



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

**«Η συμβολή του ελεγκτικού έργου της ΕΑΔ στην κοινωνία»**  
**8<sup>ο</sup> Webinar: Τομέας Δημοσίων Έργων και Μεταφορών**

ΜΟΝΑΔΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ & ΕΛΕΓΧΩΝ  
ΤΟΜΕΑΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ  
ΥΠΟΤΟΜΕΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Γεωργία Νιφόρα, Προϊσταμένη Υποτομέα  
**Αθήνα, Τετάρτη 28 Ιουνίου 2023**



ΕΘΝΙΚΗ ΑΡΧΗ ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ

# Δομή Παρουσίασης

**A**

- **1-5**
- Θεσμικό Πλαίσιο
- Κύριο Έργο
- Αρμοδιότητες- Προέλευση
- Ελεγχόμενοι φορείς

**B**

- **6-10**
- Δεδομένα υποθέσεων κατά μετάβαση στην ΕΑΔ
- Αρχική Πρόκληση
- Κύρια Επιδίωξη-Βασική Προσέγγιση
- Διαγραμματικός Απολογισμός Δράσης περιόδου 2020-2023/5ος
- Υφιστάμενη κατάσταση: Θετικά και Δυσκολίες

**Γ**

- **11:** Παρουσίαση Περίπτωσης Έλεγχου
- **12:** Σύντομη ματιά σε ενδιαφέροντα στατιστικά (% επιτυχίας σε πρακτικές εξετάσεις υποψηφίων οδηγών) από Επιθεώρηση με τη μέθοδο της Συστηματικής Τυχαίας Δειγματοληψίας σε Πληθυσμό > 54 χιλιάδων Αδειών Οδήγησης

# 1. Το βασικό πλέγμα διατάξεων οργάνωσης και λειτουργίας του Υποτομέα

## Θεσμική αρχιτεκτονική της ΕΑΔ

- **ν. 4622/7.8.2019** (Α' 133), ιδρυτικός νόμος της ΕΑΔ, ΜΕΡΟΣ Δ, άρθρα 82-103 & 118
- Οργανισμός της Εθνικής Αρχής Διαφάνειας, άρθρο 18  
[Απόφαση Διοικητή με αριθ. οικ.11699/19.5.2020 (Β' 1991/24.5.2020)]
- Επαγγελματικά Πρότυπα για το ελεγκτικό έργο της Εθνικής Αρχής Διαφάνειας  
[Απόφαση Διοικητή ΕΑΔ με αριθ. οικ.26968/2020 (Β' 4139 28.9.2020)]
- Κώδικας Ηθικής και Διοικητικής Συμπεριφοράς του Προσωπικού της ΕΑΔ  
[Απόφαση Διοικητή ΕΑΔ με αριθ. οικ.21126/2020 (Β' 3592 29.8.2020)]

## Επιπλέον συναφείς διατάξεις

- ν.4619/11.6.2019 (Α' 95) «Κύρωση του Ποινικού Κώδικα»
- ν.4620/11.6.2019 (Α' 96) «Κύρωση Κώδικα Ποινικής Δικονομίας», βλ. ιδίως άρθρο 31 παρ. 1
- ν.4786/2021 για τη σύσταση της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας



## 2. Το κύριο έργο του Υποτομέα Μεταφορών

### Διενέργεια Επιθεωρήσεων-Ελέγχων-Ερευνών

[σε δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς στο πλαίσιο των προβλέψεων του ν.4622/2019 (άρθρα 82-103 & 118) σε συνδυασμό με τις αρμοδιότητες του Υποτομέα Μεταφορών ως αυτές καθορίζονται από τον Οργανισμό της ΕΑΔ]



### Διερεύνηση καταγγελιών



### Εκτέλεση προανακριτικού έργου

[κατόπιν σχετικών Εισαγγελικών Παραγγελιών/ν.4620/11.6.2019 «Κύρωση Κώδικα Ποινικής Δικονομίας» άρθρο 31 παρ. 1 και ν.4622/2019 άρθρο 83 παρ.2 περ. ιε και άρθρα 97 & 98]



Συνδρομή στο έργο των ανακριτικών/εισαγγελικών αρχών, ιδίως συνεργασία με το Τμήμα Οικονομικού Εγκλήματος της Εισαγγελίας Εφετών – Παρουσία στις δικαστικές αίθουσες ως μάρτυρες υπέρ του Δημοσίου Συνεργασία, δυνάμει των διατάξεων του ν.4786/2021 για τη σύσταση της **Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας**, με τους Έλληνες Εντεταλμένους Ευρωπαίους Εισαγγελλείς (οι οποίοι αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα της ως άνω νεοσύστατης Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας), για υποθέσεις απάτης και συναφών αδικημάτων σε βάρος των οικονομικών συμφερόντων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (βλ. οδηγία 2017/1371 & διατάξεις ενσωμάτωσης αυτής στην εθνική έννομη τάξη: ν.4689/2020)

- Σύνταξη Εκθέσεων Απόψεων της Διοίκησης προς τα εκάστοτε αρμόδια Διοικητικά Δικαστήρια για θέματα του Υποτομέα Μεταφορών
- Διαχείριση **αλληλογραφίας** με υπηρεσίες, φορείς και καταγγέλλοντες (σ.σ.: μόνο η εκδήλωση ενδιαφέροντάς από ΕΑΔ επιφέρει σημαντικές βελτιώσεις π.χ. εκούσια συμμόρφωση)



### 3. Σύντομη επισκόπηση – Προέλευση Αρμοδιοτήτων του Υποτομέα

**Ο Υποτομέας Μεταφορών είναι το διάδοχο σχήμα του πρώην ΣΕΕ (Υ)ΜΕ**

28.12.1998

**ΣΕΕΥΜΕ**

Ίδρυση:  
ν.2671/28.12.1998

Έναρξη λειτουργίας:  
Μάρτιος 2000

Θέσεις Επιθεωρητών:  
20 + 20 (το 2019/3<sup>ο</sup>)=40

Υπηρετούντες 2019:10  
(Μ.Ο.: 2016-2018: 20)

Υπαγόταν απευθείας στον εκάστοτε Υπουργό

7.8.2019

**ΕΑΔ**

Ίδρυση:  
ν.4622/7.8.2019

Δημοσίευση Οργανισμού,  
Σύσταση Υποτομέα:

24.5.2020

8.7.2020

**ΥΠΟΤΟΜΕΑΣ  
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

Τοποθέτηση προϊσταμένων,  
έναρξη λειτουργίας:

8.7.2020

Υπηρετούντες Επιθεωρητές:  
2020:10  
Σήμερα: **4**

### 3. Μεταφερθέν στην ΕΑΔ Πεδίο Αρμοδιοτήτων του πρ.ΣΕΕ(Υ)ΜΕ

Το Σώμα Επιθεωρητών-Ελεγκτών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών συστάθηκε με τις διατάξεις του άρθρου 19 του ν.2671/1998 (Α'289) και άρχισε να λειτουργεί τον **Μάρτιο του 2000**. Μετονομάστηκε σε Σώμα Επιθεωρητών - Ελεγκτών Μεταφορών (Σ.Ε.Ε.ΜΕ.) με τη διάταξη της παρ. 1 του άρθρου 17 του ν.4599/4.3.2019 (Α'40) και μέχρι τη δημοσίευση του ν.4622/7.8.2019 υπαγόταν ως φορέας, στην **άμεση εποπτεία του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών**

Η δομή και η λειτουργία του Σ.Ε.Ε.ΜΕ., πριν από την κατάργησή του και τη μεταφορά του στην ΕΑΔ το 2019, καθορίζονταν βασικότερα από τις διατάξεις:

- ✓ του άρθρου 19 του ν. 2671/28.12.1998 (Α' 289)
- ✓ του π.δ. 338/2002 «Κανονισμός λειτουργίας του Σώματος Επιθεωρητών-Ελεγκτών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών-Σ.Ε.Ε.Υ.Μ.Ε.» (Α' 282)
- ✓ του άρθρου 17 του ν.4599/4.3.2019 (Α'40), με το οποίο είχαν τροποποιηθεί-αντικατασταθεί διατάξεις του άρθρου 19 του ν. 2671/1998 [σ.σ.: με τον ν.4599/4.3.2019 συστάθηκαν επιπλέον είκοσι 20 θέσεις Επιθεωρητών-Ελεγκτών (δηλ. από 20 σε **40**) συν είκοσι (**20**) επιπλέον θέσεις για γραμματειακή-διοικητική υποστήριξη συν **6** ειδικές θέσεις (συμβούλων, νομικών κ.λπ.)

Το Σώμα Επιθεωρητών-Ελεγκτών Μεταφορών είχε αρμοδιότητα να διενεργεί ελέγχους

- ο σε **όλη την Επικράτεια**
- ο σε Φορείς του **δημοσίου και ιδιωτικού Τομέα**

Κυρίως:


α. Σε **Υπηρεσίες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών στον τομέα των μεταφορών**

β. Σε **Φορείς – Υπηρεσίες παροχής έργου αρμοδιότητας μεταφορών:**

- ✓ β.1. Υπηρεσίες **Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειών** της χώρας
- ✓ β.2 **Ν.Π.Ι.Δ.** παροχής έργου κοινής ωφέλειας στον τομέα των μεταφορών (πχ. Ο.Α.Σ.Α., Ο.ΣΥ. Α.Ε., ΣΤΑ.ΣΥ. Α.Ε., Ο.Α.Σ.Θ., Όμιλος Ο.Σ.Ε., ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε., πρ. ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.)
- ✓ β.3. **Ιδιώτες – Επιχειρήσεις** στους/ις οποίους/ες ανατίθετο έργο αρμοδιότητας του Υπουργείου, όπως επί παραδείγματι Ιδιωτικά ΚΤΕΟ, ΚΤΕΛ, σχολές οδηγών, εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης οχημάτων, όπως: πρατήρια υγρών καυσίμων, σταθμοί αυτοκινήτων, σταθμοί επιβατών, πλυντήρια-λιπαντήρια, συνεργεία αυτοκινήτων κ.λπ. (π.δ. 338/2002, άρθρο 4)

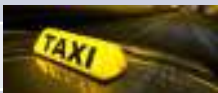
Το πρ. Σ.Ε.Ε.Υ.Μ.Ε. μαζί με το πρ. Σ.Ε.Υ.Υ.Π. (Σώμα Επιθεωρητών των Υπηρεσιών Υγείας & Πρόνοιας), **ήταν τα μόνια** ελεγκτικά Σώματα που είχαν ελεγκτική αρμοδιότητα επί **ιδιωτικών** φορέων (η οποία πέρασε στην ΕΑΔ το 2019)

## 4. Φορείς ελεγχόμενοι από το πρ. Σ.Ε.Ε.ΜΕ (1/3)

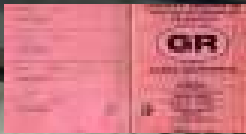
Οι εποπτευόμενοι φορείς που ασκούσαν αρμοδιότητες σε θέματα μεταφορών (Απρίλιος 2019)	Οι ιδιωτικοί φορείς στους οποίους είχε ανατεθεί έργο από το πρ. Σ.Ε.Ε.ΜΕ της Γενικής Γραμματείας Μεταφορών και ελέγχονταν μόνο από το πρ. Σ.Ε.Ε.ΜΕ (Απρίλιος 2019)
1. Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (Αυτοτελής Υπηρεσία)	1. Ιδιοκτήτες, κάτοχοι, εκμεταλλευτές και οδηγοί επιβατηγών οχημάτων δημόσιας χρήσης (φυσικά πρόσωπα, συνεταιρισμοί ή σωματεία)
2. Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α.) Α.Ε.	2. Εταιρείες οδικού μεταφορέα που εκτελούν εθνικές και διεθνείς μεταφορές επιβατών, εμπορευμάτων και επικίνδυνων εμπορευμάτων
3. Οδικές Συγκοινωνίες (Ο.ΣΥ.) Α.Ε.	3. Τουριστικές επιχειρήσεις εκμισθωμένων οχημάτων με οδηγό
4. Σταθερές Συγκοινωνίες (ΣΤΑ.ΣΥ) Α.Ε.	4. Πρατήρια καυσίμων
5. Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος (Ο.Σ.Ε.) Α.Ε.	5. Εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης οχημάτων
6. ΤΡΑΙΝΟΣΕ Μεταφορές – Μεταφορικές Υπηρεσίες Επιβατών και Φορτίου Ανώνυμη Σιδηροδρομική Εταιρεία	α. Συνεργεία επισκευής και συντήρησης οχημάτων όλων των κατηγοριών
7. Ελληνική Εταιρεία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού (Ε.Ε.Σ.Σ.Τ.Υ.)	β. Στεγασμένοι και υπαίθριοι σταθμοί επιβατικών αυτοκινήτων
8. Ελληνική Εταιρεία Διαχείρισης Δικαιωμάτων Πνευματικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας Ελληνικού Δημοσίου	γ. Εμπορευματικοί σταθμοί αυτοκινήτων
9. Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.	δ. Στεγασμένα Πλυντήρια – Λιπαντήρια επιβατικών αυτοκινήτων
10. Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Ο.Α.Σ.Θ.) όπως αναδιοργανώθηκε με τις διατάξεις του ν. 4482/2017	6. Ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο.
11. Οργανισμός Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης (Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε.)	7. Σχολές Οδηγών
12. Αστικές Συγκοινωνίες Θεσσαλονίκης (Α.ΣΥ.Θ. Α.Ε.)	8. Κέντρα Θεωρητικής Εκπαίδευσης Υποψηφίων Οδηγών
	9. Σχολές Επαγγελματικής Κατάρτισης Μεταφορέων
	10. Σχολές Επαγγελματικής Κατάρτισης Οδηγών Οχημάτων Μεταφορών Επικίνδυνων Εμπορευμάτων
	11. Αστικά και Υπεραστικά ΚΤΕΛ

# 4. Οι 13 Υποτομείς οργάνωσης της ελεγκτικής δράσης του πρ. ΣΕΕΥΜΕ (2/3)

ΤΙΤΛΟΙ ΥΠΟΤΟΜΕΩΝ ΕΛΕΓΚΤΙΚΗΣ ΔΡΑΣΗΣ του ΠΡΩΗΝ ΣΕΕ (Υ) ΜΕ	
1	Διευθύνσεις Μ&Ε των Περιφερειών της χώρας
2	Άδειες Οδήγησης, Ειδικές άδειες οδήγησης
3	Θεωρητικές εξετάσεις υποψηφίων οδηγών
4	Πρακτικές εξετάσεις υποψηφίων οδηγών
5	Σχολές Οδηγών-ΚΕΘΕΥΟ- Σχολές/Κέντρα Π.Ε.Ι.
6	Σχολές ΣΕΚΑΜ-ΣΕΚΟΟΜΕΕ
7	Εξετάσεις για τη χορήγηση Πιστοποιητικού ADR & Επαγγελματικής Επάρκειας Π.Ε.Ε
8	Άδειες κυκλοφορίας οχημάτων
9	Κεντρική Υπηρεσία (Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών)
10	Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (ΔΚΤΕΟ - ΙΚΤΕΟ)
11	Εγκαταστάσεις Εξυπηρέτησης Οχημάτων
12	Οδικόι μεταφορείς / Εποπτευόμενοι Φορείς
13	Αεροπορικές & σιδηροδρομικές μεταφορές, διάφορα



ΣΕΚΑΜ - ΣΕΚΟΟΜΕΕ





# 5. Ευρύ και ετερογενές προς έλεγχο αντικείμενο του Υποτομέα Μεταφορών (1/2)

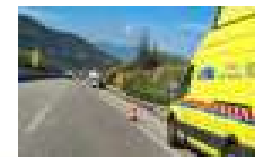
Οι αρμοδιότητες του Υποτομέα Μεταφορών περιγράφονται στο **άρθρο 18, παρ.3 περ. γ.3** του Οργανισμού της ΕΑΔ

