



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
HELLENIC REPUBLIC



ρυθμιστική αρχή
σιδηροδρόμων
regulatory
authority
for railways

Αθήνα, 21/03/2024

Αρ. Πρωτ. : 1128

ΑΠΟΦΑΣΗ (24/15.03.2024)

της 246^{ης} Συνεδρίασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ

ΘΕΜΑ: «Απόφαση για διαπίστωση παράβασης διατάξεων του Ν.3911/2011 αναφορικά με το σιδηροδρομικό ατύχημα της 25.8.2021 (εκτροχίαση δύο [2] έμφορτων οχημάτων της εμπορικής αμαξοστοιχίας 80610 στο Χ.Σ. 174+370, γραμμής Θ-ΑμΠΚ) της σιδηροδρομικής επιχείρησης με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό τίτλο «HELLENIC TRAIN Α.Ε.», πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε., στο πλαίσιο της με αριθμό 4/20.1.2022 απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ».

Η ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ (ΡΑΣ) ΣΕ ΟΛΟΜΕΛΕΙΑ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

- α. Του Ν. 3891/2010 (ΦΕΚ Α' 188/4.11.2010) «Αναδιάρθρωση, εξυγίανση και ανάπτυξη του ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και άλλες διατάξεις για το σιδηροδρομικό τομέα».
- β. Του Ν. 4727/2020 (ΦΕΚ Α' 184/23.9.2020) «Ψηφιακή Διακυβέρνηση (Ενσωμάτωση στην Ελληνική Νομοθεσία της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/2102 και της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/1024) -

- Ηλεκτρονικές Επικοινωνίες (Ενσωμάτωση στο Ελληνικό Δίκαιο της Οδηγίας (ΕΕ) 2018/1972) και άλλες διατάξεις».
- γ. Του Ν. 3911/2011 (ΦΕΚ Α' 12/8.2.2011) «Πιστοποίηση των μηχανοδηγών και άλλες διατάξεις».
- δ. Της με αριθμό Φ12.1/41012/3768/21.8.2013 (ΦΕΚ Β' 2160/30.8.2013) κοινής απόφασης των υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων «Διαχωρισμός εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής».
- ε. Της με αριθμό Φ12.1/355250 (ΦΕΚ Β' 6213/23.12.2021) κοινής απόφασης των υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών «Διαχωρισμός Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής».
- στ. Της με αριθμό 1020/9.6.2021 (ΦΕΚ Β' 2913/5.7.2021) απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ «Κανονισμός Ακροάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων».
- ζ. Της με αριθμό 5791/29.5.2017 (ΦΕΚ Β' 2158/23.6.2017) απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ «Κανονιστικό Πλαίσιο για την Έγκριση Πλαισίου Εποπτείας της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) για την παρακολούθηση των επιδόσεων ασφάλειας μετά τη χορήγηση πιστοποιητικού ασφαλείας ή έγκρισης ασφαλείας».
- η. Της με αριθμό Δ4δ/οικ.89995/15.12.2018 (ΦΕΚ Β' 5781/21.12.2018) κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών, Διοικητικής Ανασυγκρότησης και Υποδομών και Μεταφορών «Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.)».
- θ. Της με αριθμό ΑΣ10/77243/580 (ΦΕΚ Β' 698/1.3.2019) «Τροποποίηση του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως -Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών) » απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.
- ι. Της με αριθμό ΑΣ10/3816/44 (ΦΕΚ Β' 1341/13.4.2020) «Έγκριση Παραρτημάτων II και III του Γενικού Κανονισμού

Κινήσεως -Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών)»
έγκρισης του Γενικού Γραμματέα Μεταφορών του Υπουργείου
Υποδομών και Μεταφορών.

2. Το με αριθ. πρωτ. 1514/30.8.2021 έγγραφο της Πανελληνίας Ένωσης Προσωπικού Έλξης (ΠΕΠΕ-793/27.8.2021).
3. Το με αριθ. πρωτ. 1563/8.9.2021 έγγραφο της ΡΑΣ.
4. Το με αριθ. πρωτ. 1566/8.9.2021 έγγραφο (μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου) της ΤΡΑΙΝΟΣΕ (νυν HELLENIC TRAIN A.E.).
5. Το με αριθ. πρωτ. 1738/29.9.2021 έγγραφο (5178/21/T12/29.9.2021) της ΤΡΑΙΝΟΣΕ (νυν HELLENIC TRAIN A.E.).
6. Το με αριθ. πρωτ. 2034/1.11.2021 έγγραφο του ΟΣΕ (9160517/22.10.2021).
7. Το με αριθ. πρωτ. 2358/6.12.2021 έγγραφο της ΤΡΑΙΝΟΣΕ (5464/21/T12/6.12.2021).
8. Το με αριθ. πρωτ. 2407/8.12.2021 έγγραφο του ΟΣΕ (9176792/6.12.2021).
9. Τη με αριθ. πρωτ. 19/4.1.2022 Εισήγηση της Προέδρου της ΡΑΣ προς την Ολομέλεια της Αρχής.
10. Τη με αριθμό 4/20.1.2022 απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ με θέμα: «Διεξαγωγή αυτεπάγγελτης έρευνας σχετικά με το σιδηροδρομικό ατύχημα (εκτροχίαση βαγονιών) στην περιοχή των Σερρών στις 25.8.2021».
11. Τη με αριθ. πρωτ. 548/22.2.2022 κοινοποίηση της ειρημμένης (σχ.10) απόφασης προς ΤΡΑΙΝΟΣΕ (νυν HELLENIC TRAIN A.E.).
12. Το από 5.5.2022 χρονολογούμενο (αριθ. πρωτ. 2113/1.8.2022) Πόρισμα των στελεχών της Μονάδας Ασφάλειας Σιδηροδρόμων (ΜΑΣΔ) της Αρχής.
13. Την από 12.3.2024 χρονολογούμενη (983/12.3.2024) Εισήγηση της Μονάδας Ασφάλειας Σιδηροδρόμων (ΜΑΣΔ) της Αρχής (δια της Προέδρου της ΡΑΣ) προς την Ολομέλεια της Αρχής.

14.Τη με αριθ. πρωτ. 1050/14.3.2024 Πρόσκληση Συνεδρίασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ.

