



ΕΛΕΓΚΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ αρ. ΤΟΜ/01/2018

Έλεγχος Τμήματος Οδικών Μεταφορών

**ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗ ΟΝΤΟΤΗΤΑ:
ΤΜΗΜΑ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

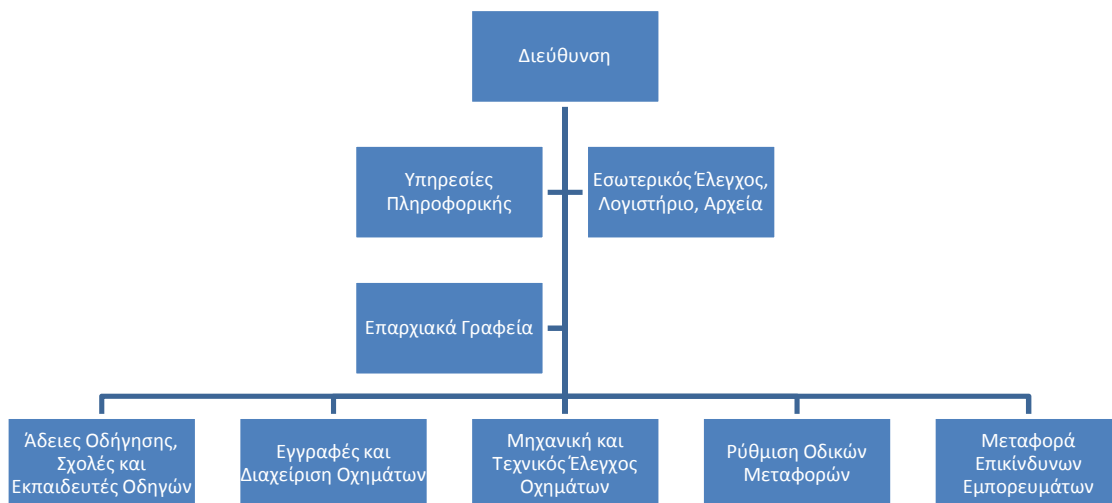
27 Ιουνίου 2018

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Σύνοψη.....	1
A. Εισαγωγή	2
B. Σκοπός του ελέγχου και μεθοδολογία.	3
Γ. Ευρήματα.....	4
1. Εγγραφές Μηχανοκινήτων Οχημάτων.	4
2. Ανανέωση άδειας κυκλοφορίας.	4
3. Εγγραφή μικρών λεωφορείων μοντέλου Mercedes Vito ως λεωφορεία δημόσιας χρήσης.	4
4. Επιθεώρηση μηχανοκίνητων οχημάτων στο ΚΕΜΟ Λευκωσίας.	6
5. Εξέταση μαθητευόμενων οδηγών για απόκτηση κανονικής άδειας οδήγησης.....	8
6. Χορήγηση άδειας εξάσκησης επαγγέλματος εκπαιδευτή οδηγών.	15
7. Χορήγηση επαγγελματικών αδειών οδήγησης (ΕΑΟ) σε λήπτες σύνταξης ανικανότητας.	17
8. Ανάθεση καθηκόντων στους Τεχνικούς του Τμήματος και τήρηση ωραρίου.	18
9. Καθυστερημένα έσοδα.....	19
10. Αναθεώρηση τελών.....	20
11. Ακινητοποίηση οχημάτων.	21
12. Εισπράξεις.....	21
13. Ενοίκια Πληρωτέα.....	22
14. Πιστοποιητικά Τελικής Έγκρισης.	23
15. Αποζημίωση λεωφορειούχων που αποχώρησαν.	23
16. Τήρηση Μητρώων.....	23
17. Έλεγχος Μηχανογραφικών Συστημάτων.....	26
18. Προσφορές.....	26

Σύνοψη

Το Τμήμα Οδικών Μεταφορών στην Κύπρο υπάγεται στο Υπουργείο Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων και είναι οργανωμένο ως ακολούθως ανάλογα με τη φύση της επιτελούμενης εργασίας:



Στα πλαίσια των προνοιών του άρθρου 116 του Συντάγματος της Κυπριακής Δημοκρατίας, η Ελεγκτική Υπηρεσία διεξήγαγε οικονομικούς ελέγχους για το έτος που έληξε στις 31.12.2015 και διαχειριστικούς ελέγχους για το έτος που έληξε στις 31.12.2016. Τα σημαντικότερα ευρήματα των ελέγχων, αφορούν:

- Εγγραφή μικρών λεωφορείων, μοντέλου Mercedes Vito ως λεωφορεία δημόσιας χρήσης κατά παράβαση της σχετικής νομοθεσίας.
- Προβλήματα που παρουσιάζονται στο γκαράζ επιθεωρήσεων μηχανοκίνητων οχημάτων.
- Αδυναμίες στη διαδικασία της εξέτασης για απόκτηση κανονικής άδειας οδήγησης.
- Ελλείψεις και αδυναμίες στη διαδικασία έκδοσης αδειών εξάσκησης επαγγέλματος εκπαιδευτή οδηγών.
- Χορήγηση επαγγελματικών αδειών οδήγησης (ΕΑΟ) σε λήπτες σύνταξης ανικανότητας.
- Μετακίνηση ή/και αλλαγή καθηκόντων τεχνικών του Τμήματος κατόπιν προφορικών οδηγιών και τήρηση ωραρίου.
- Συσώρευση καθυστερημένων οφειλών.
- Χαμηλά τέλη διάφορων παρεχόμενων υπηρεσιών.
- Ακινητοποίηση οχημάτων.
- Μη συμφιλίωση των εσόδων και μη διεξαγωγή αιφνιδιαστικών ελέγχων μετρητών.
- Λήξη ενοικιαστήριων εγγράφων.
- Ενοικιαζόμενα υποστατικά χωρίς πιστοποιητικά τελικής έγκρισης.
- Υπερπληρωμές σε λεωφορειούχους που αποχώρησαν.
- Ανεπαρκής τήρηση μητρώων περιουσιακών στοιχείων, μηχανογραφικού εξοπλισμού, οχημάτων/μηχανημάτων.
- Αδυναμίες μηχανογραφικών συστημάτων.

A. Εισαγωγή.

Σύμφωνα με το Τμήμα Οδικών Μεταφορών, αποστολή του είναι η προώθηση σύγχρονων, ποιοτικών και βιώσιμων οδικών μεταφορών και η εξασφάλιση επιπέδου οδικής ασφάλειας για τους οδηγούς και τα οχήματα, μέσω της αναβάθμισης των υπηρεσιών.

Το Τμήμα Οδικών Μεταφορών συστάθηκε το 1975 και σ' αυτό παραχωρήθηκαν όλες οι αρμοδιότητες που αφορούσαν τις οδικές μεταφορές, οι οποίες προηγουμένως ασκούσαν από διάφορες άλλες κυβερνητικές υπηρεσίες. Οι αρμοδιότητες του Τμήματος Οδικών Μεταφορών κατατάσσονται σε δύο μεγάλες κατηγορίες. Η πρώτη κατηγορία περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, δραστηριότητες ρύθμισης των οδικών μεταφορών δημόσιας χρήσης. Η δεύτερη κατηγορία περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, δραστηριότητες που αφορούν, τεχνικά θέματα.

Οι εργασίες του Τμήματος Οδικών Μεταφορών μπορούν να διαχωριστούν σε δύο κύριους τομείς, τον «Τομέα Ρύθμισης των Μεταφορών» και τον «Τεχνικό Τομέα». Το Τμήμα υποστηρίζεται από τη διοίκηση, το αρχείο, το λογιστήριο και τους λειτουργούς πληροφορικής. Η δομή του Τμήματος περιλαμβάνει, επίσης, πέντε επαρχιακά Γραφεία, στη Λευκωσία, Λεμεσό, Λάρνακα, Αμμόχωστο και Πάφο, στα οποία διεκπεραιώνεται η περισσότερη καθημερινή εργασία των δύο Τομέων του Τμήματος.

Η εργασία του Τομέα Ρύθμισης των Μεταφορών αφορά την μεταφορά επιβατών με λεωφορεία, ταξί και οχήματα ενοικιάσεως άνευ οδηγού, καθώς και τις δραστηριότητες για την μεταφορά αγαθών.

Ο Τεχνικός Τομέας εργάζεται σε θέματα που σχετίζονται με την έγκριση τύπου οχημάτων και άλλα θέματα μηχανικής, την εγγραφή μηχανοκινήτων οχημάτων και την οδική τους τεχνική καταλληλότητα. Επίσης, ο Τεχνικός Τομέας εργάζεται σε θέματα που σχετίζονται με τους εκπαιδευτές οδηγών και τις σχολές τους, την εξέταση οδηγών και την έκδοση και ανανέωση αδειών οδήγησης. Η μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, οι ασυμβατικές μεταφορές και η πρόσδεση φορτίου είναι, επίσης, κάτω από την ευθύνη του Τεχνικού Τομέα. Επιπρόσθετα, η είσπραξη των ετήσιων αδειών κυκλοφορίας των οχημάτων, καθώς και άλλων τελών για λοιπές δραστηριότητες, περιλαμβάνονται στις εργασίες του Τεχνικού Τομέα.

B. Σκοπός του ελέγχου και μεθοδολογία.

2. Σκοπός του ελέγχου.

Σύμφωνα με το άρθρο 116 του Συντάγματος, ο Γενικός Ελεγκτής ελέγχει εν ονόματι της Δημοκρατίας όλες τις εισπράξεις και πληρωμές και όλους τους λογαριασμούς χρηματικών διαθεσίμων και άλλου ενεργητικού ή άλλων υποχρεώσεων που αναλαμβάνει η Δημοκρατία ή που δημιουργούνται για λογαριασμό της.

Για τον σκοπό αυτό, η Ελεγκτική Υπηρεσία προχωρεί σε ετήσιους οικονομικούς και ελέγχους συμμόρφωσης όλων των Τμημάτων της Δημόσιας Υπηρεσίας.

3. Μεθοδολογία.

3.1 Σύμφωνα με το άρθρο 81(2) του περί Δημοσιονομικής Ευθύνης και Δημοσιονομικού Πλαισίου Νόμου (Ν.20(Ι)/2014), ο Γενικός Ελεγκτής διεξάγει τον εξωτερικό έλεγχο στη βάση διεθνών αναγνωρισμένων προτύπων ελέγχου που ο ίδιος αποφασίζει.

Όπως ρητά αναφέρεται στις Ελεγκτικές Οδηγίες που έχουν εκδοθεί από τον Γενικό Ελεγκτή, οι έλεγχοι της Ελεγκτικής Υπηρεσίας διεξάγονται σύμφωνα με τα Διεθνή Πρότυπα Ελέγχου (ISAs) που εκδίδονται από τη Διεθνή Ομοσπονδία Λογιστών (IFAC) και τα Διεθνή Πρότυπα Ελέγχου Ανώτατων Ελεγκτικών Ιδρυμάτων (ISSAIs) που εκδίδει ο Οργανισμός Ανώτατων Ελεγκτικών Ιδρυμάτων (INTOSAI), ο οποίος είναι ένας αυτόνομος, ανεξάρτητος, μη-πολιτικοποιημένος Οργανισμός, με ειδικό συμβουλευτικό καθεστώς προς το Οικονομικό και Κοινωνικό Συμβούλιο (ECOSOC) του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών.

3.2 Τα ISSAIs διαχωρίζουν τους ελέγχους που διενεργούνται από τα Ανώτατα Ελεγκτικά Ιδρύματα σε τρεις κατηγορίες, τους οικονομικούς ελέγχους (“financial audit”), τους ελέγχους συμμόρφωσης (“compliance audit”) και τους διαχειριστικούς ελέγχους (“performance audit”). Για τους ελέγχους αυτούς υπάρχει αριθμός ελεγκτικών προτύπων που είναι κοινά και αριθμός ελεγκτικών προτύπων που αφορούν ειδικά στην κάθε κατηγορία ελέγχου.

Η διενέργεια του παρόντος ελέγχου διέπεται κυρίως από τις διατάξεις των πιο κάτω Προτύπων:

- ISSAI 100 - Θεμελιώδεις Αρχές Ελέγχου για τον Δημόσιο Τομέα.
- ISSAI 200 - Θεμελιώδεις Αρχές Οικονομικού Ελέγχου.
- ISSAI 300 – Θεμελιώδεις Αρχές Διαχειριστικού Ελέγχου
- ISSAI 400 - Θεμελιώδεις Αρχές Ελέγχου συμμόρφωσης
- ISSAI 5300 – Κατευθυντήριες Γραμμές Μηχανογραφικού Ελέγχου

3.3 Η λήψη των απαραίτητων για τον έλεγχο στοιχείων έγινε στη βάση των προνοιών του περί της Καταθέσεως Στοιχείων και Πληροφοριών στον Γενικό Ελεγκτή της Δημοκρατίας Νόμου Ν113(Ι)2002, ο οποίος παρέχει σαφείς εξουσίες στον Γενικό Ελεγκτή να ζητά στοιχεία σε οποιαδήποτε μορφή, περιλαμβανομένης και της ηλεκτρονικής μορφής, επεξηγήσεις και πληροφορίες, γραπτές ή προφορικές, που κατά την κρίση του μπορούν να τον υποβοηθήσουν στην εκτέλεση του έργου του.

Γ. Ευρήματα.

Από τον έλεγχο των λογαριασμών του Τμήματος Οδικών Μεταφορών, έχουν προκύψει τα ακόλουθα θέματα.

1. Εγγραφές Μηχανοκινήτων Οχημάτων.

Κατά τη διάρκεια του 2016 εγγράφηκαν 34.563 οχήματα, σε σύγκριση με 26.495 το 2015 (αύξηση 30,5%). Τα έσοδα από εγγραφές και επανεγγραφές το 2016 ανήλθαν σε €5,44 εκ. σε σύγκριση με €4,25 εκ. το 2015 παρουσιάζοντας αύξηση 28%. Το σύνολο των εγγεγραμμένων οχημάτων στις 31.12.2016 ήταν 821.621, σε σύγκριση με 797.263 στις 31.12.2015.

2. Ανανέωση άδειας κυκλοφορίας.

Σύμφωνα με στοιχεία του Τμήματος, κατά το 2016 εκδόθηκαν συνολικά 775.838 άδειες κυκλοφορίας και εισπράχθηκαν τέλη €98,7 εκ. σε σύγκριση με 750.845 άδειες και τέλη €98,3 εκ. το 2015.

Ο αριθμός των μηχανοκίνητων οχημάτων για τα οποία δεν ανανεώθηκαν οι άδειες κυκλοφορίας ήταν 133.594 (16,3% των εγγεγραμμένων οχημάτων). Σημειώνεται ότι σε αυτά περιλαμβάνονται 74.696 οχήματα τα οποία ήταν δηλωμένα ως ακινητοποιημένα.