Στο πεδίο αρμοδιοτήτων του Υποτομέα Μεταφορών (διάδοχο σχήμα του πρώην ΣΕΕΜΕ) εμπίπτει ο έλεγχος **μεγάλου πλήθους** φορέων, **δημόσιων** (υπηρεσίες και ΔΕΚΟ) και **ιδιωτικών**, οι οποίοι δραστηριοποιούνται σε όλη την επικράτεια



Ενδεικτικά περίπου:

- ✓ **4.360** Εκπαιδευτές υποψηφίων οδηγών,
- ✓ **2.390** Σχολές Οδηγών-ΚΕΘΕΥΟ,
- ✓ **1.285** Εξεταστές πρακτικών εξετάσεων,
- ✓ **πλήθος αυτοκινητιστών** Δ.Χ./ΤΑΧΙ και άλλων **οδικών μεταφορέων** επιβατών και εμπορευμάτων,
- ✓ **εκατοντάδες** Ι.ΚΤΕΟ & Δ.ΚΤΕΟ,
- ✓ **χιλιάδες** εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης οχημάτων, όπως
- ✓ **πάνω από 6.455** (το 2020) **πρατήρια καυσίμων & χώροι στάθμευσης** με δεξαμενές ή αντλίες, σταθμοί αυτοκινήτων κ.λπ.,
- ✓ **δεκάδες ΔΕΚΟ** όπως: ΟΑΣΑ ΑΕ/ΟΣΥ ΑΕ-ΣΤΑΣΥ ΑΕ, ΟΣΕ ΑΕ, ΓΑΙΑΟΣΕ ΑΕ,
- ✓ **96** ΚΤΕΛ και εταιρείες ΚΤΕΛ ΑΕ
- ✓ **δεκάδες οργανικές μονάδες** των **Περιφερειών** της χώρα
- ✓ **υπηρεσίες** του **Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών**, Υ.Π.Α., κρατικοί αερολιμένες
- ✓ **πληθώρα** φακέλων διοικητικών πράξεων, όπως αδειών οδήγησης, αδειών κυκλοφορίας, αδειών ΤΑΧΙ, Α.Ο.Μ., αδειών λειτουργίας φορέων του τομέα μεταφορών, Πιστοποιητικών Επαγγελματικής Επάρκειας και Ικανότητας οδικών μεταφορέων κ.α.



## 6. Δεδομένα ως προς τον αριθμό εντολών ελέγχου κατά τη μετάβαση



### ΣΕΕΥΜΕ

Αρ. Εντολών:

2017:2

2018:8

2019:2



8.7.2020



### ΥΠΟΤΟΜΕΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Αρ. Εντολών:

β' εξάμηνο 2020: **17**

(\*33 συνολικά εντός του 2020/5<sup>ος</sup>-12<sup>ος</sup>)

2021: 21

2022:8

α' 5μηνο 2023: 11





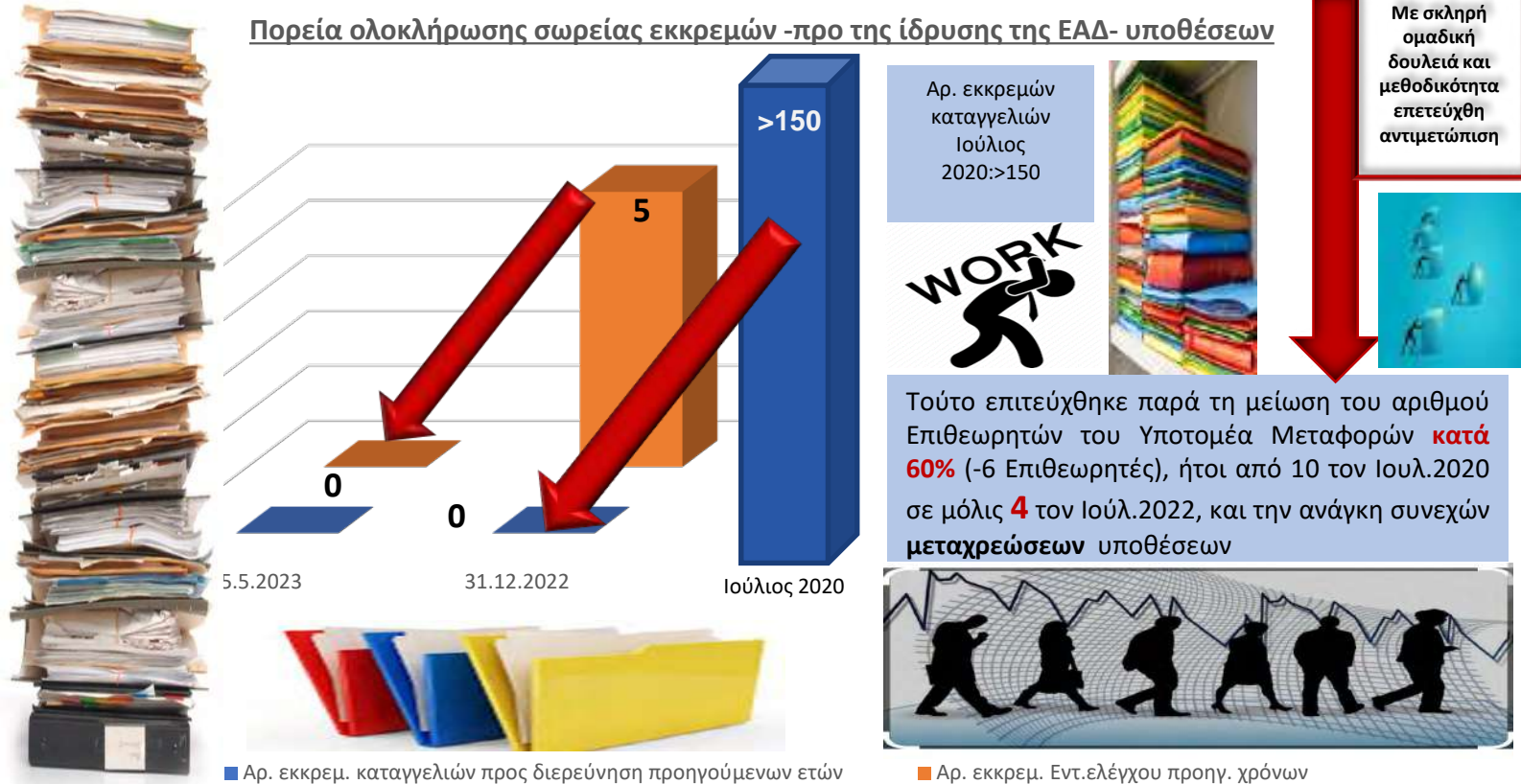
Το β' εξάμηνο έτους 2020 μεταφέρθηκαν στον Υποτομέα:

- ✓ 21 εκκρεμείς εντολές ελέγχου προηγούμενων ετών (και προ του 2017) **και**
- ✓ πλήθος προς διερεύνηση καταγγελιών

## 7. Αρχική Πρόκληση: Αποτελεσματική διαχείριση συσσωρευμένων εκκρεμοτήτων (σ.σ.: προηγούμενων της ίδρυσης του Υποτομέα εντολών και διερευνήσεων)

- Ολοκλήρωση **όλων** των συσσωρευμένων για χρόνια εκκρεμών υποθέσεων προηγούμενων χρόνων (εντολών ελέγχου και διερευνήσεων καταγγελιών)

### Πορεία ολοκλήρωσης σωρείας εκκρεμών -προ της ίδρυσης της ΕΑΔ- υποθέσεων



# 8.1 Κύρια επιδίωξη του Υποτομέα Μεταφορών



**Βασική επιχειρησιακή επιδίωξη:** Προτεραιοποίηση της ελεγκτικής δράσης με γνώμονα το **όφελος** της **κοινωνίας** (των διοικούμενων πολιτών & επιχειρήσεων)

**Βασική επιδίωξη Υποτομέα:** διενέργεια αποτελεσματικών και συνάμα αποδοτικών\* ελέγχων, διερευνήσεων, ερευνών με **υψηλή προστιθέμενη αξία** και απτά **ευνοϊκά** αποτελέσματα για:

- ✓ την **Κοινωνία**
- ✓ την **Οικονομία**
- ✓ το επίπεδο **Οδικής Ασφάλειας**



- ✓ **Το Περιβάλλον**

Τούτο καθώς πολλά θέματα μεταφορών, πέραν των άλλων, είναι συνυφασμένα με περιβαλλοντολογικά ζητήματα

π.χ. μη προσκόμιση οχημάτων σε περιοδικό

τεχνικό έλεγχο, μη συγκρότηση-λειτουργία μικών κλιμακίων επιτόπιου τεχνικού ελέγχου ή ελέγχου καυσαερίων (παραλείψεις οι οποίες συναρτώνται με την **τεχνική κατάσταση κυκλοφορούντων οχημάτων** και την **ατμοσφαιρική ρύπανση**), μη τήρηση περιβαλλοντολογικών όρων κατά το στάδιο αδειοδότησης εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης οχημάτων κ.λπ.



**\*Σχεδιασμός/Εκτέλεση έργου-αποστολής με βέλτιστη αξιοποίηση των (περιορισμένων) διαθέσιμων πόρων**

**Μείζονα ζητούμενα της δράσης:**

- ✓ **Θεραπεία παθογενειών, Διόρθωση διαδικασιών-πρακτικών, Αντιμετώπιση «αρρυθμιών» Δημόσιας Διοίκησης**



- ✓ **Πρόληψη-Αποτροπή-Εκούσια συμμόρφωση** (ήτοι: εκούσια τήρηση της νομιμότητας-διόρθωση παρατυπιών & εσφαλμένων πρακτικών)



- ✓ **Εντοπισμός & Μείωση κινδύνου ανάπτυξης εστιών διαφθοράς-διαπλοκής**



- ✓ **Πρόταση για βελτίωση ρυθμιστικού πλαισίου από την κανονιστικώς δρώσα Διοίκηση, εφόσον εκτιμηθεί ότι απαιτείται**

(π.χ. όταν εντοπίζονται κενά νόμου, αντικρουόμενες-αμφίσημες διατάξεις, ασυμβατότητα εθνικών κανόνων με δεσμευτικό ενωσιακό δίκαιο κ.λπ.)



## 8.2 Βασική προσέγγιση του Υποτομέα Μεταφορών

Για την ενίσχυση του **αποτρεπτικού χαρακτήρα** της ελεγκτικής δράσης κάθε φορά επιχειρείται:

**MODUS OPERANDI**

Μετάβαση (όπου είναι εφικτό) από την περιπτωσιολογική εξέταση της υπόθεσης σε ευρύτερη θεώρηση του ζητήματός της, με σκοπό την **όμοια** και **κατά το δυνατόν ταυτόχρονη** αντιμετώπιση **κοινών, ομοειδών** πλημμελειών-παρατυπιών-αβελτηριών **σε επίπεδο Επικράτειας**, ώστε να επιτευχθεί η μεγαλύτερη δυνατή **αποτρεπτική επίδραση** στην προσπάθεια κατά της παραβατικότητας και της διαφθοράς

- ❖ Σχεδόν **κάθε έλεγχος** του Υποτομέα (de facto λόγω της φύσης του ελεγχόμενου αντικειμένου και του μεγάλου αριθμού εμπλεκόμενων) λαμβάνει χαρακτήρα **οριζόντιου—πολυδιάστατου ελέγχου**, με **απτό αποτύπωμα** και ευρύτερη απήχηση
- ❖ Οι δε Εκθέσεις ελέγχου, στην πλειονότητά τους, περιλαμβάνουν **σημαντικά ευρήματα, συγκεκριμένες και ρεαλιστικές-εφαρμόσιμες προτάσεις** για τη θεραπεία των διαπιστωθεισών παθογενειών, την αντιμετώπιση «αρρυθμιών» και φαινομένων «αδράνειας» της Δημόσιας Διοίκησης αλλά και **αναζήτηση ευθυνών** (για την ενίσχυση του **προληπτικού και αποτρεπτικού ρόλου** της ελεγκτικής δράσης και **όχι με** τιμωρητική διάθεση)

✓ Αξιοποίηση διαθέσιμων δεδομένων **ψηφιακών Μητρώων** για στοχευμένο σχεδιασμό της ελεγκτικής δράσης («**ηλεκτρονικοί**»/εξ αποστάσεως έλεγχου)

✓ Αξιοποίηση **εργαλείων κα μεθόδων** όπως:

- Ανάλυση διακινδύνευσης/ **Risk Based Analysis**
- Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης/ **SWOT analysis**
- **Δειγματοληψία** (π.χ. **Simple Random Sampling Method/SRSM**)



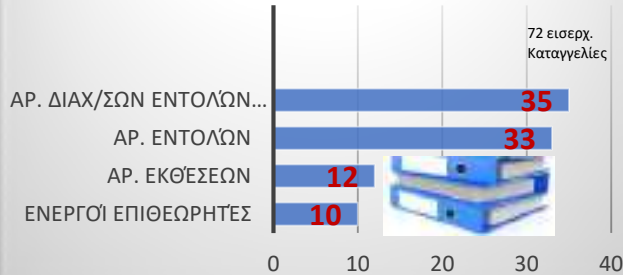
### Θεμελιώδη κριτήρια-οδηγοί της δράσης:

- Νομιμότητα-Τήρηση διαδικασιών-Πληρότητα, επάρκεια, κανονικότητα περιεχομένου διοικητικών φακέλων
- Διαφάνεια- Χρηστή Διοίκηση-Αποτελεσματική οικονομική διαχείριση
- Ισότιμη μεταχείριση-εξυπηρέτηση διοικούμενων (πολιτών-επιχειρήσεων)
- Μείωση επιπέδου διακινδύνευσης ανάπτυξης εστιών διαφθοράς-συναλλαγής
- Εμπέδωση κουλτούρας μηδενικής ανοχής σε φαινόμενα διαφθοράς-διαπλοκής (σ.σ.: απαιτεί χρόνο, προσπάθεια & τροφοδότηση με πολλή πληροφόρηση της γνωστικής συνιστώσας των εμπλεκόμενων)

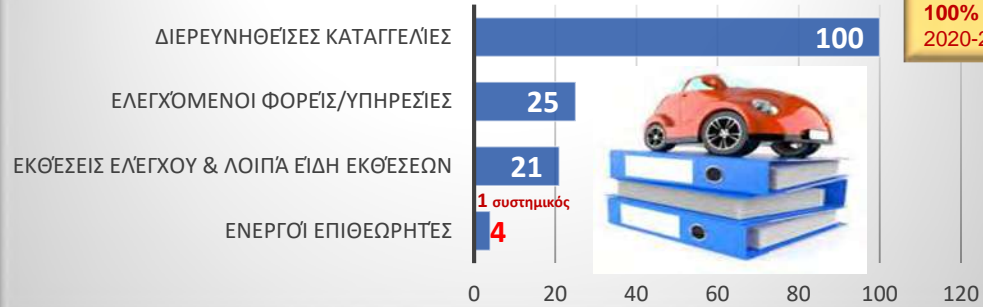


# 9.Σύντομη ματιά στη δράση του Υποτομέα τα έτη 2020-2022 σε αριθμούς (1/4)

## Οι αριθμοί σε επίπεδο Υποτομέα 2020



## Οι αριθμοί σε επίπεδο Υποτομέα 2021



Αύξηση Ρυθμού ολοκλήρωσης ελέγχων σχεδόν 100% μεταξύ 2020-2021

## Συνδρομή του Υποτομέα Μεταφορών στο έργο της πρώην Εισαγγελέως Διαφθοράς Αθηνών, νυν Γραφείο Ευρωπαϊκών Εντεταλμένων Εισαγγελέων της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας



Στέλεχος του Υποτομέα διατέθηκε στο Γραφείο Ειδικών Επιστημόνων της Εισαγγελίας Εφετών Αθηνών/Εισαγγελέα Διαφθοράς δυνάμει των διατάξεων της παρ.3 του άρθρου 35 και των παρ. 1 και 2 του άρθρου 36 του νέου Κώδικα Ποινικής Δικονομίας καθώς και της παρ. 3Α του άρθρου 2 του ν.4022/2011

Συνέπεια: Αποτροπή ζημίας Ελληνικού Δημοσίου >30 εκατ.€

Αποσόβηση κινδύνου επιβολής προστίμων από Ε.Ε.