ΣΚΕΦΘΗΚΕ ΩΣ ΕΞΗΣ:

I. ΙΣΤΟΡΙΚΟ

- Iα.** Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ), στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της ως Εθνική Αρχή Ασφάλειας (Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών), έλαβε το με αριθ. πρωτ. 1514/30.8.2021 έγγραφο (σχ.2, ΠΕΠΕ-793/27.8.2021) της Πανελλήνιας Ένωσης Προσωπικού Έλξης με το οποίο ενημερώθηκε, μεταξύ άλλων, **(α)** για την στις 25.8.2021 εκτροχίαση και ανατροπή δύο βυτιοφόρων φορταμαξών της με αριθμό 80610 με Δ/Η MLW/504+509 εμπορικής αμαξοστοιχίας στη χιλιομετρική θέση 173+700 της γραμμής Θεσσαλονίκης-Αλεξανδρούπολης και την επακόλουθη διαρροή 5.400lt ή 4.401kg καύσιμου πετρελαίου **και (β)** για τη στις 26.8.2021 σύγκρουση της αμαξοστοιχίας 885 με μηχανήμα γραμμής στην περιοχή του Δομοκού.
- Iβ.** Ακολούθως, η ΡΑΣ με τη με αριθμό πρωτ. 1563/8.9.2021 επιστολή της (σχ.3) ζήτησε από τη σιδηροδρομική επιχείρηση με τον διακριτικό τίτλο ΤΡΑΙΝΟΣΣΕ Α.Ε. (νυν HELLENIC TRAIN A.E.) και από τον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής (ΟΣΕ) **αφενός μεν** την επίσπευση διερεύνησης της εκτροχίασης δύο (2) βαγονιών του προαναφερόμενου (υπό στοιχείο α) ατυχήματος και τη γνωστοποίηση σε αυτή (ΡΑΣ) των σχετικών εκθέσεων/πορισμάτων, **και αφετέρου** σχετική πληροφόρηση-ενημέρωση με την αποστολή **όχι μόνο** των σχετικών ημερήσιων δελτίων συμβάντων και ατυχημάτων, από τα οποία να προκύπτουν τα ονόματα των μηχανοδηγών που ενεπλάκησαν στα ανωτέρω συμβάντα, προκειμένου να διενεργήσει τους προβλεπόμενους στο άρθρο 29 §7 του Ν. 3911/2011 ελέγχους για τους μηχανοδηγούς, **αλλά και** των σχετικών δελτίων έλξης και φύλλων πορείας των εμπλεκόμενων αμαξοστοιχιών.

- Ιγ.** Ο Σύμβουλος Ασφαλούς Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (ΣΑΜΕΕ) της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. απέστειλε στη ΡΑΣ την, σύμφωνα με το άρθρο 1.8.5 του κανονισμού RID 2021, αναφορά του (σχ.4) σχετικά με το ατύχημα της 25.8.2021, ενώ, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. με το με αριθ. πρωτ. 1738/29.9.2021 έγγραφό της (σχ.5) ενημέρωσε την Αρχή αναφορικά με τα δύο ανωτέρω συμβάντα γνωστοποιώντας σε αυτή (ΡΑΣ) **(α)** τα ημερήσια δελτία συμβάντων και ατυχημάτων (με τα ονόματα των μηχανοδηγών, **(β)** τα δελτία έλξης των αμαξοστοιχιών, **(γ)** τα φύλλα πορείας των αμαξοστοιχιών, **(δ)** την ανάλυση του ταχογράφου της κάθε αμαξοστοιχίας, **και (ε)** τις αναφορές των μηχανοδηγών. Με το ίδιο έγγραφο (σχ.5) γνωστοποίησε στην Αρχή αναφορικά με το ατύχημα (εκτροχίαση βαγονιών) της 25.8.2021, **(1)** την αναφορά του ΣΑΜΕΕ, **(2)** τα κοστολογικά στοιχεία του συμβάντος και **(3)** φωτογραφίες από την περιοχή. Ωστόσο, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ για κανένα από τα ανωτέρω ατυχήματα (εκτροχίαση βαγονιών στις 25.8.2021 και σύγκρουση με μηχανήμα γραμμής στις 26.8.2021) δεν απέστειλε στη ΡΑΣ σχετικό πόρισμα διερεύνησης.
- Ιδ.** Αντιθέτως, ο ΟΣΕ Α.Ε. με το αριθ. πρωτ. 2034/1.11.2021 έγγραφό του (σχ.6) γνωστοποίησε στη ΡΑΣ το με αριθμό 43/18.10.2021 Πόρισμά του (για την εκτροχίαση δύο (2) έμφορτων οχημάτων της εμπορικής αμαξοστοιχίας 80610 στο Χ.Σ. 174+370, γραμμής Θ-ΑμπΚ, την Τετάρτη 25.8.2021 και ώρα 13:45) στο οποίο γίνεται, μεταξύ άλλων, διεξοδική αναφορά στα αίτια που προκάλεσαν το εν λόγω ατύχημα.
- Ιε.** Η ΡΑΣ, αφού αξιολόγησε τα ληφθέντα από το Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων της Μονάδας Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας (ΜΑΣΔ) στοιχεία και λαμβάνοντας υπόψη τη με αριθ. πρωτ. 19/4.1.2022 Εισήγηση της Προέδρου της ΡΑΣ προς την Ολομέλεια της Αρχής (σχ.9) εξέδωσε, σύμφωνα με το άρθρο 5 §2 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ διεξαγωγή αυτεπάγγελτης έρευνας, τη με αριθμό 4/20.1.2022 απόφαση της Ολομέλειας της Αρχής (σχ.10) σχετικά με το εν λόγω συμβάν (εκτροχίαση βαγονιών), με αντικείμενο

τον έλεγχο της τήρησης των κανονισμών, των διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας και των απαιτήσεων του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. σε σχέση με την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών, σύμφωνα με τις ενδείξεις και τα αποδεικτικά στοιχεία τα οποία είχαν περιέλθει σε γνώση της Αρχής. Συνακόλουθα, η σχετική έρευνα αποφασίστηκε να διενεργηθεί από στελέχη του προσωπικού της αρμόδιας Μονάδας Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας (ΜΑΣΔ) της ΡΑΣ, σύμφωνα με τους ορισμούς του Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της ΡΑΣ (σχ.1η) και κοινοποίησε την ειρημένη (σχ.10) απόφαση στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. με το με αριθ. πρωτ. 548/22.2.2022 έγγραφό της (σχ.11).

