχή του ηλεκτροχημικού γαλβανικού στοιχείου.

γ) Η βαθμολόγηση (καλιμπράρισμα) πρέπει να γίνεται ηλεκτρικά κατά τη διάρκεια των μετρήσεων και κατά διαστήματα με πρότυπο αέριο για τα αέρια CO, HC και CO<sub>2</sub>.

δ) Οι συσκευές πρέπει να έχουν ενσωματωμένο ή να συνοδεύονται από σύστημα EURO OBD, για τον έλεγχο των παραμέτρων λειτουργίας των διαφόρων συστημάτων του οχήματος που ελέγχονται από το σύστημα αυτό.

ε) Οι συσκευές πρέπει να έχουν έγκριση τύπου για ακρίβεια OIML, κλάσεως 1 ή κλάσεως 0, από αναγνωρισμένο ή κοινοποιημένο φορέα της Ε.Ε..

#### 8. Το ηχώμετρο

α) Το ηχώμετρο πρέπει να καλύπτει τις προδιαγραφές IEC 61672/2002 και ΕΛΟΤ EN 61672/2003.

β) Το ηχώμετρο μετρά τον προκαλούμενο θόρυβο των βαρέων οχημάτων σύμφωνα με την «εν στάσει» μέθοδο σε db (A). Το ηχώμετρο πρέπει να έχει σταθμικό κύκλωμα A, να διαθέτει γρήγορη δυναμική απόκριση και να μπορεί να μετρά ηχητικές στάθμες από 40 έως 130 db (A).

γ) Το ηχώμετρο πρέπει να 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.

#### 9. Το επιβραδυνσιόμετρο

Το επιβραδυνσιόμετρο είναι φορητή συσκευή η οποία μετρά σε δοκιμή του ελεγχόμενου οχήματος στο δρόμο την επιβράδυνση που επιτυγχάνει η πέδη πορείας (ποδόφρενο) με μία σχετική μικρή ταχύτητα του οχήματος (π.χ. 30km/h) μέχρι την πλήρη ακινητοποίηση του οχήματος. Η μέγιστη επιτυγχάνομενη επιβράδυνση διαιρούμενη με την επιτάχυνση βαρύτητας 9,81m/sec<sup>2</sup> μας δίνει το συνολικό συντελεστή (λόγο) πέδησης του ελεγχόμενου οχήματος που απαιτείται από τη νομοθεσία για τον έλεγχο της απόδοσης της πέδης πορείας του οχήματος.

#### 10. Ο ανυψωτήρας

Ο ανυψωτήρας του λάκκου επιθεώρησης πρέπει να έχει τη δυνατότητα να μετακινείται κατά μήκος του λάκκου, να είναι υδραυλικός ή πνευματικός και να μπορεί να ανυψώνει σε μικρό ύψος οποιονδήποτε άξονα του ελεγχόμενου οχήματος και να έχει ανυψωτική ικανότητα τουλάχιστον 13 τόνους ανά άξονα.

#### 11. Ο αισθητήρας διαρροών υγραερίου

Ο αισθητήρας διαρροών υγραερίου (LPG) είναι φορητή συσκευή η οποία ανιχνεύει διαρροές υγραερίου όταν βρίσκεται πλησίον των εξαρτημάτων των συστημάτων αποθήκευσης και τροφοδοσίας υγραεριοκίνητων οχημάτων.

12. Τα Δημόσια ΚΤΕΟ οφείλουν να προσαρμοστούν προς τις απαιτήσεις των σημείων 1(γ), 1(ε) και 1(στ) του παρόντος άρθρου το αργότερο οκτώ μήνες μετά την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας απόφασης στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

#### Άρθρο 11

##### Λοιπές μηχανογραφικές απαιτήσεις

1. Τα ρολόγια των μηχανημάτων των αυτομάτων γραμμών ελέγχου είναι συγχρονισμένα με την εθνική ώρα Ελλάδας.

2. Οι κεντρικές μονάδες των αυτομάτων γραμμών ελέγχου υπογράφουν ψηφιακά τα δεδομένα, με χρήση αναγνωρισμένου πιστοποιητικού (certificate), σύμφωνα με τον ορισμό του π.δ. 150/2001 (ΦΕΚ 125Α'), έτσι ώστε να διασφαλίζεται η ακεραιότητα των πρωτογενών δεδομένων, καθώς και η ταυτοπροσωπία του αποστολέα. Τα αναγνωρισμένα πιστοποιητικά εγκαθίστανται από τον εισαγωγέα της αυτόματης γραμμής. Τα ιδιωτικά κλειδιά των αναγνωρισμένων πιστοποιητικών για τις ψηφιακές

υπογραφές δεν κοινοποιούνται σε κανένα άλλο πρόσωπο. Σε περίπτωση που διαπιστωθεί το αντίθετο, ο εισαγωγέας καθίσταται υπόχρεος αποζημίωσης του Δημοσίου και του οικείου ΝΠΔΔ (Διοικητικής Περιφέρειας), κατά τις γενικές διατάξεις, καθότι θίγεται η αξιοπιστία του συστήματος που έχει καθιερώσει το κράτος και λειτουργεί στον οικείο φορέα (ΝΠΔΔ - ΟΤΑ).

Με μέριμνα του κατασκευαστή των αυτόματων γραμμών, η πρόσβαση στο λογισμικό για κάθε κεντρική μονάδα αυτόματης γραμμής ελέγχου επιτρέπεται μόνο με χρήση κωδικού, ο οποίος γνωστοποιείται μόνο στον αντίστοιχο εισαγωγέα. Ο εισαγωγέας έχει την ευθύνη της μη διαρροής του εν λόγω κωδικού πρόσβασης. Σε περίπτωση που κάποιος άλλο πρόσωπο χρειάζεται να έχει νόμιμη πρόσβαση στο λογισμικό κάποιων αυτόματης γραμμής ελέγχου, ο εισαγωγέας κάνει χρήση του κωδικού ώστε να επιτραπεί η πρόσβαση προσωρινά και για όσο χρονικό διάστημα απαιτείται για την ολοκλήρωση των απαραίτητων εργασιών. Σε περίπτωση που διαπιστωθεί ότι ο κωδικός πρόσβασης εκχωρήθηκε από τον εισαγωγέα σε άλλο πρόσωπο, αυτός καθίσταται υπόχρεος αποζημίωσης του Δημοσίου και του οικείου ΝΠΔΔ (Διοικητικής Περιφέρειας), κατά τις γενικές διατάξεις, καθότι θίγεται η αξιοπιστία του συστήματος που έχει καθιερώσει το κράτος και λειτουργεί στον οικείο φορέα (ΝΠΔΔ - ΟΤΑ).