εκτιμώμενου ποσού από 100 εκ. έως 16 εκ €

## Οι αριθμοί σε επίπεδο Υποτομέα 2022



+ εξέλιξη ενός (1) ακόμη που ολοκληρώθηκε τον Μάρτιο του 2023 με Έκθεση 387 σελ.

Σε όλα τα έτη (2020-2023) διενεργήθηκε τουλάχιστον 1 Σ.Ε. και εκτελέστηκε Προανακριτικό Έργο

Simple random sampling



## 9. Σύντομη ματιά στη δράση του Υποτομέα 2020-2022 (2/4)



διενήργησε τρεις (3) προκαταρκτικές εξετάσεις, 2 εκ των οποίων μετά από παραγγελία της Εισαγγελίας Οικονομικών Εγκλημάτων στο πλαίσιο ποινικής διερεύνησης του αδικήματος της **κακουργηματικής απιστίας** κατά του δημοσίου με ποσό άνω των 120 χιλ.ευρώ

συνέδραμε το έργο της Εισαγγελέως Εγκλημάτων Διαφθοράς και της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας, με **δύο (2)** Πορισματικές Αναφορές με σημαντικό ευνοϊκό όφελος για το δημόσιο συμφέρον

διαχειρίζεται αλληλογραφία με άμεσα θετικά αποτελέσματα (εκούσια συμμόρφωση εμπλεκομένων σε όλη την Επικράτεια κ.λπ.)

συνδράμει το έργο λοιπών εισαγγελικών και δικαστικών αρχών, με καταθέσεις και μαρτυρίες στο στάδιο προανάκρισης και στις δικαστικές αίθουσες

συμμετείχε σε πάνω από 15 κλιμάκια ελέγχου covid 19 και 2 ελέγχους του Τομέα ΟΤΑ

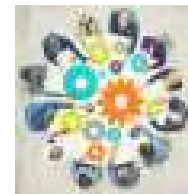
εκπροσώπησε την ΕΑΔ στην Επιτροπή του άρθρου 2 του ν.4625/2019 για την **αναμόρφωση του συστήματος εξέτασης υποψηφίων οδηγών**

εκπόνησε σχέδιο ελεγκτικής δράσης ως προς τις σχολές οδηγών και τα ΚΕΘΕΥΟ- βάσει συστήματος αξιολόγησης κινδύνου (**Risk Based Audit Planning/RBAP**)

έλεγξε πλήθος αδειών οδήγησης μετά από εφαρμογή της μεθόδου **συστηματικής τυχαίας δειγματοληψίας/SRSM** σε πληθυσμό φακέλων διοικητικών πράξεων άνω των 54.000 χιλ.

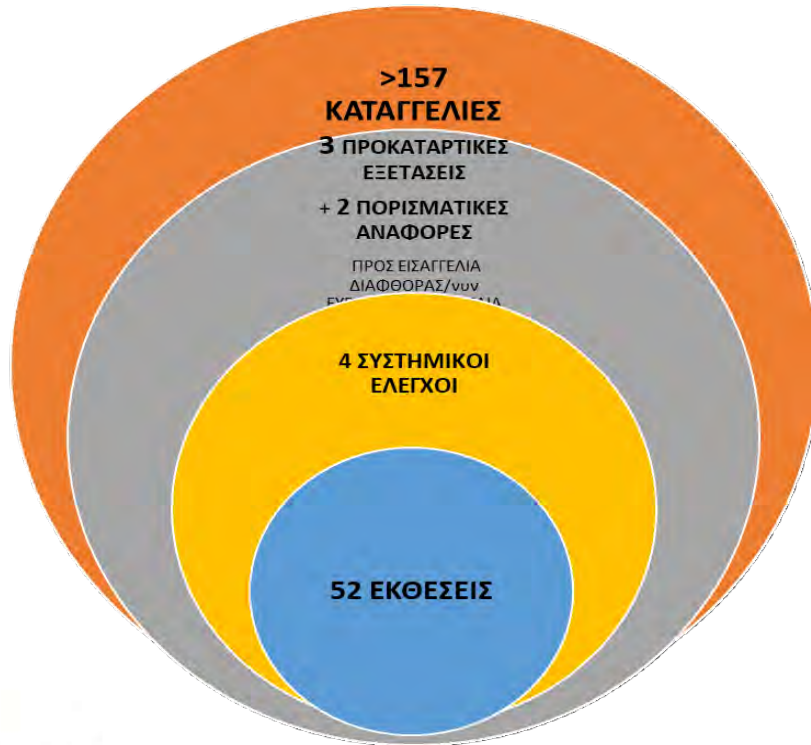
διαχειρίζεται κάθε χρόνο πάνω από 20 απαιτητικές εντολές ελέγχου-επιθεώρησης

διενήργησε 4 συστημικούς ελέγχους (1 το 2021, 2 το 2022, 1 το 2023)

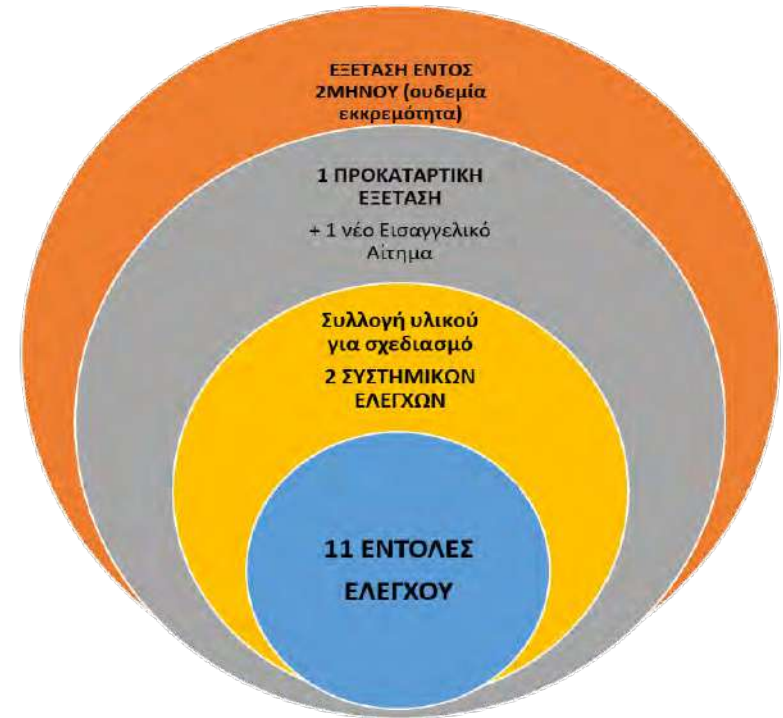


# 9. Έργο 2020-2023/α' πεντάμηνο

Ολοκληρωμένο



Εκτελούμενο





## 9. Σημειώσεις επί των Απολογιστικών Διαγραμμάτων (4/4)

Περίπτωση συνδρομής στο έργο της πρώην Εισαγγελέως Διαφθοράς Αθηνών, νυν Γραφείο Ευρωπαίων Εντεταλμένων Εισαγγελέων της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας

- **Αντικείμενο:** Συνδρομή στην ποινική διερεύνηση της ανάθεσης **σύμβασης παραχώρησης** της εκμετάλλευσης **δημόσιας ακίνητης περιουσίας**, εκτιμώμενης αξίας πολλών εκατομμυρίων ευρώ, για περίοδο **εξήντα (60) ετών**, μετά από ανοιχτό δημόσιο διεθνή πλειοδοτικό διαγωνισμό, με **Αναθέτουσα Αρχή** Δημόσια Επιχείρηση Κοινής Ωφέλειας/**ΔΕΚΟ**, υπαγόμενη στο πεδίο αρμοδιότητας ελέγχου του Υποτομέα
- Η **Πορισματική Αναφορά** κατατέθηκε αρμοδίως, στις **23.7.2020**, με εκτίμηση εν δυνάμει **απωλειών του Ελληνικού Δημοσίου με την έναρξη της παραχώρησης**, συνολικής **Καθαράς Παρούσας Αξίας/ΚΠΑ τουλάχιστον τριάντα (30) εκατομμυρίων ευρώ**, πολλαπλάσιας δε αντίστοιχης μελλοντικής αξίας στο τέλος της μακρόχρονης περιόδου της παραχώρησης (πλήθος υπολογισμών προς **κατάρριψη ισχυρισμών** της Αναθέτουσας Αρχής και του Αναδόχου)
- Εντοπισμός-Καταγραφή παραβάσεων στη διαδικασία κατάρτισης και δημοσίευσης των όρων της Διακήρυξης (**εκ των υστέρων αυθαιρέτη-μη σύννομη τροποποίηση ουσιαστών όρων του Διαγωνισμού**), Εκτίμηση **δυσμενούς για το ελληνικό δημόσιο οικονομικής επίπτωσης** (π.χ. σημαντική μείωση του τιμήματος, εφάπαξ και ετήσιου σταθερού και μεταβλητού)
- Τελικά, η σύμβαση, καίτοι από το έτος 2018 είχε κυρωθεί με νόμο από τη Βουλή, δεν εγκρίθηκε από την αρμόδια υπηρεσία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ήτοι τη Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού/GD COMP (σ.σ.: έγκριση απαραίτητη στο πλαίσιο των επιταγών της **Συνθήκης Λειτουργίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης/ΣΛΕΕ**)
- Ως εκ τούτου, ο ανάδοχος –μετά από διαβούλευση- συμφώνησε στην **αναθεώρηση των όρων της συμφωνίας** και την υπογραφή νέας σύμβασης με ευνοϊκότερους όρους προς όφελος του ελληνικού δημοσίου, τελικώς εκτιμώμενο (σχετικά πρόσφατα) από τη Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού **ομοίως σε ποσό άνω των 30 εκατ.ευρώ** (με μειωμένο μάλιστα διάστημα παραχώρησης)
- Πέραν τούτου, η χώρα **απειλείτο με κύρωση επιστροφής κρατικών ενισχύσεων ποσού εκατομμυρίων ευρώ (από 100 εκατ. έως 1 δις € σύμφωνα με ανακοίνωση του οικείου Υπουργείου στον τύπο)/βλ. δίπλα**

**Ενδεικτικά δημοσιεύματα\*** στον Τύπο (μετά τις 23.7.2020):

**Τίτλος Δημοσιεύματος:** Η «ντιρεκτίβα» της DGcomp για ..... και οι... «λεπτές» διαπραγματεύσεις/**7.3.2021**

« [...] Στην πρόσφατη συνεδρίαση της Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής [...], έγινε και μια αναφορά που επιβεβαιώνει ότι απαιτούνται ειδικοί χειρισμοί όσον αφορά στην επένδυση για [...], τη γνωστή έκταση των ..... στρεμμάτων [...]

Όπως σημείωσε ο υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών....., επιβεβαιώνοντας επί της ουσίας τα σενάρια που κυκλοφορούν ..... η **Ευρωπαϊκή Επιτροπή ήρθε εκ των υστέρων και ζήτησε διπλάσιο τίμημα και μάλιστα μικρότερη διάρκεια όσον αφορά τη σύμβαση**

Οι πληροφορίες θέλουν την **DG Comp να ζητάει αύξηση του τιμήματος από 31 εκατ. ευρώ σε 62 εκατ. ευρώ**, σχετικά με την επένδυση του ....., αλλά και **μείωση της διάρκειας παραχώρησης σχεδόν κατά 35%-40%, σε 37 από 60 έτη. Δηλαδή, διπλάσιο τίμημα και σχεδόν μισή διάρκεια** [...] »

**Δημοσιεύματα στις 11.11.2022** (με αφορμή ν.4991/22 περί τροποποίησης της αναφερόμενης αρχικής σύμβασης προς όφελος του Δημοσίου)

«Υπουργός: **“Διπλασιάζουμε το αντίτιμο που θα πάρει το Δημόσιο”** [...] [...] να κινδυνέψει η χώρα με **βαριά πρόστιμα** από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή», επισήμανε [...] Πρόστιμα, τα οποία όπως εξήγησε, θα κυμαίνονταν από 100 εκ. ευρώ μέχρι ένα δις. ευρώ

(σ.σ.: Ο Υπουργός) Εξήγησε ότι στόχος της Γενικής Διεύθυνσης Ανταγωνισμού – της DG Comp – της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ήταν ο διεξοδικός έλεγχος για το αν υπήρχαν ή όχι κρατικές ενισχύσεις. Προκειμένου λοιπόν να «ξεκολλήσει» το έργο, **έπρεπε να αναθεωρηθούν 12 σημεία της σύμβασης παραχώρησης**»

**\*<https://www.businessnews.gr> <https://www.insider.gr> κ.α.**

Ο Υπουργός ανέφερε: «μειώσαμε τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης από 60 σε 37 έτη [...] διπλασιάσαμε το εφάπαξ αντάλλαγμα που παίρνει το ελληνικό δημόσιο /σ.σ.: από 10 σε 20 εκατ.€ [...] αυξήσαμε την ετήσια πληρωμή από 2,51% σε 5% και το εγγυημένο ετήσιο αντάλλαγμα από τις 350.000 στις 700.000 ευρώ [...] εισαγάγαμε μηχανισμό κατανομής των κερδών μετά φόρων 50-50 μεταξύ Δημοσίου και Παραχωρησιούχου»



# Υφιστάμενη κατάσταση/Θετικά & Δυσκολίες (1/2)

## • Δυνάμεις



- Μικρή-δεμένη ομάδα με κουλτούρα μείζονος προσπάθειας
- Εδραίωση κλίματος εμπιστοσύνης



## • Ευκαιρίες



## • Αδυναμίες



- Υποστελέχωση (μικρός αριθμός Επιθεωρητών σε σχέση με το εύρος των αρμοδιοτήτων)
- Μεγάλος όγκος αλληλογραφίας προς διαχείριση και λοιπά διοικητικά βάρη



- Παράγοντες που συνδέονται με αυξημένο ελεγκτικό κίνδυνο
- Συνθήκες που δυσκολεύουν την τήρηση χρονοδιαγράμματος
- Έκτακτα και απρόβλεπτα εξωγενή γεγονότα
- Θιγόμενα συμφέροντα ιδιωτών εμπλεκόμενων
- Ατέλειες ρυθμιστικού πλαισίου




## • Απειλές

Project Planner									
Task	Start	End	Actual	Status	Priority	Assignee	Progress	Dependencies	Notes
Task 1	1/1/2024	1/15/2024	1/10/2024	Completed	High	John	100%	Task 2	
Task 2	1/15/2024	1/30/2024	1/25/2024	In Progress	Medium	Alice	75%	Task 3	
Task 3	1/30/2024	2/10/2024	2/5/2024	Not Started	Low	Bob	0%	Task 4	
Task 4	2/10/2024	2/25/2024	2/15/2024	Not Started	High	Alice	0%	Task 5	



## 10. Πολυπλοκότητα έργου & Αντικειμενικές Δυσκολίες (2/2)

Η εγγενής αδυναμία της υποστολέχωσης μεγεθύνεται υπό το πρίσμα λοιπών δυσμενών συνθηκών-παραγόντων όπως:

- **Ευρύτητα, ετερογένεια, πολυπλοκότητα του προς έλεγχο αντικειμένου του Υποτομέα**
  - ❖ Πλήθος διαφορετικών ελεγχόμενων υπηρεσιών, φορέων, προσώπων και οντοτήτων του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα και πολυπλοκότητα υποθέσεων
    - Παράγοντες, οι οποίοι στερούν τη δυνατότητα πλήρους τυποποίησης της μεθόδου ελέγχου-διερεύνησης
    - Ουσιαστικά, σχεδόν κάθε εξεταζόμενη υπόθεση είναι διαφορετική και διέπεται από διαφορετικό πλέγμα διατάξεων
  - ❖ Αντικειμενική δυσκολία (λόγω των ανωτέρω) απόκτησης **συγκριτικού πλεονεκτήματος** σε ένα πεδίο
  - ❖ Απαίτηση **πολλής προσπάθειας και χρόνου** για τη διαχείριση κάθε ξεχωριστής υπόθεσης κ.λπ.
- 
- **Πολυδαίδαλο, ευμετάβλητο, σε αρκετές περιπτώσεις ατελές ή αμφίσημο θεσμικό πλαίσιο** οργάνωσης και λειτουργίας των ελεγχόμενων φορέων αλλά και κακή-πλημμελής κατάστρωση από τα αρμόδια διοικητικά όργανα της **κανονιστικής δράσης** εκτελεστικής εξουσίας του πλέγματος των ρυθμιστικών κανόνων (π.χ. αντικρουόμενες διατάξεις, διατάξεις μη συμβατές με ευρωπαϊκό δίκαιο κ.α.)
  - **Συνθήκες που δυσκολεύουν την τήρηση χρονοδιαγραμμάτων** και οδηγούν σε υπέρμετρη προσπάθεια **για την άντληση βασικών πληροφοριών και στοιχείων** προς αξιολόγηση στο πλαίσιο διερευνήσεων και ελέγχων, εξαιτίας της αύξησης του όγκου της εξερχόμενης αλληλογραφίας & του χρόνου απασχόλησης που απαιτείται για την ποιοτική ολοκλήρωση του ελέγχου ή της διερεύνησης, όπως:
    - ❖ **παράλειψη απάντησης-χορήγησης στοιχείων** (με την απαιτούμενη πληρότητα, σαφήνεια και ακρίβεια), με χρονική **καθυστέρηση** (εκτός προθεσμίας) ή **ατελής** χορήγηση στοιχείων από εμπλεκόμενους-ελεγχόμενους (φορείς-υπηρεσίες, πρόσωπα), **παρελκυστικές** απαντήσεις
    - ❖ Μεγάλος όγκος εισερχόμενης αλληλογραφίας προς διαχείριση

# 11. Περίπτωση ελέγχου (α)



## Ταυτότητα ελέγχου

Έλεγχος του Υποτομέα Μεταφορών:

- ✓ σε εταιρείες (ΚΤΕΛ ΑΕ) στις οποίες έχει κατ' εξαίρεση -χωρίς διαγωνισμό- παραχωρηθεί δημόσιο συγκοινωνιακό έργο υπεραστικών μεταφορών με τον ν.2963/2001
- ✓ σε συνδεδεμένες -με αυτές- εταιρικές οντότητες, όπως: **θυγατρικές των ΚΤΕΛ** στις οποίες είχαν χορηγηθεί άδειες εκμετάλλευσης **διεθνών** τακτικών γραμμών μεταξύ Ελλάδας και τρίτης χώρας, συνεργαζόμενες επιχειρήσεις και **Κοινοπραξίες** τουριστικών μεταφορών, **Αστικούς Προμηθευτικούς Συνεταιρισμούς** μετόχων των ΚΤΕΛ ΑΕ
- ✓ καθώς και σε εμπλεκόμενες υπηρεσίες Περιφερειών της χώρας και του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών

## Βασικό αντικείμενο

Διακρίβωση:

- ✓ της τήρησης ή μη της εθνικής και ενωσιακής νομοθεσίας αναφορικά με την εκτέλεση του εν λόγω μεταφορικού έργου **υπεραστικών και διεθνών** γραμμών
- ✓ της κατά νόμο ή μη διαχείρισης και αξιοποίησης ειδικών εισφορών που εισπράττονταν από το επιβατικό κοινό των υπεραστικών συγκοινωνιών για την υλοποίηση έργων εκσυγχρονισμού των ΚΤΕΛ ΑΕ και
- ✓ της εν γένει τήρησης ή μη της νομιμότητας, ιδίως των διατάξεων περί συγκοινωνιακών φορέων του ν.2963/2001, του ν.711/1977 περί τουριστικών –εν προκειμένω μεταφορικών- επιχειρήσεων και των σχετικών Ευρωπαϊκών Κανονισμών περί οδικών επιβατικών μεταφορών (κυρίως των ΕΚ 1071/2009 & 1073/2009)

## Ευρήματα

- **Σωρεία παραβάσεων** της νομοθεσίας από ιδιωτικούς φορείς
- **Πλήθος πλημμελειών, παθογενειών, αβελτηρίων δημοσίων υπηρεσιών**


(σ.σ.: αρμοδίων για τον έλεγχο-εποπτεία των αναφερόμενων μεταφορικών δραστηριοτήτων)



# 11. Περίπτωση ελέγχου (β)



Τα κυριότερα ευρήματα του ελέγχου συνοψίζονται στα εξής:

- ✓ Κατά παράβαση της ενωσιακής και εθνικής νομοθεσίας άσκηση μεταφορικού έργου **χωρίς** ισχύουσες **Άδειες Άσκησης Επαγγέλματος Οδικού Μεταφορέα (Α.Ο.Μ.)** επιβατών από μετόχους των ΚΤΕΛ ΑΕ
- ✓ Μη σύννομη έκδοση Α.Ο.Μ. (έλλειψη κρίσιμων δικαιολογητικών, μη πλήρωση προϋποθέσεων νομοθεσίας)
- ✓ Με στοιχεία **εικονικότητας** κατάρτιση συμβάσεων **διαχειριστών μεταφορών** οι οποίοι έπρεπε **συνεχώς και πραγματικά** να διευθύνουν τις σχετικές μεταφορικές δραστηριότητες (και οι οποίοι κατείχαν τα απαραίτητα **Πιστοποιητικά Επαγγελματικής Επάρκειας/ΠΕΕ**, τα οποία στερούνταν οι ιδιοκτήτες μεταφορικών)
- ✓ Εκτέλεση υπεραστικών και διανομαρχιακών δρομολογίων **χωρίς έγκριση** από τις οικείες Περιφέρειες 
- ✓ Εντοπισμός περιπτώσεων **παραβίασης απαγορευσεων** της νομοθεσίας (αφορώσες στον διαχωρισμό του έργου μεταξύ ΚΤΕΛ και τουριστικών λεωφορείων προς αποφυγή εκατέρωθεν **υποκλοπής μεταφορικής δραστηριότητας**)

- ✓ **Αθέμιτη και καταχρηστική χρήση-εκμετάλλευση Σταθμού υπεραστικών λεωφορείων ΚΤΕΛ ΑΕ** από τρίτους-ιδιώτες

❖ Τούτο παρά το ότι ο εν λόγω μεγάλος σταθμός:

- αφενός **χρηματοδοτήθηκε** από ειδικές εισφορές επιβατών της ΚΤΕΛ ΑΕ
- αφετέρου **λειτουργούσε προνομιακά** από το **2013** με κατ' εξαίρεση **προσωρινή** άδεια, με ότι το γεγονός συνεπάγεται ως προς το επίπεδο ασφαλούς εισόδου-εξόδου οχημάτων βαρέως τύπου, πρόσβασης-διακίνησης-εξυπηρέτησης επιβατών, διέλευσης πεζών κ.λπ.

- ❖ Ο **κομβικής σημασίας Σταθμός** σε πρωτεύουσα νομού είχε δηλωθεί ως **αφετηρία διεθνών δρομολογίων** από και προς την Ελλάδα τόσο από **Κοινοπραξία ιδιωτικών επιχειρήσεων** εκμετάλλευσης διεθνών γραμμών όσο και ως **έδρα ατομικής επιχείρησης ιδιώτη**, μέλους της Κοινοπραξίας ο οποίος συνάμα ήταν και διαχειριστής υποθέσεων ξένης μεταφορικής εταιρείας που ομοίως εκμεταλλευόταν για λογαριασμό τρίτης χώρας διεθνή λεωφορειακή γραμμή
- Η **Κοινοπραξία** αμέσως μετά την κοινοποίηση της Έκθεσης **διαλύθηκε** (παρά τη λίγο πρωτύτερη ανανέωση της διάρκειάς της) και από το Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών **ανακλήθηκαν** οι άδειες εκμετάλλευσης διεθνών γραμμών [ανακλήθηκαν 3 ζεύγη αδειών, ήτοι 6 συνολικά (3 ελληνικών συμφερόντων και 3 αντίστοιχες συμφερόντων τρίτης χώρας)]

# 11. Περίπτωση ελέγχου (γ)

- ✓ Για το **σύνολο των αδειών εκμετάλλευσης διεθνών γραμμών με αφετηρία το κέντρο της πόλης της Αθήνας** (κυρίως περιοχή Ομόνοιας-Μεταξουργείου) δεν προέκυψε **άδεια λειτουργίας** Σταθμού επιβατών-στάθμευσης Λεωφορείων



- ✓ Επιπλέον, κατεδείχθη ζήτημα μη αληθών υπευθύνων δηλώσεων των εκπροσώπων των εταιρειών εκμετάλλευσης των αδειών

- ✓ Ελλείπει απαιτούμενων εκ της νομοθεσίας **αδειών λειτουργίας** εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης οχημάτων και επιβατών δεν προκύπτουν τα εκ της νομοθεσίας **απαραίτητα εχέγγυα** ως προς την πλήρωση των προβλεπόμενων **όρων & προϋποθέσεων**:

- **ασφάλειας** χώρων και **ασφαλούς πρόσβασης** και **διακίνησης** επιβατικού κοινού, προσωπικού και λεωφορείων (π.χ. πυροπροστασία εγκαταστάσεων, τήρηση προδιαγραφών εισόδου-εξόδου οχημάτων, διάδρομοι διακίνησης πεζών εντός των εγκαταστάσεων κ.λπ.)
- **εξυπηρέτησης επιβατών** (π.χ. προσβασιμότητα ΑμεΑ, αίθουσες αναμονής, w.c.)



# 11. Περίπτωση ελέγχου (δ)

- Καταβολή **οικονομικών ενισχύσεων από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων** του Κρατικού Προϋπολογισμού προς ΚΤΕΛ ΑΕ χωρίς την απαιτούμενη εκ του νόμου πληρότητα, κανονικότητα και επάρκεια του περιεχομένου του φακέλου υποβληθέντων δικαιολογητικών



## Ενδεικτικά:

- ✓ Στο πλαίσιο διοικητικής πράξης, βάσει της οποίας εκταμιεύθηκε από τον Κρατικό Προϋπολογισμό ποσό συνολικού ύψους **1,2 εκ. €**, χορηγήθηκε το 2020 οικονομική ενίσχυση σε ΚΤΕΛ ΑΕ ποσού **250 χιλ.€** (Α΄ δόση συνολικού ποσού **500 χιλ.€**) κατά παράβαση όρων της νομοθεσίας:
  - με **βεβαίωση αιρετού της τοπικής αυτοδιοίκησης περί έναρξης εργασιών** κατασκευής εγκατάστασης εξυπηρέτησης βαρέων οχημάτων **χωρίς** όμως να πληρούνται προϋποθέσεις του κανονιστικού πλαισίου [π.χ. χωρίς **αυτοψία** και **χωρίς** προηγούμενη & απαραίτητη για την έναρξη εργασιών **άδεια ίδρυσης** των προς επιχορήγηση εγκαταστάσεων (σ.σ.: σταθμός λεωφορείων, πρατήριο καυσίμων ιδιωτικής χρήσης με δεξαμενές και αντλίες, πλυντήριο-λιπαντήριο)]
  - χωρίς συγκεκριμένη απόφαση του αρμοδίου οργάνου (Γ.Σ. μετόχων) **περί σκοπιμότητας** του προς επιχορήγηση έργου
  - χωρίς τεκμηρίωση από προηγούμενο της εκταμίευσης **τιμολόγιο δαπάνης**
- ❖ Από την ΕΑΔ ζητήθηκε ο **επανέλεγχος** από την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου της νομιμότητας των φακέλων για όλους τους επιχορηγηθέντες



# 11. Περίπτωση ελέγχου (ε)

- **Καταβολή αυξημένων ποσών («μισθωμάτων»-«μερισμάτων»)** σε μετόχους ΚΤΕΛ ΑΕ, ύψους εκατομμυρίων ευρώ (εκτιμώμενου ποσού **2,5** εκατ.€ και **6,9** εκατ.€ για τις δυο ΑΕ αντίστοιχα) κατά τις χρήσεις 2003-2021, εξαιτίας παράτυπων-μη σύννομων λογιστικών πρακτικών που είχαν ως συνέπεια τη μη ορθή παρουσίαση θεμελιωδών μεγεθών στις ετήσιες χρηματοοικονομικές καταστάσεις
  - π.χ. εμφάνιση στους Ισολογισμούς ευνοϊκότερης εικόνας σε σχέση με την πραγματική ως προς την περιουσιακή κατάσταση, καταβολή ποσών με μεταφερόμενη για χρόνια και μη καλυπτόμενη ζημιά εις νέον ποσού περί των 2,6 εκατ.€ (ενόσω δε παραλειπόταν και η υποχρεωτική παρακράτηση για σχηματισμό τακτικού αποθεματικού)



Οι κατά παρέκκλιση των κανονιστικών ρυθμίσεων ακολουθούμενες λογιστικές πρακτικές αφορούσαν κυρίως σε **πλασματική αύξηση** των Ιδίων Κεφαλαίων και των Αποτελεσμάτων Χρήσεως (Εσοδα-Εξοδα).