Ιστ. Με το αριθ. πρωτ. 2113/1.8.2022 Πόρισμα (σχ.12) των στελεχών της Μονάδας Ασφάλειας Σιδηροδρόμων (ΜΑΣΔ) της Αρχής **διαπιστώθηκε ότι: (Α) ο** (υπάλληλος-προσθηθείς της εν λόγω σιδηροδρομικής επιχείρησης), ως μέλος του πληρώματος που ενεπλάκη στο ατύχημα της 25.8.2021 (εκτροχίαση βαγονιών) **δεν διέθετε**, ως όφειλε, ένα ή περισσότερα πιστοποιητικά στα οποία αναγράφεται η υποδομή και το τροχαίο υλικό επί των οποίων του επιτρέπεται να μηχανοδηγεί **(Α1) κατά παράβαση** των διατάξεων των άρθρων 4 §1 και 18 §1 του Ν.3911/2011 **και (Α2) κατά παράβαση** των διαδικασιών SMS 003 (εκπαίδευση και αξιολόγηση προσωπικού στα θέματα ασφάλειας) και SMS 003B (πιστοποιητικά μηχανοδηγών-χορήγηση και προσαρμογή) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε., δεδομένου ότι, **αφενός μεν**, σύμφωνα με τη διαδικασία SMS003B (Πιστοποιητικά Μηχανοδηγών-Χορήγηση και Προσαρμογή) του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. προβλέπεται (πρβλ.σελ.5 της εν λόγω διαδικασίας) ότι «...Κάθε μηχανοδηγός που εργάζεται σε κοινοτικό σιδηροδρομικό δίκτυο-και άρα στο ελληνικό- **οφείλει να κατέχει** ένα ή περισσότερα πιστοποιητικά, στα οποία αναγράφονται οι υποδομές επί των οποίων επιτρέπεται στον κάτοχό του να οδηγεί καθώς και το

τροχαίο υλικό που επιτρέπεται να οδηγεί. Κάθε πιστοποιητικό πληροί τις προδιαγραφές του Παραρτήματος ΙΙ του Κανονισμού (ΕΕ) με αριθμό 36/2010...», **και αφετέρου**, σύμφωνα με τη διαδικασία SMS003 (Εκπαίδευση και Αξιολόγηση προσωπικού σε θέματα ασφάλειας) του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. προβλέπεται (πρβλ.σελ.5 της εν λόγω διαδικασίας) ότι «...Το προσωπικό της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. που έχει κρίσιμα καθήκοντα από πλευράς ασφάλειας είναι το προσωπικό της ΔΙΣΜΟΕ (Κλάδος Ελέγχου και Κίνησης Αμαξοστοιχιών), το προσωπικό της ΔΙΚΑΜ (Κλάδος Μηχανοδηγών) και το προσωπικό της ΔΙΕΜΜΕ (Κλάδος Διαχειριστών Εμπορευμάτων). Το προσωπικό των ανωτέρω Διευθύνσεων εκπαιδεύεται και λαμβάνει τα αντίστοιχα πιστοποιητικά όπως προβλέπεται από τους κανόνες της Εθνικής Νομοθεσίας ή τις Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας...», ενώ, **(Β)** η πρόκληση του ατυχήματος (εκτροχίαση βαγονιών) **οφείλεται στην υπέρβαση** του ορίου ταχύτητας σε ποσοστό 37% της μέγιστης επιτρεπόμενης ταχύτητας κατά τη διέλευση της εμπορικής 80610 στις 25.8.2021 από το Χ.Σ.173+800 γραμμής Θ-ΑμΠΚ, **κατά παράβαση** του άρθρου 76 (Όριο ταχύτητας των αμαξοστοιχιών) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' (σχ.1θ και 1ι). Τέλος, διαπιστώθηκε **(Γ) παράβαση** του άρθρου 120 (Στελέχωση κινητήριων μονάδων) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' (σχ.1θ και 1ι) αφού στο συγκεκριμένο δρομολόγιο επιβαλλόταν η παρουσία δύο (2) μηχανοδηγών.

- Ιζ.** Τέλος, σύμφωνα με τη με αριθ. πρωτ. 983/12.3.2024 Εισηγήση (σχ.13) της Μονάδας Ασφάλειας Σιδηροδρόμων (ΜΑΣΔ) της Αρχής προς την Ολομέλεια της ΡΑΣ προτείνεται **αφενός μεν** η εφαρμογή του άρθρου 29 §5 του Ν.3911/2011 σχετικά με τις παραβάσεις των άρθρων 4 §1 και 18 §1 του ίδιου νόμου, **και αφετέρου**, η εφαρμογή του άρθρου 8 του Κανονισμού Ακροάσεων της Αρχής σχετικά με την παράβαση **(α)** των άρθρων 76 (Όριο ταχύτητας των αμαξοστοιχιών) και 120 (Στελέχωση κινητήριων μονάδων) του Γενικού Κανονισμού

Κινήσεως-Μέρος Β' και **(β)** των διαδικασιών SMS 003 (εκπαίδευση και αξιολόγηση προσωπικού στα θέματα ασφάλειας) και SMS 003B (πιστοποιητικά μηχανοδηγών-χορήγηση και προσαρμογή) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.

II. ΤΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ - ΟΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΡΑΣ

(Α) Η ΡΑΣ συστάθηκε με τον Ν. 3891/2010 (ΦΕΚ Α' 188/4.11.2010), ο οποίος διέπει την εν γένει οργάνωση και λειτουργία της (βλ. άρθρα 22 έως 34Α). Αποτελεί τον αρμόδιο ρυθμιστικό φορέα για την ελληνική σιδηροδρομική αγορά, καθώς εποπτεύει και ελέγχει την εν λόγω σιδηροδρομική αγορά ώστε αυτή να λειτουργεί υπό καθεστώς ελεύθερου ανταγωνισμού, να μην υφίστανται διακρίσεις εις βάρος σιδηροδρομικών επιχειρήσεων (ελληνικών ή αλλοδαπών) οι οποίες ήδη δραστηριοποιούνται ή ενδιαφέρονται να δραστηριοποιηθούν στην Ελλάδα, και εν γένει να διασφαλίζεται πλήρως η τήρηση της κείμενης (εθνικής και ενωσιακής) σιδηροδρομικής νομοθεσίας, απευθύνοντας οδηγίες ή συστάσεις, επιβάλλοντας κυρώσεις και λαμβάνοντας κάθε πρόσφορο μέτρο, όπου και όταν αυτό απαιτείται, είτε αυτεπάγγελτα είτε κατόπιν υποβολής ενώπιόν της σχετικής καταγγελίας ή προσφυγής. Επιπρόσθετα, σύμφωνα με το άρθρο 68 (Καθήκοντα) του Δεύτερου Μέρους (Ενσωμάτωση της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 11^{ης} Μαΐου 2016 (ΕΕ L 138)) του Ν. 4632/2019 ορίζεται, μεταξύ άλλων, ότι: «1. Ως εθνική αρχή ασφάλειας ορίζεται η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων διαθέτει την απαραίτητη εσωτερική και εξωτερική οργανωτική ικανότητα από άποψη ανθρώπινων και υλικών πόρων. Είναι ανεξάρτητη ως προς την οργάνωση, τη νομική μορφή και τη λήψη αποφάσεων από οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση, διαχειριστή υποδομής, αιτούντα ή αναθέτοντα φορέα και από οποιονδήποτε φορέα αναθέτοντα δημόσιες συμβάσεις υπηρεσιών, ενώ, σύμφωνα με άρθρο

70 (Αρχές για τη λήψη αποφάσεων) του ίδιου, όπως παραπάνω νόμου προβλέπεται ότι: «1. [...] **2. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων έχει το δικαίωμα να διενεργεί όλες τις επιθεωρήσεις, τους ελέγχους και τις έρευνες που απαιτούνται για την εκπλήρωση των καθηκόντων της και έχει πρόσβαση σε όλα τα σχετικά έγγραφα, καθώς και στους χώρους, τις εγκαταστάσεις και τον εξοπλισμό των διαχειριστών υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, καθώς και, εφόσον απαιτείται, οποιοδήποτε παράγοντα που αναφέρεται στο άρθρο 56 (πρβλ. άρθρο 3 §1 περίπτωση (α) του Ν.3911/2011, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει κατά τα διαλαμβανόμενα στο άρθρο 88 §5 του Ν.4632/2019).**

(B) Επιπρόσθετα, σύμφωνα με τον Ν.3911/2011 (σχ.1γ), σκοπός του οποίου είναι η συμμόρφωση με την Οδηγία 2007/59/EK (ΕΕ L 315/51 της 3.12.2007) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23^{ης} Οκτωβρίου 2007 σχετικά με την πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης μηχανών έλξης και συρμών στο σιδηροδρομικό σύστημα της Κοινότητας ορίζεται, μεταξύ άλλων, ότι: **«[Άρθρο 2 §1-Πεδίο εφαρμογής] 1. Ο παρών νόμος εφαρμόζεται στους μηχανοδηγούς που οδηγούν μηχανές έλξης και συρμούς στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ελλάδας, για λογαριασμό σιδηροδρομικής επιχείρησης, για την οποία απαιτείται πιστοποιητικό ασφαλείας ή διαχειριστή υποδομής, για τον οποίο απαιτείται έγκριση ασφαλείας», «[Άρθρο 4 §1 περίπτωση β)-Κοινοτικό υπόδειγμα πιστοποίησης] 1. Κάθε μηχανοδηγός οφείλει να διαθέτει την ικανότητα και τα προσόντα που απαιτούνται για την οδήγηση συρμών και να έχει τα εξής έγγραφα: α) άδεια..., β) ένα ή περισσότερα πιστοποιητικά, στα οποία αναγράφονται οι υποδομές επί των οποίων επιτρέπεται στον κάτοχο του πιστοποιητικού να οδηγεί και το τροχαίο υλικό που επιτρέπεται να οδηγεί. Κάθε πιστοποιητικό πληροί τις προδιαγραφές του Παραρτήματος II του Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 36/2010...», «[Άρθρο 15 §§1 και 4-Απόκτηση πιστοποιητικού] 1. Κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση και διαχειριστής**

υποδομής **καθορίζει** τις οικείες διαδικασίες χορήγησης ή προσαρμογής στα πρόσφατα δεδομένα των πιστοποιητικών σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου, ως μέρος του οικείου συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας που προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 9 του π.δ. 160/2007... **4. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής προσαρμόζουν το πιστοποιητικό στα πρόσφατα δεδομένα, χωρίς καθυστέρηση, όταν ο κάτοχος του πιστοποιητικού έχει λάβει πρόσθετες άδειες όσον αφορά το τροχαίο υλικό ή την υποδομή», «[Άρθρο 16 §§2 και 3–Περιοδικοί έλεγχοι] 1[...]. 2. Προκειμένου να διατηρεί το πιστοποιητικό την ισχύ του, ο κάτοχος υποβάλλεται σε περιοδικές Εξετάσεις ή/και δοκιμασίες από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή τον διαχειριστή υποδομής που αφορούν τις προϋποθέσεις των άρθρων 12 και 13. Η συχνότητα των εν λόγω εξετάσεων/δοκιμασιών καθορίζεται από τη σιδηροδρομική επιχείρηση ή τον διαχειριστή υποδομής που απασχολεί αμέσως ή εμμέσως τον μηχανοδηγό, σύμφωνα με το οικείο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας που προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 9 του π.δ. 160/2007 τηρώντας τις κατώτατες συχνότητες που καθορίζονται με το Παράρτημα VI του άρθρου 31. Για καθέναν από τους ελέγχους που προβλέπονται παραπάνω, η σιδηροδρομική επιχείρηση ή ο διαχειριστής υποδομής που εκδίδει το πιστοποιητικό **βεβαιώνει, με μνεία επί του πιστοποιητικού και στο μητρώο του άρθρου 22 παράγραφος 2 στοιχείο α',** ότι ο μηχανοδηγός πληροί τις απαιτήσεις της παρούσας παραγράφου. **3. Σε περίπτωση μη προσέλευσης του μηχανοδηγού σε περιοδικό έλεγχο ή σε περίπτωση αρνητικού αποτελέσματος από τις προβλεπόμενες Εξετάσεις ή δοκιμασίες, εφαρμόζεται η διαδικασία που προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 18»,«[Άρθρο 18 §1 – Παρακολούθηση μηχανοδηγών από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους διαχειριστές υποδομής] 1. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής **εξασφαλίζουν και ελέγχουν** ότι οι άδειες και τα****