3. Ο κατασκευαστής υποχρεούται να κοινοποιήσει στη ΔΟΠ του ΥΠΥΜΕΔΙ τις γραμμογραφίες όλων των αρχείων με δεδομένα που παράγονται από τις αυτόματες γραμμές του.

4. Τα Δημόσια ΚΤΕΟ οφείλουν να προσαρμοστούν προς τις απαιτήσεις του παρόντος άρθρου το αργότερο οκτώ μήνες μετά την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας απόφασης στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

#### Άρθρο 12 Πυρασφάλεια

Τα Δημόσια ΚΤΕΟ διαθέτουν εγκατάσταση πυρασφάλειας σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις και ισχύον πιστοποιητικό πυροπροστασίας από την αρμόδια Πυροσβεστική Υπηρεσία, κατά τα οριζόμενα στην κ.υ.α. 16085 Φ.700.1/24.3.2009 (ΦΕΚ 770 Β').

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ Μηχανογράφηση Δημοσίων ΚΤΕΟ

#### Άρθρο 13

#### Απαιτήσεις Μηχανογραφικού Συστήματος

1. Το Μηχανογραφικό Σύστημα (ΜΣ) των Δημοσίων ΚΤΕΟ καλύπτει τα παρακάτω:

α) Την αυτόματη μεταφορά των δεδομένων ελέγχου απευθείας και χωρίς την παρεμβολή ενδιάμεσης συσκευής από την αυτόματη γραμμή, εκτός εκείνων που η καταγραφή τους γίνεται μετά από οπτικό έλεγχο (οπτικές ελλείψεις), οπότε η εισαγωγή των αποτελεσμάτων του οπτικού ελέγχου είναι επιτρεπτό να γίνει με τη χρήση φορητής συσκευής καταχώρησης [personal digital assistant (PDA)].

β) Την επεξεργασία των δεδομένων ελέγχου και την εξαγωγή των αποτελεσμάτων σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, τους κανόνες, τα πρότυπα και τη χρησιμοποίηση των κωδικών αριθμών ελλείψεων που προδιαγράφονται στις ισχύουσες διατάξεις, με τη χρήση των δεδομένων του τεχνικού αρχείου οχημάτων, οπότε αυτό απαιτείται.

γ) Την εκτύπωση των αποτελεσμάτων ελέγχου στην έντυπη μορφή του ΔΤΕ.

δ) Την τήρηση στατιστικών στοιχείων με βάση τα αποτελέσματα του τεχνικού ελέγχου.

ε) Την τήρηση βάσεως δεδομένων με όλα τα στοιχεία των ελέγχων που έχει διενεργήσει το ΚΤΕΟ.

στ) Την αυτόματη και άμεση αποστολή μετά την ολοκλήρωση του κάθε τεχνικού ελέγχου, των δεδομένων ελέγχου που κρίνονται απαιτητά στον Κεντρικό Υπολογιστή του ΜΣ του ΥΠΥΜΕΔΙ, σύμφωνα με την παράγραφο 9 του άρθρου 17 της παρούσας απόφασης.

ζ) Την αυτόματη λήψη και ενημέρωση του αρχείου τεχνικού ελέγχου από το δικτυακό τόπο του ΥΠΥΜΕΔΙ.

η) Την αυτόματη λήψη πληροφοριακών αρχείων και οδηγιών εφαρμογής από το δικτυακό τόπο του ΥΠΥΜΕΔΙ.

θ) Την υποστήριξη των απαιτήσεων πιστοποίησης κατά την πιστοποίηση του ΚΤΕΟ σε συνεργασία με τον φορέα πιστοποίησης.

ι) Την τήρηση των στοιχείων διακίνησης των ΔΤΕ (εκδιδόμενα ΔΤΕ, αρχικοί έλεγχοι, επανέλεγχοι, άκυρα, κατεστραμμένα κ.λπ.).

ια) Την υποστήριξη αυτόματης αποστολής των αρχείων τυποποιημένης μορφής XML. Τα αρχεία αυτά είναι το ημερολόγιο συντήρησης, ο κατάλογος με τα στοιχεία και την ειδικότητα του προσωπικού που υπηρετεί στο ΚΤΕΟ και το δελτίο εκπαίδευσής του, καθώς και το αρχείο βαθμονόμησης (calibration) οργάνων.

ιβ) Την τήρηση «ημερολογίου συντήρησης» των μηχανημάτων ελέγχου, σύμφωνα με την παράγραφο 9 του άρθρου 17 της παρούσας απόφασης.

ιγ) Την τήρηση «δελτίου εκπαίδευσης» του προσωπικού του ΚΤΕΟ, σύμφωνα με την παράγραφο 9 του άρθρου 17 της παρούσας απόφασης.

ιδ) Την τήρηση ημερολογίου βαθμονόμησης (calibration) των οργάνων ελέγχου, σύμφωνα με την παράγραφο 9 του άρθρου 17 της παρούσας απόφασης.

ιε) Τη σύνδεσή του στο διαδίκτυο (internet) και την υποστήριξη επαρκούς κρυπτογράφησης για ανταλλαγή δεδομένων με το ΥΠΥΜΕΔΙ με ασφαλή τρόπο.

ιστ) Τη διασταύρωση των στοιχείων του ελεγχόμενου οχήματος με εκείνα που περιέχονται σε σχετικά αρχεία που λαμβάνονται από το δικτυακό τόπο του ΥΠΥΜΕΔΙ οπότε αυτά είναι διαθέσιμα (π.χ. αρχείο κλεμμένων αυτοκινήτων).