Ενδεικτικά:



- μη διενέργεια αποσβέσεων ιδίως σε μεταφορικά μέσα (λεωφορεία) ή μη εμφάνιση εξόδων απόσβεσης επί πάγιων περιουσιακών στοιχείων
- μη σχηματισμό προβλέψεων για την υποτίμηση αξίας συμμετοχών σε θυγατρικές τουριστικές επιχειρήσεις (παρουσίαση στον Ισολογισμό **υπερτιμημένης** της αξίας των εν λόγω συμμετοχών) ή για την απομείωση αξίας απαιτήσεων σε καθυστέρηση

ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ			
ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ		ΠΑΘΗΤΙΚΟ	
Μεταφορικά Μέσα	50.000	Προμηθευτές	25.000
Έπιπλα και λοιπός Εξοπλισμός	5.000	Γραμμάτια Πληρωτέα	10.000
Εμπορεύματα	40.000	Κεφάλαιο	90.000
Πελάτες	20.000		
Ταμείο	10.000		
	<u>125.000</u>		<u>125.000</u>



# 11. Περίπτωση ελέγχου (στ)

- **Παράλειψη** από τις Διοικήσεις των ελεγχθεισών ΚΤΕΛ ΑΕ κατάθεσης εισπραχθεισών από τους **επιβάτες** ειδικών εισφορών, σε συγκεκριμένους ειδικούς τραπεζικούς λογαριασμούς για τη συγκέντρωση του χρηματικού Κεφαλαίου προς σχηματισμό (**πραγματικών και όχι απλώς λογιστικών**) Αποθεματικών Ειδικού Σκοπού
- **Αυθαίρετη και καταχρηστική διαχείριση-μη κατά νόμο αξιοποίηση/ανάλωση ποσών εκατομμυρίων ευρώ** (τάξης μεγέθους **άνω των 9,5 εκατ. & 5,5 εκατ. ευρώ** για κάθε ΑΕ αντίστοιχα) από εισπραχθείσες - από το επιβατικό κοινό μέσω του κομίστρου- ειδικές εισφορές του άρθρου 13 του ν.2963/2001



Τούτο καθότι, το διάστημα από το 2002 έως τον χρόνο ελέγχου της ΕΑΔ, **εισπραχθέντα από τους επιβάτες ποσά εισφορών, αντί να διοχετεύονται (κατατίθενται) -ως εκ του νόμου οφειλόταν-** για τον χρηματικό σχηματισμό **ειδικών αποθεματικών νόμου προς χρηματοδότηση έργων υποδομής & εκσυγχρονισμού των ΚΤΕΛ ΑΕ και την αντικατάσταση του στόλου των λεωφορείων,** προς **όφελος των ληπτών των υπηρεσιών** που κατέβαλαν τις εν λόγω εισφορές, εντούτοις αυτά:

- αφενός **δεν κατατίθεντο** στους εκ της νομοθεσίας οριζόμενους δύο ειδικούς τραπεζικούς λογαριασμούς (σ.σ.: για τον απρόσκοπτο έλεγχο των κινήσεών τους και συνεπώς για την παρακολούθηση της διαφανούς ή μη διαχείρισης των κονδυλίων)
- αφετέρου **χρησιμοποιούνταν (αναλώνονταν) συστηματικά για αλλότριους του νόμου σκοπούς** προς όφελος των μετόχων των ΚΤΕΛ ΑΕ
- ❖ σ.σ.: Ακόμη και **με απευθείας μεταφορά** εισπραχθέντων ποσών εισφορών στα αποτελέσματα χρήσης προς όφελος των καταβαλλόμενων ετήσιων μισθωμάτων (με τη μορφή μερίσματος) στους μετόχους-λεωφορειούχους
- ❖ ή/και με τη χρήση μελλοντικών εισπράξεων ως εχεγγύων-εγγυήσεων **για τραπεζικό δανεισμό εκατομμυρίων ευρώ**
- ❖ ή/και με **συστηματική ανάλωση** εισπραχθεισών εισφορών για έκτακτες/ταμειακές ανάγκες

Όλες μη σύννομες πρακτικές, οι οποίες ουσιαστικά κατέστησαν τις αναφερόμενες εισφορές επιβατών σε **άνευ αντισταθμίματος επιβάρυνση της τιμής του κομίστρου-εισιτηρίου,** προς διευκόλυνση των συγκοινωνιακών φορέων του ν.2963/2001 (σ.σ.: Προτάθηκε κατάργηση)

# 11. Περίπτωση ελέγχου (ζ)

- Παράλειψη-αδυναμία της εκάστοτε αρμόδιας δημόσιας υπηρεσίας (Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφέρειας) να **ελέγχει και παρακολουθεί**:
  - ✓ τόσο την οφειλόμενη (από τις εταιρείες ΚΤΕΛ ΑΕ) ανά τρίμηνο τραπεζική κατάθεση (απόδοση) των **εισπραχθεισών από το επιβατικό κοινό** εισφορών σε ειδικούς/ξεχωριστούς τραπεζικούς λογαριασμούς (για την πραγματική συγκέντρωση του χρηματικού κεφαλαίου προς σχηματισμό **Αποθεματικών Ειδικού Σκοπού**)
  - ✓ όσο και την κατά νόμο αξιοποίηση-ανάλωση των συγκεντρωθέντων ποσών



# 11. Περίπτωση ελέγχου (η)

- Παραβίαση κανόνων σύστασης και λειτουργίας **θυγατρικών τουριστικών επιχειρήσεων** από ΚΤΕΛ ΑΕ



## Ενδεικτικά:

- ✓ Μη παροχή εχεγγύων:
- ❖ ως προς το απαιτούμενο -βάσει του άρθρου 4 του ν.2963/2001 και των άρθρων 1 και 2 του ν.711/77- **ανεξάρτητο** της λειτουργίας θυγατρικών εταιρειών (με διαφορετικό εκ της νομοθεσίας μεταφορικό έργο)
- ❖ καθώς και ως προς το **γνήσιο εντοπισθεισών δικαιοπραξιών** μεταξύ θυγατρικής και μητρικής (π.χ.: πώληση λεωφορείων σε **υποπολλαπλάσια** της αγοράς τιμή, παραχώρηση λεωφορείων ως εισφορά εις είδος, ανεφοδιασμός τουριστικών λεωφορείων θυγατρικής ΕΠΕ με καύσιμα από πρατήριο ιδιωτικής χρήσης Προμηθευτικού Συνεταιρισμού μετόχων της μητρικής ΚΤΕΛ ΑΕ κ.α.)



- **Ανακολουθία διανυθέντων χιλιομέτρων** μεταξύ διαδοχικών περιόδων τεχνικών ελέγχων, η οποία σε ορισμένες περιπτώσεις άγγιζε το **1 εκατ. χλμ.** (σ.σ.: καταγραφή μικρότερου αριθμού χλμ. στο μεταγενέστερο έναντι του προγενέστερου Δελτίου Τεχνικού Ελέγχου), εντοπισθείσα σε τουριστικά λεωφορεία τα οποία μεταβιβάστηκαν από εταιρεία ΚΤΕΛ ΑΕ στη θυγατρική τουριστική της
- ❖ Γεγονός, το οποίο πέραν των άλλων, άπτεται του **επιπέδου οδικής ασφάλειας και ασφαλούς μεταφοράς επιβατών με λεωφορεία** και δη σε μακρινές αποστάσεις (καθόσον η αναφερόμενη θυγατρική, κατά τον χρόνο ελέγχου της ΕΑΔ, εκμεταλλευόταν **διεθνείς** τακτικές γραμμές μεταξύ Ελλάδας και τρίτης χώρας)



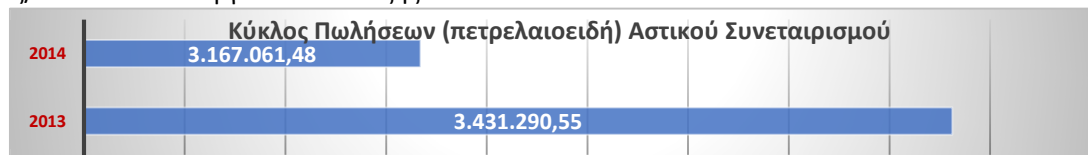
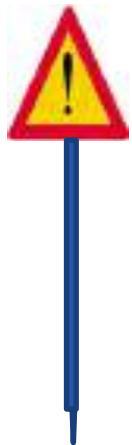
# 11. Περίπτωση ελέγχου (θ)

- Μη συμμορφούμενη με κανόνες του θεσμικού πλαισίου- λειτουργία συσταθέντων από μετόχους-ιδιοκτήτες λεωφορείων ΚΤΕΛ ΑΕ **Αστικών Προμηθευτικών Συνεταιρισμών** του ν.1667/1986



## Ενδεικτικά:

- Μη κατά νόμο ανεφοδιασμός καυσίμων του στόλου τουριστικών λεωφορείων θυγατρικής ΕΠΕ από πρατήριο καυσίμων ιδιωτικής χρήσης μετόχων της μητρικής ΚΤΕΛ ΑΕ, το οποίο δεν ήταν ενταγμένο στο on line σύστημα παρακολούθησης ελέγχου **εισορών-εκροών**
- Μη δημοσίευση ισολογισμών για χρόνια
- Έλλειψη νομιμοποιητικών εγγράφων ως προς τη νόμιμη χρήση και εκμετάλλευση χώρου πρατηρίου καυσίμων κ.α.
- ❖ Μέσω του Συνεταιρισμού διακινούνταν (τουλάχιστον κατά το διάστημα 2013-2014 για το οποίο υπάρχουν δημοσιευμένα στο ΓΕΜΗ στοιχεία) αντικειμενικά **μεγάλης ποσότητας και αξίας εμπορεύματα-πετρελαιοειδή (άνω των 3 εκατ.€)**, χωρίς όμως να προκύπτει αποτελεσματική/επαρκή παρακολούθηση- εποπτεία (σ.σ.: στο πλαίσιο του κανονιστικού πλαισίου που αποσκοπεί ιδίως στην πρόληψη φαινομένων ενδεχόμενης νοθείας και λαθρεμπορίας καυσίμων/απώλειας δημοσίων εσόδων) εξαιτίας:
  - ο μη εφαρμογής συστήματος εισροών-εκροών λόγω καθυστέρησης έκδοσης της σχετικής εφαρμοστικής κ.υ.α. από την αρμόδια επισπεύδουσα υπηρεσία
  - ο μη δημοσίευσης στο ΓΕΜΗ των Οικονομικών Καταστάσεων χρήσεων 2015-2021, γεγονός που συνεπάγεται την απουσία αντίστοιχου ελέγχου νομιμότητας και πληρότητας των απαιτούμενων δικαιολογητικών, ο οποίος θα διενεργείτο κατά την υποβολή των Ισολογισμών προς καταχώριση στο εν λόγω εθνικό μητρώο εμπορικής δημοσιότητας/ΓΕΜΗ του Υπουργείου Ανάπτυξης

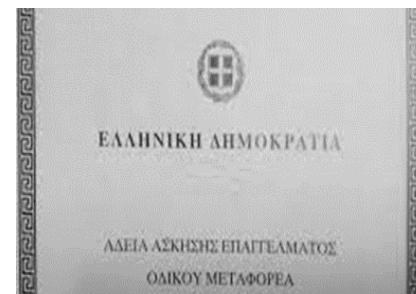


# 11. Περίπτωση ελέγχου (ι)

- Σωρεία παραλείψεων, αβλεψιών, καθυστερήσεων-ολιγωριών, εμπλεκόμενων **δημοσίων υπηρεσιών & διοικητικών οργάνων**

## Βασικότερα:

- ✓ πλημμελής-ελλειμματική, αναποτελεσματική- άσκηση του **εποπτικού, ελεγκτικού & ρυθμιστικού** έργου-ρόλου του κράτους αναφορικά με βασικές υποχρεώσεις, όπως:
  - παράλειψη διενέργειας ετήσιων περιοδικών επιθεωρήσεων σε **πρατήρια καυσίμων** (από τα Τεχνικά Τμήματα των Διευθύνσεων Μ&Ε των Περιφερειών της χώρας/ενδεικτικά: το 2022 το 86% των Περιφερειακών υπηρεσιών δεν ανταποκρινόταν σε σχετική υποχρέωση ενημέρωσης του οικείου Υπουργείου)
  - παράλειψη -από τις Διευθύνσεις Μ&Ε της Περιφέρειας- ελέγχου & παρακολούθησης κατάθεσης- απόδοσης-αξιοποίησης ειδικών εισφορών του ν.2963/2001 από τις ΚΤΕΛ ΑΕ
  - παράλειψη ελέγχου της διάρκειας ισχύος απαιτούμενων από τον ΕΚ 1071/2009 αδειών άσκησης επαγγέλματος οδικού μεταφορέα (επιβατών)
  - παράλειψη αποτελεσματικής οικονομικής εποπτείας επί των Αστικών Συνεταιρισμών του ν.1667/86



# 11. Περίπτωση ελέγχου (ια)

- Από τις **6.455** συνολικώς λειτουργούσες εγκαταστάσεις (Λ.Ε.) εξυπηρέτησης οχημάτων σε όλη την χώρα το έτος 2020 (σ.σ.: πρατήρια υγρών καυσίμων και σταθμοί οχημάτων με δεξαμενές/αντλίες καυσίμων), **έπρεπε να ελεγχθούν** (από τις **70** περιφερειακές υπηρεσίες μεταφορών) οι **1.627** (δηλαδή το **¼** επί του συνόλου των 6.455 εγκαταστάσεων σε λειτουργία)
- Ωστόσο, εντός του αναφερόμενου έτους ελέγχθηκαν **μόλις 184** εγκαταστάσεις (δηλαδή μόνο το 11% του αριθμού εγκαταστάσεων που υποχρεωτικά έπρεπε να ελεγχθούν εντός του έτους 2020 και μόλις το 2,8% του συνόλου των εγκαταστάσεων)
- 1.443** λειτουργούσες εγκαταστάσεις ενώ οφειλόταν να ελεγχθούν εντός του 2020, εντούτοις αυτές **δεν ελέγχθησαν**



**6.455 Λ.Ε.**  
το 2020

**1.627 Λ.Ε.**  
έπρεπε  
υποχρεωτικά  
να  
επιθεωρηθούν  
εντός του 2020

Προγραμματίστηκε η  
επιθεώρηση σε  
**802 Λ.Ε.**  
από **34**  
Περιφερειακές  
Υπηρεσίες Μ&Ε  
**36 Π.Ε.** δεν  
προγραμματίσαν και  
δεν διενέργησαν  
καμία επιθεώρηση  
ενώ όφειλαν να  
επιθεωρήσουν **825**  
Λ.Ε.

Τελικά διενεργήθηκε  
επιθεώρηση μόνο σε  
**184 Λ.Ε.**  
(ήτοι μόλις στο **11%**  
των προς  
επιθεώρηση Λ.Ε.  
δηλ. στο **2,8%** των  
6.455 Λ.Ε.)

# 11. Περίπτωση ελέγχου (ιβ)

Καθυστέρηση (εξαιτίας διαδικαστικών προσκομμάτων) θέσης σε εφαρμογή-παραγωγική λειτουργία σημαντικών, για την αποτελεσματική εξ αποστάσεως εποπτεία, **Ψηφιακών Μητρώων** καθώς και Συστημάτων **Παρακολούθησης/Ελέγχου** σε πραγματικό χρόνο κρίσιμων δραστηριοτήτων

## Ενδεικτικά:

- ✓ Του Ψηφιακού Μητρώου **πρατηρίων καυσίμων** και λοιπών συναφών εγκαταστάσεων του άρθρου 21 του ν.4439/2016
- ✓ Του Μητρώου **Σταθμών Λεωφορείων** του άρθρου 72 του ν.4530/2018
- ✓ Του σε πραγματικό χρόνο (on line) Συστήματος Παρακολούθησης-Ελέγχου **Εισροών/Εκροών** (ήτοι διακίνησης) **καυσίμων** από πρατήρια ιδιωτικής χρήσης, εξαιτίας καθυστέρησης έκδοσης της σχετικής εφαρμοστικής κ.υ.α./βλ. άρθρο 31 του ν.3784/7.8.2009, παρ. 7<sup>α</sup>



# 11. Περίπτωση ελέγχου (ιγ)

- Ατελής-αναποτελεσματική κατάστρωση του σχετικού ρυθμιστικού πλαισίου
- Καθυστέρηση εισήγησης της απαιτούμενης **δευτερογενούς** νομοθεσίας από την **κανονιστικώς δρώσα Διοίκηση**



- Τα ανωτέρω έλαβαν χώρα ενόσω **ουδέποτε λειτούργησε η αρμόδια ανεξάρτητη Αρχή (ΡΑΕΜ: Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών)**
- ❖ (Από τη σύστασή της το 2013 με τον ν.4199/2013 έως την πρόβλεψη κατάργησής της στις 29.9.2022)
- ❖ **Η ΡΑΕΜ**, μεταξύ άλλων, ήταν αρμόδια: για τη θέσπιση κανονιστικών διατάξεων, τη λήψη ρυθμιστικών μέτρων, την εποπτεία εφαρμογής κανόνων ενωσιακού δικαίου ως προς την οργάνωση και λειτουργία των οδικών υπεραστικών μεταφορών επιβατών στη Χώρα, την διενέργεια, ως Αναθέτουσα Αρχή, δημόσιων διαγωνισμών ανάθεσης μεταφορικού έργου υπεραστικών μεταφορών επιβατών του ΕΚ 1370/2007

## Ενδεικτικά:

- ✓ Αβλεψίες των αρμοδίων οργάνων της κανονιστικής δρώσας Διοίκησης ως προς τα απαιτούμενα δικαιολογητικά στη διαδικασία αδειοδότησης της εκμετάλλευσης Διεθνών Τακτικών Γραμμών, με απότοκο τη λειτουργία -άνευ αδείας- σταθμών επιβατών λεωφορείων-χώρων στάθμευσης στο κέντρο της Αθήνας (π.χ.: έλλειψη πρόβλεψης για την αναζήτηση, ως δικαιολογητικού, της σχετικής άδειας λειτουργίας σταθμού επιβατών και χώρου στάθμευσης λεωφορείων)
- ✓ Καθυστέρηση έκδοσης της εφαρμοστικής κ.υ.α. του ν.3784/7.8.2009, **παρ. 7α** αναφορικά με το σύστημα **εισορών-εκροών των πρατηρίων καυσίμων ιδιωτικής χρήσης**
- ✓ Ολιγωρία χρόνων για την έκδοση του π.δ. που προβλέπεται στο **άρθρο 11 παρ. 1 του ν.803/1978**, ως αυτές συμπληρώθηκαν με το άρθρο 101 παρ.5 του ν.4199/2013, αναφορικά με τους όρους αδειοδότησης σταθμών **Διεθνών Επιβατικών Μεταφορών**
- ✓ Καθυστέρηση, περί των **δεκατριών (13) ετών** από το 2010 για την έκδοση της απαιτούμενης κ.υ.α των διατάξεων του ν.δ.511/1970 άρθρο 1 παρ.6 ως αυτές εκάστοτε ίσχυαν, αναφορικά με τα πρατήρια καυσίμων που χωροθετούνται εντός **Αμαξοστασίων Μέσων Μαζικής Μεταφοράς**
- ✓ **Χρονικά παρατεταμένη** (για διάστημα περί των 10 ετών) κατ' εξαίρεση λειτουργία **Σταθμών υπεραστικών λεωφορείων** των ΚΤΕΛ με **προσωρινή** άδεια από το 2013 μέχρι σήμερα (ήτοι κατ' εξαίρεση όρων και προϋποθέσεων αδειοδότησης των λοιπών σταθμών βάσει του π.δ.79/2004, με ότι το γεγονός συνεπάγεται ως προς το επίπεδο ασφαλούς εισόδου-εξόδου οχημάτων βαρέως τύπου, πρόσβασης-διακίνησης-εξυπηρέτησης επιβατών, διέλευσης πεζών κ.λπ.)