πιστοποιητικά των μηχανοδηγών, που απασχολούν αμέσως ή εμμέσως, είναι έγκυρα. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής **καθιερώνουν** σύστημα παρακολούθησης των μηχανοδηγών τους το οποίο αποτελεί μέρος του οικείου συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας που προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 9 του π.δ. 160/2007. Με το σύστημα αυτό **ελέγχεται η επάρκεια** της εκπαίδευσης και πιστοποίησης της εκπαίδευσης αυτής, καθώς και ο προγραμματισμός της συχνότητας των ιατρικών εξετάσεων που προβλέπονται από τις διατάξεις του άρθρου 31 Παράρτημα Ι. Εάν από την παραπάνω διαδικασία διαπιστωθεί από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή τον διαχειριστή υποδομής, η μη επαγγελματική επάρκεια του μηχανοδηγού ή ότι τίθεται υπό αμφισβήτηση η συνέχιση της ισχύος της άδειας ή του πιστοποιητικού του, τότε ενημερώνουν την Αρχή και λαμβάνουν αμέσως τα απαιτούμενα μέτρα, στα οποία συμπεριλαμβάνονται, ενδεικτικώς, η υποβολή σε ελέγχους που προβλέπονται στο άρθρο 16 και η αναστολή ή ανάκληση του πιστοποιητικού», **«[Άρθρο 19 §1 περιπτώσεις (γ) και (η)-Καθήκοντα της Αρχής]** 1. Η Αρχή εκτελεί με διαφάνεια και αμεροληψία τα εξής καθήκοντα: [...] γ) αναστολή και ανάκληση αδειών και ειδοποίηση της σιδηροδρομικής επιχείρησης ή του διαχειριστή υποδομής που τις εξέδωσε για τις αιτιολογημένες αιτήσεις αναστολής ή ανάκλησης πιστοποιητικών, όπως πρόβλεπεται από τις διατάξεις του άρθρου 29 [...] η) διεξαγωγή επιθεωρήσεων, όπως προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 29...», **«[Άρθρο 21-Αποφάσεις της Αρχής]** 1. Η Αρχή αιτιολογεί τις αποφάσεις της. 2. Οι πράξεις της Αρχής που αφορούν σε οποιαδήποτε εφαρμογή δυνάμει του παρόντος νόμου, υπόκεινται σε ενδικοφανή προσφυγή ενώπιον της Αρχής εντός τριάντα (30) ημερών από την κοινοποίηση τους. 3. Οι Αποφάσεις της Αρχής, με τις οποίες απορρίπτονται οι ενδικοφανείς προσφυγές της παραγράφου 2, υπόκεινται σε αίτηση ακύρωσης ενώπιον του Διοικητικού Εφετείου Αθηνών μέσα σε προθεσμία εξήντα (60) ημερών από την κοινοποίηση τους. Την αίτηση

ακύρωσης δικαιούται να ασκήσει όποιος έχει έννομο συμφέρον. Το Διοικητικό Εφετείο Αθηνών κρίνει τη διαφορά σε πρώτο και τελευταίο βαθμό. Η προθεσμία για την υποβολή της αίτησης ακύρωσης και η άσκηση της δεν αναστέλλει την εκτέλεση της απόφασης της Αρχής επιφυλασσομένων των γενικών διατάξεων περί αναστολής», [**Άρθρο 29 §§5 και 6-Έλεγχοι από την Αρχή και κυρώσεις**] [...] **5. Η Αρχή είναι αρμόδια για τη διενέργεια έρευνας σχετικά με την τήρηση των διατάξεων του παρόντος νόμου από τους μηχανοδηγούς, τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, τους διαχειριστές υποδομής, τους εξεταστές και τα εκπαιδευτικά κέντρα. Εάν διαπιστωθεί κατά τους ελέγχους ότι: α) δεν τηρήθηκε η, σύμφωνα με την παράγραφο 6 του άρθρου 23, υποχρέωση διαχειριστή υποδομής, β) δεν τηρούνται τα κριτήρια με τα οποία έγινε η αναγνώριση εκπαιδευτικού κέντρου, σύμφωνα με το άρθρο 23, γ) δεν τηρείται η διάρκεια εκπαίδευσης, σύμφωνα με το άρθρο 23, δ) δεν τηρούνται τα κριτήρια για τους εξεταστές, σύμφωνα με το άρθρο 25, ε) δεν τηρούνται οι περιοδικές ιατρικές εξετάσεις και δοκιμασίες, σύμφωνα με το άρθρο 16, στ) δεν έχει ενημερωθεί η Αρχή για παύση εργασίας μηχανοδηγού, σύμφωνα με το άρθρο 17, ζ) δεν τηρείται η διαδικασία παρακολούθησης μηχανοδηγών, σύμφωνα με το άρθρο 18, η) δεν τηρείται η διαδικασία έκδοσης πιστοποιητικών, σύμφωνα με το άρθρο 15, θ) δεν τηρείται μητρώο των πιστοποιητικών, σύμφωνα με το άρθρο 22, ι) δεν τηρήθηκε η υποχρέωση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής, σύμφωνα με το δεύτερο εδάφιο της παρ. 4 του άρθρου 23, **συντάσσεται έκθεση και δύναται, με ειδικά αιτιολογημένη απόφασή της, η Αρχή να επιβάλει στη σιδηροδρομική επιχείρηση ή στον διαχειριστή υποδομής τις παρακάτω κυρώσεις: (i) σύσταση για συμμόρφωση προς τις συγκεκριμένες διατάξεις της νομοθεσίας με προειδοποίηση επιβολής κυρώσεων σε περίπτωση υποτροπής και (ii) σε περίπτωση υποτροπής, πρόστιμο δεκαπέντε χιλιάδες (15.000) ευρώ για την****

περ. στ', τριάντα χιλιάδων (30.000) ευρώ για την περ. γ', **πενήντα χιλιάδων (50.000) ευρώ** για τις περ. β', δ' και ζ', εκατό χιλιάδων (100.000) ευρώ για τις περ. ε', η' θ' και ι' και εκατόν πενήντα χιλιάδων (150.000) ευρώ για την περ. α'. **6. Η επιβολή του προστίμου της προηγούμενης παραγράφου γίνεται με πράξη της Αρχής.** Αντίγραφο της πράξης επιβολής προστίμου με πρόσκληση στον παραβάτη ή τους παραβάτες για πληρωμή του προστίμου εντός είκοσι (20) ημερών διαβιβάζεται στην αρμόδια Δημόσια Οικονομική Υπηρεσία (Δ.Ο.Υ.) για βεβαίωση. Τα πρόστιμα εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα περί Εισπράξεως Δημοσίων Εσόδων και αποτελούν έσοδα του Κρατικού Προϋπολογισμού».