Διαγράφηκαν από το μητρώο λόγω μη ανανέωσης της άδειάς τους για τρία συνεχή χρόνια 12.648 οχήματα (12.278 το 2015).

3. Εγγραφή μικρών λεωφορείων μοντέλου Mercedes Vito ως λεωφορεία δημόσιας χρήσης.

Η Υπηρεσία μας προέβηκε σε επιθεώρηση φακέλων μικρών λεωφορείων μοντέλου Mercedes Vito τα οποία εγγράφηκαν ως λεωφορεία δημόσιας χρήσης, και μετά από τον σχετικό έλεγχο προέκυψαν τα ακόλουθα θέματα τα οποία υποβλήθηκαν στο αρμόδιο Υπουργείο Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων στις 21.9.2017 για απόψεις και ανάλογη ενέργεια.

Σύμφωνα με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή, τα οχήματα μοντέλου Mercedes Vito διαθέτουν το μέγιστο 9 θέσεις (συμπεριλαμβανομένου του οδηγού) από την κατασκευή τους, δηλαδή είναι κατηγορίας M1 (ιδιωτικό όχημα τύπου σαλούν) ενώ σύμφωνα με τις πρόνοιες του περί της Πρόσβασης στο Επάγγελμα του Οδικού Μεταφορέα Νόμου του 2001 (Ν.101(Ι)/2001) τα μικρά λεωφορεία δημόσιας χρήσης με άδεια «Ε» πρέπει να διαθέτουν το ελάχιστο 10 θέσεις (συμπεριλαμβανομένου του οδηγού) να είναι δηλαδή κατηγορίας M2 (λεωφορείο). Για την εγγραφή των εν λόγω οχημάτων ως λεωφορεία δημόσιας χρήσης, απαιτείται προσθήκη τουλάχιστον μιας θέσης (για την αλλαγή της κατηγορίας του οχήματος από M1 σε M2) και εφόσον πληρούνται οι σχετικές απαιτήσεις της Οδηγίας 2001/85/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου περί ειδικών διατάξεων για οχήματα μεταφοράς επιβατών άνω των οκτώ θέσεων εκτός της θέσεως του οδηγού, χορηγείται έγκριση ΕΚ τύπου οχήματος και σε κάθε εγκεκριμένο τύπο οχήματος χορηγείται αριθμός έγκρισης στην κάθε περίπτωση. Ωστόσο, από τον έλεγχο της Υπηρεσίας μας διαπιστώθηκε ότι στις πλείστες περιπτώσεις δεν δόθηκε η απαιτούμενη έγκριση ΕΚ τύπου οχήματος, (δηλαδή ότι ελέγχθηκε ότι οι απαιτήσεις της σχετικής Ευρωπαϊκής Οδηγίας τηρούνται) όπως προνοείται από τις συγκεκριμένες πρόνοιες της Οδηγίας 2001/85/ΕΚ, αλλά μόνο πιστοποίηση από επιθεωρητή του

Τμήματος Οδικών Μεταφορών πάνω στην αίτηση εγγραφής ότι το όχημα εμπίπτει στην κατηγορία M2.

Από τον έλεγχο της Υπηρεσίας μας διαπιστώθηκε επίσης, ότι τα πλείστα από τα οχήματα που επιλέχθηκαν για έλεγχο, λανθασμένα εγγράφηκαν κατά την άφιξη τους στην Κύπρο ως λεωφορεία δημόσιας χρήσης και, κατά συνέπεια δεν καταβαλλόταν φόρος κατανάλωσης, αφού τα λεωφορεία και γενικότερα τα οχήματα μεταφοράς πέραν των εννέα ατόμων περιλαμβανομένου του οδηγού δεν υπόκεινται σε φόρους κατανάλωσης. Οπότε τα οχήματα που εγγράφηκαν ως λεωφορεία δημόσιας χρήσης κατά την άφιξη τους στην Κύπρο δεν επιβαρύνθηκαν με φόρο κατανάλωσης αλλά δεδομένου και του ότι (α) η εγγραφή των οχημάτων ως λεωφορεία δημόσιας χρήσης την περίοδο 1.1.2004 μέχρι 1.1.2014 γινόταν ατελώς και (β) τα λεωφορεία δημόσιας χρήσης για την περίοδο 1.1.2004 μέχρι 1.1.2014 δεν πλήρωναν ετήσιο τέλος κυκλοφορίας, για τα εν λόγω οχήματα δεν καταβαλλόταν αφενός τέλος εγγραφής και αφετέρου ετήσιο τέλος κυκλοφορίας για την εν λόγω περίοδο λανθασμένα, και ως εκ τούτου η Δημοκρατία δεν εισέπραξε τα έσοδα που έπρεπε να εισπράξει.

Από δειγματοληπτικό έλεγχο διαπιστώθηκε ότι σε κάποιες περιπτώσεις ιδιοκτήτες των οχημάτων αυτών έχουν στην κατοχή τους άδειες οδικής χρήσης για ταξί και άδειες για εσωτερικές οδικές μεταφορές επιβατών σε «έκτακτες γραμμές» (άδεια «Ε») και παρατηρήθηκε ότι το Τμήμα δεν διενεργεί ελέγχους για να εξακριβώσει την ορθή χρήση των οχημάτων αυτών, τα οποία ενδεχομένως να χρησιμοποιούνται και ως ταξί.

Παρατηρήθηκε επίσης, ότι σε κάποιες περιπτώσεις, μαζί με την αίτηση εγγραφής συγκεκριμένων οχημάτων, προσκομίσθηκε καλυπτικό σημείωμα από την Κοινοπραξία Ασφαλιστών Οχημάτων Δημόσιας Χρήσης για αριθμό επιβατών, εκτός του οδηγού, μικρότερο από αυτόν που αναγράφεται στο πιστοποιητικό εγγραφής του οχήματος. Επιπρόσθετα παρατηρήθηκε ότι σε μια περίπτωση ο αριθμός επιβατών, εκτός του οδηγού, στο καλυπτικό σημείωμα ήταν μεγαλύτερος από αυτόν που αναγράφεται στο πιστοποιητικό εγγραφής του οχήματος.

Διαπιστώθηκε περαιτέρω ότι δύο συγκεκριμένα οχήματα ταξινομήθηκαν ως λεωφορεία δημόσιας χρήσης (κατηγορία M2) στο πιστοποιητικό εγγραφής τους, ενώ στο δελτίο επιτυχούς τεχνικού ελέγχου μηχανοκίνητου οχήματος τα οχήματα αυτά φαίνεται να επιθεωρήθηκαν και βρέθηκαν κατάλληλα στην κατηγορία ιδιωτικού οχήματος (κατηγορία M1). Σημειώνεται ότι το ένα εκ των δύο οχημάτων, του οποίου ιδιοκτήτης μέτοχος της Ε.Μ.Ε.Λ. Λτδ, έχει ενταχθεί στον στόλο οχημάτων της Ε.Μ.Ε.Λ. Λτδ στα πλαίσια της Σύμβασης Δημόσιας Υπηρεσίας Εσωτερικών Οδικών Μεταφορών.

Τέλος, η Υπηρεσία μας επισημαίνει ότι για τον έλεγχο που διεξήγαγε προσκομίσθηκαν μόνο οι φάκελοι των 55 εκ των 65 οχημάτων που ζητήθηκαν και όχι οι υπόλοιποι 10. Σύμφωνα με το άρθρο 3 του περί της Καταθέσεως Στοιχείων και Πληροφοριών στον Γενικό Ελεγκτή της Δημοκρατίας Νόμο, ανεξάρτητα από τις διατάξεις οποιουδήποτε άλλου νόμου, ο Γενικός Ελεγκτής της Δημοκρατίας, στα πλαίσια της άσκησης των καθηκόντων του, έχει εξουσία να ζητά στοιχεία σε οποιαδήποτε μορφή, περιλαμβανομένης και της ηλεκτρονικής μορφής, επεξηγήσεις και πληροφορίες, γραπτές ή προφορικές από τους ελεγχόμενους, που κατά την κρίση του μπορούν να τον υποβοηθήσουν στην εκτέλεση του έργου του. Επίσης, στο άρθρο 4(γ) του ίδιου Νόμου «Υποχρέωση προς συμμόρφωση» προνοείται μεταξύ άλλων, ότι οι ελεγχόμενοι

οφείλουν να μην αμελούν, παραλείπουν ή αρνούνται την προσκόμιση σ' αυτόν το ταχύτερο δυνατόν ή να μην εμποδίζουν την πλήρη και ελεύθερη πρόσβαση σε οποιοδήποτε υπηρεσιακό φάκελο.

Επισημαίνεται συνεπώς ότι, η μη προσκόμιση των 10 φακέλων οχημάτων που ζητήθηκαν στα πλαίσια του ελέγχου, συνιστά αδίκημα για τους δημοσίους υπαλλήλους που αρνούνται ή εν γνώσει τους αποκρύπτουν ή παραλείπουν να συμμορφωθούν με τις διατάξεις του άρθρου 4 ανωτέρω και υπόκεινται, σε περίπτωση καταδίκης τους, σε ποινή φυλάκισης μέχρι ένα χρόνο ή σε χρηματική ποινή μέχρι €1.708 ή και στις δύο αυτές ποινές. Σημειώνεται ότι σε περίπτωση που το Τμήμα Οδικών Μεταφορών επικαλεστεί μη εντοπισμό ή απώλεια των εν λόγω φακέλων χρειάζεται να διεξαχθεί άμεσα σχετική έρευνα, να ληφθούν σχετικά μέτρα και να αποδοθούν ευθύνες.

Συστάσεις: Δεδομένων των πιο πάνω η Υπηρεσία μας θεωρώντας το θέμα πολύ σοβαρό σύστησε όπως το συντομότερο δυνατό:

(α) Κληθούν τα 65 οχήματα για την επιθεώρηση που ενδείκνυται για την χορήγηση της ανάλογης έγκρισης ΕΚ τύπου οχήματος μόνο εφόσον διαπιστωθεί ότι πληρούνται όλες οι σχετικές απαιτήσεις της Ευρωπαϊκής Οδηγίας 2001/85/ΕΚ, και ενημερωθεί η Υπηρεσία μας σχετικά.

(β) Διεξαχθεί έρευνα για όλα τα σημεία που εγείρονται στην επιστολή αυτή για την απονομή ευθυνών και για να καταβάλουν οι υπαίτιοι την απώλεια εσόδων/ζημιά που υπέστη το κράτος.

(γ) Εισαχθούν το συντομότερο, αποτελεσματικές ασφαλιστικές δικλείδες για να μην επαναληφθούν παρόμοιες περιπτώσεις στο μέλλον συμπεριλαμβανομένης της διενέργειας κατάλληλων ελέγχων σε τακτά χρονικά διαστήματα για την επιβεβαίωση της ορθής χρήσης των οχημάτων και τη λήψη σχετικών μέτρων ανάλογα.

(δ) Διεξαχθεί έρευνα για τους 10 φακέλους που δεν προσκομίσθηκαν, όπως αναφέρεται πιο πάνω, αποδοθούν ευθύνες και ληφθούν όλα τα ενδεικνυόμενα μέτρα προς αποφυγή παρόμοιων περιστατικών στο μέλλον.

Ο Γενικός Διευθυντής του Υπουργείου Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων μάς πληροφόρησε τον Δεκέμβριο 2017 ότι η Διεύθυνση Ελέγχου και το Τμήμα Οδικών Μεταφορών εξετάζουν την υπόθεση, σύμφωνα με τις συστάσεις της Υπηρεσίας μας. Τόσο τα αποτελέσματα της έρευνας όσο και οι νενομισμένες ενέργειες στις οποίες θα προβεί το Υπουργείο Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων θα γνωστοποιηθούν στην Υπηρεσία μας.

4. Επιθεώρηση μηχανοκίνητων οχημάτων στο ΚΕΜΟ Λευκωσίας.

Μετά από διερεύνηση καταγγελίας ότι τα μηχανήματα ελέγχου στο ΚΕΜΟ Λευκωσίας δεν λειτουργούν με αποτέλεσμα να μη γίνονται οι απαραίτητοι τεχνικοί έλεγχοι διαπιστώθηκαν τα ακόλουθα:

Τα προβλήματα που παρουσιάζονται στο γκαράζ επιθεωρήσεων μηχανοκίνητων οχημάτων επισημάνθηκαν σε επιστολή των επιθεωρητών του ΚΕΜΟ Λευκωσίας ημερομηνίας 7.11.2013 προς τον Διευθυντή του Τμήματος. Συγκεκριμένα παρουσιάζονταν τα ακόλουθα προβλήματα στις γραμμές επιθεώρησης οχημάτων.

(α) Γραμμή 1.

- Οι καυσαναλυτές πετρελαίου και βενζίνης δεν λειτουργούν.
- Το φωτόμετρο δεν λειτουργεί.
- Τα μηχανήματα, όπως ο έλεγχος αποσβεστήρα των κραδασμών και φρένων για πέραν των 2 χρόνων δεν έτυχαν ρύθμισης (calibration), ενώ τα μηχανήματα των Ι.Κ.Τ.Ε.Ο σύμφωνα με τη νομοθεσία υποχρεωτικά ελέγχονται και ρυθμίζονται κάθε 6 μήνες.
- Τα shaker δεν λειτουργούν.
- Η λάμπα στο φανάρι δεν λειτουργεί.
- Οι ασφάλειες του κρίκου, τις πλείστες φορές δεν απασφαλίζουν για να κατέβουν τα αυτοκίνητα κάτω.
- Η πόρτα εξόδου των οχημάτων στην γραμμή δεν ανοίγει.

(β) Γραμμή 3.

- Τα shaker δεν δουλεύουν σωστά προς όλες τις κατευθύνσεις.
- Οι λάμπες στο λάκκο δεν υπάρχουν.
- Το μηχανήμα ελέγχου των φρένων δεν έτυχαν ρύθμισης.
- Το φωτόμετρο δεν λειτουργεί.
- Η πιάστρα (μάτια) στο λάστιχο του καυσαναλυτή είναι σπασμένη.

(γ) Γραμμή 4.

- Το μηχανήμα ελέγχου των φρένων δεν έτυχε ρύθμισης.
- Τα rollers στο φρενόμετρο δεν είναι ίσια με αποτέλεσμα στα ρυμουλκά και στα βαρέα οχήματα να μην ξεκινούν.
- Δεν υπάρχουν φώτα στο λάκκο.
- Τα shaker δεν λειτουργούν.