ιζ) Την τήρηση φωτογραφικού υλικού σύμφωνα τις απαιτήσεις που ορίζονται στα επόμενα άρθρα της παρούσας, για όσο διάστημα το ΚΤΕΟ έχει υποχρέωση να τηρεί αντίγραφα των εκδιδόμενων ΔΤΕ σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

2. Τα Δημόσια ΚΤΕΟ οφείλουν να προσαρμοστούν προς τις απαιτήσεις του παρόντος άρθρου το αργότερο οκτώ μήνες μετά την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας απόφασης στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

#### Άρθρο 14

#### Λειτουργίες του τεχνικού ελέγχου που καλύπτει το Μηχανογραφικό Σύστημα

Κατά τον τεχνικό έλεγχο ενός οχήματος εκτελούνται οι κατωτέρω αναφερόμενες διαδικασίες. Η σειρά ή η πιθανή συγχώνευση διαδικασιών είναι επιλογή του ΚΤΕΟ. Σε κάθε περίπτωση όμως πρέπει να υπάρχει δυνατότητα ιχνηλάτησης της κάθε λειτουργίας και δυνατότητα προσθήκης και νέων διαδικασιών σύμφωνα με την εκάστοτε ισχύουσα νομοθεσία.

#### 1. Προαιρετική λειτουργία Πύλης

1.1 Σκοπός της λειτουργίας της πύλης είναι η υποδοχή του οχήματος στην είσοδο του ΚΤΕΟ και η εισαγωγή στο ΜΣ του ΚΤΕΟ του αριθμού κυκλοφορίας του οχήματος και των στοιχείων που προσδιορίζουν τον εργοστασιακό τύπο του οχήματος.



## 1.2 Περιγραφή της λειτουργίας

α) Ο υπάλληλος του ΚΤΕΟ ελέγχει την άδεια κυκλοφορίας και τις πινακίδες του οχήματος και εισάγει στο τερματικό της πύλης τον αριθμό κυκλοφορίας του οχήματος, το εργοστάσιο κατασκευής και τον τύπο του οχήματος.

β) Το ΜΣ καταγράφει αυτόματα την ημερομηνία και ώρα, καθώς και τον αύξοντα αριθμό του εισερχομένου οχήματος τη συγκεκριμένη ημέρα.

γ) Εκτυπώνεται εις διπλούν ο αύξων αριθμός του εισερχομένου οχήματος που αποτελεί τον χαρακτηριστικό αριθμό ελέγχου του οχήματος. Κάτω από τον παραπάνω αριθμό εκτυπώνεται ο αριθμός κυκλοφορίας και η ημερομηνία ελέγχου. Το ένα αντίτυπο δίδεται στον πολίτη και το άλλο τοποθετείται στον ανεμοθώρακα του αυτοκινήτου. Εναλλακτικά, ως χαρακτηριστικός αριθμός ελέγχου μπορεί να χρησιμοποιηθεί, στις διάφορες φάσεις του ελέγχου, και ο αριθμός κυκλοφορίας.

## 2. Λειτουργία Γραμματείας - Ταμείου

2.1 Σκοπός της λειτουργίας είναι η εισαγωγή στο ΜΣ του ΚΤΕΟ των λοιπών τεχνικών στοιχείων του οχήματος και ο έλεγχος των στοιχείων της άδειας κυκλοφορίας και των προβλεπόμενων δικαιολογητικών.

## 2.2 Περιγραφή της λειτουργίας

α) Ο πολίτης παραδίδει στον υπάλληλο του ΚΤΕΟ την άδεια κυκλοφορίας του οχήματος και τα αναγκαία δικαιολογητικά ελέγχου, όπως αυτά ορίζονται στις ισχύουσες διατάξεις.

β) Ο υπάλληλος εισάγει στο τερματικό του τον αριθμό κυκλοφορίας του οχήματος ή τον χαρακτηριστικό αριθμό ελέγχου που χορηγήθηκε στην πύλη.

γ) Γίνεται αυτόματη άντληση από το σύστημα και εμφάνιση στην οθόνη του τερματικού των στοιχείων της άδειας κυκλοφορίας του οχήματος, βάσει του «Αρχείου Αδειών Κυκλοφορίας», στο οποίο έχει δοθεί πρόσβαση από το ΥΠΥΜΕΔΙ. Αν διαπιστωθεί ότι τα παραπάνω στοιχεία είναι ελλιπή ή εμφανώς λανθασμένα, εισάγονται νέα ή συμπληρώνονται ή διορθώνονται από τον υπάλληλο. Το σύστημα καταγράφει αυτόματα τις συμπληρώσεις ή διορθώσεις των στοιχείων που έγιναν και τις αποστέλλει στη ΔΟΠ του ΥΠΥΜΕΔΙ για έλεγχο, μαζί με τα λοιπά στοιχεία ελέγχου. Τις ανωτέρω συμπληρώσεις ή διορθώσεις διαβιβάζει η ΔΟΠ στην αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας για διασταύρωση με τα στοιχεία των φακέλων των οχημάτων και τις δικές της περαιτέρω ενέργειες.

δ) Γίνεται αυτόματα από το σύστημα έλεγχος νομιμότητας του οχήματος βάσει του «Αρχείου Αδειών Κυκλοφορίας». Σε περίπτωση που το όχημα δεν είναι καταγεγραμμένο στο ανωτέρω αρχείο ακολουθούνται οι οδηγίες που συνοδεύουν το αρχείο και ενημερώνονται άμεσα οι αρμόδιες αρχές.

ε) Εφόσον απαιτείται, γίνεται άντληση και εμφάνιση στην οθόνη του τερματικού των στοιχείων της έγκρισης τύπου του οχήματος από το «Τεχνικό Αρχείο Οχημάτων (ΤΑΟ)», στο οποίο έχει δοθεί πρόσβαση από τη ΔΟΠ.

στ) Εμφανίζεται στην οθόνη κατάλογος με τα αναγκαία δικαιολογητικά ελέγχου και δίπλα σε κάθε ένα από αυτά θέση επιβεβαίωσης. Ο υπάλληλος ελέγχει τις θέσεις επιβεβαίωσης με βάση τα παραδοθέντα από τον πολίτη έγκυρα δικαιολογητικά. Υπάρχει δυνατότητα προσθήκης από τον υπάλληλο νέων δικαιολογητικών, καθώς και σημείωσης τυχόν παρατηρήσεων. Για να ολοκληρωθεί επιτυχώς η λειτουργία της Γραμματείας πρέπει να έχουν ελεγχθεί όλες οι θέσεις επιβεβαίωσης.