(Γ) Τέλος, η εσωτερική διάρθρωση και η λειτουργία της ΡΑΣ, καθώς και η διαχείριση των πόρων της, διέπονται από τον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της ΡΑΣ (σχ. 1η), ο οποίος έχει εκδοθεί δυνάμει του άρθρου 31 §1 του Ν. 3891/2010, ενώ η διαδικασία ακρόασης ενώπιον της ΡΑΣ ρυθμίζεται από τον σχετικό Κανονισμό Ακροάσεων (σχ. 1στ), ο οποίος έχει εκδοθεί δυνάμει του άρθρου 28 §19 του Ν. 3891/2010. Στο πλαίσιο της άσκησης των αρμοδιοτήτων της, η ΡΑΣ μετέχει σε διεθνή δίκτυα συνεργασίας, και ειδικότερα, στο Δίκτυο των Εθνικών Φορέων Επιβολής του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007 (National Enforcement Body-NEB), στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ERA), στο Δίκτυο Εθνικών Αρχών Ασφαλείας (NSAsNetwork), στο Ανεξάρτητο Δίκτυο Ρυθμιστών για το Σιδηρόδρομο (IRG-Rail), στο Ευρωπαϊκό Δίκτυο Ανταγωνισμού (ECN) και στο δίκτυο των Ευρωπαϊκών Ρυθμιστικών Φορέων Σιδηροδρόμου (ENRRB).

III. ΝΟΜΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΑΡΧΗΣ

Από τη συσχέτιση, τη συνδυαστική ερμηνεία και τη συνολική αξιολόγηση των στοιχείων της κρινόμενης υπόθεσης, προέκυψαν τα ακόλουθα :

(Α1) Στη διάταξη του άρθρου 4 §1 του Ν. 3911/2011 προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ότι «**1. Κάθε μηχανοδηγός οφείλει να διαθέτει την ικανότητα και τα προσόντα που απαιτούνται για την οδήγηση συρμών και να έχει τα εξής έγγραφα: α) άδεια..., β) ένα ή περισσότερα πιστοποιητικά, στα οποία αναγράφονται οι υποδομές επί των οποίων επιτρέπεται στον κάτοχο του πιστοποιητικού να οδηγεί και το τροχαίο υλικό που επιτρέπεται να οδηγεί.** Κάθε πιστοποιητικό πληροί τις προδιαγραφές του Παραρτήματος ΙΙ του Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 36/2010...».

(Α2) Επίσης, στη διάταξη του άρθρου 18 §1 (Παρακολούθηση μηχανοδηγών από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους διαχειριστές υποδομής), ορίζεται, μεταξύ άλλων, ότι «**1. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής εξασφαλίζουν και ελέγχουν** ότι οι άδειες και τα πιστοποιητικά των μηχανοδηγών, που απασχολούν αμέσως ή εμμέσως, **είναι έγκυρα.** Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής **καθιερώνουν** σύστημα παρακολούθησης των μηχανοδηγών τους το οποίο αποτελεί μέρος του οικείου συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας που προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 9 του π.δ. 160/2007. Με το σύστημα αυτό **ελέγχεται η επάρκεια** της εκπαίδευσης και πιστοποίησης της εκπαίδευσης αυτής, καθώς και ο προγραμματισμός της συχνότητας των ιατρικών εξετάσεων που προβλέπονται από τις διατάξεις του άρθρου 31 Παράρτημα Ι. Εάν από την παραπάνω διαδικασία διαπιστωθεί από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή τον διαχειριστή υποδομής, η μη επαγγελματική επάρκεια του μηχανοδηγού ή ότι τίθεται υπό αμφισβήτηση η συνέχιση της ισχύος της άδειας ή του πιστοποιητικού του, τότε ενημερώνουν την Αρχή και λαμβάνουν αμέσως τα απαιτούμενα μέτρα, στα οποία συμπεριλαμβάνονται, ενδεικτικώς, η υποβολή σε ελέγχους που προβλέπονται στο άρθρο 16 και η αναστολή ή ανάκληση του πιστοποιητικού»,

(Α3) Άλλωστε, σύμφωνα με τη διαδικασία **SMS003B** (Πιστοποιητικά Μηχανοδηγών-Χορήγηση και Προσαρμογή) του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. προβλέπεται (πρβλ.σελ.6 της εν λόγω διαδικασίας) ότι «Μετά την επιτυχή εξέταση ενός υποψηφίου, η **ΤΡΑΙΝΟΣΕ προχωρά στην απονομή του Πιστοποιητικού και ενημερώνει το Μητρώο Πιστοποιητικών** (Έντυπο Ε3β.4 «Μητρώο Πιστοποιητικών»). Στο μητρώο Πιστοποιητικών καταχωρούνται όλα τα Πιστοποιητικά που έχουν εκδοθεί, προσαρμοσθεί, τροποποιηθεί, λήξει, ανασταλεί, ανακληθεί ή δηλωθεί ως απολεσθέντα, κλαπεί ή καταστραφεί. Το Μητρώο περιλαμβάνει για κάθε πιστοποιητικό όλα τα δεδομένα του Παραρτήματος ΙΙ του Κανονισμού 36/2010 της Επιτροπής.[...]. **Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ είναι υποχρεωμένη να ενημερώνει το Μητρώο για κάθε μεταβολή Πιστοποιητικού (προσαρμογή, αναστολή, ανάκληση)».**

(Α4) Εξάλλου, σύμφωνα με τη διαδικασία SMS003 (Εκπαίδευση και Αξιολόγηση προσωπικού σε θέματα ασφάλειας) του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. προβλέπεται (πρβλ.σελ.5 της εν λόγω διαδικασίας) ότι «...Το προσωπικό της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. που έχει κρίσιμα καθήκοντα από πλευράς ασφάλειας είναι το προσωπικό της ΔΙΣΜΟΕ (Κλάδος Ελέγχου και Κίνησης Αμαξοστοιχιών), το προσωπικό της ΔΙΚΑΜ (Κλάδος Μηχανοδηγών) και το προσωπικό της ΔΙΕΜΜΕ (Κλάδος Διαχειριστών Εμπορευμάτων). Το προσωπικό των ανωτέρω Διευθύνσεων **εκπαιδεύεται και λαμβάνει τα αντίστοιχα πιστοποιητικά** όπως προβλέπεται από τους κανόνες της Εθνικής Νομοθεσίας ή τις Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας...».