# 11. Περίπτωση ελέγχου (ιδ)

- Μη τήρηση δεσμευτικών όρων της **ενωσιακής νομοθεσίας** (κυρίως του ΕΚ **1370/2007**) ως προς τα ανώτατα χρονικά όρια κατ' εξαίρεση ανάθεσης δημόσιου συγκοινωνιακού έργου (**Υπηρεσίες Γενικού Οικονομικού Συμφέροντος/ΥΓΟΣ** κατά το άρθρο 14 της Συνθήκης Λειτουργίας της Ε.Ε.) στα ΚΤΕΛ και τις ΚΤΕΛ ΑΕ
- Καθυστέρηση διενέργειας ανοιχτού δημόσιου διαγωνισμού για την παραχώρηση ΥΓΟΣ (υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών αστικών και υπεραστικών συγκοινωνιών)



- Με καθυστέρηση ετών μεταβίβαση (με τον **ν.4974/29.9.2022**) της αρμοδιότητας διενέργειας των απαιτούμενων διαγωνιστικών διαδικασιών (προς εναρμόνιση με τους **ενωσιακούς κανόνες Υπηρεσιών Γενικού Οικονομικού Συμφέροντος/ΥΓΟΣ**) σε τοπικό επίπεδο (ήτοι στις Περιφέρειες της χώρας), χωρίς να παρέχονται εχέγγυα ως προς τη δυνατότητα αποτελεσματικής και έγκαιρης ανταπόκρισης στην εν λόγω μεταφερθείσα αρμοδιότητα (σ.σ.: οι Περιφερειακές υπηρεσίες επικαλούνται **υποστελέχωση** και αδυναμία ανταπόκρισης ακόμη και σε άλλες κρίσιμες αρμοδιότητες, όπως στον έλεγχο των πρατηρίων καυσίμων)



# 11. Περίπτωση ελέγχου (ιε)

- Αποφυγή-παράκαμψη απαγορεύσεων εκτέλεσης **Διεθνών** Τακτικών επιβατικών μεταφορών μεταξύ Ελλάδας και τρίτων χωρών την περίοδο ισχύος των έκτακτων περιοριστικών μέτρων της ελληνικής πολιτείας κατά της πανδημίας του covid μέσω **μη σύνομων συμφωνιών** μεταξύ ΚΤΕΛ ΑΕ και άλλης εταιρείας μεταφοράς επιβατών



- Παραβίαση κανόνων της νομοθεσίας κατά την εκμετάλλευση Διεθνών Τακτικών Γραμμών μεταξύ Ελλάδας και τρίτης χώρας, κυριότερα:



- ✓ Έλλειψη **νόμιμου σταθμού** στις δηλωθείσες αφετηρίες στην Αθήνα (εξαιτίας απουσίας αδειών ιδρύσεως και λειτουργίας σταθμού επιβατών και χώρου στάθμευσης λεωφορείων). Γεγονός που συνεπάγεται την απουσία εκ της νομοθεσίας προβλεπόμενων εχεγγύων (με τη μορφή όρων και προϋποθέσεων αδειοδότησης) **ασφάλειας** (όπως: πυροπροστασία, ασφαλής είσοδος-έξοδος λεωφορείων, ασφαλής και απρόσκοπτη διακίνηση πεζών/επιβατών, προσβασιμότητα, συνθήκες εξυπηρέτησης επιβατικού κοινού κ.λπ.).
- ✓ **Ουσιαστική διασάλευση της αναλογίας εκμετάλλευσης 1:1 Διεθνών Τακτικών γραμμών μεταξύ Ελλάδας και τρίτης χώρας**, εξαιτίας συμμετοχής σε Κοινοπραξία (στην οποία συμμετείχε θυγατρική ΕΠΕ εταιρείας ΚΤΕΛ ΑΕ) φυσικών προσώπων (μέσω των επιχειρήσεων ιδιοκτησίας τους με έδρα την Ελλάδα) τα οποία **ταυτόχρονα** εμπλέκονταν και στην εκμετάλλευση αντίστοιχης διεθνούς γραμμής **για λογαριασμό εταιρείας συμφερόντων τρίτης χώρας**
- ✓ Παραβίαση **απαγορεύσεων της νομοθεσίας περί τουριστικών λεωφορείων** (ν.711/77 ως ίσχυε κατά τον κρίσιμο χρόνο) από θυγατρική επιχείρηση ΚΤΕΛ ΑΕ (π.χ. χρησιμοποίηση λεωφορείων θυγατρικής τουριστικής ΕΠΕ-ενταγμένων σε έργο διεθνών γραμμών - σε έργο υπεραστικών μεταφορών της μητρικής ΚΤΕΛ ΑΕ κ.α.)
- ✓ Μη συμβατή (ελλείπει σχετικής έγκρισης δρομολογίου) καταγραφή διανομαρχιακού δρομολογίου με προορισμό **συνοριακό σημείο** της χώρας σε **βιβλία δρομολογίων** καταληφθέντων σε **τροχονομικούς ελέγχους** λεωφορείων ΚΤΕΛ ΑΕ κατά τη διάρκεια της πανδημίας του covid-19



# 11. Περίπτωση ελέγχου (ιστ')

## Λόγω των ανωτέρω ευρημάτων:

- Στην Έκθεση περιλαμβάνεται σειρά **συγκεκριμένων και ρεαλιστικών** προτάσεων για τη βελτίωση διαδικασιών και θεσμικού πλαισίου
- Με την Έκθεση της ΕΑΔ ζητήθηκε η απόδοση πειθαρχικών ευθυνών από τα αρμόδια για κάθε περίπτωση όργανα καθώς και η θεραπεία των διαπιστωθεισών παθογενειών με τις προσήκουσες διοικητικές ενέργειες
- Οι Εκθέσεις διαβιβάστηκαν στον Εισαγγελέα Εφετών για την ποινική αξιολόγηση των διαλαμβανόμενων σε αυτές (και τυχόν συσχέτιση με ήδη σχηματισθείσα δικογραφία από προηγούμενο σχετικό έλεγχο της ΕΑΔ)



- ❖ Ήδη έχουν κοινοποιηθεί στην ΕΑΔ (στο πλαίσιο υλοποίησης προτάσεων της Έκθεσης) η **ανάκληση** αδειών εκμετάλλευσης διεθνών τακτικών γραμμών καθώς και η **διάλυση** εμπλεκόμενης σε έργο διεθνών μεταφορών **Κοινοπραξίας** (στην οποία συμμετείχε θυγατρική ελεγχθείσας εταιρείας ΚΤΕΛ ΑΕ)
- ❖ Άρχισαν να κοινοποιούνται προγράμματα επιθεωρήσεων σε πρατήρια καυσίμων, ανακλήσεις αδειών λειτουργίας και πρακτικά σφράγισης πρατηρίων καυσίμων
- ❖ Διενεργήθηκαν ενέργειες για την έκδοση δευτερογενούς νομοθεσίας και την ανάληψη σειράς νομοθετικών πρωτοβουλιών προς υλοποίηση Προτάσεων της Έκθεσης
- ❖ Ενημερωθήκαμε για σχηματισμό δικογραφίας στην Οικονομική Εισαννελία (καθώς και για την εκκίνηση διαδικασιών ποινικής αξιολόγησης από κατά Εισαγγελίες)



## 12. Περίπτωση ελέγχου με αξιοποίηση ηλεκτρονικών στοιχείων του Υπουργείου για τη διενέργεια δειγματοληψίας/SRSM

Ο απογραφικός έλεγχος των 54.432 φακέλων προέκυπτε αδύνατος (μη εφικτός, μη πρακτικός, με μεγάλο κόστος σε όρους σπατάλης πόρων, μεταξύ των οποίων και των εργατοωρών απασχόλησης Επιθεωρητών και Υπαλλήλων/Στελεχών των εμπλεκόμενων υπηρεσιών

### Διαδικασία:

- i. Εντοπισμός διαθέσιμων ηλεκτρονικών δεδομένων
- ii. Χρησιμοποίηση της λίστας των 54.432 έγγραφων από το πληροφοριακό σύστημα ΜΗΣΚΑ του Υπουργείου Υ&Μ (η οποία επεξεργάστηκε & ταξινομήθηκε) σαν αρχικό δειγματοληπτικό πλαίσιο
- iii. Ορισμός και εντοπισμός, με βάση κριτήρια και παράγοντες διακινδύνευσης (κατόπιν νέων ταξινομήσεων) του τελικού προς έλεγχο πληθυσμού N (βάσει του κυρίου -κρίσιμου για τον έλεγχο- χαρακτηριστικού της κατηγορίας της άδειας οδήγησης), με μέγεθος 4.525, δηλ. το πλήθος των εκδοθεισών επαγγελματικών αδειών οδήγησης (C, CE, D & DE) που χορηγήθηκαν σε αλλοδαπούς υπηκόους/πολίτες ξένης χώρας από τις Διευθύνσεις Μ&Ε της ελεγχθείσας Περιφέρειας κατά την περίοδο 2017-2020
- iv. Διενέργεια συστηματικής τυχαίας δειγματοληψίας (Simple Random Sampling/SRS) ανά Π.Ε., με συντελεστή συμμετοχής στο δείγμα το αντίστοιχο ποσοστό συμμετοχής κάθε Διεύθυνσης Μ&Ε στο συνολικό αριθμό εκδοθεισών επαγγελματικών αδειών –δηλ. στον πληθυσμό ο οποίος ενδιέφερε τον έλεγχο. Τούτο ώστε να διασφαλιστεί η αντιπροσωπευτικότητα του δείγματος καθώς η συνθήκη ότι κάθε έγγραφη (δηλαδή κάθε μέλος του πληθυσμού) έχει την ίδια πιθανότητα να επιλεγεί στο δείγμα
- v. Μέσω των ανωτέρω διαδικασιών εξήχθη το προς έλεγχο δείγμα (με βήμα επιλογής το κλάσμα: μέγεθος πληθυσμού προς μέγεθος δείγματος: N/n)

### ΑΥΤΟΤΗΤΑ ΔΕΙΓΜΑΤΟΛΗΨΙΑΣ

Στοιχεία διαδικασίας	Δεδομένα	Περιγραφή
Αρχικό δειγματοληπτικό πλαίσιο	N= 54.432	Λίστα εγγραφών στα μηχανογραφικά αρχεία του συστήματος ΜΗΣΚΑ αφορουσών στις εκδοθείσες άδειες οδήγησης που χορηγήθηκαν σε αλλοδαπούς υπηκόους/πολίτες ξένης χώρας από όλες τις Διευθύνσεις Μ&Ε της ελεγχθείσας Περιφέρειας το διάστημα 2017-2020
Μέγεθος υπό μελέτη Πληθυσμού	N=4.525	Εγγραφές στα μηχανογραφικά αρχεία του συστήματος ΜΗΣΚΑ που αφορούν στην έκδοση επαγγελματικών αδειών οδήγησης (κατηγορίας C,CE, D & DE) σε αλλοδαπούς υπηκόους/πολίτες ξένης χώρας, την περίοδο 2017-2020, από όλες τις Διευθύνσεις Μεταφορών & Επικοινωνιών της ελεγχθείσας Περιφέρειας
Μέγεθος Δείγματος	n=300	Ως προέκυψε από τη διενέργεια συστηματικής τυχαίας δειγματοληψίας
Περίοδος Αναφοράς	2017-2020	
Μέθοδος Δειγματοληψίας	SRS	Η Συστηματική Τυχαία Δειγματοληψία (Simple Random Sampling/SRS) εφαρμόστηκε ώστε να εξασφαλιστεί ότι κάθε μέλος του υπό μελέτη πληθυσμού που ενδιαφέρει τον έλεγχο έχει την ίδια πιθανότητα να επιλεγεί στο δείγμα
Βήμα Επιλογής	N/n	Ρυθμός επιλογής κάθε εγγραφής από τον πληθυσμό ώστε να ενταχθεί στο δείγμα $X+N/n, X+2N/n, \dots, x+(n-1)N/n$
Επιλεγθείσες (στο δείγμα) εγγραφές από τον πληθυσμό		(με τη χρήση των συναρτήσεων ROUNDNDOWN (βήμα επιλογής) & RANDBETWEEN (εντοπισμός πρώτης εγγραφής που θα ενταχθεί στο δείγμα)

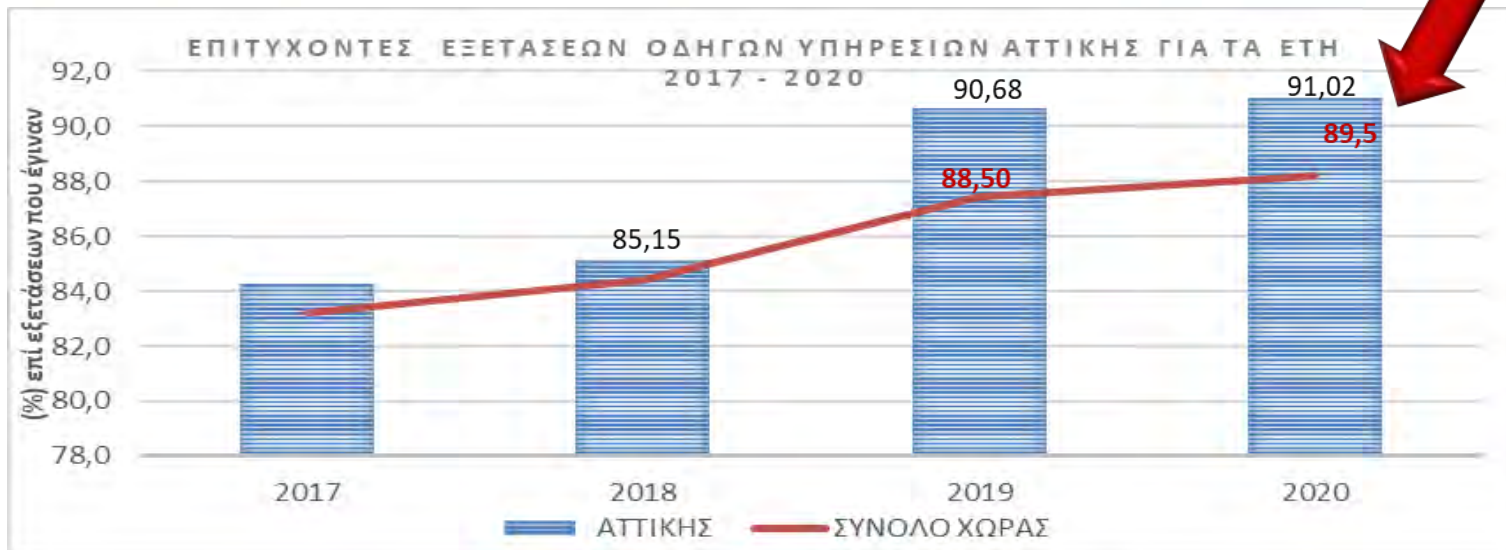
**Πίνακας:** Στοιχεία συστηματικής τυχαίας δειγματοληψίας (Simple Random Sampling/SRS)/Πηγή δεδομένων: Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών/Επεξεργασία: Κλιμάκιο Επιθεωρητών ΕΑΔ  
**σημειώσεις Πίνακα:**

- ✓ Πληθυσμός: Το σύνολο των εγγραφών/μετρήσεων για τις οποίες ενδιαφέρεται ο ερευνητής/επιθεωρητής
- ✓ Δείγμα: Ένα υποσύνολο εγγραφών/μετρήσεων επιλεγμένων από τον πληθυσμό
- ✓ Βήμα Επιλογής: Ρυθμός επιλογής κάθε εγγραφής από τον πληθυσμό ώστε να ενταχθεί στο δείγμα
- ✓ Απογραφή: Ολοκληρωμένη απαρίθμηση κάθε αντικειμένου στον πληθυσμό.