ζ) Εμφανίζεται αυτόματα το ποσό που πρέπει να καταβληθεί με ανάλυση του κόστους του κανονικού ελέγχου,

του κόστους του τυχόν εκπροθέσμου ελέγχου και του συνολικού ποσού.

## 3. Λειτουργία ελέγχου ταυτότητας του οχήματος

Ελέγχεται η ταυτότητα του οχήματος με βάση τα στοιχεία της άδειας κυκλοφορίας, την πινακίδα κυκλοφορίας, τον χαραγμένο αριθμό πλαισίου, την πινακίδα του κατασκευαστή και τα χαρακτηριστικά και τεχνικά στοιχεία του οχήματος. Εάν ο χαραγμένος αριθμός πλαισίου του οχήματος δε συμφωνεί με την άδεια κυκλοφορίας, εκτός από τα προβλεπόμενα, στο ΔΤΕ που εκδίδεται αναγράφεται στο χώρο των παρατηρήσεων ο χαραγμένος αριθμός πλαισίου.

4. Λειτουργία ελέγχων μέσω αυτόματων γραμμών ή αυτόματων μηχανημάτων ελέγχου (αναλυτής καυσαερίων, νεφελόμετρο, φρενόμετρο, αποκλισιόμετρο, αμορτισερόμετρο, φωτόμετρο)

α) Εισάγεται ο χαρακτηριστικός αριθμός ελέγχου του οχήματος στο μηχάνημα ελέγχου.

β) Γίνεται αυτόματη άντληση από το σύστημα των ειδικών παραμετρικών στοιχείων του συγκεκριμένου ελέγχου από το Αρχείο Τεχνικού Ελέγχου (ΑΤΕ) ανάλογα με την κατηγορία του οχήματος. Αν δεν υπάρχουν στοιχεία προστίθενται ή συμπληρώνονται από τον υπάλληλο του ΚΤΕΟ.

γ) Γίνεται έλεγχος των συστημάτων του οχήματος σύμφωνα με την προβλεπόμενη διαδικασία.

δ) Γίνεται αυτόματη μεταφορά στο σύστημα του ΚΤΕΟ των τιμών ελέγχου που προέκυψαν από τις μετρήσεις, απευθείας από την αυτόματη γραμμή.

ε) Γίνεται αυτόματη σύγκριση από το σύστημα των μετρήσεων με τα προβλεπόμενα από τη νομοθεσία επιτρεπτά όρια.

στ) Γίνεται αυτόματη εξαγωγή του αποτελέσματος του ελέγχου και καταχώρησή του στο σύστημα του ΚΤΕΟ.

## 5. Λειτουργία οπτικών ελέγχων

Ελέγχονται τα σημεία του οχήματος που προβλέπονται από την ισχύουσα νομοθεσία. Προς τούτο εισάγονται στο σύστημα οι κωδικοί αριθμοί των σημείων ελέγχου που παρουσιάζουν ελλείψεις και ο χαρακτηρισμός των ελλείψεων (σοβαρή, δευτερεύουσα, επικίνδυνη).

## 6. Λήψη φωτογραφικού υλικού

Έγχρωμες ψηφιακές φωτογραφικές μηχανές (κάμερες) με σύστημα προστασίας από εξωτερικές παρεμβάσεις (αλλαγή οπτικού πεδίου, κατεύθυνσης), συνδεδεμένες με το μηχανογραφικό σύστημα του ΚΤΕΟ, διατίθενται ως ακολούθως:

α) Σε όλες τις γραμμές ελέγχου μία κάμερα εγκαθίσταται σε σταθερό σημείο πλησίον της αρχής της γραμμής ελέγχου, εξωτερικά ή παρακαίμενα του συστήματος αυτόματης γραμμής, με σκόπευση προς τη θέση όπου επί το πλείστον διενεργείται μέτρηση των εκπομπών καυσαερίων. Η κάμερα αυτή φωτογραφίζει κατά το δυνατόν ολόκληρη την εμπρόσθια πλευρά του οχήματος, κατά την έναρξη του τεχνικού ελέγχου. Δεύτερη κάμερα εγκαθίσταται σε σταθερό σημείο με σκόπευση προς την αυτόματη γραμμή ελέγχου. Η κάμερα αυτή φωτογραφίζει την οπίσθια πλευρά του οχήματος, κατά το πέρας του τεχνικού ελέγχου. Στις φωτογραφίες που λαμβάνονται από τις ανωτέρω κάμερες απαιτείται να εμφανίζονται ευκρινώς οι πινακίδες κυκλοφορίας του ελεγχόμενου οχήματος, αλλά και ελάχιστο οπτικό πεδίο παραπλεύρως του προς έλεγχο οχήματος, για την ταυτοποίηση του ΚΤΕΟ.

β) Επιπρόσθετα, οι λάκκοι επιθεώρησης των γραμμών ελέγχου των ελαφρών και των βαρέων οχημάτων, ή ο ανυψωτήρας των γραμμών ελέγχου των ελαφρών οχημάτων, είναι εφοδιασμένοι με κινητή κάμερα για τη λήψη

φωτογραφιών κυρίως του κάτω μέρους των ελεγχόμενων οχημάτων. Η κάμερα αυτή είναι ασύρματη ή ενσύρματη, ανεξάρτητη ή ενσωματωμένη ή προσαρτημένη στο χειριστήριο του τζογομέτρου ή σε φορητή συσκευή καταχώρησης [personal digital assistant (PDA)]. Εάν δεν διαθέτει αυτοτελή φωτισμό το προς φωτογράφιση αντικείμενο πρέπει να φωτίζεται, π.χ με το φακό του χειριστηρίου του τζογομέτρου.

Με τη φορητή αυτή κάμερα λαμβάνονται για κάθε όχημα οι ακόλουθες τέσσερις (4) φωτογραφίες:

- της εμπρόσθιας πλευράς του οχήματος, κατά το δυνατόν ολόκληρης, με εμφάνιση ευκρινώς της πινακίδας κυκλοφορίας (μία φωτογραφία).

- του κάτω μέρους του οχήματος (δύο φωτογραφίες, η μία από εμπρός προς τα πίσω και η δεύτερη αντιστρόφως).

- της εσωτερικής πλευράς ενός τροχού του πρώτου άξονα του οχήματος. Στη φωτογραφία απεικονίζεται απαραίτητως το πέλαμα έστω και πλαγίως και μέρος της εσωτερικής παρειάς του ελαστικού (ή των ελαστικών αν ο άξονας φέρει διπλά ελαστικά). Προκειμένου για οχήματα με πνευματικό σύστημα πέδησης (αερόφρενα) απεικονίζεται στην ίδια φωτογραφία και ο κύλινδρος πέδησης με συνδεδεμένη την αναμονή λήψης πίεσης (μία φωτογραφία).

Για την εφαρμογή της παρούσας παραγράφου στους συνδυασμούς οχημάτων και τα αρθρωτά λεωφορεία οι φωτογραφίες που λαμβάνονται είναι οκτώ (8).

γ) Οι φωτογραφίες είναι μορφής JPEG, ανάλυσης 640\*480 και η ονομασία του κάθε αρχείου είναι «ΚΚΚ\_ΑΑΑΑΑΑ\_ΦΦ\_ΗΗ.ΜΜ.ΕΕΕΕ.ΩΩΛΛ», όπου ΚΚΚ ο αριθμός του ΚΤΕΟ, ΑΑΑΑΑΑ ο αριθμός κυκλοφορίας του οχήματος, ΦΦ ο αριθμός κάμερας (ΦΦ=01 για την πρώτη κάμερα, ΦΦ=02 για τη δεύτερη, ΦΦ=03 για την τρίτη) και ΗΗ.ΜΜ.ΕΕΕΕ.ΩΩΛΛ η ημερομηνία και η ώρα λήψης της φωτογραφίας.

δ) Οι κάμερες έχουν τη δυνατότητα εκτύπωσης σε ένα άκρο της ψηφιακής φωτογραφίας της ημερομηνίας και ώρας λήψης της φωτογραφίας (π.χ. ΗΗ.ΜΜ.ΕΕΕΕ.ΩΩΛΛ).

ε) Δεν είναι επιτρεπτή η επεξεργασία των φωτογραφιών από κανενός είδους λογισμικό.

7. Λειτουργία έκδοσης του Δελτίου Τεχνικού Ελέγχου (ΔΤΕ), της Κάρτας Ελέγχου Κασσαεριών (ΚΕΚ) και της Κάρτας Ελέγχου Θορύβου (ΚΕΘ)

Εμφανίζονται στην οθόνη του τερματικού όλα εκείνα τα στοιχεία και αποτελέσματα του ελέγχου τα οποία αποτελούν το περιεχόμενο του ΔΤΕ, της ΚΕΚ και της ΚΕΘ, εφόσον απαιτείται, και ακολουθεί η εκτύπωση.

8. Τα Δημόσια ΚΤΕΟ οφείλουν να προσαρμοστούν προς τις απαιτήσεις του παρόντος άρθρου το αργότερο οκτώ μήνες μετά την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας απόφασης στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

#### Άρθρο 15

##### Διακίνηση αρχείων - Μεταφορά δεδομένων

1. Το ΜΣ του ΚΤΕΟ έχει πρόσβαση στο Internet, συνδέεται καθημερινά σε δικτυακό τόπο του ΥΠΥΜΕΔΙ και εκτελεί τις παρακάτω εργασίες:

α) Ασφαλή σύνδεση με χρήση αποκλειστικού κωδικού χρήστη και κωδικού ασφαλείας (user id - password).

β) Αυτόματη προώθηση των αποτελεσμάτων τεχνικού ελέγχου των μηχανημάτων των αυτομάτων γραμμών, τα οποία είναι υπογεγραμμένα με ψηφιακή υπογραφή από την κεντρική μονάδα της αυτόματης γραμμής, στο ΜΣ του ΥΠΥΜΕΔΙ, αμέσως μόλις ολοκληρωθούν οι έλεγχοι που γίνονται από την αυτόματη γραμμή ελέγχου. Στο ΜΣ του ΥΠΥΜΕΔΙ θα γίνεται άμεση σύγκριση αυτών των με-

τρήσεων με τις μετρήσεις που αποστέλλονται με αρχεία τύπου XML από το ΜΣ του ΚΤΕΟ. Το ΚΤΕΟ οφείλει να παραδώσει στη ΔΟΠ εκτελέσιμο ηλεκτρονικό αρχείο, το οποίο να δέχεται ως είσοδο το ψηφιακά υπογεγραμμένο αρχείο (ή αρχεία) της αυτόματης γραμμής ελέγχου του και να εξάγει τα δεδομένα του αρχείου εισόδου σε αρχείο εξόδου συγκεκριμένης μορφής. Το εκτελέσιμο θα συνοδεύεται από τον αντίστοιχο πηγαίο κώδικα και οδηγίες μεταγλώττισης (compilation), όπως γλώσσα προγραμματισμού και έκδοση, ακριβή σύνταξη των εντολών μεταγλώττισης και εκτέλεσης, περιβάλλον εκτέλεσης/μεταγλώττισης. Οι τεχνικές λεπτομέρειες των απαιτούμενων και ο τρόπος αποστολής τους θα καθορίζονται με εγκύκλιο της ΔΟΠ. Η ΔΟΠ απαγορεύεται να κοινοποιήσει οποιοδήποτε από τα παραπάνω στοιχεία σε τρίτους.

γ) Αποστολή του φωτογραφικού υλικού που αναφέρεται στο προηγούμενο άρθρο.

δ) Αυτόματη μεταφορά προς το ΜΣ του ΥΠΥΜΕΔΙ αρχείων τύπου XML όλων των δεδομένων, με την ολοκλήρωση των τεχνικών ελέγχων των εν λόγω οχημάτων και αμέσως μετά την εκτύπωση του ΔΤΕ.

ε) Τα αρχεία τύπου XML που αναφέρονται στην προηγούμενη περίπτωση συμπεριλαμβάνουν και τις ονομασίες των φωτογραφιών της παραγράφου 6 του άρθρου 14, καθώς και την ημερομηνία και ώρα δημιουργίας του αρχείου μετρήσεων από την αυτόματη γραμμή ελέγχου. Σε περίπτωση εκπροθέσμου τεχνικού ελέγχου, στα αρχεία τύπου XML που αποστέλλονται, συμπεριλαμβάνονται και οι αύξοντες αριθμοί των εντύπων παραβόλων ή των διπλότυπων ΔΟΥ, οι οποίοι εκτυπώνονται στο χώρο των παρατηρήσεων του ΔΤΕ.

στ) Έλεγχο αν υφίστανται νεώτερες εκδόσεις «πληροφοριακών» αρχείων και, αν ναι, αυτόματη και ασφαλή μεταφορά τους στο ΜΣ του ΚΤΕΟ (download).

ζ) Έλεγχο αν υπάρχει αίτημα μεταφοράς Μεταφερόμενων Αρχείων και, σε περίπτωση ύπαρξης του αιτήματος, αυτόματη και ασφαλή μεταφορά τους στο ΜΣ του ΥΠΥΜΕΔΙ (upload).

η) Έλεγχο αν υφίσταται νεώτερη έκδοση του Αρχείου Τεχνικού Ελέγχου (ΑΤΕ) και του Τεχνικού Αρχείου Οχημάτων (ΤΑΟ) και, αν ναι, αυτόματη και ασφαλή μεταφορά τους στο ΜΣ του ΚΤΕΟ (download).

2. Το ΚΤΕΟ υποχρεούται να γνωρίζει στο ΜΣ του ΥΠΥΜΕΔΙ την περιοχή αρίθμησης (από - έως) των ΔΤΕ που χρησιμοποιεί. Αυτό γίνεται με τη διακίνηση του «Αρχείου αρίθμησης ΔΤΕ».

Τα μεταφερόμενα αρχεία είναι αρχεία παραγόμενα από το ΜΣ του ΚΤΕΟ με την άντληση στοιχείων από τα διαθέσιμα πραγματικά δεδομένα και όχι αρχεία που δημιουργούνται με εισαγωγή δεδομένων (data entry) για το σκοπό αυτό.

3. Τα Δημόσια ΚΤΕΟ οφείλουν να προσαρμοστούν προς τις απαιτήσεις του παρόντος άρθρου το αργότερο οκτώ μήνες μετά την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας απόφασης στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

#### Άρθρο 16

##### Διόρθωση δεδομένων ελέγχου

Το XML αρχείο δεδομένων ελέγχου υφίσταται έλεγχο από το ΜΣ της ΔΟΠ και τα δεδομένα που εντοπίζονται λανθασμένα ή ελλιπή επιστρέφονται στο ΜΣ του ΚΤΕΟ που διενήργησε τον έλεγχο του οχήματος για διόρθωση και επανυποβολή τους.

1. Ο έλεγχος συνίσταται:

α) Στο ότι δεν υπάρχουν κενά - ασυμπλήρωτα πεδία μεταξύ αυτών που περιλαμβάνονται στα δεδομένα.

β) Στο ότι τα δεδομένα και το ονοματεπώνυμο του ιδιοκτήτη του οχήματος είναι σωστά (π.χ. λανθασμένη αναγραφή του ονοματεπώνυμου του ιδιοκτήτη, λανθασμένη συμπλήρωση του αριθμού πλαισίου κ.λπ.).

γ) Στο ότι έχουν εκδοθεί ΔΤΕ σύμφωνα με τους δηλωμένους αριθμούς ΔΤΕ από το ΚΤΕΟ.

δ) Στο ότι οι επανέλεγχοι έχουν συνδεθεί με τους αρχικούς ελέγχους.

ε) Στο ότι έχουν ακολουθηθεί οι προβλεπόμενες διαδικασίες και έχουν τηρηθεί οι προβλεπόμενοι κανόνες γενικότερα.

2. Σε περίπτωση που κατά τον έλεγχο ορθότητας και πληρότητας δεν διαπιστωθούν προβλήματα, επιστρέφεται μήνυμα επιτυχούς καταχώρησης των δεδομένων, από το ΜΣ της ΔΟΠ. Σε αντίθετη περίπτωση επιστρέφεται μήνυμα που περιλαμβάνει τα λάθη που ευρέθησαν.

3. Το ΚΤΕΟ οφείλει να προβεί άμεσα στη διόρθωση όλων των προβλημάτων και να αποστείλει ξανά άμεσα τα δεδομένα του τεχνικού ελέγχου στο ΜΣ της ΔΟΠ.

4. Στην περίπτωση που υπάρχουν λανθασμένα δεδομένα απαιτείται επανέκδοση του ΔΤΕ. Η εφαρμογή ακυρώνει το λανθασμένο ΔΤΕ και εκδίδει νέο, το οποίο παραδίδεται από το ΚΤΕΟ στον ιδιοκτήτη του οχήματος, χωρίς καμία επιβάρυνσή του. Επανέκδοση του ΔΤΕ απαιτείται όταν υπάρχουν λάθη στα δεδομένα, όπως π.χ.:

α) στον αριθμό κυκλοφορίας (π.χ. ΥΧΒ 1582 αντί ΥΧΒ 1592)

β) στο επώνυμο του ιδιοκτήτη

γ) στον κωδικό του εργοστασίου του οχήματος

δ) στον τύπο του οχήματος

ε) οποιοδήποτε λάθος που αλλοιώνει το αποτέλεσμα του ελέγχου

στ) στην ημερομηνία επόμενου ελέγχου ή επανελέγχου

ζ) στον αριθμό σειράς του αριθμού πλαισίου

η) στο φωτογραφικό υλικό, στην ονομασία του αρχείου ή στην ημέρα του ελέγχου

5. Στην περίπτωση που δεν έπρεπε να εκδοθεί το ΔΤΕ επειδή το ΚΤΕΟ δεν είχε δικαίωμα να προβεί σε αυτόν τον έλεγχο σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, το ΚΤΕΟ οφείλει να προβεί στην ακύρωση του ΔΤΕ και στην επιστροφή του καταβληθέντος τιμήματος αυτού στον ιδιοκτήτη του οχήματος και να ενημερώσει σχετικά τη ΔΟΠ για τις δικές της ενέργειες.

6. Τα Δημόσια ΚΤΕΟ οφείλουν να προσαρμοστούν προς τις απαιτήσεις του παρόντος άρθρου το αργότερο οκτώ μήνες μετά την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας απόφασης στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

#### Άρθρο 17

##### Γενικότερες απαιτήσεις της μηχανογραφικής εφαρμογής

1. Το ρολόι του ΜΣ του ΚΤΕΟ είναι συγχρονισμένο με την εθνική ώρα Ελλάδας.

2. Το ΜΣ του ΚΤΕΟ καταγράφει την ημερομηνία και ώρα έναρξης και λήξης του τεχνικού ελέγχου, καθώς και τον αύξοντα αριθμό του εισερχομένου οχήματος τη συγκεκριμένη ημέρα.

α) Ως ώρα έναρξης του ελέγχου του οχήματος από τον ελεγκτή νοείται το χρονικό σημείο λήψης της πρώτης φωτογραφίας του οχήματος, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παράγραφο 6 του άρθρου 14 της παρούσας.

β) Ως ώρα λήξης του ελέγχου του οχήματος νοείται η ώρα εκτύπωσης του ΔΤΕ.

3. Το ΜΣ του ΚΤΕΟ οφείλει να προσαρμόζεται στις τροποποιήσεις που προκύπτουν από την εκάστοτε ισχύουσα

νομοθεσία, καθώς επίσης και στις επικαιροποιήσεις και βελτιώσεις που γνωστοποιούνται από τις αρμόδιες Υπηρεσίες, και εντός του χρονικού διαστήματος που κάθε φορά ορίζεται.

4. Τα δεδομένα ελέγχου πρέπει να διακινούνται - φυλάσσονται τοπικά στο συγκεκριμένο ΚΤΕΟ, με τρόπο ασφαλή που δεν επιτρέπει την καταστροφή - αλλοίωση - διαρροή τους.

5. Η μηχανογραφική εφαρμογή του ΚΤΕΟ δεν επιτρέπει την τροποποίηση μετρήσεων που προέρχονται από την αυτόματη γραμμή και είναι κλειδωμένη από τον υπεύθυνο του μηχανογραφικού συστήματος που την έχει προμηθεύσει, ο οποίος οφείλει να καταγγέλλει κάθε προσπάθεια παραβίασης του λογισμικού από τρίτους. Σε αντίθετη περίπτωση ο υπεύθυνος του μηχανογραφικού συστήματος καθίσταται υπόχρεος αποζημίωσης του Δημοσίου και του οικείου ΝΠΔΔ (Διοικητικής Περιφέρειας), κατά τις γενικές διατάξεις.

6. Η εφαρμογή πρέπει να διασφαλίζει την αυτόματη τήρηση αντιγράφων ασφαλείας (backup) τουλάχιστον μία φορά την ημέρα.

7. Η εφαρμογή οφείλει να καταγράφει επακριβώς όλες τις διακινήσεις (επιτυχείς και μη) των δεδομένων των τεχνικών ελέγχων και των αναφερομένων αρχείων σε αυτή την απόφαση.

8. Το ΜΣ του ΚΤΕΟ κρατάει όλα τα δεδομένα των τεχνικών ελέγχων επί τρία (3) χρόνια στο μαγνητικό δίσκο και επί πέντε (5) χρόνια σε αρχεία backup.

9. Τα ΚΤΕΟ οφείλουν μέσω του ΜΣ τους:

α) Να αποστέλλουν αυτόματα και άμεσα στη ΔΟΠ του ΥΠΥΜΕΔΙ τα δεδομένα των διενεργούμενων τεχνικών ελέγχων οχημάτων.

β) Να λαμβάνουν και να ενημερώνουν αυτόματα το αρχείο τεχνικού ελέγχου, το τεχνικό αρχείο οχημάτων και το αρχείο αδειών κυκλοφορίας από δικτυακό τόπο του ΥΠΥΜΕΔΙ.

γ) Να λαμβάνουν αυτόματα πληροφοριακά αρχεία και οδηγίες εφαρμογής από δικτυακό τόπο του ΥΠΥΜΕΔΙ.

δ) Να τηρούν κατ' ελάχιστον τις παρακάτω στατιστικές καταστάσεις:

- Πλήθος τεχνικών ελέγχων ανά αποτέλεσμα (π.χ. χωρίς ελλείψεις, δευτερεύουσες κ.λπ.), είδος ελέγχου (π.χ. αρχικός, περιοδικός κ.λπ.) και κατηγορία οχήματος (π.χ. ΕΙΧ, ΕΔΧ, ΦΙΧ κ.λπ.) για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα (ημερομηνία από ηη1/μμ1/εεεε1 έως ηη2/μμ2/εεεε2).

- 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.

- Πλήθος τεχνικών ελέγχων ανά αποτέλεσμα (π.χ. χωρίς ελλείψεις, δευτερεύουσες κ.λπ.), κατηγορία οχήματος και ανά προσκομίζοντα το όχημα για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα.

- Πλήθος τεχνικών ελέγχων ανά αποτέλεσμα (π.χ. χωρίς ελλείψεις, δευτερεύουσες κ.λπ.), κατηγορία οχήματος και ανά ιδιοκτήτη οχημάτων για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα.

- Μέσος όρος ελέγχων ανά αποτέλεσμα (π.χ. χωρίς ελλείψεις, δευτερεύουσες κ.λπ.), κατηγορία οχήματος και ανά ελεγκτή για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα.

• Ημερήσιος μέσος χρόνος ελέγχου ανά κατηγορία οχήματος (σύνολο διάρκειας όλων των ελέγχων/αριθμός ελέγχων) 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. Σε αυτή την κατάσταση τυπώνεται ο αριθμός των ελέγχων ανά κατηγορία οχήματος και ανά αποτέλεσμα ελέγχου.

• Εμφάνιση των δέκα προσκομιζόντων οχημάτων με τους περισσότερους ελέγχους στο ΚΤΕΟ για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Σε αυτή την κατάσταση τυπώνεται ο αριθμός των ελέγχων ανά κατηγορία οχήματος και ανά αποτέλεσμα ελέγχου.

Σε όλες τις καταστάσεις εμφανίζονται στις δύο τελευταίες στήλες τα ποσοστά (%) των επιτυχόντων και των ανεπιτυχόντων ελέγχων σε σχέση με το σύνολο των ελεγχθέντων οχημάτων.

Σε περίπτωση που ένα κριτήριο από μία κατάσταση δεν συμπληρώνεται, η κατάσταση θα καλύπτει όλες τις πιθανές τιμές του κριτηρίου (π.χ. αν τα χρονικά διαστήματα δεν συμπληρώνονται, η κατάσταση θα αφορά όλους τους ελέγχους του ΚΤΕΟ από την αρχή της λειτουργίας ως σήμερα).

ε) Να υποστηρίζουν την αυτόματη αποστολή των αρχείων τυποποιημένης μορφής XML προς τη ΔΟΠ (ημερολόγιο συντήρησης, δελτίο εκπαίδευσης, αρχείο βαθμονόμησης οργάνων).

στ) Να τηρούν ημερολόγιο συντήρησης, δελτίο εκπαίδευσης του προσωπικού και ημερολόγιο βαθμονόμησης (calibration) των οργάνων ελέγχου.

10. Τα Δημόσια ΚΤΕΟ οφείλουν να προσαρμοστούν προς τις απαιτήσεις του παρόντος άρθρου το αργότερο οκτώ μήνες μετά την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας απόφασης στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ

##### Εποπτεία Δημοσίων ΚΤΕΟ

##### Άρθρο 18

##### Διενεργούμενοι έλεγχοι

1. Για τη διαπίστωση της τήρησης των όρων και προϋποθέσεων της ορθής λειτουργίας των Δημοσίων ΚΤΕΟ που καθορίζονται με την παρούσα, διενεργούνται έλεγχοι από τα όργανα ελέγχου που καθορίζονται με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, που εκδίδεται κατ' εξουσιοδότηση της παραγράφου 2 του άρθρου 41 του Ν. 2963/2001, όπως κάθε φορά ισχύει.

2. Οι έλεγχοι που διενεργούνται αφορούν:

α) Την παράλειψη στελέχωσης του ΚΤΕΟ με το ελάχιστο προβλεπόμενο προσωπικό σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 2 της παρούσας.

β) Τη λειτουργία του ΚΤΕΟ χωρίς πιστοποιητικό πυρασφάλειας σε ισχύ.

γ) Τη χρήση ΔΤΕ διαφορετικού από το προβλεπόμενο από την ισχύουσες διατάξεις.

δ) Τη λειτουργία του ΚΤΕΟ χωρίς προσαρμογή του Μηχανογραφικού Συστήματος σύμφωνα με την εκάστοτε ισχύουσα νομοθεσία και εντός του χρονικού διαστήματος που ορίζει η αρμόδια Υπηρεσία.

ε) Την παράλειψη ή την εκπρόθεσμη μεταφορά μέσω του Μηχανογραφικού Συστήματος, προς το ΥΠΥΜΕΔΙ, των προβλεπόμενων από τις ισχύουσες διατάξεις στοιχείων, δεδομένων και καταστάσεων.

στ) Την παράλειψη τήρησης των προβλεπόμενων από τις ισχύουσες διατάξεις βάσεων δεδομένων και στοιχείων, σχετικά με τη διενέργεια των τεχνικών ελέγχων και γενικά τη λειτουργία του ΚΤΕΟ.

ζ) Τη λειτουργία γραμμής ελέγχου με έλλειψη μηχανημάτων ελέγχου ή με μηχανήματα με προβληματική λειτουργία που επηρεάζει τα αποτελέσματα του ελέγχου.

η) Τη λειτουργία χωρίς ή με μη ισχύον πιστοποιητικό πιστοποίησης.

θ) Την παράλειψη είσπραξης του προβλεπόμενου τέλους διενέργειας του τεχνικού ελέγχου και του αυξημένου ειδικού τέλους που προβλέπεται για την περίπτωση της εκπρόθεσμης διενέργειας του τεχνικού ελέγχου ενός οχήματος ή την ελλιπή συμπλήρωση των εντύπων παραβόλων για την είσπραξη των ανωτέρω τελών.

ι) Την καταγραφή μη υφιστάμενων δευτερευουσών, σοβαρών ή επικίνδυνων ελλείψεων, κατά τον τεχνικό έλεγχο ενός οχήματος.

ια) Τη μη διαπίστωση υφιστάμενων δευτερευουσών, σοβαρών ή επικίνδυνων ελλείψεων, κατά τον τεχνικό έλεγχο ενός οχήματος.

ιβ) Τη διενέργεια τεχνικού ελέγχου ενός οχήματος σε χρόνο μικρότερο του ελάχιστου καθοριζόμενου.

ιγ) Τη μη ακύρωση και επανέκδοση ΔΤΕ με λανθασμένα ή ελλιπή στοιχεία, όπου αυτό προβλέπεται από τις ισχύουσες διατάξεις.

ιδ) Τη μη διάθεση ή την απόκρυψη στοιχείων από τα αρμόδια ελεγκτικά όργανα.

ιε) Τη διενέργεια ελέγχων ή/και την έκδοση ΔΤΕ από προσωπικό του οποίου η ισχύς του πιστοποιητικού ελεγκτή Δημοσίου ΚΤΕΟ έχει λήξει.

ιστ) Την παραποίηση ή τη νόθευση ΔΤΕ που εκδόθηκε από το Μηχανογραφικό Σύστημα ή ΚΕΚ ή ΚΕΘ, ως προς τα αποτελέσματα των ελέγχων, με σκοπό όχημα που δεν πληροί τις αντίστοιχες προϋποθέσεις να κριθεί κατάλληλο.

ιζ) Τη διενέργεια ελέγχων ή/και την έκδοση ΔΤΕ από πρόσωπα που δεν έχουν λάβει αρχική πιστοποίηση ως ελεγκτές Δημοσίου ΚΤΕΟ.

ιη) Την έκδοση ΔΤΕ χωρίς τη διενέργεια τεχνικού ελέγχου.

##### Άρθρο 19

##### Έναρξη ισχύος

Η παρούσα απόφαση ισχύει από την ημερομηνία δημοσίευσής της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 3 Μαΐου 2012

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ  
ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

**ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΑΔΗΣ**