(Α5) Επιπρόσθετα, στις διατάξεις του άρθρου 29 §§5 και 6 (Έλεγχοι από την Αρχή και κυρώσεις) του Ν.3911/2011 προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ότι «**5. Η Αρχή είναι αρμόδια για τη διενέργεια έρευνας σχετικά με την τήρηση των διατάξεων του παρόντος νόμου** από τους μηχανοδηγούς, τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, τους διαχειριστές υποδομής, τους εξεταστές και τα

εκπαιδευτικά κέντρα. **Εάν διαπιστωθεί κατά τους ελέγχους ότι:** α) δεν τηρήθηκε η, σύμφωνα με την παράγραφο 6 του άρθρου 23, υποχρέωση [του] διαχειριστή υποδομής, β) δεν τηρούνται τα κριτήρια με τα οποία έγινε η αναγνώριση εκπαιδευτικού κέντρου, σύμφωνα με το άρθρο 23, γ) δεν τηρείται η διάρκεια εκπαίδευσης, σύμφωνα με το άρθρο 23, δ) δεν τηρούνται τα κριτήρια για τους εξεταστές, σύμφωνα με το άρθρο 25, ε) δεν τηρούνται οι περιοδικές ιατρικές εξετάσεις και δοκιμασίες, σύμφωνα με το άρθρο 16, στ) δεν έχει ενημερωθεί η Αρχή για παύση εργασίας μηχανοδηγού, σύμφωνα με το άρθρο 17, ζ) **δεν τηρείται η διαδικασία παρακολούθησης μηχανοδηγών, σύμφωνα με το άρθρο 18,** η) δεν τηρείται η διαδικασία έκδοσης πιστοποιητικών, σύμφωνα με το άρθρο 15, θ) δεν τηρείται μητρώων πιστοποιητικών, σύμφωνα με το άρθρο 22, ι) δεν τηρήθηκε η υποχρέωση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής, σύμφωνα με το δεύτερο εδάφιο της παρ. 4 του άρθρου 23, **συντάσσεται έκθεση και δύναται, με ειδικά αιτιολογημένη απόφασή της, η Αρχή να επιβάλει στη σιδηροδρομική επιχείρηση ή στον διαχειριστή υποδομής τις παρακάτω κυρώσεις: (i) σύσταση για συμμόρφωση προς τις συγκεκριμένες διατάξεις της νομοθεσίας με προειδοποίηση επιβολής κυρώσεων σε περίπτωση υποτροπής και (ii) σε περίπτωση υποτροπής, πρόστιμο δεκαπέντε χιλιάδες (15.000) ευρώ για την περ. στ', τριάντα χιλιάδων (30.000) ευρώ για την περ. γ', **πενήντα χιλιάδων (50.000) ευρώ** για τις περ. β', δ' και ζ', εκατό χιλιάδων (100.000) ευρώ για τις περ. ε', η' θ' και ι' και εκατόν πενήντα χιλιάδων (150.000) ευρώ για την περ. α'.** **6. Η επιβολή του προστίμου της προηγούμενης παραγράφου γίνεται με πράξη της Αρχής».**

(Α6) Σύμφωνα, τέλος, με το άρθρο 6 (Αρμοδιότητες Μονάδων) της με αριθμό Δ4δ/οικ.89995/15.12.2018 (ΦΕΚ Β' 5781/21.12.2018) κοινής απόφασης (σχ.1ια) των Υπουργών Οικονομικών, Διοικητικής Ανασυγκρότησης και Υποδομών και Μεταφορών «Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της Ρυθμιστικής Αρχής

Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.)», προβλέπεται ότι η Μονάδα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας (ΜΑΣΔ) «...**α) Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων...10.** Εποπτεύει τις σιδηροδρομικές στις οποίες έχει χορηγήσει πιστοποιητικά ασφάλειας, διενεργώντας τακτικούς ή και έκτακτους ελέγχους, επιθεωρήσεις και έρευνες σύμφωνα με το κανονιστικό πλαίσιο της ΡΑΣ για την παρακολούθηση των επιδόσεων ασφαλείας...**26.** Διεξάγει ελέγχους επί των συρμών και επιθεωρήσεις σχετικά με την τήρηση των διατάξεων του ν. 3911/2011 από τους μηχανοδηγούς, τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, τους διαχειριστές υποδομής, τους εξεταστές και τα εκπαιδευτικά κέντρα, **συντάσσει σχετικές εκθέσεις και εισηγείται, στο αρμόδιο όργανο της ΡΑΣ,** την επιβολή στη σιδηροδρομική επιχείρηση ή στον διαχειριστή υποδομής των προβλεπόμενων κυρώσεων με ειδικά αιτιολογημένη απόφαση της ΡΑΣ, **εφόσον διαπιστώσει τις αναφερόμενες στην παράγραφο 2 και 5 του άρθρου 29 του ν. 3911/2011, παραβάσεις...».**

(Β) Λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των προαναφερόμενων διατάξεων και των πραγματικών περιστατικών και στοιχείων που έχει στη διάθεσή της η Αρχή για την εκτροχίαση δύο (2) έμφορτων οχημάτων της εμπορικής αμαξοστοιχίας 80610 στο Χ.Σ. 174+370, γραμμής Θ-ΑμΠΚ, την Τετάρτη 25.8.2021 και ώρα 13:45, διαπιστώνονται τα ακόλουθα :

ΠΡΩΤΟΝ: Από τον συνδυασμό των διατάξεων των άρθρων 4 §1, 18 §1 και 29 §§5 και 6 του Ν. 3911/2011 προκύπτει αναντίρρητα ότι, **αφενός μεν,** ο μηχανοδηγός **υποχρεούται** να κατέχει το πιστοποιητικό στο οποίο αναγράφονται οι υποδομές επί των οποίων επιτρέπεται στον κάτοχο του πιστοποιητικού να οδηγεί καθώς και το τροχαίο υλικό που επιτρέπεται να οδηγεί, **και αφετέρου,** η σιδηροδρομική επιχείρηση **υποχρεούται (α) να τηρεί μητρώο όλων των πιστοποιητικών και να το προσαρμόζει στα πρόσφατα δεδομένα και (β) να συνεργάζεται με την Αρχή (ΡΑΣ) για να**

ανταλλάσσουν πληροφορίες και να της παρέχει πρόσβαση στα ζητούμενα δεδομένα.

ΔΕΥΤΕΡΟΝ: Ο ένας εκ των δύο (2) μηχανοδηγών που ενεπλάκησαν στο ανωτέρω συμβάν (εκτροχίαση βαγονιών), και ειδικότερα, ο....., μηχανοδηγός της πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. (με αριθμό ευρωπαϊκής άδειας EL7120200078), **δεν διέθετε**, κατά παράβαση του άρθρου 4 §1 του Ν.3911/2011 ένα ή περισσότερα πιστοποιητικά στα οποία να αναγράφονται η υποδομή και το τροχαίο υλικό που του επιτρέπεται να μηχανοδηγεί, καθόσον, ο εν λόγω μηχανοδηγός **(i)** σύμφωνα με το με αριθ. πρωτ. 2407/8.12.2021 έγγραφο του ΟΣΕ (σχ.8) **ολοκλήρωσε την εκπαίδευσή του** για την απόκτηση συμπληρωματικού πιστοποιητικού μηχανοδήγησης στις 26.11.2021 (ημερομηνία έκδοσης της σχετικής βεβαίωσης ολοκλήρωσης εκπαίδευσης) και **(ii)** σύμφωνα με το με αριθ. πρωτ. 2358/6.12.2021 έγγραφο της ΤΡΑΙΝΟΣΕ (σχ.7) συστάθηκαν οι Επιτροπές Θεωρητικής και Πρακτικής Εξέτασης με σκοπό τη διενέργεια των εξετάσεων για την απόκτηση Πιστοποιητικών Μηχανοδήγησης από 13 έως 16 Δεκεμβρίου 2021 και στο οποίο (έγγραφο) αναφέρεται, μεταξύ άλλων, και το όνομα του προαναφερόμενου μηχανοδηγού με την ιδιότητα του δόκιμου μηχανοδηγού. **Επομένως**, την ημερομηνία κατά την οποία συνέβη το εδώ εξεταζόμενο γεγονός (εκτροχίαση βαγονιών), ήτοι στις 25.8.2021, ο **δεν διέθετε** το από τη διάταξη του άρθρου 4 §1 του Ν.3911/2011 ρητά προβλεπόμενο και απαιτούμενο πιστοποιητικό μηχανοδήγησης οχήματος.

ΤΡΙΤΟΝ: Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε., ως προστήσασα (εργοδότης εταιρεία) του προαναφερόμενου μηχανοδηγού, **δεν εξασφάλισε και δεν έλεγξε, ως όφειλε**, κατά παράβαση του άρθρου 18 §1 του Ν.3911/2011 ότι το πιστοποιητικό του μηχανοδηγού του ήταν έγκυρο, αφού, κατά τη διενέργεια του ειρημένου αυτεπάγγελτου ελέγχου της Αρχής, διαπιστώθηκε η μη έκδοσή του και ως εκ τούτου η έλλειψη κατοχής του προαναφερόμενου

πιστοποιητικού μηχανοδήγησης από τον μηχανοδηγό

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, σε Ολομέλεια, αποφάσισε ομόφωνα και με φανερή ψηφοφορία τα ακόλουθα :

Α. ΔΙΑΠΙΣΤΩΝΕΙ την από τη σιδηροδρομική εταιρεία με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό «HELLENIC TRAIN Α.Ε.», πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. ως άνω περιγραφόμενη παράβαση του άρθρου 18 §1 (παρακολούθηση μηχανοδηγών από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους διαχειριστές υποδομής) του Ν.3911/2011.

Β. ΔΙΑΠΙΣΤΩΝΕΙ την από τον, μηχανοδηγό (προσθηθέντα) της σιδηροδρομικής εταιρείας με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό «HELLENIC TRAIN Α.Ε.», πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. ως άνω περιγραφόμενη παράβαση του άρθρου 4 §1 (Κοινοτικό υπόδειγμα πιστοποίησης) του Ν.3911/2011.

Γ. ΕΠΙΒΑΛΛΕΙ στη σιδηροδρομική εταιρεία με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» για την ως άνω περιγραφόμενη παράβαση του άρθρου 18 §1 (παρακολούθηση μηχανοδηγών από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους διαχειριστές υποδομής) του Ν.3911/2011 την, **κατ' άρθρο 29 §5 περίπτωση ζ)** του ίδιου νόμου, **σύσταση για συμμόρφωση προς τη συγκεκριμένη διάταξη της νομοθεσίας.**

Δ. ΥΠΟΧΡΕΩΝΕΙ τη σιδηροδρομική εταιρεία με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» να παραλείπει την παράβαση **όχι μόνο** του άρθρου 18 §1 (παρακολούθηση μηχανοδηγών από τις

σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους διαχειριστές υποδομής) του Ν.3911/2011 **αλλά και** του συνόλου των διατάξεων του Ν.3911/2011.

Ε. ΑΠΕΙΛΕΙ τη σιδηροδρομική εταιρεία με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» με την επιβολή προστίμου ή άλλων μέτρων, αν με απόφαση της ΡΑΣ βεβαιώνεται η συνέχιση ή η παράλειψη της διαπιστωθείσας με την παρούσα απόφαση παράβασης.

ΣΤ. ΕΝΗΜΕΡΩΝΕΙ τη σιδηροδρομική εταιρεία με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» ότι δικαιούται, σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 21 §2 του Ν.3911/2011, να ασκήσει ενδικοφαγή προσφυγή ενώπιον της Αρχής μέσα σε προθεσμία τριάντα (30) ημερών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης.

Ζ. ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΕΙ την Πρόεδρο της ΡΑΣ να κοινοποιήσει την παρούσα απόφαση στη σιδηροδρομική εταιρεία με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό «HELLENIC TRAIN Α.Ε.».

Η απόφαση εκδόθηκε στις 21.3.2024

Η Πρόεδρος της ΡΑΣ

Ιωάννα Τσιαπαρίκου