Ο πληθυσμός που ενδιέφερε περισσότερο τον έλεγχο ήταν αυτός των επαγγελματικών αδειών οδήγησης, καθώς αυτές συναρτώνται με υψηλότερα επίπεδα διακινδύνευσης, διότι:

- ✓ η επαγγελματική οδήγηση συνδέεται με αυξημένη πιθανότητα ατυχήματος ή δυστυχήματος στην περίπτωση ελλιπούς εκπαίδευσης και πλημμελούς εξέτασης των υποψηφίων οδηγών (και επιπλέον με δυσμενέστερες συνέπειες σε πολλά επίπεδα: οικονομικό, κοινωνικό, ιατροφαρμακευτικό κ.λπ.)
- ✓ η χρήση της επαγγελματικής άδειας οδήγησης κατά κύριο λόγο για βιοποριστικούς λόγους ενέχει μεγαλύτερο επίπεδο διακινδύνευσης ως προς ενδεχόμενη οικονομική συναλλαγή κατά τη διαδικασία χορήγησης-επέκτασης-ανανέωσης της

## 12. Στατιστικά στοιχεία του Υπουργείου Υ & Μ



**Διάγραμμα 3.1:** Πηγή Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών/ Γενική Διεύθυνση Στρατηγικού Σχεδιασμού Μεταφορών και Οδικής Ασφάλειας/Διεύθυνση Οδικής Κυκλοφορίας και Ασφάλειας (Δ30)/Τμήμα Αδειών Οδήγησης και Επιμόρφωσης Οδηγών

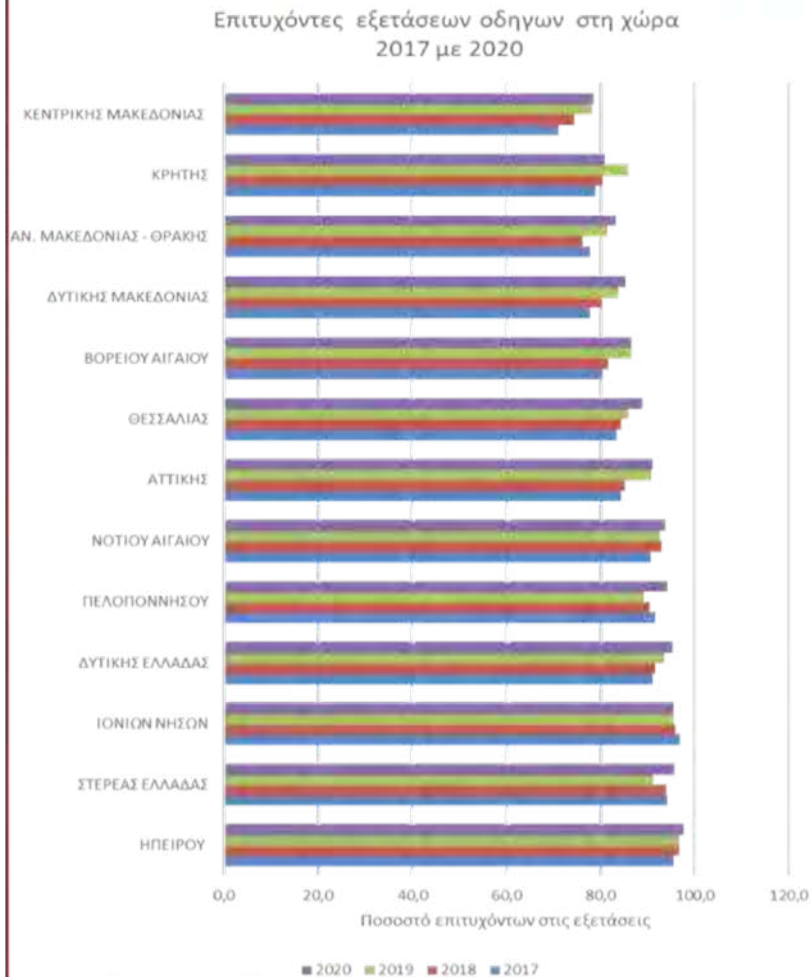
Αυξητική τάση των ποσοστών επιτυχίας υποψηφίων οδηγών σε πρακτικές εξετάσεις (με την πρώτη φορά) καταγράφεται μεταξύ 2017 & 2020 για το σύνολο της Επικράτειας

Για το έτος 2020, την Περιφέρεια Αττικής διενεργήθηκε το 1/3 περίπου των συνολικών εξετάσεων της χώρας

Η Περιφέρεια Αττικής καταγράφει υψηλότερα -του μέσου όρου της χώρας- ποσοστά επιτυχίας στις πρακτικές εξετάσεις υποψηφίων οδηγών την περίοδο 2018-2020

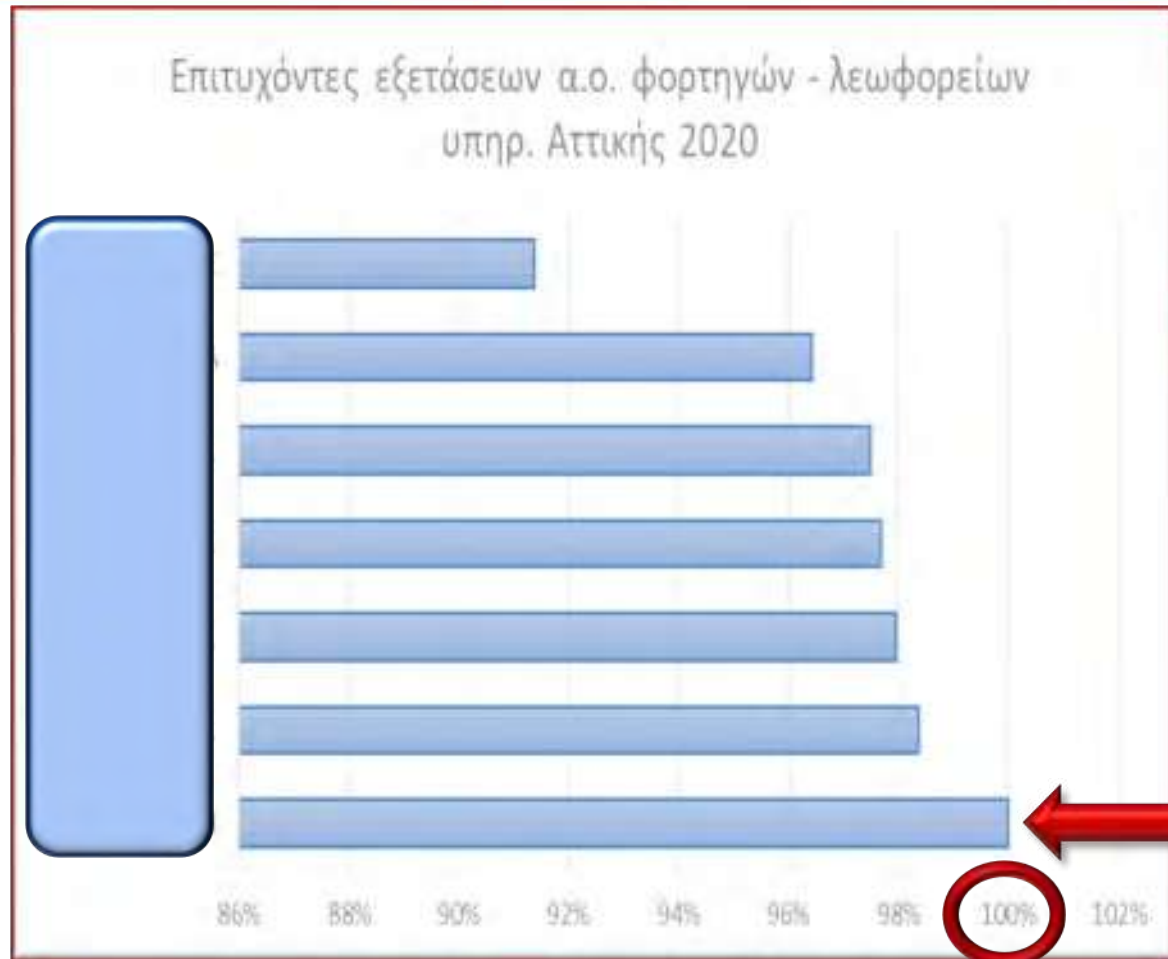
# 12. Στατιστικά στοιχεία του Υπουργείου Υ & Μ

Ετος 2020 Περιφέρεια	Επιτυχόντες Ποσοστό (%)	
	Συν. αριθμό	AVERAGE MEDIAN
Αττικής	43.976	91,02
Ανατολικής Μακεδονίας	9.463	83,17
Κεντρικής Μακεδονίας	24.513	76,26
Δυτικής Μακεδονίας	3.689	85,28
Ηπείρου	5.332	97,57
Θεσσαλίας	11.118	88,77
Ιονίων Νήσων	3.726	95,39
Δυτ. Ελλάδα	11.756	95,22
Στερεάς Ελλάδας	7.440	95,70
Πελοποννήσου	9.137	94,02
Βορείου Αιγαίου	3.705	86,52
Νοτίου Αιγαίου	6.758	93,78
Κρήτης	9.486	80,86
<b>Συν. Επαρτίσεις</b>	<b>150.099</b>	<b>89,50</b>
		<b>AVERAGE MEDIAN</b>

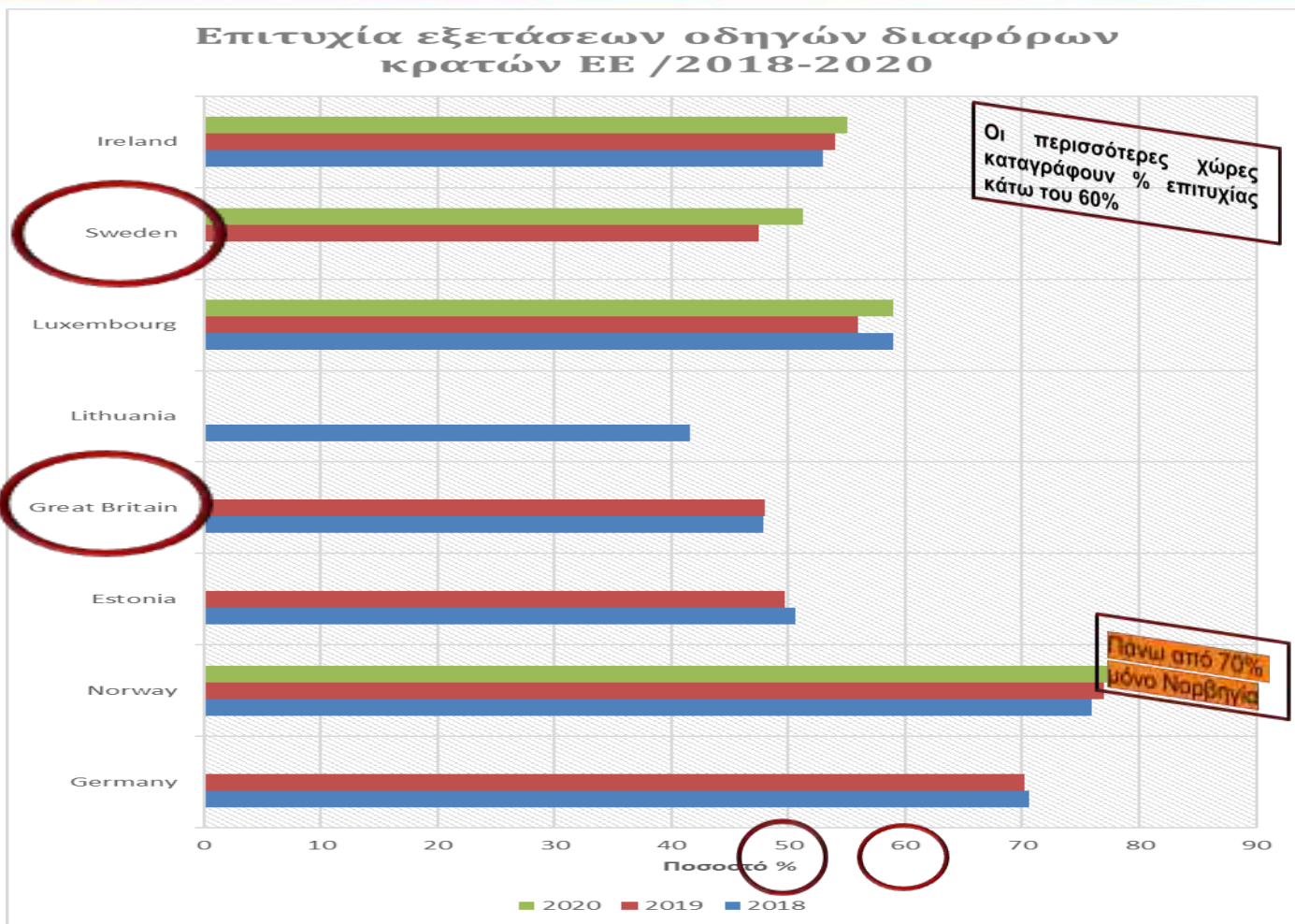


Ετος 2020 Περιφέρεια	Ποσοστό (%)	Θέση
Στερεάς Ελλάδας	95,70	2
Ιονίων Νήσων	95,39	3
Δυτ. Ελλάδα	95,22	4
Πελοποννήσου	94,02	5
Νοτίου Αιγαίου	93,78	6
Αττικής	91,02	7
Θεσσαλίας	88,77	8
Βορείου Αιγαίου	86,52	9
Δυτικής Μακεδονίας	85,28	10
Ανατολικής Μακεδονίας	83,17	11
Κρήτης	80,86	12
Κεντρικής Μακεδονίας	76,26	13

## 12. Στατιστικά στοιχεία του Υπουργείου Υ & Μ



## 12. Στατιστικά στοιχεία του Υπουργείου Υ & Μ





# Η Ομάδα «αδιάλειπτης κωπηλασίας 2020-2023»



Βασίλειος  
Οικονόμου



Γεώργιος  
Κόμνος

Αλίκη  
Κεφάλα

Ελευθερία  
Καμπόλη

# Σας ευχαριστούμε για την προσοχή σας



Και ... προσοχή στους δρόμους!!!