Τον Ιανουάριο 2014 δόθηκαν οδηγίες από Ανώτερο Λειτουργό του Τμήματος προς τον τότε υπεύθυνο του ΚΕΜΟ Λευκωσίας για να υποβάλει εισηγήσεις για επίλυση των προβλημάτων, για τη διαδικασία που θα έπρεπε να ακολουθηθεί και εκτίμηση κόστους. Από μελέτη του σχετικού διοικητικού φακέλου δε φαίνεται να ετοιμάσθηκε οποιοδήποτε σημείωμα ούτε έγιναν οποιεσδήποτε διορθωτικές ενέργειες, με αποτέλεσμα τα προβλήματα να υφίστανται μέχρι την ημέρα του ελέγχου.

Τον Ιούλιο 2016 ο υπεύθυνος του ΚΕΜΟ Λευκωσίας με σημείωμα του προς τον Διευθυντή του Τμήματος επισημαίνει ότι τα προαναφερόμενα προβλήματα εξακολουθούν να υφίστανται σε όλες τις γραμμές επιθεωρήσεων.

Από δειγματοληπτικό έλεγχο εντοπίσθηκαν δύο περιπτώσεις μηχανοκίνητων οχημάτων τύπου μπετονιέρα, όπου παρόλο που δεν επιτεύχθηκε η ελάχιστη τιμή των 50% στην

απόδοση του κύριου συστήματος πέδησης κατόπιν δοκιμής σε μηχανή στατικής δοκιμής, τα οχήματα αυτά κρίθηκαν κατάλληλα για οδική χρήση.

Επίσης, διαπιστώθηκε ότι τα μηχανοκίνητα οχήματα υποβάλλονται σε τεχνικό έλεγχο χωρίς φορτίο.

Ο περιοδικός τεχνικός έλεγχος για όλα τα οχήματα δημόσιας χρήσης, καθώς και για τα οχήματα υψηλού κινδύνου διενεργείται από τα ΚΕΜΟ. Η επιθεώρηση στα ΚΕΜΟ περιλαμβάνει τεχνικούς ελέγχους με τη χρήση μηχανημάτων ελέγχου, καθώς και οπτικούς ελέγχους και αναμένεται να διαρκέσει περίπου 20 λεπτά, και ως εκ τούτου έχει καθοριστεί κατά το 2016 ελάχιστο χρονικό περιθώριο 20 λεπτών μεταξύ των καταχωρίσεων αποτελέσματος τεχνικού ελέγχου στο μηχανογραφικό σύστημα από τον ίδιο επιθεωρητή. Παρόλο που η επιθεώρηση συνεπάγεται ψηλό διοικητικό κόστος (ανθρωποώρες επιθεωρητών, χρήση μηχανημάτων τεχνικού ελέγχου) δεν καταβάλλονται τέλη.

Σύσταση: Τα θέματα της επιθεώρησης των μηχανοκίνητων οχημάτων και της καταλληλότητας οδικής χρήσης τους κρίνονται από την Υπηρεσία μας ως πολύ σοβαρά καθότι άπτονται θεμάτων οδικής ασφάλειας. Ως εκ τούτου το Τμήμα οφείλει να παρέχει τα απαιτούμενα εργαλεία και τους κατάλληλους χώρους στους επιθεωρητές για να διεξάγουν όλους τους απαιτούμενους τεχνικούς ελέγχους στα μηχανοκίνητα οχήματα και να διασφαλίζεται ότι όλα τα μηχανοκίνητα οχήματα πληρούν τις απαιτήσεις της σχετικής νομοθεσίας.

Το Τμήμα οφείλει να λάβει διορθωτικές ενέργειες έγκαιρα για επίλυση των προαναφερόμενων προβλημάτων στο ΚΕΜΟ Λευκωσίας, τα οποία υφίστανται πέραν των τριών ετών.

Η Υπηρεσία μας σύστησε επίσης τη θεσμοθέτηση τελών για τη διεξαγωγή των περιοδικών τεχνικών ελέγχων στα ΚΕΜΟ για κάλυψη του διοικητικού κόστους.

Ο Διευθυντής του Τμήματος μάς πληροφόρησε ότι το Τμήμα έχει προχωρήσει στην επιδιόρθωση των μηχανημάτων ελέγχου και παράλληλα, έχει προωθήσει νομοσχέδιο, ώστε ο περιοδικός τεχνικός έλεγχος των φορτηγών και των λεωφορείων δημόσιας χρήσης να γίνεται από τον ιδιωτικό τομέα.

5. Εξέταση μαθητευόμενων οδηγών για απόκτηση κανονικής άδειας οδήγησης.

Σύμφωνα με τον περί Άδειας Οδήγησης Νόμο του 2001 και τους σχετικούς Κανονισμούς (Κ.Δ.Π. 475/2013) η διαδικασία εξέτασης μαθητευόμενων οδηγών περιλαμβάνει:

(α) Θεωρητική εξέταση

(β) Εξέταση προσόντων και συμπεριφοράς (Πρακτική δοκιμασία)

Από τον έλεγχο που διενεργήθηκε στο εξεταστικό κέντρο Λευκωσίας διαπιστώθηκαν τα ακόλουθα σχετικά με τη διαδικασία της εξέτασης για απόκτηση κανονικής άδειας οδήγησης:

(i) **Κλήρωση για την επιλογή εξεταστή.** Για την επιλογή του εξεταστή που θα διενεργήσει την εξέταση του μαθητευόμενου οδηγού διενεργείται κλήρωση. Τα ονόματα των εξεταστών μπαίνουν σε κληρωτίδα από τον υπεύθυνο κλήρωσης. Ο υποψήφιος οδηγός επιλέγει μια από τις μπαλίτσες, η οποία ανοίγεται στην

παρουσία του και διαφαίνεται το όνομα του εξεταστή. Ακολούθως ο υποψήφιος οδηγός υπογράφει στο έντυπο ημερήσιας κατάστασης εξεταζομένων για σκοπούς πιστοποίησης της παρουσίας του.

Από τον έλεγχο παρατηρήθηκε ότι σε διάφορες περιπτώσεις το ημερήσιο πρόγραμμα εξετάσεων παρουσιάζει τον ίδιο εξεταστή να διενεργεί δύο ή τρεις εξετάσεις την ίδια ώρα, γεγονός που εγείρει ερωτηματικά κατά πόσο έγινε κλήρωση στις συγκεκριμένες περιπτώσεις, αλλά και κατά πόσο τηρήθηκαν οι πρόνοιες των περί άδειας οδήγησης κανονισμών του 2004, οι οποίοι καθορίζουν το περιεχόμενο της θεωρητικής εξέτασης, το περιεχόμενο της πρακτικής εξέτασης και την ελάχιστη χρονική διάρκεια της πρακτικής εξέτασης (25 λεπτά για τις κατηγορίες Α, Α1, Α2, Β, Β1). Αναφέρονται παραδείγματα.

Εξεταστής Α

Ημερομηνία εξέτασης	Ωρα εξέτασης	Αριθμός υποψηφίου	Αποτέλεσμα Εξέτασης	Κατηγορία Άδειας
20.2.2016	8.30	Υποψήφιος 1	Επιτυχία	Β
20.2.2016	8.30	Υποψήφιος 2	Επιτυχία	Β
20.2.2016	10.15	Υποψήφιος 3	Επιτυχία	Α1
20.2.2016	10.15	Υποψήφιος 4	Επιτυχία	Β
20.2.2016	10.15	Υποψήφιος 5	Επιτυχία	Β
20.2.2016	12.15	Υποψήφιος 6	Επιτυχία	Β
20.2.2016	12.15	Υποψήφιος 7	Επιτυχία	Β

Σημειώνεται ότι στο ημερήσιο πρόγραμμα εξεταζόμενων στις 20.2.2016 υπογράφει ως υπεύθυνος κλήρωσης ο συγκεκριμένος εξεταστής, ο οποίος είχε μια αποτυχημένη εξέταση στις 8 εξετάσεις που διενήργησε την ημέρα αυτή.

Εξεταστής Β

Ημερομηνία εξέτασης	Ωρα εξέτασης	Αριθμός υποψηφίου	Αποτέλεσμα Εξέτασης	Κατηγορία Άδειας
4.1.2016	11.30	Υποψήφιος 1	Επιτυχία	Α
4.1.2016	11.30	Υποψήφιος 2	Επιτυχία	Β
15.1.2016	12.15	Υποψήφιος 3	Επιτυχία	Α1
15.1.2016	12.15	Υποψήφιος 4	Επιτυχία	Β
15.7.2016	11.30	Υποψήφιος 5	Επιτυχία	Β
15.7.2016	11.30	Υποψήφιος 6	Επιτυχία	Α1
15.7.2016	13.00	Υποψήφιος 7	Επιτυχία	Α1
15.7.2016	13.00	Υποψήφιος 8	Επιτυχία	Β

Σύσταση: Εισηγηθήκαμε όπως η κλήρωση για την επιλογή εξεταστή σε όλα τα εξεταστικά κέντρα γίνεται μέσω του μηχανογραφικού συστήματος για να διασφαλίζεται η τυχαία και αμερόληπτη επιλογή εξεταστή για κάθε εξέταση μαθητευόμενου οδηγού.

Ο Διευθυντής του Τμήματος μάς ενημέρωσε ότι το θέμα της ηλεκτρονικής κλήρωσης έχει εξεταστεί από το Τμήμα και διαφάνηκε ότι δεν μπορεί να εφαρμοστεί γιατί πρώτο δεν υπάρχει επαρκής στελέχωση των γραφείων εξεταστών

οδηγών και δεύτερο επειδή, το ηλεκτρονικό σύστημα κλήρωσης χρειάζεται επιπλέον διασύνδεση με άλλες διαδικασίες του μηχανογραφικού συστήματος για να είναι αποτελεσματικό και προς το παρόν δεν υπάρχει δυνατότητα τροποποίησης γιατί προηγούνται άλλες αλλαγές.

- (ii) **Καταχώριση αποτελέσματος εξέτασης στο μηχανογραφικό σύστημα.** Με την ολοκλήρωση της εξέτασης για απόκτηση κανονικής άδειας οδήγησης συμπληρώνεται έκθεση εξέτασης μόνο στις περιπτώσεις αποτυχίας και η οποία θεωρείται βεβαίωση αποτυχίας σύμφωνα με το άρθρο 28(2) του Νόμου 94(Ι) του 2001. Σε όλες τις περιπτώσεις, με την ολοκλήρωση της εξέτασης, ο εξεταστής πρέπει να καταχωρεί το αποτέλεσμα στο μηχανογραφικό σύστημα. Παρατηρήθηκαν περιπτώσεις όπου το αποτέλεσμα της εξέτασης καταχωρήθηκε σε μεταγενέστερη ή προγενέστερη ημερομηνία ή ώρα από την καθορισμένη ημερομηνία και ώρα της εξέτασης χωρίς να σημειωθεί αλλαγή στο ημερήσιο πρόγραμμα εξεταζόμενων. Ενδεικτικά αναφέρονται τα ακόλουθα παραδείγματα:

Εξεταστής Α

Ημερομηνία και ώρα εξέτασης	Αριθμός υποψηφίου	Αποτέλεσμα εξέτασης	Ημερομηνία και ώρα καταχώρισης αποτελέσματος
5.2.2016 και 13.45	Υποψήφιος 1	Επιτυχία	5.2.2016 και 13.21
5.2.2016 και 14.30	Υποψήφιος 2	Επιτυχία	5.2.2016 και 14.01
22.2.2016 και 11.30	Υποψήφιος 3	Επιτυχία	24.2.2016 και 12.57
27.2.2016 και 9.30	Υποψήφιος 3	Επιτυχία	30.5.2016 και 8.49
9.4.2016 και 12.15	Υποψήφιος 4	Επιτυχία	12.4.2016 και 12.18
3.8.2016 και 14.30	Υποψήφιος 5	Επιτυχία	4.8.2016 και 11.29

Εξεταστής Β

Ημερομηνία και ώρα εξέτασης	Αριθμός υποψηφίου	Αποτέλεσμα εξέτασης	Ημερομηνία και ώρα καταχώρισης αποτελέσματος
12.1.2016 και 14.30	Υποψήφιος 1	Επιτυχία	13.1.2016 και 12.27*
9.2.2016 και 11.30	Υποψήφιος 2	Επιτυχία	9.2.2016 και 9.41**
9.2.2016 και 13.00	Υποψήφιος 3	Επιτυχία	9.2.2016 και 10.06**
4.1.2016 και 11.30	Υποψήφιος 4	Επιτυχία	4.1.2016 και 10.12***
4.1.2016 και 12.15	Υποψήφιος 5	Επιτυχία	4.1.2016 και 10.13***
4.1.2016 και 13.00	Υποψήφιος 6	Επιτυχία	4.1.2016 και 9.27***

* Ο υποψήφιος οδηγός δεν υπόγραψε στο ημερήσιο πρόγραμμα εξεταζόμενων για σκοπούς επιβεβαίωσης της παρουσίας του.

** Οι δύο υποψήφιοι είχαν τον ίδιο εκπαιδευτή οδηγών (Εκπαιδευτή Α) και εξετάστηκαν για απόκτηση άδειας οδήγησης μοτοσυκλέτας.

*** Οι τρεις υποψήφιοι είχαν τον ίδιο εκπαιδευτή οδηγών (Εκπαιδευτή Β) και εξετάστηκαν για απόκτηση άδειας οδήγησης μοτοσυκλέτας.

Σημειώνεται ότι ο εν λόγω εξεταστής έχει 100% ποσοστό επιτυχίας στις εξετάσεις για απόκτηση άδειας οδήγησης μοτοσυκλέτας από Ιανουάριο μέχρι Οκτώβριο 2016, ενώ ο μέσος όρος του ποσοστού επιτυχίας κυμαίνεται στο 94%. Επισημαίνεται

επίσης ότι ο εξεταστής αυτός διενήργησε το 19% των εξετάσεων για απόκτηση άδειας οδήγησης μοτοσικλέτας παγκύπρια την περίοδο Ιανουάριο μέχρι Οκτώβριο 2016.

Παρατηρήθηκε ότι, ενώ, σύμφωνα με το μητρώο υπερωριών η εξέταση για υποψήφιο οδηγό διενεργήθηκε στις 5.9.2015 από τον εξεταστή Β, το αποτέλεσμα της εξέτασης στο μηχανογραφικό σύστημα καταχωρήθηκε από τον εξεταστή Γ. Στις 5.9.2015 ο υποψήφιος οδηγός, δεν παρουσιάσθηκε σύμφωνα με το ημερήσιο πρόγραμμα εξεταζόμενων, ενώ στο μηχανογραφικό σύστημα η αίτηση του για εξέταση άδειας οδήγησης παρέμενε σε εκκρεμότητα μέχρι την ημέρα του ελέγχου. Σε άλλη περίπτωση, ενώ υποψήφιος οδηγός δεν υπόγραψε στην ημερήσια κατάσταση εξεταζόμενων στις 14.11.2015 για σκοπούς επιβεβαίωσης της παρουσίας του, ο εξεταστής Γ καταχώρησε αποτέλεσμα επιτυχημένης εξέτασης την ίδια ημέρα.

Σύσταση: Ζητήθηκε όπως καθοριστεί μέσω του μηχανογραφικού συστήματος μέγιστο χρονικό περιθώριο (π.χ. εντός της ημέρας που διενεργήθηκε η εξέταση) για την καταχώριση του αποτελέσματος της εξέτασης.

Επίσης, για σκοπούς εποπτείας των εξεταστών και διασφάλισης ότι οι εξεταστές έχουν εκπληρώσει τις υποχρεώσεις τους που προκύπτουν από τους περί Άδειας Οδήγησης Κανονισμούς του 2004, οι οποίοι καθορίζουν το περιεχόμενο της θεωρητικής εξέτασης, το περιεχόμενο της πρακτικής εξέτασης και την ελάχιστη χρονική διάρκεια της πρακτικής εξέτασης των 25 λεπτών για τις κατηγορίες Α, Α1, Α2, Β, Β1 και Β+Ε και των 45 λεπτών για τις υπόλοιπες κατηγορίες, εισηγούμεστε:

(α) Να διενεργείται γραπτή εξέταση μέσω ηλεκτρονικού υπολογιστή στο Τμήμα όσον αφορά την θεωρητική εξέταση, τόσο για εξασφάλιση μαθητικής άδειας, όσο και κανονικής άδειας οδήγησης.

(β) Να καθορισθούν χρονικοί περιορισμοί, ώστε να μην επιτρέπεται η καταχώριση του αποτελέσματος της εξέτασης από τον εξεταστή πριν παρέλθει η ελάχιστη χρονική διάρκεια των 25 λεπτών για τις κατηγορίες Α, Α1, Α2, Β, Β1 και Β+Ε και των 45 λεπτών για τις υπόλοιπες κατηγορίες.

(γ) Να τηρείται βιβλίο κίνησης για την μοτοσικλέτα που χρησιμοποιείται από τους εξεταστές στα πλαίσια της πρακτικής δοκιμασίας για εξασφάλιση κανονικής άδειας οδήγησης κατηγορίας Α, Α1.

Ο Διευθυντής του Τμήματος μάς πληροφόρησε ότι το μηχανογραφικό σύστημα του Τμήματος έχει διορθωθεί, έτσι ώστε να κλειδώνει το πεδίο κατηγορίας άδειας οδήγησης. Ο εξεταστής οδηγών έχει πλέον τη δυνατότητα να καταχωρήσει το αποτέλεσμα της εξέτασης το αργότερο σε μια ώρα από την προγραμματισμένη εξέταση. Μετά από την παρέλευση της μιας ώρας, το πεδίο αποτελέσματος κλειδώνει. Επιπρόσθετα, υπάρχει logfile, ώστε να εντοπίζεται οποιοσδήποτε προσπαθεί να έχει πρόσβαση στο πεδίο αποτελέσματος.

Όσον αφορά τη θεωρητική εξέταση, ο Διευθυντής του Τμήματος μάς πληροφόρησε ότι το Τμήμα ετοίμασε σχετικό νομοσχέδιο το οποίο τέθηκε σε δημόσια διαβούλευση ως η νενομισμένη διαδικασία. Επίσης, μας πληροφόρησε ότι θα

ετοιμάσει έγγραφα διαγωνισμού για τη διενέργεια της θεωρητικής εξέτασης υποψήφιων οδηγών σε εξειδικευμένα κέντρα στον ιδιωτικό τομέα.

Όσον αφορά το βιβλίο κίνησης για την μοτοσυκλέτα που χρησιμοποιείται για την πρακτική δοκιμασία, ο Διευθυντής του Τμήματος μάς πληροφόρησε ότι αυτό τηρείται σε όλα τα Επαρχιακά Γραφεία του Τμήματος.

(iii) **Ποσοστά επιτυχίας ανά εξεταστή.** Από τα στοιχεία που τηρούνται φαίνεται ότι το συνολικό ποσοστό επιτυχίας παγκύπρια κατά τα έτη 2015 και 2016 ήταν 68%.

Εξεταστικό Κέντρο	Ποσοστό Επιτυχίας 2016	Ποσοστό Επιτυχίας 2015
	%	%
Λευκωσία	75	75
Λεμεσός	63	63
Λάρνακα	66	62
Πάφος	65	67
Δερύνεια	71	73
Παγκύπρια	68	68

Τα ποσοστά επιτυχίας ανά εξεταστή στο εξεταστικό κέντρο Λευκωσίας το οποίο παρουσιάζει το ψηλότερο ποσοστό επιτυχίας παρουσιάζονται ως ακολούθως:

Αριθμός Εξεταστή	Ποσοστό Επιτυχίας 2016	Ποσοστό Επιτυχία 2015
	%	%
Εξεταστής 1	81	70
Εξεταστής 2	73	77
Εξεταστής 3	79	77
Εξεταστής 4	61	62
Εξεταστής 5	77	82
Εξεταστής 6	59	60
Εξεταστής 7	85	85
Εξεταστής 8	62	65

Από την ανάλυση των ποσοστών επιτυχίας των εξεταστών με τα μεγαλύτερα ποσοστά επιτυχίας ανά εκπαιδευτή, παρατηρήθηκαν τα ακόλουθα:

Εξεταστής 7

Εκπαιδευτής	Εξετασθέντες 2015	Επιτυχόντες 2015	Ποσοστό Επιτυχίας
			%
Εκπαιδευτής 1	24	23	96
Εκπαιδευτής 2	25	25	100
Εκπαιδευτής 3	37	35	95
Εκπαιδευτής 4	44	42	95

Σημειώνεται ότι η Σχολή, στην οποία ανήκει ο εκπαιδευτής 2 παρουσιάζει ποσοστό επιτυχίας 97% (31 επιτυχόντες σε 32 εξετασθέντες) το 2015, με τον συγκεκριμένο εξεταστή.

Εκπαιδευτής	Εξετασθέντες 2016	Επιτυχόντες 2016	Ποσοστό Επιτυχίας
			%
Εκπαιδευτής 4	36	35	97
Εκπαιδευτής 5	36	34	95
Εκπαιδευτής 6	49	46	94
Εκπαιδευτής 7	67	61	91

Σημειώνεται ότι η Σχολή, στην οποία ανήκει ο εκπαιδευτής 4 παρουσιάζει ποσοστό επιτυχίας 89% (78 επιτυχόντες σε 88 εξετασθέντες το 2016, με τον συγκεκριμένο εξεταστή). Επισημαίνεται επίσης ότι ο συγκεκριμένος εξεταστής διενεργεί εξετάσεις στο εξεταστικό κέντρο Λευκωσίας για πολλά χρόνια.

Εξεταστής 5

Εκπαιδευτής	Εξετασθέντες 2015	Επιτυχόντες 2015	Ποσοστό Επιτυχίας
			%
Εκπαιδευτής 5	18	18	100
Εκπαιδευτής 8	12	12	100
Εκπαιδευτής 9	14	14	100

Ο πιο πάνω εξεταστής μετακινήθηκε από τα Κεντρικά Γραφεία στο εξεταστικό κέντρο της Λευκωσίας το 2016. Κατά το 2015 διεξήγαγε εξετάσεις κυρίως υπερωριακά.

Εκπαιδευτής	Εξετασθέντες 2016	Επιτυχόντες 2016	Ποσοστό Επιτυχίας
			%
Εκπαιδευτής 5	48	47	98
Εκπαιδευτής 10	19	18	95
Εκπαιδευτής 11	20	20	100
Εκπαιδευτής 12	57	54	95

Επισημαίνεται ότι όσον αφορά τον εκπαιδευτή 11, το 40% (8 από τους 20) των εξετασθέντων αφορούν σε Τουρκοκύπριους οδηγούς, το 35% (7 από τους 20 εξετασθέντες) αφορούν σε αλλοδαπούς οδηγούς και το 25% (5 από τους 20 εξετασθέντες) αφορούν σε Ελληνοκύπριους οδηγούς.

Όσον αφορά στον εκπαιδευτή 5, το 60% (29 από τις 48 συνολικές εξετάσεις) των εξετάσεων που διενήργησε ο πιο πάνω εξεταστής αφορούν σε άδεια οδήγησης μοτοσυκλέτας με 100% ποσοστό επιτυχίας.

Επίσης, όσον αφορά στον εκπαιδευτή 12, το 75% (43 από τις 57 συνολικές εξετάσεις) των εξετάσεων που διενήργησε ο πιο πάνω εξεταστής αφορούν σε άδεια οδήγησης μοτοσυκλέτας με 100% ποσοστό επιτυχίας.

Σύσταση: Σύμφωνα με την Οδηγία 2006/126/ΕΚ, για την άδεια οδήγησης τα κράτη μέλη πρέπει να ορίζουν ότι κάθε εξεταστής υπόκειται σε ετήσια εποπτεία για την εφαρμογή ρυθμίσεων εξασφάλισης της ποιότητας. Αυτό επιτυγχάνεται με την εποπτεία των εξεταστών κατά την εργασία τους, την μετεκπαίδευσή τους και την επαναδιαπίστευσή τους, τη συνεχή επαγγελματική τους εξέλιξη, καθώς και περιοδική επανεξέταση των αποτελεσμάτων των δοκιμασιών οδήγησης που έχουν διεξαγάγει. Οι εξετάσεις οδήγησης πρέπει να παρακολουθούνται και να εποπτεύονται από φορέα εξουσιοδοτημένο από το κράτος μέλος, ώστε να διασφαλίζεται ορθή και συνεπής εφαρμογή της αξιολόγησης. Το Τμήμα θα πρέπει άμεσα να εφαρμόσει τις απαιτήσεις της πιο πάνω Οδηγίας. Επίσης, θα πρέπει να οριστεί ανεξάρτητος φορέας, ο οποίος να αξιολογεί και να διασφαλίζει την ορθή εφαρμογή των απαιτήσεων της Οδηγίας αυτής.

Ο Διευθυντής του Τμήματος μάς πληροφόρησε ότι στο παρόν στάδιο, οι πιο πάνω έλεγχοι διενεργούνται από εξουσιοδοτημένους εξεταστές οδηγών του Τμήματος.

- (iv) **Έλεγχος εκπαιδευτών.** Παρατηρήθηκε ότι το Τμήμα δεν διεξάγει έλεγχο κατά πόσο οι εκπαιδευτές παρέχουν υπηρεσίες εκπαίδευσης οδηγών μόνο για κατηγορίες οχημάτων για τις οποίες έχουν εξασφαλίσει άδεια εξάσκησης επαγγέλματος. Αναφέρεται ότι στον κυκλικό κόμβο παρά το Γενικό Νοσοκομείο βρίσκονται σταθμευμένα εκπαιδευτικά φορτηγά συγκεκριμένης Σχολής, αλλά όπως διαπιστώθηκε από το μητρώο εκπαιδευτών η συγκεκριμένη Σχολή δεν εργοδοτεί εκπαιδευτή που να κατέχει άδεια εκπαιδευτή οδηγών για την συγκεκριμένη κατηγορία οχημάτων Γ.

Ζητήθηκε όπως το Τμήμα πληροφορήσει την Υπηρεσία μας κατά πόσο υποψήφιοι οδηγοί έχουν εξετασθεί από το Τμήμα για εξασφάλιση άδειας οδήγησης φορτηγού με τα εκπαιδευτικά φορτηγά της εν λόγω σχολής.

Ο Διευθυντής του Τμήματος μάς ενημέρωσε ότι, σύμφωνα με τα στοιχεία του μηχανογραφικού συστήματος του Τμήματος, η εν λόγω Σχολή δεν κατέχει εκπαιδευτική άδεια κατηγορίας «Γ». Εντοπίστηκε το λάθος και εκδόθηκε νέα άδεια με καταχωρημένες μόνο τις κατηγορίες που δικαιούται η εν λόγω Σχολή, δηλαδή «Α», «Β» και «Δ». Αναφέρεται επίσης ότι δεν απαγορεύεται να έχει εγγεγραμμένα οχήματα της κατηγορίας «Γ», τα οποία ενδεχομένως να χρησιμοποιούνται για εξέταση υποψήφιων οδηγών σε αυτή την κατηγορία. Από έρευνα που έγινε στο μηχανογραφικό σύστημα διαπιστώθηκε ότι, για τις εξετάσεις που διενεργήθηκαν στις 21.6.2016, 1.7.2016, 5.7.2016 και 11.7.2016, καταχωρήθηκε ως εκπαιδευτής οδηγού η εν λόγω Σχολή. Ο Διευθυντής του Τμήματος μάς πληροφορεί ότι δεν είναι γνωστό κατά πόσο η καταχώρηση αυτή έγινε μετά από αίτημα του συγκεκριμένου εκπαιδευτή οδηγών ή αν κατά λάθος ο εξεταστής του Τμήματος καταχώρησε τον εν λόγω εκπαιδευτή, ως να ήταν ο εκπαιδευτής των υποψήφιων οδηγών ή η Σχολή στην οποία ανήκει ο εκπαιδευτής. Μετά τα συμβάντα αυτά, λήφθηκαν μέτρα από το Τμήμα ώστε οι εξεταστές να καταχωρούν στο μηχανογραφικό σύστημα τον πραγματικό εκπαιδευτή κάθε υποψηφίου οδηγού και να διαπιστώνεται αν πράγματι είναι αδειούχος εκπαιδευτής οδηγών.

6. Χορήγηση άδειας εξάσκησης επαγγέλματος εκπαιδευτή οδηγών.

Σύμφωνα με τους περί Μηχανοκίνητων Οχημάτων (Εκπαίδευσης Οδηγών) Νόμους, για να δικαιούται ένας να εργαστεί ως εκπαιδευτής οδηγών, θα πρέπει να έχει συμπληρώσει την ηλικία των 24 ετών και να περάσει γραπτές εξετάσεις. Μετά τις γραπτές εξετάσεις θα πρέπει να περάσει από πρακτική δοκιμασία δίωρης οδήγησης, στην παρουσία δύο εξεταστών οδηγών. Σε περίπτωση επιτυχίας του, τότε με την καταβολή €3,41 εκδίδεται πιστοποιητικό ικανότητας εκπαιδευτή, το οποίο αφού παρουσιάσει μαζί με τα άλλα σχετικά πιστοποιητικά (πιστοποιητικό καλού χαρακτήρα από τη Αστυνομία, πιστοποιητικό φυσικής ικανότητας από Γενικό Ιατρό ή Παθολόγο) και αφού καταβάλει το ποσό των €5,13 εκδίδεται η σχετική άδεια εκπαιδευτή, η οποία είναι ετήσια, ενώ σε περίπτωση που αποτύχει δεν καταβάλλεται τέλος.

Από τον έλεγχο παρατηρήθηκαν οι ακόλουθες ελλείψεις και αδυναμίες όσον αφορά στη διαδικασία έκδοσης αδειών εξάσκησης επαγγέλματος εκπαιδευτή οδηγών:

- (i) Η άδεια εξάσκησης επαγγέλματος εκπαιδευτή οδηγών εκδίδεται σε προτυπωμένο έντυπο, έχει αύξοντα αριθμό και τα στοιχεία που απαιτούνται συμπληρώνονται χειρόγραφα. Δεδομένου τούτου παρατηρείται ανομοιομορφία στη διαδικασία έκδοσης των εν λόγω αδειών και δε διασφαλίζεται ότι η έκδοση γίνεται με την καταβολή των νενομισμένων τελών. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι σε κάποιες περιπτώσεις η εν λόγω άδεια έχει αναδρομική ισχύ σε αντίθεση με τους ισχύοντες κανονισμούς, οι οποίοι προνοούν ότι η άδεια είναι ετήσια και εκδίδεται με την καταβολή των νενομισμένων τελών.
- (ii) Σε τρεις περιπτώσεις εκδόθηκαν άδειες εξάσκησης επαγγέλματος εκπαιδευτή οδηγών, ενώ οι εν λόγω εκπαιδευτές οδηγών είχαν καταδικασθεί, κατά τα τελευταία τρία έτη πριν την ημερομηνία έκδοσης της άδειας, για οδήγηση υπό την επήρεια οινόπνευματων ποτών, σε αντίθεση με τους ισχύοντες κανονισμούς. Αναφέρεται ότι οι εν λόγω εκπαιδευτές μαζί με την αίτηση είχαν υποβάλει πιστοποιητικό καλού ηθικού χαρακτήρα, εκδιδόμενο από την Αστυνομία, εντούτοις η Υπηρεσία μας έχει την άποψη ότι το Τμήμα θα πρέπει να προβαίνει σε έρευνα για να διαπιστώνει κατά πόσο οι εκπαιδευτές οδηγών πληρούν τις σχετικές πρόνοιες την νομοθεσίας. Σε μια από τις αναφερόμενες περιπτώσεις ο τότε Βοηθός Γενικού Εισαγγελέα ζήτησε εγγράφως από τον Αρχηγό Αστυνομίας την κατ' εξαίρεση έκδοση πιστοποιητικού καλού ηθικού χαρακτήρα παρόλο που δεν είχε παρέλθει η περίοδος των τριών ετών από την καταδίκη του εκπαιδευτή οδηγών για οδήγηση υπό την επήρεια οινόπνευματων ποτών.
- (iii) Σε δύο περιπτώσεις, εκπαιδευτές οδηγών κατά την υποβολή της αίτησης τους για έκδοση άδειας εκπαιδευτή οδηγών προσκόμισαν πιστοποιητικό φυσικής ικανότητας από δερματολόγο-αφροδισιολόγο και νευρολόγο αντίστοιχα, ενώ σύμφωνα με τον περί Μηχανοκίνητων Οχημάτων (Εκπαίδευσης Οδηγών) Νόμο το πιστοποιητικό φυσικής ικανότητας εκδίδεται από ιατρό εγγεγραμμένο στον Παγκύπριο Ιατρικό Σύλλογο στην ειδικότητα Γενικής Ιατρικής ή Παθολογίας.
- (iv) Σε μια περίπτωση, εκπαιδευτής οδηγών φαίνεται να παραποίησε την άδεια εξάσκησης επαγγέλματος εκπαιδευτή οδηγών ημερομηνίας 9.4.2015, με την προσθήκη χειρόγραφα σε αυτήν της κατηγορίας μηχανοκίνητων οχημάτων «Γ». Στη συνέχεια στις 11.4.2016 αιτήθηκε για ανανέωση της άδειας εξάσκησης

επαγγέλματος εκπαιδευτή οδηγών και του παραχωρήθηκε άδεια εκπαιδευτή οδηγών ημερομηνίας 20.4.2016 για τις κατηγορίες «Α», «Β», «Γ», «Δ» μηχανοκίνητων οχημάτων. Μετά από καταγγελία το θέμα υποβλήθηκε στο Διευθυντή για ενημέρωση και οδηγίες κατά πόσο το Τμήμα θα προέβαινε σε καταγγελία στην Αστυνομία. Αντί αυτού το Τμήμα προέβηκε σε διόρθωση της άδειας εκπαιδευτή οδηγών του εν λόγω ατόμου.

- (v) Σε άλλη περίπτωση, εκπαιδευτής οδηγών φαίνεται να εξασκούσε το επάγγελμα, ενώ δεν είχε σε ισχύ άδεια εξάσκησης επαγγέλματος εκπαιδευτή οδηγών, η οποία έληξε στις 9.7.2014 και δεν ανανεώθηκε καθότι δεν πληρούνταν οι πρόνοιες της σχετικής νομοθεσίας. Συγκεκριμένα παρατηρήθηκε ότι ο εν λόγω εκπαιδευτής οδηγών συνόδευσε 28 μαθητευόμενους οδηγούς στις 29.5.2015 και 30.5.2015 για εξέταση τους οποίους, προφανώς, εκπαίδευσε ενώ δεν είχε σε ισχύ σχετική άδεια.
- (vi) Για να δικαιούται ένας να εργαστεί ως εκπαιδευτής οδηγών, θα πρέπει να περάσει από γραπτές εξετάσεις και από πρακτική δοκιμασία δίωρης οδήγησης, στην παρουσία δύο εξεταστών οδηγών. Σε περίπτωση επιτυχίας του, τότε με την καταβολή €3,41 εκδίδεται πιστοποιητικό ικανότητας εκπαιδευτή, το οποίο αφού παρουσιάσει μαζί με τα άλλα σχετικά πιστοποιητικά και αφού καταβάλει το ποσό των €5,13 εκδίδεται η σχετική άδεια εκπαιδευτή, η οποία είναι ετήσια.

Σύσταση: Η Υπηρεσία μας σύστησε τα ακόλουθα:

- Για την έκδοση άδειας εξάσκησης εκπαιδευτή οδηγών εφαρμοστεί μηχανογραφικό σύστημα για να διασφαλίζεται ομοιόμορφη εφαρμογή των προνοιών της σχετικής νομοθεσίας σε όλα τα επαρχιακά γραφεία του Τμήματος.
- Το Τμήμα διεξάγει έλεγχο κατά πόσο οι εκπαιδευτές παρέχουν υπηρεσίες εκπαίδευσης οδηγών μόνο για τις κατηγορίες οχημάτων για τις οποίες έχουν εξασφαλίσει άδεια εξάσκησης επαγγέλματος.
- Στα πλαίσια εξέτασης μαθητευόμενων οδηγών επιβεβαιώνεται από τους εξεταστές ότι ο εκπαιδευτής τους κατέχει έγκυρη άδεια εξάσκησης επαγγέλματος.
- Να επιβάλλεται τέλος για την έκδοση της άδειας εξάσκησης επαγγέλματος ανάλογο με το διοικητικό κόστος για την παροχή της πιο πάνω υπηρεσίας.

Ο Διευθυντής του Τμήματος μάς πληροφόρησε ότι το Τμήμα έχει ήδη συμπεριλάβει την πιο πάνω αλλαγή στο μηχανογραφικό σύστημα στην κατάσταση αναγκών με προτεραιότητες ανάπτυξης και εγκατάστασης υποσυστημάτων που ζητήθηκαν από το Τμήμα Υπηρεσιών Πληροφορικής. Επισημαίνεται επίσης ότι η νόμιμη χρήση των εκπαιδευτικών οχημάτων ελέγχεται τόσο από την Αστυνομία όσο και από τους Επόπτες Μεταφορών του Τμήματος και οποιαδήποτε παράνομη χρήση οχημάτων καταγγέλλεται. Όσον αφορά την εξέταση μαθητευόμενων οδηγών, ο Διευθυντής του Τμήματος μάς ενημέρωσε ότι ο υποψήφιος οδηγός δεν έχει καμία σχέση με τον εκπαιδευτή οδηγών. Το Τμήμα έχει επίσης ετοιμάσει σχετικό νομοσχέδιο για την αναθεώρηση των τελών, το οποίο σύντομα θα σταλεί στην Νομική Υπηρεσία για νομοτεχνικό έλεγχο.

7. Χορήγηση επαγγελματικών αδειών οδήγησης (ΕΑΟ) σε λήπτες σύνταξης ανικανότητας.

Όπως αναφέρθηκε σε προηγούμενες εκθέσεις μας, σε διάφορες περιπτώσεις άτομα τα οποία, σύμφωνα με στοιχεία της Υπηρεσίας Κοινωνικών Ασφαλίσεων, είναι λήπτες επιδομάτων ανικανότητας ή αναπηρίας είναι ταυτόχρονα κάτοχοι επαγγελματικών αδειών οδήγησης (ταξί, λεωφορείου, φορτηγού).

Αναφέρεται ότι το Τμήμα Οδικών Μεταφορών και η Υπηρεσία Κοινωνικών Ασφαλίσεων εξασφάλισαν έγκριση από τον Επίτροπο Προστασίας Δεδομένων Προσωπικού Χαρακτήρα για διασύνδεση των αρχείων των δύο τμημάτων, με σκοπό να αποφευχθούν περιπτώσεις όπου λήπτες σύνταξης ανικανότητας ή αναπηρίας, οι οποίοι δεν πληρούν τα ελάχιστα επίπεδα σωματικών και διανοητικών ικανοτήτων, να κατέχουν επαγγελματικές άδειες οδήγησης.

Σύμφωνα με το άρθρο 6 του Νόμου 80(Ι)/2011 για τη χορήγηση ή ανανέωση ΕΑΟ, ο αιτητής πρέπει να πληροί σωρευτικά τα πιο κάτω κριτήρια:

- (i) Να έχει συμπληρώσει το εικοστό πρώτο, αλλά όχι το εβδομηκοστό έτος της ηλικίας του,
- (ii) να κατέχει άδεια οδήγησης στην αντίστοιχη κατηγορία του επαγγελματικού οχήματος για το οποίο αιτείται την ΕΑΟ (φορτηγό, λεωφορείο),
- (iii) να μην έχει στερηθεί του δικαιώματος να κατέχει ΕΑΟ, γεγονός που βεβαιώνεται με πιστοποιητικό ποινικού μητρώου, χορηγούμενου από την Αστυνομία,
- (iv) να διαθέτει φυσική ικανότητα η οποία τεκμαίρεται από ιατρικό πιστοποιητικό το οποίο εκδίδεται από εγγεγραμμένο ιατρό και
- (v) να είναι κάτοχος Πιστοποιητικού Επαγγελματικής Ικανότητας στην κατηγορία του επαγγελματικού οχήματος για το οποίο αιτείται ΕΑΟ (φορτηγό, λεωφορείο).

Σύμφωνα με το Τμήμα, στις διατάξεις του Νόμου, καθώς και στους σχετικούς Κανονισμούς δεν περιλαμβάνεται ως κριτήριο η μη λήψη επιδομάτων ανικανότητας ή αναπηρίας και επομένως δεν υπάρχει νομικό έρεισμα σύμφωνα με το οποίο το Τμήμα να μην χορηγεί ή να μην ανανεώνει ΕΑΟ στην περίπτωση λήπτη δημοσίου βοηθήματος. Για επίλυση του θέματος, πραγματοποιήθηκε συνάντηση στις 11.1.2016 με τις Υπηρεσίες Κοινωνικών Ασφαλίσεων στην οποία συμφωνήθηκε ο τρόπος συνεργασίας των δύο Τμημάτων προκειμένου να ελέγχεται κατά πόσον αιτητής ή κάτοχος ΕΑΟ πάσχει από οποιαδήποτε από τις ασθένειες ή φυσικές αναπηρίες που αναφέρονται ρητά στον Κανονισμό 5(4) των Κ.Δ.Π. 53/91, ώστε το Τμήμα Οδικών Μεταφορών να ενεργεί ανάλογα.

Αναφέρεται ότι ο Γενικός Εισαγγελέας σε γνωμάτευσή του για το θέμα ημερομηνίας 1.8.2016 αναφέρει τα ακόλουθα:

«Όσον αφορά το ερώτημα, αν η ισχύς της επαγγελματικής άδειας μπορεί δυνάμει του άρθρου 8(3)(δ) του Νόμου 80(Ι)/2011 να ανακληθεί ή να ανασταλεί αυτόματα όταν ο κάτοχος παύσει να πληροί την προϋπόθεση της φυσικής ικανότητας, το Τμήμα προφανώς και μπορεί να το εφαρμόσει. Όσον αφορά το ερώτημα, κατά πόσο το Τμήμα μπορεί να αρνηθεί να χορηγεί επαγγελματική άδεια οδηγού σε άτομα τα οποία είναι λήπτες δημοσίου βοηθήματος για ασθένειες που δεν αναφέρονται στους περί Επαγγελματικής Άδειας

Οδηγού Κανονισμούς του 1991 (ΚΔΠ 53/1991), σύμφωνα με το άρθρο 7(1) των Κανονισμών, «Προτού η Αρχή Αδειών χορηγήσει επαγγελματική άδεια οδηγού, οφείλει να διακριβώσει την αλήθεια των στοιχείων που περιέχει η αίτηση και να ικανοποιηθεί ότι ο αιτητής συγκεντρώνει όλα τα απαιτούμενα από το νόμο προσόντα για τη χορήγηση της άδειας αυτής.» Κατ' επέκταση, εάν προκύψει πως ο αιτητής λαμβάνει δημόσιο βοήθημα για ασθένεια, το Τμήμα οφείλει να εξετάσει εκτενώς το ιατρικό πιστοποιητικό φυσικής κατάστασης, για να διαπιστώσει εάν η ασθένεια εμπίπτει στον εν λόγω Κανονισμό. Συγκεκριμένα, μπορεί να ανακαλέσει την άδεια ή να την αναστείλει αυτόματα, εάν πληρούνται μια εκ των τριών προϋποθέσεων που θέτει το άρθρο 8(3), ή ακόμα και δυνάμει του άρθρου 8(1).

Αν από το ιατρικό πιστοποιητικό προκύψει πως ο αιτητής πάσχει από ασθένεια η οποία δεν αναφέρεται στους περί Επαγγελματικής Άδειας Οδηγού Κανονισμούς του 1991 (ΚΔΠ 53/1991) το Τμήμα δεν δύναται να αρνηθεί να χορηγήσει επαγγελματική άδεια οδηγού στη βάση του ότι ο αιτητής είναι μόνο λήπτης δημοσίου βοηθήματος. Εάν όμως η ασθένεια με βάση την οποία εγκρίθηκε το αίτημα του για το δημόσιο βοήθημα εμπίπτει εντός του Κανονισμού, τότε το θέμα μπορεί να εξεταστεί με βάση το άρθρο 8(1), (3) του Νόμου.»

Σύσταση: Χρειάζεται να ληφθούν μέτρα, σε συνεργασία με τις Υπηρεσίες Κοινωνικών Ασφαλίσεων, έτσι ώστε άτομα τα οποία δεν πληρούν το κριτήριο της φυσικής ικανότητας να μην ασκούν το επάγγελμα του οδηγού.

Ο Διευθυντής του Τμήματος μάς πληροφόρησε ότι το Τμήμα, μετά την ανανέωση της Άδειας Διασύνδεσης στις 11.2.2016, απέστειλε στις Υπηρεσίες Κοινωνικών Ασφαλίσεων το αρχείο των κατόχων Επαγγελματικής Άδειας Οδηγού στο οποίο περιλαμβάνονταν περίπου 12.000 πρόσωπα, όπου διαφάνηκε ότι 217 πρόσωπα ήταν παράλληλα και λήπτες δημοσίου βοηθήματος. Από τα 217 πρόσωπα ζητήθηκε από το Τμήμα και προσκομίσθηκε πρόσφατο ιατρικό πιστοποιητικό. Το Τμήμα εφαρμόζοντας τις διατάξεις του Κανονισμού 5(4) των Κ.Δ.Π. 53/91, οι οποίες ορίζουν ρητά τις ασθένειες ή φυσικές αναπηρίες που αποκλείουν την κατοχή Επαγγελματικής Άδειας Οδηγού, ακύρωσε 26 Επαγγελματικές Άδειες Οδηγού. Παράλληλα, κάποιες περιπτώσεις στάλθηκαν στο κυβερνητικό ιατροσυμβούλιο για λήψη απόφασης, ενώ σε άλλες περιπτώσεις ζητήθηκαν περαιτέρω διευκρινήσεις από τους γιατρούς που εξέδωσαν το ιατρικό πιστοποιητικό.

8. Ανάθεση καθηκόντων στους Τεχνικούς του Τμήματος και τήρηση ωραρίου.

Σύμφωνα με τον περί Μηχανοκίνητων Οχημάτων (Τεχνικός Έλεγχος και Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου) Νόμο, ο Έφορος ορίζει τους επιθεωρητές, αρμόδιους για τον τεχνικό έλεγχο μηχανοκίνητων οχημάτων στα ΚΕΜΟ. Επίσης, σύμφωνα με τον περί Άδειας Οδήγησης Νόμο, ο Έφορος ορίζει τους εξεταστές, οι οποίοι είναι κατάλληλα εκπαιδευόμενοι για να διενεργούν εξετάσεις για σκοπούς έκδοσης πιστοποιητικού ικανότητας οδήγησης.

Τον Ιανουάριο 2016 δόθηκαν οδηγίες από το Υπουργείο Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων προς τον Διευθυντή του Τμήματος όπως σε Τεχνικό στο Επαρχιακό Γραφείο Λάρνακας ανατεθούν άλλης φύσεως καθήκοντα και συγκεκριμένα, όπως απαλλαγεί από την ευθύνη για εξέταση υποψηφίων οδηγών για έκδοση άδειας οδήγησης μηχανοκίνητων οχημάτων και οι αρμοδιότητες του να περιοριστούν αποκλειστικά στην επιθεώρηση και τον έλεγχο μηχανοκίνητων οχημάτων για πιστοποίηση της

καταλληλότητας τους. Παρόλα αυτά, από τον έλεγχο διαπιστώθηκε ότι ο εν λόγω Τεχνικός εξακολουθεί να εκτελεί καθήκοντα σχετικά με την εξέταση υποψήφιων οδηγών για έκδοση άδειας οδήγησης μηχανοκίνητων οχημάτων σε αντίθεση με τις οδηγίες της Αρμόδιας Αρχής.

Επίσης, από μελέτη των προσωπικών φακέλων των Τεχνικών του Τμήματος διαφάνηκε ότι η μετακίνηση και ανάθεση καθκόντων δε γίνεται εγγράφως σε όλες τις περιπτώσεις. Συγκεκριμένα, στο Επαρχιακό Γραφείο Λευκωσίας κατά το 2016 απασχολούνται 1 Τεχνικός Επιθεωρητής και 1 Τεχνικός, οι οποίοι τον προηγούμενο χρόνο απασχολούνταν στα Κεντρικά Γραφεία, χωρίς να εντοπισθεί οδηγία μετακίνησης και ανάθεσης καθκόντων στους προσωπικούς τους φακέλους. Σε παρόμοια περίπτωση, η μετακίνηση ενός Τεχνικού τον Ιούνιο 2016 από το Επαρχιακό Γραφείο Λεμεσού στο Επαρχιακό Γραφείο Πάφου και η ανάθεση καθκόντων έγινε εγγράφως από τον Γενικό Διευθυντή του Υπουργείου Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων.

Παρατηρήθηκε, επίσης ότι τεχνικός του Τμήματος επικαλούμενος υπηρεσιακούς λόγους και μετάβαση του στο ΚΕΜΟ Λευκωσίας απουσίαζε εντός του ωραρίου εργασίας από τα Κεντρικά Γραφεία και δεν τηρούσε το ηλεκτρονικό σύστημα καταγραφής ώρας προσέλευσης και ώρας αναχώρησης με αποτέλεσμα να παρουσιάζει ελλειμματικό χρόνο εντός του 2015, ο οποίος μέχρι την ημέρα του ελέγχου δεν δικαιολογήθηκε εγγράφως.

Σύσταση: Εισηγηθήκαμε όπως σε όλες τις περιπτώσεις, όπου κρίνεται απαραίτητη η μετακίνηση ή/και αλλαγή καθκόντων τεχνικών του Τμήματος, η μετακίνηση ή/και αλλαγή καθκόντων να διενεργείται από τον Διευθυντή του Τμήματος όπως προνοείται στη σχετική νομοθεσία.

Με τον επαρκή διαχωρισμό αρμοδιοτήτων, ο οποίος επιτυγχάνεται με τη σαφή περιγραφή και κατανομή των καθκόντων, διασφαλίζεται η αποτελεσματικότερη και αποδοτικότερη λειτουργία του Τμήματος. Επίσης, τα δικαιώματα των χρηστών στο σύστημα μηχανογράφησης θα πρέπει να περιορίζονται ανάλογα με τα καθήκοντα των υπαλλήλων.

Επίσης, για σκοπούς ελέγχου της ώρας προσέλευσης και αναχώρησης του προσωπικού στα ΚΕΜΟ η Υπηρεσία μας συστήνει όπως εφαρμοστεί ηλεκτρονικό σύστημα καταγραφής του χρόνου εργασίας.

Ο Διευθυντής του Τμήματος μάς ενημέρωσε ότι το Τμήμα συμφωνεί με τις παρατηρήσεις της Υπηρεσίας μας όσον αφορά τις μετακινήσεις υπαλλήλων ή/και αλλαγή καθκόντων. Όσον αφορά τα δικαιώματα των χρηστών στο σύστημα μηχανογράφησης, μας πληροφορεί ότι αυτά είναι ανάλογα με τα καθήκοντα. Αναφορικά με την εφαρμογή ηλεκτρονικού συστήματος καταγραφής του χρόνου εργασίας, μας πληροφόρησε ότι το Τμήμα Δημόσιας Διοίκησης και Προσωπικού δεν είναι σε θέση να προμηθεύσει το Τμήμα με συσκευές καταγραφής χρόνου εργασίας, αλλά ούτε μπορούν ως Τμήμα να προχωρήσουν στην προκήρυξη διαγωνισμού για την προμήθεια τέτοιων συσκευών.

9. Καθυστερημένα έσοδα.

Τα καθυστερημένα έσοδα στις 31.12.2016 ανέρχονταν σε €46.034,669, σε σύγκριση με €44.145,085 στις 31.12.2015 (αύξηση 4,3%).

Σχεδόν στην ολότητά τους, τα καθυστερημένα έσοδα αφορούν τέλη κυκλοφορίας για οχήματα τα οποία διαγράφηκαν από το μητρώο λόγω μη ανανέωσης της άδειάς τους για

τρία συνεχή χρόνια, τα οποία, σύμφωνα με τον Νόμο 145(Ι)/2006, οφείλονται στη Δημοκρατία ως αστικό χρέος, εκτός εάν το όχημα έχει εξαχθεί ή ακινητοποιηθεί ή καταστραφεί (και προσκομίστουν τα απαιτούμενα πιστοποιητικά).

Αναφέρεται ότι, με τον Νόμο 189(Ι)/2014 δόθηκε η δυνατότητα για απαλλαγή από την υποχρέωση για καταβολή των καθυστερημένων τελών που δημιουργήθηκαν πριν την 1.7.2014, νοουμένου ότι οι ιδιοκτήτες θα προσκομίσουν στο Τμήμα ένορκο δήλωση ότι τα οχήματα ήταν καταστρεμμένα, διαλυμένα ή άλλως πως αδύνατο να κυκλοφορήσουν. Όπως έχουμε ενημερωθεί, μέχρι τις 12.9.2016, εξετάστηκαν 8.667 αιτήσεις και εγκρίθηκαν οι 6.544.

Σύμφωνα με τις εκθέσεις καθυστερημένων εσόδων οι οφειλές πέραν των €1.000 αντιπροσωπεύουν περίπου 47% του συνολικού ποσού των οφειλών. Ενδεικτικά αναφέρονται τα πιο κάτω παραδείγματα:

Εταιρεία	Καθυστερημένες οφειλές 31.12.2016
	€
Εταιρεία 1	219.315
Εταιρεία 2	83.695
Εταιρεία 3	34.064
Εταιρεία 4	32.106

Σύσταση: Το Τμήμα θα πρέπει να εντείνει τις προσπάθειες για μείωση των καθυστερημένων εσόδων, λαμβάνοντας όλα τα αναγκαία μέτρα και επικεντρώνοντας τις προσπάθειες για είσπραξη των πιο σημαντικών οφειλών.

Ο Διευθυντής του Τμήματος σημειώνει ότι, μεγάλο μέρος των οφειλών έχει ήδη διαγραφεί και συνεχίζει να διαγράφεται μετά την προσκόμιση στο Τμήμα ένορκων δηλώσεων ή δηλώσεων αποξένωσης οχήματος από ιδιοκτήτες οχημάτων με βάση τον περί Μηχανοκίνητων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως (Τροποποιητικό) (Αρ. 6) Νόμο 189(Ι)/2014.

10. Αναθεώρηση τελών.

Όπως αναφέρθηκε σε προηγούμενες Εκθέσεις μας, ορισμένα τέλη είναι πολύ χαμηλά και δεν καλύπτουν το διοικητικό κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών. Παραδείγματα αναφέρονται πιο κάτω:

	Υπολογιζόμενο διοικητικό κόστος παροχής της υπηρεσίας	Επιβαλλόμενο τέλος
	€	€
Αίτηση για ανανέωση έγκρισης αλλαγής μηχανής	20	-
Έκδοση διατακτικού αλλαγών (διόρθωση τίτλου ιδιοκτησίας)	12	1,70
Επιθεώρηση για αλλαγή – έκδοση διατακτικού	20	-

Αντίγραφο Άδειας Οδικής Χρήσης	10	0,17
Τεχνικός έλεγχος οχημάτων δημόσιας χρήσης		-
Έκδοση άδειας λειτουργίας σχολής οδηγών*		17
Έκδοση άδειας εξασκήσεως επαγγέλματος εκπαιδευτή οδηγών*		5,13
Έκδοση πιστοποιητικού ικανότητας εκπαιδευτή οδηγών*		3,42

* Σημειώνεται ότι, στις 18.3.2016 τέθηκε σε δημόσια διαβούλευση προσχέδιο νομοσχεδίου για τον περὶ εκπαιδευτῶν και σχολῶν οδηγῶν Νόμο στο οποίο τα τέλη διαφοροποιούνται.

Σύσταση: Το Τμήμα ενδείκνυται ὅπως προωθήσει αναθεώρηση των τελῶν, ὡστε να καταστούν κοστοστρεφή και να συνάδουν/καλύπτουν τουλάχιστον το διοικητικό κόστος παροχής της κάθε υπηρεσίας.

11. Ακίνητοποίηση οχημάτων.

Σύμφωνα με στοιχεία του Τμήματος στις 31.12.2016 υπήρχαν ακίνητοποιημένα κατόπιν δήλωσης των ιδιοκτητῶν τους, 74.696 οχήματα σε σύγκριση με 68.279 που ήταν ακίνητοποιημένα στις 31.12.2015 δηλαδή σημειώθηκε αύξηση 9%.

Για την παραλαβή και καταχώρηση στο μηχανογραφικό σύστημα των αιτήσεων ακίνητοποίησης δεν προβλέπεται η είσπραξη οποιουδήποτε τέλους. Η Υπηρεσία μας εισηγήθηκε ὅπως θεσμοθετηθεῖ σχετικό τέλος στα πλαίσια της αναθεώρησης τελῶν για τις υπηρεσίες που παρέχονται ἀπὸ το Τμήμα. Η επιβολή τέλους θα συμβάλει στη μείωση του αριθμοῦ των οχημάτων που ακίνητοποιούνται για μικρά χρονικά διαστήματα, γεγονός που συνεπάγεται σημαντικό διοικητικό κόστος. Επίσης εισηγήθηκε ὅπως στο έντυπο ακίνητοποίησης οχήματος καταγράφεται η ένδειξη του χιλιομετρητή. Το Τμήμα ετοίμασε σχετική νομοθετική ρύθμιση στην οποία περιλαμβάνεται η δυνατότητα του Εφόρου να καθορίζει το περιεχόμενο του εντύπου ακίνητοποίησης, στο οποίο θα περιληφθεῖ και η ένδειξη του χιλιομετρητή. Επίσης, με την εν λόγω τροποποίηση προωθείται η τροποποίηση του Νόμου, ὡστε ἀντὶ να ακυρώνεται η ακίνητοποίηση και να επιβάλλεται η καταβολή των τελῶν κυκλοφορίας μετὰ ἀπὸ καταδίκη ἀπὸ Δικαστήριο, αὐτή να επιβάλλεται μετὰ ἀπὸ καταγγελία για χρήση οχήματος το οποίο δηλώθηκε ως ακίνητοποιημένο ἢ ἐάν μετὰ ἀπὸ ἔλεγχο διαπιστωθεῖ ὅτι το ὄχημα δεν βρίσκεται στη δηλωθεῖσα διεύθυνση.

Σύσταση: Αναμένεται η άμεση μελέτη και εφαρμογή ὅλων των πιο πάνω εισηγήσεων.

Ο Διευθυντής του Τμήματος μᾶς ενημέρωσε ὅτι το Τμήμα συμφωνεῖ με την θεσμοθέτηση σχετικού τέλους. Επίσης, μας πληροφόρησε ὅτι η πιο πάνω νομοθετική ρύθμιση κατατέθηκε στη Βουλή των Αντιπροσώπων στις 27.10.2017

12. Εισπράξεις.

(α) **Συμφιλίωση Εσόδων.** Δεν γίνεται συμφιλίωση των εσόδων που παρουσιάζονται στο σύστημα TOMIS με τα έσοδα που παρουσιάζονται στο σύστημα του Γενικού Λογιστηρίου (FIMAS).

Σύσταση: Η Υπηρεσία μας συστήνει όπως το Τμήμα στο τέλος του έτους συμφιλώνεται τα ποσά στα δύο συστήματα και οι όποιες διαφορές/αποκλίσεις να τεκμηριώνονται/δικαιολογούνται.

Ο Διευθυντής του Τμήματος μάς επισήμανε ότι η συμφιλίωση εσόδων είναι πρακτικά δύσκολο να γίνει, γιατί υπάρχει ετεροχρονισμός στις καταχωρήσεις στο σύστημα του Τμήματος (TOMIS) και στο σύστημα του Γενικού Λογιστηρίου (FIMAS). Για να βελτιωθεί το σύστημα αυτό και να επιλυθεί το πρόβλημα του ετεροχρονισμού, ο Διευθυντής του Τμήματος μάς πληροφόρησε ότι χρειάζεται επανασχεδιασμός του όλου μηχανογραφικού συστήματος του Τμήματος, σε συνάρτηση με το σύστημα FIMAS. Συναφώς, εισηγείται όπως η πρωτοβουλία αυτή αναληφθεί από το Γενικό Λογιστήριο που φέρει και την ευθύνη λειτουργίας του FIMAS.

(β) Αιφνιδιαστικοί έλεγχοι μετρητών. Σύμφωνα με την Δημοσιονομική και Λογιστική Οδηγία αρ. 38 πρέπει να διεξάγονται αιφνιδιαστικοί έλεγχοι μετρητών. Όπως έχουμε ενημερωθεί, μέχρι την ημερ. ελέγχου 7.9.2016, διεξήχθη αιφνιδιαστικός έλεγχος μετρητών μόνο στα επαρχιακά γραφεία στην Λεμεσό στις 7.7.2016.

Σύσταση: Να διεξαχθούν αιφνιδιαστικοί έλεγχοι μετρητών στα κεντρικά γραφεία και σε όλα τα επαρχιακά.

Ο Διευθυντής του Τμήματος μάς ενημέρωσε ότι το Λογιστήριο του Τμήματος προγραμματίζει τη διενέργεια και άλλων ελέγχων.

13. Ενοίκια Πληρωτέα.

(α) Τα ενοικιαστήρια συμβόλαια για τα κτίρια στα οποία στεγάζονται τα γραφεία του Τμήματος στη Δερύνεια έληξαν και όπως μας έχετε ενημερώσει, η διαδικασία για την ανανέωσή τους είναι υπό εξέλιξη.

Σύσταση: Το Τμήμα θα πρέπει να προβαίνει έγκαιρα στις απαραίτητες ενέργειες για θέματα που αφορούν στις ενοικιάσεις κτιρίων.

Ο Διευθυντής του Τμήματος μάς πληροφόρησε ότι για το ενοικιαζόμενο κτίριο στη Δερύνεια, δόθηκε έγκριση για ανανέωση της περιόδου ενοικίασης μέχρι 31.10.2017, ενώ ετοιμάστηκε επιστολή για ανανέωση της περιόδου ενοικίασης, μέχρι την ολοκλήρωση της διαδικασίας για μεταστέγαση σε νέο υποστατικό.

(β) Στα Κεντρικά Γραφεία στην Έγκωμη, η χρήση του μεσοπατώματος ως γραφειακός χώρος δεν ικανοποιεί τους περί Οδών και Οικοδομών Κανονισμούς καθότι το ύψος του συγκεκριμένου χώρου είναι 2,29 μέτρα. Σημειώνεται ότι στο εν λόγω μεσοπάτωμα εργάζονται 12 υπάλληλοι.

Σύσταση: Το μεσοπάτωμα του πιο πάνω κτηρίου δεν μπορεί να χρησιμοποιείται από το Τμήμα ως εργασιακός χώρος, εφόσον δεν πληρούνται οι σχετικές πρόνοιες της εν λόγω Νομοθεσίας.

Ο Διευθυντής του Τμήματος μάς πληροφόρησε ότι η ενοικίαση του πρόσθετου χώρου εγκρίθηκε στις 7.5.2007, από την τότε αρμόδια Επαρχιακή Επιτροπή Καθορισμού Ενοικίων.

14. Πιστοποιητικά Τελικής Έγκρισης.

Διαπιστώθηκε και πάλι ότι στους σχετικούς φακέλους δεν υπάρχουν Πιστοποιητικά Έγκρισης για τα ενοικιαζόμενα υποστατικά (εκτός από το κτίριο των Κεντρικών Γραφείων).

Σύσταση: Πριν την έναρξη χρήσης των κτηρίων, θα πρέπει τα αρμόδια όργανα να απαιτούν την υποβολή από τους ιδιοκτήτες τους, Πιστοποιητικά έγκρισης. Υπενθυμίζεται σχετικά ότι, με βάση τον περί Ρυθμίσεως Οδών και Οικοδομών Νόμο, η χρήση κτηρίου χωρίς την ύπαρξη Πιστοποιητικού Τελικής Έγκρισης συνιστά ποινικό αδίκημα.

15. Αποζημίωση Λεωφορειούχων που αποχώρησαν.

Όπως αναφέρθηκε και στην Έκθεσή μας για το προηγούμενο έτος, σε τέσσερις περιπτώσεις διαπιστώθηκαν υπερπληρωμές στην αποζημίωση λεωφορειούχων που δεν εντάχθηκαν στους φορείς παροχής δημόσιων επιβατικών μεταφορών.

Οι υπερπληρωμές προέκυψαν λόγω του ότι κατά τον υπολογισμό της αξίας των αδειών των πιο πάνω επαγγελματιών δεν λήφθηκε υπόψη το γεγονός ότι μία άδεια είχε παραχωρηθεί από την Αρχή Αδειών μετά την 1.1.2000 και επομένως δεν έπρεπε να αποζημιωθεί (με βάση την απόφαση της Αρμόδιας Αρχής ημερομηνίας 17 Ιουνίου 2010, για όσες άδειες παραχωρήθηκαν μετά την 1^η Ιανουαρίου 2000 δεν παραχωρείται αποζημίωση).

Οι πιο πάνω λεωφορειούχοι αρνούνται να επιστρέψουν τα υπερπληρωθέντα ποσά αφού θεωρούν ότι η αποζημίωση που τους έχει παραχωρηθεί είναι πολύ χαμηλή και έχουν καταχωρήσει αγωγές στο Επαρχιακό Δικαστήριο Λευκωσίας με τις οποίες απαιτούν ως αποζημίωση μεγάλα χρηματικά ποσά για απώλεια προσδοκώμενου εισοδήματος και για παραβίαση του ανθρωπίνου δικαιώματος του επαγγέλματος και ιδιοκτησίας.

Όπως έχουμε πληροφορηθεί, οι εν λόγω υποθέσεις εκδικάζονται και το Τμήμα συνεργάζεται με την Νομική Υπηρεσία. Στις 22.4.2016 το Τμήμα με επιστολή του προς τον Γενικό Εισαγγελέα της Δημοκρατίας ζήτησε ενημέρωση για εξέλιξη επί του θέματος χωρίς να λάβει απάντηση μέχρι την ημέρα του ελέγχου.

Σύσταση: Το Τμήμα θα πρέπει να στείλει υπενθυμητική επιστολή στη Νομική Υπηρεσία αναφορικά με την επιστολή του ημερ. 22.4.2016 και να μεριμνά ανάλογα για το εν λόγω θέμα.

Ο Διευθυντής του Τμήματος μάς ενημέρωσε ότι το Τμήμα εξακολουθεί να μην έχει οποιαδήποτε ενημέρωση από την Νομική Υπηρεσία και έχει αποστείλει δεύτερη υπενθυμητική επιστολή.

16. Τήρηση Μητρώων.

(α) Η τήρηση μητρώων με τη χρήση του προγράμματος Microsoft Excel δεν παρέχει επαρκή ασφάλεια όσον αφορά στην πρόσβαση στο σύστημα ούτε και επαρκές ελεγκτικό τεκμήριο (audit trail). Παραδείγματα ηλεκτρονικών μητρώων που τηρούνται στο Τμήμα με το πρόγραμμα Microsoft Excel είναι το Καθολικό καταθέσεων και προκαταβολών, το Μητρώο Συμβολαίων και τα μητρώα που αναφέρονται πιο κάτω.

Σύσταση: Η ηλεκτρονική τήρηση μητρώων θα πρέπει να γίνεται με τη χρήση κατάλληλου λογισμικού το οποίο να παρέχει επαρκή ασφάλεια των δεδομένων και πληροφοριών.

Ο Διευθυντής του Τμήματος μάς ενημέρωσε ότι η εισήγηση της Υπηρεσίας μας θα ληφθεί υπόψη κατά την εκτέλεση της σύμβασης C.2017/14 που αντικείμενο της αποτελεί η μελέτη στρατηγικής αναφορικά με τη βελτίωση του υφιστάμενου ή την ανάπτυξη νέου πληροφοριακού συστήματος στο Τμήμα.

(β) Το Μητρώο Μηχανογραφικού Εξοπλισμού δεν ενημερώθηκε από το 2013 και κατά συνέπεια δεν υπάρχει αναφορά στο μητρώο, μεταξύ άλλων, για 45 εκτυπωτές αξίας €15.315 που πληρώθηκαν στις 11.3.2015. Επίσης, δεν καταχωρίζονται στο μητρώο οι πιο κάτω πληροφορίες/στοιχεία:

- Τεχνικά χαρακτηριστικά (ταχύτητα, χωρητικότητα κ.λπ.).
- Αριθμός γραφείου στο οποίο είναι εγκατεστημένο και όνομα χρήστη.
- Αναβαθμίσεις.

Σύσταση: Η Υπηρεσία μας συστήνει όπως γίνει άμεσα η ενημέρωση του πιο πάνω μητρώου.

Ο Διευθυντής του Τμήματος μάς πληροφόρησε ότι η ομάδα του Τμήματος Υπηρεσιών Πληροφορικής που είναι αποσπασμένη στο Τμήμα τηρεί σχετικό μητρώο και η εισήγηση της Υπηρεσίας μας ως προς το περιεχόμενο του θα υιοθετηθεί.

(γ) Για την καλύτερη παρακολούθηση της εκτέλεσης των συμβολαίων, όσον αφορά στη συντήρηση μηχανογραφικού εξοπλισμού, θα πρέπει να τηρούνται αναλυτικές καταστάσεις εξοπλισμού με τα ακόλουθα στοιχεία:

- Κατηγορία εξοπλισμού.
- Είδος/περιγραφή εξοπλισμού.
- Αριθμός σειράς.
- Ημερομηνία για κάθε επίσκεψη.
- Υπογραφή αρμόδιου τεχνικού προμηθευτή για κάθε επίσκεψη.
- Υπογραφή υπεύθυνου λειτουργού για κάθε επίσκεψη.
- Παρατηρήσεις για κάθε επίσκεψη.

Ο Διευθυντής του Τμήματος μάς πληροφόρησε ότι, σε σχέση με τη συντήρηση μηχανογραφικού εξοπλισμού, δεν υπάρχουν τακτικές επισκέψεις για διορθώσεις και όποτε συμβαίνει αυτό καταγράφεται. Επισημαίνεται ότι θα γίνει προσπάθεια δημιουργίας και διατήρησης σχετικού μητρώου.

(δ) Παρόλο που τηρούνται πληροφορίες για κάποια λογισμικά εντούτοις, για σκοπούς ελέγχου και παρακολούθησης, θα πρέπει να τηρείται μητρώο λογισμικού για όλα τα λογισμικά με τις πιο κάτω πληροφορίες/στοιχεία:

- Περιγραφή.
- Έκδοση (version).
- Αριθμός σειράς.
- Προμηθευτής.
- Κόστος.
- Μήνας και έτος εγκατάστασης.
- Απόφαση κατακύρωσης προσφοράς.
- Συμβόλαιο συντήρησης.
- Άδειες χρήσης.
- Αναβαθμίσεις.

Ο Διευθυντής του Τμήματος μάς πληροφόρησε ότι θα γίνει προσπάθεια δημιουργίας και διατήρησης σχετικού μητρώου.

(ε) Διαπιστώθηκε ότι δεν τηρείται μητρώο αναλωσίμων για εκτυπωτές παρόλη την συχνότητα των παραγγελιών.

Ο Διευθυντής του Τμήματος μάς πληροφόρησε ότι θα υιοθετηθεί η εισήγηση της Υπηρεσίας μας.

(ζ) Μητρώο Οχημάτων/Μηχανημάτων. Σύμφωνα με την εγκύκλιο του Γενικού Λογιστηρίου με αριθμό 1619 και ημερ. 8.5.2007, θα πρέπει να τηρείται μητρώο οχημάτων/μηχανημάτων.

Ο Διευθυντής του Τμήματος μάς πληροφόρησε ότι στο Τμήμα τηρείται μητρώο οχημάτων. Αναφορικά με το μητρώο μηχανημάτων, το Τμήμα θα ορίσει υπεύθυνο άτομο για την τήρηση του.

(η) Μητρώο Περιουσιακών Στοιχείων. Δεν τηρείται Μητρώο Περιουσιακών Στοιχείων όπως απαιτείται από τον Κανονισμό Αποθηκών αρ. 108 και δεν γίνεται φυσικός έλεγχος και υποβολή σχετικού πιστοποιητικού στον Γενικό Λογιστή, με αντίγραφο στην Υπηρεσία μας, όπως προνοεί ο Κανονισμός Αποθηκών 110.

Σύσταση: Να ετοιμαστεί και να δοθεί στην Υπηρεσία μας χρονοδιάγραμμα για την ετοιμασία και συμπλήρωση του Μητρώου. Σημειώνεται ότι για όλα τα μητρώα θα πρέπει να καταχωρείται η ημερομηνία τελευταίας επικαιροποίησης των στοιχείων. Η Υπηρεσία μας εισηγείται όπως στην καταγραφή των αναγκών για νέο μηχανογραφικό σύστημα, συμπεριληφθούν εφαρμογές για την τήρηση των πιο πάνω μητρώων.

Ο Διευθυντής του Τμήματος μάς πληροφόρησε ότι το Τμήμα έχει ολοκληρώσει την διαδικασία για την τήρηση μητρώου περιουσιακών στοιχείων και όταν αποφασιστεί η ανάπτυξη νέου μηχανογραφικού συστήματος, το Τμήμα θα ζητήσει να συμπεριληφθούν στους όρους του διαγωνισμού εφαρμογές για την τήρηση των πιο πάνω μητρώων.

17. Έλεγχος Μηχανογραφικών Συστημάτων.

(α) Απουλοποίηση/Ψηφιοποίηση του αρχείου των μηχανοκίνητων οχημάτων στο λογισμικό ΕΟΑΣ.

Η ψηφιοποίηση του αρχείου των μηχανοκίνητων οχημάτων είναι ένας από τους στόχους του Τμήματος εδώ και αρκετά χρόνια γιατί θα επιφέρει εκσυγχρονισμό και μείωση του λειτουργικού κόστους. Παρόλο που τον Ιανουάριο του 2016 το Τμήμα προμηθεύτηκε 10 υπολογιστές και 5 σαρωτές για τον σκοπό αυτό, εντούτοις η διαδικασία δεν έχει αρχίσει. Σημειώνεται ότι ο Διευθυντής του Τμήματος ενημέρωσε τον Διευθυντή του Τμήματος Υπηρεσιών Πληροφορικής σε συνάντηση ημερ. 25.1.2016 ότι το Τμήμα του κατέχει περίπου 20 εκατομμύρια έγγραφα τα οποία πρέπει να σαρωθούν.

Σύσταση: Το Τμήμα θα πρέπει να εντείνει τις προσπάθειες ώστε να αρχίσει η διαδικασία ψηφιοποίησης του αρχείου μηχανοκίνητων οχημάτων θέτοντας στόχους με σχετικό χρονοδιάγραμμα που να παρακολουθείται.

Ο Διευθυντής του Τμήματος απάντησε ότι δεν έχει κανένα σχόλιο επ' αυτού.

(β) Αδυναμίες μηχανογραφικού συστήματος του Τμήματος Οδικών Μεταφορών (ΤΟΜIS). Το λογισμικό ετοιμάστηκε από την εταιρεία IBM το 1996. Διαπιστώθηκε μεταξύ άλλων αδυναμία στο σχεδιασμό της αρχιτεκτονικής του ΤΟΜIS λόγω της παλαιότητας του, και οι ανάγκες του Τμήματος συνεχώς αυξάνονται. Λόγω των αυξημένων αναγκών έχουν γίνει πάρα πολλές αλλαγές και προσθήκες στο σύστημα που επηρεάζουν την σταθερότητα του.

Σύσταση: Η Υπηρεσία μας εισηγείται όπως, οι αλλαγές/ τροποποιήσεις γίνουν με σειρά προτεραιότητας με τέτοιο τρόπο ώστε να μην καθυστερήσουν την έναρξη της καταγραφής αναγκών για νέο μηχανογραφικό σύστημα και να τεθούν καθορισμένα χρονοδιαγράμματα. Η εν λόγω καταγραφή πρέπει να γίνει το συντομότερο δυνατόν.

Ο Διευθυντής του Τμήματος απάντησε ότι, έχοντας επίγνωση των αδυναμιών του λογισμικού, το Τμήμα Υπηρεσιών Πληροφορικής σε συνεργασία με το Τμήμα έχει προχωρήσει στην προκήρυξη και κατακύρωση του διαγωνισμού με στόχο τη μελέτη στρατηγικής αναφορικά με την βελτίωση του υφιστάμενου ή την ανάπτυξη νέου πληροφοριακού συστήματος στο Τμήμα. Η σύμβαση βρίσκεται σε αυτή τη φάση στην καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης και μέχρι το Ιανουάριο του 2018 θα έχει στα χέρια της την προτεινόμενη λύση σε σχέση με τη στρατηγική που πρέπει να ακολουθήσει το Τμήμα. Παράλληλα με τη σύμβαση, προωθούνται και οι αλλαγές και τροποποιήσεις του υφιστάμενου συστήματος. Στο διαγωνισμό αυτό θα καλύπτονται οι άμεσες και επείγουσες ανάγκες του Τμήματος σε σχέση με την αναβάθμιση του υφιστάμενου συστήματος ή την ανάπτυξη νέου συστήματος.

18. Προσφορές.

Ενοικίαση κτηρίου για στέγαση των Υπηρεσιών του Επαρχιακού Γραφείου Τμήματος Οδικών Μεταφορών Λάρνακας - Μετατροπή μέρους των εγκαταστάσεων του Γραφείου σε Κέντρο Εξυπηρέτησης του Πολίτη.

Στις 24.7.2017, με επιστολή μας προς τον Διευθυντή του Τμήματος Οδικών Μεταφορών (ΤΟΜ), παρατηρήσαμε τα ακόλουθα:

Στις 11.5.2006, ο Γενικός Διευθυντής του Υπουργείου Οικονομικών με επιστολή του προς τον Αν. Διευθυντή του ΤΟΜ ενέκρινε την ενοικίαση κτηρίου εμβαδού 2.287τ.μ. στη Βιομηχανική Περιοχή Αραδίππου για τη στέγαση των Υπηρεσιών του Επαρχιακού Γραφείου ΤΟΜ Λάρνακας, έναντι μηνιαίου ενοικίου £7.700 (€13.156,23), με βάση την εισήγηση της Επαρχιακής Επιτροπής Καθορισμού Ενοικίων Λάρνακας που λήφθηκε σε συνεδρία της στις 6.4.2006 (ήταν τότε το αρμόδιο όργανο για τις ενοικιάσεις κτηρίων για κάλυψη των αναγκών του δημόσιου).

Την 1.6.2006, υπογράφηκε η σύμβαση ενοικίασης μεταξύ του Αν. Διευθυντή του ΤΟΜ και του Ιδιοκτήτη του εν λόγω κτηρίου. Η σύμβαση ενοικίασης συμφωνήθηκε να αρχίζει την 1.8.2006 και να έχει διάρκεια 3 χρόνια, με δικαίωμα του ενοικιαστή για ανανέωση της πιο πάνω περιόδου για 2 διετίες.

Στη σύμβαση περιλήφθηκε πρόνοια σύμφωνα με την οποία η ημερομηνία έναρξης της ενοικίασης ήταν δυνατό να μετακινηθεί, στην περίπτωση που η παράδοση του κτηρίου δεν θα πραγματοποιείτο την 1.8.2006, με ανάλογη μετακίνηση και της ημερομηνίας λήξης της σύμβασης. Τελικά, λόγω καθυστέρησης στην εκτέλεση διαφόρων εργασιών στο κτήριο, η ημερομηνία έναρξης της ενοικίασης μετατέθηκε για την 1.3.2007 και η ημερομηνία λήξης για την 28.2.2010.

Σύμφωνα με τις πρόνοιες της σύμβασης, το μηνιαίο ενοίκιο ανερχόταν σε £7.700 για τα πρώτα 3 χρόνια, ενώ για τις επόμενες 2 διετίες θα αυξανόταν κατά 7% κάθε διετία.

Με τη λήξη της αρχικής περιόδου ενοικίασης, η σύμβαση ανανεώθηκε για την πρώτη διετία και στη συνέχεια για τη δεύτερη, με την προβλεπόμενη αύξηση του μηνιαίου ενοικίου (7%). Ως εκ τούτου, το μηνιαίο ενοίκιο για τη δεύτερη διετία ανήλθε σε €15.062.

Στις 4.4.2012, σε συνεδρία της Επιτροπής που συστάθηκε – κατόπιν της Απόφασης του Υπουργικού Συμβουλίου ημερ. 14.12.2011 – για επαναδιαπραγμάτευση των ενοικίων των κτηρίων που ενοικίαζε το δημόσιο, με σκοπό τη μείωση τους, αποφασίστηκε να προταθεί στον Ιδιοκτήτη του κτηρίου, μείωση του μηνιαίου ενοικίου – από €15.062 – στις €11.000, για την περίοδο από 28.4.2013 μέχρι 27.4.2016.

Τελικά, σε νέα συνεδρία της πιο πάνω Επιτροπής που έγινε στις 4.4.2013, συμφωνήθηκε όπως γίνει αποδεκτή, πρόταση του Ιδιοκτήτη για μείωση του μηνιαίου ενοικίου σε €12.800, για την ίδια περίοδο.

Στις 30.5.2013, υπογράφηκε συμπληρωματική συμφωνία ενοικίασης μεταξύ του Διευθυντή του ΤΟΜ και του Ιδιοκτήτη του κτηρίου, σύμφωνα με την οποία η περίοδος ενοικίασης θα συνέχιζε για ακόμα 3 χρόνια, από την 1.6.2013 μέχρι την 31.5.2016, με μηνιαίο ενοίκιο €12.800.

Στις 20.4.2016, δηλαδή 41 ημέρες πριν την ημερομηνία λήξης της σύμβασης, ο Διευθυντής του ΤΟΜ με επιστολή του ζήτησε από τον Γενικό Διευθυντή του Υπουργείου Μεταφορών Επικοινωνιών και Έργων (ΥΜΕΕ), έγκριση για συνέχιση της ενοικίασης του εν λόγω κτηρίου.

Στις 16.9.2016, ο Γενικός Διευθυντής του ΥΜΕΕ πληροφόρησε τον Διευθυντή του ΤΟΜ, ότι ο Κεντρικός Φορέας Στέγασης Κρατικών Υπηρεσιών (ΚΦΣΚΥ), που είχε στο μεταξύ αντικαταστήσει την Επιτροπή Καθορισμού Ενοικίων, ενέκρινε την παράταση της πιο πάνω σύμβασης, από την 1.6.2016 μέχρι την 31.12.2016 (για 7 μήνες).

Στις 6.12.2016 και 9.2.2017, ο Γενικός Διευθυντής του ΥΜΕΕ πληροφόρησε τον Διευθυντή του ΤΟΜ, ότι ο ΚΦΣΚΥ ενέκρινε νέα παράταση της περιόδου ενοικίασης του εν λόγω κτηρίου, μέχρι την 31.1.2017 και 31.3.2017 αντίστοιχα.

Στις 9.5.2017, ο Διευθυντής του ΤΟΜ ενημέρωσε τον Γενικό Διευθυντή του ΥΜΕΕ, ότι η πιο πάνω σύμβαση ενοικίασης είχε λήξει από τις 31.3.2017 και, ενόψει του γεγονότος ότι το εν λόγω κτήριο δεν διέθετε Πιστοποιητικό Έγκρισης, ζήτησε οδηγίες για χειρισμό του θέματος.

Ενόψει των πιο πάνω, παρατηρήσαμε τα ακόλουθα:

Το ΤΟΜ, παρόλον ότι το εν λόγω κτήριο δεν διαθέτει Πιστοποιητικό Έγκρισης, εξακολουθεί να το χρησιμοποιεί, κατά παράβαση των διατάξεων των άρθρων 10(1) και 10(2) του περί Ρυθμίσεως Οδών και Οικοδομών Νόμου (Κεφ. 96) και, ενώ μάλιστα είχε λήξει η περίοδος ενοικίασης του από τις 31.3.2017.

Ταυτόχρονα, ζητήσαμε από τον Διευθυντή του ΤΟΜ να μας πληροφορήσει τους λόγους για τους οποίους δεν είχαν γίνει έγκαιρα οι απαραίτητες ενέργειες για εξεύρεση άλλου κατάλληλου κτηρίου, δεδομένου ότι η σύμβαση ενοικίασης του συγκεκριμένου κτηρίου είχε λήξει από τις 31.3.2017, ενώ το κτήριο εξακολουθούσε να χρησιμοποιείται, παρόλον ότι δεν διέθετε Πιστοποιητικό Έγκρισης.

Περαιτέρω, παρατηρήσαμε ότι το προηγούμενο αίτημα του ΤΟΜ για παράταση της ενοικίασης του εν λόγω κτηρίου είχε υποβληθεί καθυστερημένα, μη αφήνοντας εναλλακτική επιλογή για εξεύρεση άλλου κατάλληλου κτηρίου, εφόσον η παράταση της ενοικίασης ζητήθηκε 6 περίπου εβδομάδες πριν τη λήξη της σύμβασης.

Υποδείξαμε επίσης τη μεγάλη καθυστέρηση του ΚΦΣΚΥ να απαντήσει στο αίτημα του ΤΟΜ για παράταση της πιο πάνω σύμβασης ενοικίασης (5 μήνες περίπου), με αποτέλεσμα η σχετική έγκριση να δοθεί 3½ μήνες μετά την ημερομηνία λήξης της σύμβασης.

Τέλος, ζητήσαμε όπως μας πληροφορήσει για τα μέτρα/ενέργειες που είχε λάβει/προβεί, για εξεύρεση κατάλληλου κτηρίου.

Τον Αύγουστο 2017, ο Διευθυντής του ΤΟΜ μάς πληροφόρησε ότι το Υπουργικό Συμβούλιο, σε συνεδρία του στις 17.3.2017, αποφάσισε – μεταξύ άλλων – τη μετατροπή μέρους των εγκαταστάσεων του Γραφείου του ΤΟΜ, σε Κέντρο Εξυπηρέτησης του Πολίτη. Για το θέμα της μετατροπής μέρους των εγκαταστάσεων σε Κέντρο εξυπηρέτησης του Πολίτη, η Υπηρεσία μας διεξάγει σχετική έρευνα, τα αποτελέσματα της οποίας θα γνωστοποιηθούν.

Σύσταση: Τα αρμόδια όργανα του Κράτους, καθώς και τα Τμήματα/Υπηρεσίας του δημοσίου, θα πρέπει αφενός να ακολουθούν τις προβλεπόμενες διαδικασίες στα θέματα που αφορούν ενοικιάσεις κτηρίων και, αφετέρου, να προβαίνουν έγκαιρα στις απαραίτητες ενέργειες, για διασφάλιση των συμφερόντων του δημοσίου.