**Στοιχεία ως προς τη διεξαγωγή οδικών ελέγχων, από τα Μ.Κ.Ε. του ν. 3446/2006**

Σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία που διαθέτει η Υπηρεσία Δ36 του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών:

- τη διετία 2013 – 2014 διενεργήθηκαν **16.814** οδικοί τεχνικοί έλεγχοι σε βαρέα οχήματα επαγγελματικής χρήσης εντός της ελληνικής επικράτειας, όπου στα **252** εξ αυτών διαπιστώθηκαν σοβαρές παραβάσεις – ελλείψεις,
- τη διετία 2015 - 2016 διενεργήθηκαν **5.397** οδικοί τεχνικοί έλεγχοι σε βαρέα οχήματα επαγγελματικής χρήσης εντός της ελληνικής επικράτειας, όπου στα **71** εξ αυτών διαπιστώθηκαν σοβαρές παραβάσεις – ελλείψεις (ποσοστό μείωσης περίπου 70% έναντι της διετίας 2013 - 2014) και,
- τη διετία 2017 – 2018 διενεργήθηκαν **360** οδικοί τεχνικοί έλεγχοι σε βαρέα οχήματα επαγγελματικής χρήσης εντός της ελληνικής επικράτειας, όπου στα **12** εξ αυτών διαπιστώθηκαν σοβαρές παραβάσεις – ελλείψεις (ποσοστό μείωσης περίπου 98% έναντι της διετίας 2013 - 2014)
- τη διετία 2019 – 2020 διενεργήθηκαν **37** οδικοί τεχνικοί έλεγχοι σε βαρέα οχήματα επαγγελματικής χρήσης εντός της ελληνικής επικράτειας, όπου στα **0** εξ αυτών διαπιστώθηκαν σοβαρές παραβάσεις – ελλείψεις (ποσοστό μείωσης περίπου 100% έναντι της διετίας 2013 - 2014).
- τη διετία 2021 – 2022 διενεργήθηκαν **298** οδικοί τεχνικοί έλεγχοι σε βαρέα οχήματα επαγγελματικής χρήσης εντός της ελληνικής επικράτειας, όπου στα **0** εξ αυτών διαπιστώθηκαν σοβαρές παραβάσεις – ελλείψεις (ποσοστό μείωσης περίπου 100% έναντι της διετίας 2013 - 2014).

Συμπερασματικά, η ως άνω Υπηρεσία θεωρεί ότι, η **μη διεξαγωγή οδικών ελέγχων, από τα Μ.Κ.Ε. του ν. 3446/2006**, σχετικά με τη **νομιμότητα διενέργειας μεταφοράς εμπορευμάτων, τη στοιβασία αυτών, καθώς επίσης και με την τεχνική κατάσταση των κυκλοφορούντων βαρέων οχημάτων επαγγελματικής χρήσης στη χώρα μας, αποτελεί σοβαρό πρόβλημα και πρέπει να αντιμετωπιστεί το συντομότερο δυνατόν, για τους εξής λόγους:**

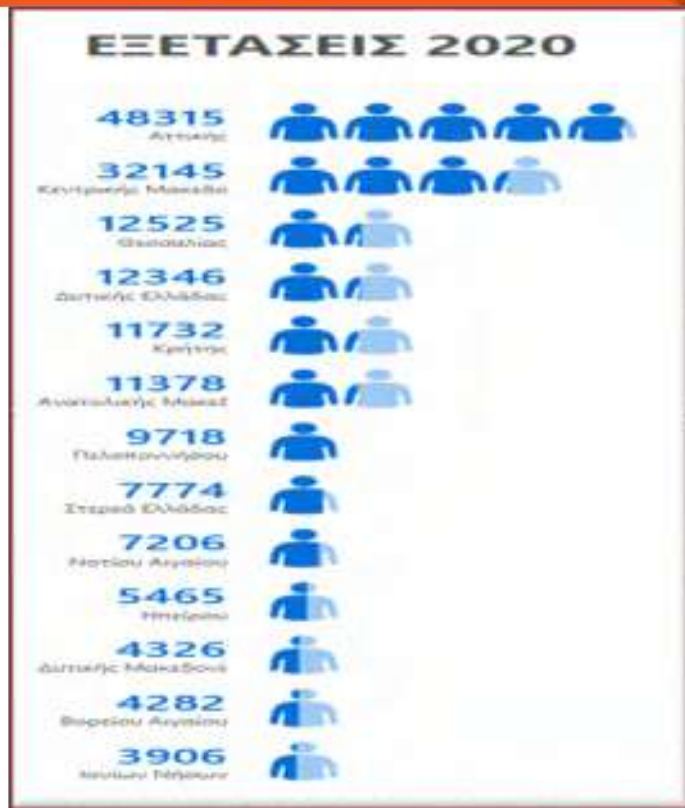
- για την τήρηση των υποχρεώσεων μας, ως κράτος μέλος της Ε.Ε., έναντι της Ευρωπαϊκής Επιτροπής προς την οποία πρέπει να αποστέλλουμε για κάθε διετή περίοδο συνολικό αριθμό οδικών τεχνικών επιθεωρήσεων από τα Μ.Κ.Ε., **τουλάχιστον ίσο με το 5% του συνολικού αριθμού των βαρέων οχημάτων που είναι ταξινομημένα στη χώρα μας (ήτοι 20.000 περίπου οδικές τεχνικές επιθεωρήσεις σε κυκλοφορούντα βαρέα οχήματα, ανεξαρτήτως της χώρας ταξινόμησής τους)** και
- για την εξασφάλιση της οδικής ασφάλειας στο οδικό δίκτυο της χώρας μας

## 12. Στατιστικά στοιχεία του Υπουργείου Υ & Μ

Περιφέρεια	Συν. αριθμός εξετασθέντων 2020	Ποσοστό επιτυχίας (%) 2020	Ποσοστό επιτυχίας 2019	Ποσοστό επιτυχίας 2018
Αττικής	43.976	91,02	90,68	85,15
Ανατ. Μακεδονίας	9.463	83,17	81,32	76,05
Κεντρικής Μακεδονίας	24.513	76,26	78,01	74,37
Δυτικής Μακεδονίας	3.689	85,28	83,74	80,14
Ηπείρου	5.332	<b>97,57</b>	96,68	96,55
Θεσσαλίας	11.118	88,77	85,95	84,25
Ιονίων Νήσων	3.726	95,39	95,49	95,89
Δυτ. Ελλάδας	11.756	95,22	93,42	91,64
Στερεάς Ελλάδας	7.440	95,70	91,08	93,85
Πελοποννήσου	9.137	94,02	89,25	90,39
Βορείου Αιγαίου	3.705	86,52	86,50	81,49
Νοτίου Αιγαίου	6.758	93,78	92,49	92,98
Κρήτης	9.486	80,86	85,88	80,32
Συν. Επικράτειας	<b>150.099</b>	<b>Μ.Ο.: 89,5 Διαμ.: 91,02</b>	<b>Μ.Ο.: 88,50</b>	<b>Μ.Ο.: 86,39</b>

- Τα ποσοστά επιτυχίας στις πρακτικές εξετάσεις υποψηφίων οδηγών για το 2020 για το σύνολο των κατηγοριών αδειών οδήγησης (Α-Δ) αποτυπώνονται συνοπτικά στον διπλανό Πίνακα. Ως προκύπτει από τα δεδομένα αυτού:
  - Το υψηλότερο ποσοστό επιτυχίας στις πρακτικές εξετάσεις υποψηφίων οδηγών για το 2020 για το σύνολο των κατηγοριών αδειών οδήγησης (Α-Δ) καταγράφεται στην Περιφέρεια **Ηπείρου (97,57%)** και το χαμηλότερα στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας (**76,26 %**).
  - Ο μέσος όρος (Average) των τιμών και η διάμεσος (Median) αυτών σε **επίπεδο Επικράτειας (89,5% & 91,2%** αντίστοιχα) διαμορφώνονται **πάνω από αντίστοιχους για το έτος διαθέσιμους μέσους όρους για άλλα ευρωπαϊκά κράτη/βλ. κατωτέρω διάγραμμα**
  - Ομοίως, όλα σχεδόν τα επιμέρους ποσοστά επιτυχίας κάθε Περιφέρειας (εύρος: max **97,57-** min:**76,26 %**) υπερβαίνουν τους εν λόγω διαθέσιμους (από το αρμόδιο Υπουργείο) δείκτες αναφοράς.
  - Στην **Περιφέρεια Αττικής** καταγράφεται ποσοστό επιτυχίας **91,02%** (καταδεικνύεται **ανοδική τάση** καθώς το 2018 το αντίστοιχο ποσοστό ήταν **85,15%** και το 2019 **90,68%**).
  - Γενικά, το έτος 2020 καταγράφονται ποσοστά επιτυχίας :
    - ✓ **άνω του 91%** σε επτά (7) Περιφέρειες (δηλαδή σε πάνω από τις μισές Περιφέρειες της χώρας: 7/13=54%)
    - ✓ **άνω του 85%** σε δέκα (10) Περιφέρειες (δηλαδή στη συντριπτική πλειονότητα των Περιφερειών: 10/13= 77%)
    - ✓ **άνω του 80%** σε δώδεκα (12) Περιφέρειες (ήτοι **σχεδόν σε όλες** πλην της Κεντρικής Μακεδονίας /το ποσοστό της οποίας ήταν 76,26%)

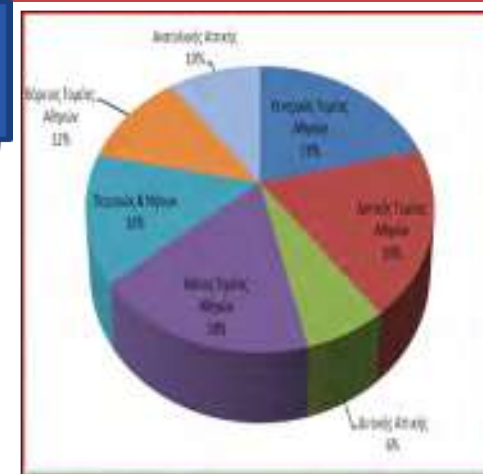
## 12. Στατιστικά στοιχεία του Υπουργείου Υ & Μ



**Διάγραμμα:** Πλήθος εξετασθέντων Υ.Ο. ανά Περιφέρεια της χώρας το έτος 2020 /Πηγή: ο.π.

Στην **Περιφέρεια Αττικής** διενεργήθηκε το έτος 2020 ο μεγαλύτερος αριθμός πρακτικών εξετάσεων με **48.315** υποψηφίους οδηγούς, συμμετοχές που αντιστοιχούν σε ποσοστό **28%** επί του συνόλου της χώρας. Ακολουθεί η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας με 32.145 υποψηφίους και ποσοστό συμμετοχής 19%. Με πάνω από 10.000 υποψηφίους ακολουθούν κατά σειρά οι Περιφέρειες Θεσσαλίας (12.525), Δυτικής Ελλάδας (12.346), Κρήτης (11.732) και Ανατολικής Μακεδονίας (11.378)

Στον Κεντρικό Τομέα Αθηνών πραγματοποιήθηκε -το έτος 2020- ο μεγαλύτερος αριθμός πρακτικών εξετάσεων υποψηφίων οδηγών με 10.198 συμμετοχές που αντιστοιχούν στο 21% των συνολικών συμμετοχών στην Περιφέρεια Αττικής. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι στον εν λόγω τομέα εξετάστηκαν περισσότεροι υποψήφιοι σε σχέση με τους συμμετέχοντες σε πρακτικές εξετάσεις για τη χορήγηση αδειών οδήγησης το ίδιο έτος σε όλη την Περιφέρεια Πελοποννήσου (για την οποία καταγράφονται 9.718 συμμετοχές)



## 9. Σημειώσεις επί των Απολογιστικών Διαγραμμάτων

### Ο Υποτομέας Μεταφορών:

- ✓ Διαχειρίζεται πάνω από είκοσι **(20)** «**απαιτητικές**» εντολές ελέγχου κάθε χρόνο
- ✓ Έχει εκτελέσει 3 Εισαγγελικές Παραγγελίες με την έκδοση εντολών για τη διενέργεια Προκαταρκτικών Εξετάσεων
- Δύο εξ αυτών αφορούσαν σε Παραγγελία του Τμήματος **Οικονομικού Εγκλήματος** της Εισαγγελίας Εφετών Αθηνών για δικογραφία η οποία είχε σχηματιστεί με βάση Έκθεση Ελέγχου της ΕΑΔ έτους 2020 για εταιρεία ΚΤΕΛ ΑΕ, με αντικείμενο τη διακρίβωση τέλεσης του αδικήματος της **κακουργηματικής απιστίας (390 Π.Κ.) σε βάρος του ελληνικού δημοσίου** κατά το διάστημα 2002/2003-2020. Στο πλαίσιο υλοποίησης των προτάσεων της εν λόγω Έκθεσης έχουν γνωστοποιηθεί στην ΕΑΔ ενέργειες των εμπλεκόμενων υπηρεσιών, όπως: ρύθμιση χρόνιων οφειλών συγκοινωνιακών φορέων του ν.2963/2001 (λόγω μη απόδοσης εισφορών -τις οποίες εισέπρατταν από το επιβατικό κοινό μέσω του κομιστρου αλλά δεν απέδιδαν τα σχετικά ποσά επί σειρά ετών- στον **ειδικό λογαριασμό** του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών) ποσού 2 εκατομμυρίων ευρώ περίπου, επιβολή προστίμων από την οικεία Περιφέρεια ποσού 75 χιλ. ευρώ κ.α..
- ✓ Ολοκλήρωσε τέσσερις (4) **δύσκολους-πολυεπίπεδους** συστημικούς ελέγχους με σημαντικά ευρήματα που άπτονται του δημόσιου οικονομικού ενδιαφέροντος και του επιπέδου οδικής ασφάλειας
- ✓ Ολοκλήρωσε τη διερεύνηση **όλων** των καταγγελιών προηγούμενων ετών (100% επίτευξη στόχου, διερευνήθηκαν άνω των **150** καταγγελιών παλαιών ετών)
- ✓ Υλοποίησε με επιτυχία την εκάστοτε ετήσια στοχοθεσία.  
Επί παραδείγματι το 2022 επιτεύχθηκαν οι στόχοι:
  - ως προς το ποσοστό καταγγελιών οι οποίες διερευνήθηκαν **εντός χρόνου 2 μηνών** από τη διαβίβασή τους στον Τομέα
  - την έκδοση εντολών ελέγχου κατηγορίας Α΄
  - το ποσοστό ελέγχων με βάση εντολές προηγούμενων ετών οι οποίοι έπρεπε να ολοκληρωθούν εντός του έτους με την υποβολή έκθεσης
  - την εκπαίδευση του ανθρώπινου δυναμικού του Υποτομέα
- ✓ Συνέδραμε στο έργο λοιπών **εισαγγελικών- δικαστικών** αρχών και συμμετείχε σε λοιπές δράσεις εκπαίδευσης (σ.σ.: οργάνωσε διήμερο εκπαιδευτικό σεμινάριο τον Ιούνιο του 2022 σε ζητήματα του τομέα μεταφορών με εισηγητές στελέχη του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών)