

Αθήνα, 27.10.2014
Αρ. Πρωτ. 2705

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΟΛΟΜΕΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΡΑΣ
της 126ης συνεδρίασης της 27.10.2014

Λήψη απόφασης επί της από 15-05-2014 διεξαχθείσας ακρόασης της εταιρείας με την επωνυμία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» για τη διαπίστωση παράβασης της υποχρέωσης υποβολής στοιχείων σε συμμόρφωση με τις διατάξεις των Ν. 3891/2010 (ΦΕΚ 188/Α/4-11-2010) και 3534/2007 (ΦΕΚ 40/Α/23-02-2007), καθώς και της υπ' αριθ. ΑΣ.4.2/οικ. 26697/2422/7-05-2009 Απόφασης του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών «Διαδικασία Πιστοποίησης Ασφάλειας Σιδηροδρομικής Επιχείρησης και Έγκριση Ασφάλειας Διαχειριστή Υποδομής» (ΦΕΚ 986/Β/22-05-2009), όπως ισχύουν.

Η Ολομέλεια της (Ρ.Α.Σ).

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

- α. Του Ν. 3891/4-11-2010 «Αναδιάρθρωση, εξυγίανση και ανάπτυξη του ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και άλλες διατάξεις για το σιδηροδρομικό τομέα» (ΦΕΚ 188/Α/4-11-2010), όπως ισχύει και ιδίως των άρθρων 7, 28 περ. 1, 5, 11, 12, 17, 18, 23, καθώς και 32 και 33 αυτού.
- β. Του Π.Δ. 160/17-08-2007 «Εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με την οδηγία 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29^{ης} Απριλίου 2004, για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων, η οποία τροποποιεί την οδηγία 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και την οδηγία 2001/14/ΕΚ σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και την πιστοποίηση ασφάλειας (Ε ΕΛ 164 της 30.4.2004 και Ε ΕΛ 220 της 21.6.2004) και τροποποίηση του π.δ/τος 41/2005», όπως ισχύει και ιδίως των άρθρων 3 περ. β και ιθ, 4, 9, 15 και 29 Παράρτημα ΙΙΙ αυτού.
- γ. Του Ν. 3534/22-02-2007 «Σύσταση Αρχής για την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης στους ελληνικούς αερολιμένες και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 40/Α/23-02-2007), όπως ισχύει και ιδίως του άρθρου 27 παρ. 3 αυτού.
- δ. Της υπ' αριθ. ΑΣ.4.2/οικ.26697/2422/7-05-2009 Απόφασης του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών «Διαδικασία Πιστοποίησης Ασφάλειας Σιδηροδρομικής Επιχείρησης και Έγκρισης Ασφάλειας Διαχειριστή Υποδομής» (ΦΕΚ 986/Β/22-05-2009) και ιδίως του άρθρου 9 περ. ε αυτής.
- ε. Του υπ' αριθ. 1371/2007 Κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23^{ης} Οκτωβρίου 2007 «σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών», όπως ισχύει και ιδίως των άρθρων 1 περ. ε και 26 αυτού.
- στ. Της υπ' αριθ. 1655/18-11-2013 απόφασης του Προέδρου της Ρ.Α.Σ. «Κανονισμός Ακροάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.)» (ΦΕΚ 3080/Β/4-12-2013).

2. Η από 21-10-2013 καταγγελία - μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου (αριθ. πρωτ. Ρ.Α.Σ. 1582/23-10-2013) του κ. Γ. Αλεξόπουλου προς τη Ρ.Α.Σ.
3. Το από 23-10-2013 μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου του καταγγέλλοντος κ. Γ. Αλεξόπουλου προς τη Ρ.Α.Σ.
4. Τη με αριθ. πρωτ. 1615/1-11-2013 επιστολή της Ρ.Α.Σ. προς την εταιρεία ««ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (εφεξής «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.») με θέμα «Διαβίβαση καταγγελιών».
5. Το από 4-11-2013 μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου της Ρ.Α.Σ. προς τον καταγγέλλοντα κ. Γ. Αλεξόπουλο.
6. Τη με αριθ. πρωτ. Ρ.Α.Σ. 1657/19-11-2013 (αριθ. πρωτ. ΤΡΑΙΝΟΣΕ 1632348/18-11-2013) επιστολή της εταιρείας «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» προς τον καταγγέλλοντα κ. Γ. Αλεξόπουλο με κοινοποίηση, μεταξύ άλλων, και στη Ρ.Α.Σ.
7. Τη με αριθ. πρωτ. Ρ.Α.Σ. 1722/10-12-2013 (αριθ. πρωτ. ΤΡΑΙΝΟΣΕ 1633991/5-12-2013) επιστολή της εταιρείας «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» προς τη Ρ.Α.Σ. και τον καταγγέλλοντα κ. Γ. Αλεξόπουλο με θέμα «Διαμαρτυρία επιβάτη σχετικά με την ασφάλεια και υποδομή στην Προαστιακή γραμμή Αθηνών».
8. Το από 16-01-2014 μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου του καταγγέλλοντος κ. Γ. Αλεξόπουλου προς τη Ρ.Α.Σ. με θέμα «Ασφάλεια συρμών».
9. Το από 23-01-2014 μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου της Ρ.Α.Σ. προς τον καταγγέλλοντα κ. Γ. Αλεξόπουλο με θέμα «Εξοπλισμός Ασφαλείας στο Τροχαίο Υλικό».
10. Τη με αριθ. πρωτ. 1846/28-01-2014 επιστολή της Ρ.Α.Σ. προς την εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» με θέμα «Διαμαρτυρία επιβάτη σχετικά με την ασφάλεια συρμών».

11. Τη με αριθ. πρωτ. Ρ.Α.Σ. 1904/11-02-2014 (αριθ. πρωτ. ΤΡΑΙΝΟΣΕ 2328425/7-02-2014) επιστολή της εταιρείας «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» προς τη Ρ.Α.Σ. με θέμα «Διαμαρτυρία επιβάτη σχετικά με την ασφάλεια συρμών».
12. Τη με αριθ. πρωτ. 2054/7-04-2014 απόφαση της Ρ.Α.Σ. «Κλήση σε ακρόαση της εταιρείας με την επωνυμία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» για τη διαπίστωση παράβασης της υποχρέωσης υποβολής στοιχείων στο πλαίσιο εφαρμογής του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας σε συμμόρφωση με τις διατάξεις των Ν. 3891/2010 (ΦΕΚ 188/Α/4-11-2010) και 3534/2007 (ΦΕΚ 40/Α/23-02-2007), καθώς και της υπ' αριθ. ΑΣ.4.2/οικ. 26697/2422/7-05-2009 Απόφασης του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών «Διαδικασία Πιστοποίησης Ασφάλειας Σιδηροδρομικής Επιχείρησης και Έγκρισης Ασφάλειας Διαχειριστή Υποδομής» (ΦΕΚ 986/β/22-05-2009), όπως ισχύουν».
13. Τη με αριθ. πρωτ. Ρ.Α.Σ. 2061/9-04-2014 (αριθ. πρωτ. ΤΡΑΙΝΟΣΕ 2329569/3-04-2014) επιστολή της εταιρείας «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» προς την εταιρεία «Ελληνική Εταιρεία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού Α.Ε.» (εφεξής «ΕΕΣΣΤΥ Α.Ε.»), καθώς και τις Διευθύνσεις Ασφαλείας (εφεξής «ΤΡΑΙΝΟΣΕ/ΔΑΣΦ») και Τροχαίου Υλικού (εφεξής «ΤΡΑΙΝΟΣΕ/ΔΙΤΡΥ») της ίδιας με θέμα «Ασφάλεια επιβατών μέσα στα τρένα» κοινοποιούμενη, μεταξύ άλλων, και στη Ρ.Α.Σ.
14. Τη με αριθ. πρωτ. 2078/14-04-2014 απόφαση του Προέδρου της Ρ.Α.Σ. με θέμα «Ορισμός μελών Επιτροπής Ακρόασης δυνάμει της ΑΠ. 2054/7-04-2014 απόφασης της Ολομέλειας της Ρ.Α.Σ.».
15. Το από 24-04-2014 μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου του καταγγέλλοντος κ. Γ. Αλεξόπουλου προς τη Ρ.Α.Σ.
16. Τη με αριθ. πρωτ. 2126/29-04-2014 Πράξη Διεξαγωγής Ακρόασης, νομίμως επιδοθείσα, με την οποία η εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» κλήθηκε σε ακρόαση την 15^η Μαΐου 2014, ημέρα Πέμπτη και ώρα 10.00 π.μ., ενώπιον της Επιτροπής Ακρόασης της Ρ.Α.Σ., που ορίστηκε με την ανωτέρω (υπό 14) απόφαση.

17. Το από 30-04-2014 μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου της Ρ.Α.Σ. προς τον καταγγέλλοντα κ. Γ. Αλεξόπουλο.
18. Τη διεξαχθείσα στις 15-05-2014 ακρόαση ενώπιον της ορισθείσας Επιτροπής Ακρόασης της Ρ.Α.Σ.
19. Τη με αριθ. πρωτ. Ρ.Α.Σ. 2198/19-05-2014 (αριθ. πρωτ. ΤΡΑΙΝΟΣΕ 2.428.594/Φ./13-05-2014) επιστολή της εταιρείας «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» προς τη Διεύθυνση Μηχανοστασιών της εταιρείας «ΕΕΣΣΤΥ Α.Ε.» (εφεξής «ΕΕΣΣΤΥ/ΔΙΜΗΧ») με θέμα «Έλλειψη σφυρακίων θραύσεως υαλοπινάκων από τους συρμούς EMU Siemens Desiro» κοινοποιούμενη, μεταξύ άλλων, και στη Ρ.Α.Σ. με τα επ' αυτής συνημμένα.
20. Τη με αριθ. πρωτ. 2203/22-05-2014 επιστολή της Ρ.Α.Σ. προς την εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.», με την οποία κοινοποιήθηκαν στην τελευταία τα απομαγνητοφωνημένα Πρακτικά της από 15^{ης} Μαΐου 2014 διεξαχθείσας ακρόασης.
21. Το με αριθ. πρωτ. Ρ.Α.Σ. 2294/11-06-2014 υπόμνημα που κατέθεσε η εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» στη Ρ.Α.Σ. με τα επ' αυτού συνημμένα έγγραφα.
22. Την από 1-07-2014 έκθεση δειγματοληπτικού ελέγχου, που στελέχη της Ρ.Α.Σ. πραγματοποίησαν κατά την ίδια ως άνω ημερομηνία για την αντικατάσταση σφυρακίων στους συρμούς του δικτύου του προαστιακού σιδηροδρόμου.
23. Τα λοιπά προσκομισθέντα έγγραφα, καθώς και την ενώπιον της Επιτροπής Ακρόασης της Ρ.Α.Σ. διεξαχθείσα προφορική διαδικασία.
24. Τη με αριθ. πρωτ. 2688/23-10-2014 εισήγηση της αρμόδιας Υπηρεσίας της Ρ.Α.Σ., και ύστερα από προφορική εισήγηση του Προέδρου της Ρ.Α.Σ.

Επειδή:

I. Ιστορικό – Πραγματικά Περιστατικά

1. Στις 21-10-2013 ο κ. Γ. Αλεξόπουλος υπέβαλε στη Ρ.Α.Σ. τη με αριθ. πρωτ. Ρ.Α.Σ. 1582/23-10-2013 καταγγελία - μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, με την οποία επεσήμανε την έλλειψη σφυρακίων θραύσης υαλοπινάκων στους συρμούς EMU Siemens Desiro της προαστιακής γραμμής Κιάτου-Αεροδρομίου. Είχε ήδη προηγηθεί η αποστολή τεσσάρων ηλεκτρονικών μηνυμάτων με το αυτό περιεχόμενο, όπως θα καταδειχθεί κατωτέρω (υπό Κεφ. V παρ. 1 του παρόντος), από τον ίδιο ως άνω καταγγέλλοντα στην εταιρεία με την επωνυμία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (εφεξής «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.»), με τα οποία ζητούσε παράλληλα τη δρομολόγηση όλων των απαιτούμενων ενεργειών, προκειμένου να διευθετηθεί το κρίσιμο αυτό θέμα προσωπικής ασφαλείας των επιβατών εντός των συρμών, χωρίς, ωστόσο, να έχουν δοθεί εξηγήσεις από πλευράς της καταγγελλομένης εταιρείας.

2. Η Ρ.Α.Σ., στο πλαίσιο άσκησης των αρμοδιοτήτων της ως φορέας ελέγχου και διασφάλισης της εφαρμογής του υπ' αριθ. 1371/2007 (ΕΕ L315/14 της 3-12-2007) Κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23^{ης} Οκτωβρίου 2007 σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών και ως Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών, ζήτησε αρχικά με την με αριθ. πρωτ. 1615/1-11-2013 επιστολή της προς την εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» την κοινοποίηση της απάντησης της τελευταίας στο με αριθ. πρωτ. ΤΡΑΙΝΟΣΕ 1632348/22-07-2013 αίτημα – καταγγελία του κ. Γ. Αλεξόπουλου (πρώτο μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου προς την καταγγελλόμενη) και παράλληλα την ενημέρωσή της για τις άμεσες διορθωτικές ενέργειες στις οποίες η εν λόγω εταιρεία είχε προβεί στο μεσοδιάστημα για την επίλυση του συγκεκριμένου θέματος. Με μεταγενέστερη δε επιστολή της (αριθ. πρωτ. Ρ.Α.Σ. 1846/28-01-2014) και ενώ είχε ήδη μεσολαβήσει η αποστολή τεσσάρων πρόσθετων ηλεκτρονικών

μηνυμάτων του καταγγέλλοντος προς την εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» και πέντε πρόσθετων ηλεκτρονικών μηνυμάτων προς τη Ρ.Α.Σ., η Ρυθμιστική Αρχή ζήτησε από την εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.», στο πλαίσιο εφαρμογής του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας, να της αποστείλει άμεσα και συγκεκριμένα εντός προθεσμίας δέκα πέντε (15) ημερών από τη λήψη της ως άνω επιστολής προγραμματισμό αντικατάστασης των ελλειπόντων σφυρακίων, ως στοιχείων ασφαλείας που έχει εγκαταστήσει ο κατασκευαστής των οχημάτων, τονίζοντας ταυτόχρονα ότι η αντικατάστασή τους θα έπρεπε να έχει ολοκληρωθεί εντός προθεσμίας δύο (2) μηνών το αργότερο από τη λήψη της επιστολής αυτής, με δεδομένο ότι είχε παρέλθει σημαντικό χρονικό διάστημα από την υποβολή στην εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» της πρώτης καταγγελίας του κ. Γ. Αλεξόπουλου (αριθ. πρωτ. ΤΡΑΙΝΟΣΕ 1632348/22-07-2013), χωρίς αυτό το υψίστης σημασίας θέμα ασφαλείας να έχει μέχρι τότε επιλυθεί.

3. Η εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» απάντησε (αριθ. πρωτ. Ρ.Α.Σ. 1904/11-02-2014) ότι σε συνέχεια των όσων διατυπώθηκαν στη με αριθ. πρωτ. Ρ.Α.Σ. 1846/28-01-2014 επιστολή της Ρυθμιστικής Αρχής, έγινε η απαραίτητη διαβίβαση του εγγράφου της Αρχής στην εταιρεία «ΕΕΣΣΤΥ Α.Ε.» και στις αρμόδιες υπηρεσίες της ίδιας, προκειμένου να λάβουν τα απαραίτητα μέτρα για την ασφάλεια των συρμών. Ωστόσο, παρά την εκτενή ανταλλαγείσα αλληλογραφία (βλ. κατωτέρω υπό Κεφ. V του παρόντος) και τις διαβεβαιώσεις της εταιρείας για την οριστική διευθέτηση του ζητήματος, η εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» δεν έχει προσκομίσει μέχρι σήμερα τα στοιχεία εκείνα που να αποδεικνύουν ότι ανταποκρίνεται αδιαλείπτως στην υποχρέωση που υπέχει για διατήρηση λειτουργικού του συγκεκριμένου εξοπλισμού ασφαλείας στο τροχαίο υλικό που χρησιμοποιεί.

II. Διαδικασία ενώπιον της Ρ.Α.Σ.

1. Η με αριθ. πρωτ. Ρ.Α.Σ. 2126/29-04-2014 Πράξη Διεξαγωγής Ακρόασης, με την οποία ορίστηκε ως ημερομηνία ακρόασης η 15^η Μαΐου 2014, ημέρα

Πέμπτη και ώρα 10.00 π.μ., επιδόθηκε νόμιμα και εμπρόθεσμα στην εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.», όπως προκύπτει από την υπ' αριθ. 2022Α/2-05-2014 Έκθεση Επίδοσης του Δικαστικού Επιμελητή στο Πρωτοδικείο Αθηνών Χρήστου Κ. Μπούρα.

2. Την 15^η Μαΐου 2014, στα γραφεία της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.), επί της οδού Λέκκα αριθ. 31 στην Αθήνα, συνήλθε η ορισθείσα με την με αριθ. πρωτ. 2078/14-04-2014 απόφαση του Προέδρου της Ρ.Α.Σ. πενταμελής Επιτροπή Ακροάσεων, αποτελούμενη από την κα Άγκαθα Καρρά, Αντιπρόεδρο της Ρ.Α.Σ., ως Πρόεδρο της Επιτροπής, τους κ.κ. Αναστασία Βέρρα και Αστέριο Τσαβδάρη, μέλη της Ρ.Α.Σ., καθώς και τους κ.κ. Αναστασία Τσουμαλάκου και Γεώργιο Κουπαρούσο, μέλη του προσωπικού της Ρ.Α.Σ., ως μέλη της Επιτροπής. Καθήκοντα γραμματέως στην ως άνω Επιτροπή τελούσε ο κ. Αναστάσιος Κώνστας, μέλος του προσωπικού της Ρ.Α.Σ., συμπαραισταμένης και της κας Ευαγγελίας Λιακοπούλου, δικηγόρου – εξωτερικής συνεργάτιδος της Ρ.Α.Σ.

3. Στην ως άνω ακρόαση, η οποία έλαβε χώρα σύμφωνα με τον Κανονισμό Ακροάσεων της Ρ.Α.Σ., η εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» ανέπτυξε προφορικά τους ισχυρισμούς της, παριστάμενη νομίμως δια των κ.κ. Χρήστου Ρετινά, Διευθυντή Ασφαλείας Μεταφορών και Διαχείρισης Κρίσεων, καθώς και Διευθυντή Κυκλοφορίας Αμαξοστοιχιών και Αριστογείτωνος Κώτσα, Διευθυντή Τροχαίου Υλικού της εταιρείας.

4. Αντίγραφο πρακτικών της διεξαχθείσας ακρόασης κοινοποιήθηκε στην εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» με την με αριθ. πρωτ. Ρ.Α.Σ. 2203/22-05-2014 επιστολή της Ρυθμιστικής Αρχής και κλήθηκε να υποβάλει το έγγραφο υπόμνημά της. Ακολούθως, η εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» υπέβαλε το με αριθ. πρωτ. Ρ.Α.Σ. 2294/11-06-2014 έγγραφο υπόμνημά της με τα επ' αυτού συνημμένα έγγραφα.

III. Ισχυρισμοί της εταιρείας «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.»

Οι ισχυρισμοί της εταιρείας «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.», όπως αναπτύχθηκαν κατά την ακρόαση της 15-05-2014, στο με αριθ. πρωτ. Ρ.Α.Σ. 2294/11-06-2014 έγγραφο υπόμνημά της με τα επ' αυτού συνημμένα έγγραφα, καθώς και στη μεταξύ αυτής και της Ρυθμιστικής Αρχής ανταλλασσόμενη αλληλογραφία έχουν ως ακολούθως:

1. Η εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» υποστηρίζει ότι η έλλειψη των σφυρακίων θραύσης υαλοπινάκων στους συρμούς EMU Siemens Desiro, που κινούνται κυρίως στην προαστιακή γραμμή Κιάτου – Αεροδρομίου, έχει αποδειχθεί ότι οφείλεται αποκλειστικά σε κλοπές από κακόβουλους και παραβατικούς επιβάτες του Προαστιακού, αποτελεί δε μέρος του συνολικότερου προβλήματος φαινομένων έντονης παραβατικότητας που παρατηρούνται εντός των αμαξοστοιχιών και των σταθμών της εταιρείας στην εν λόγω γραμμή και που κατά τα δύο τελευταία χρόνια, λόγω και της οικονομικής κρίσης, έχουν υπέρμετρα αυξηθεί.

2. Η εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» διατείνεται ότι η εταιρεία «ΕΕΣΣΤΥ Α.Ε.», η οποία έχει αναλάβει και συμβατικά τη συντήρηση του τροχαίου υλικού που διατίθεται στην εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.», είναι η μόνη αρμόδια και υπεύθυνη για την αντικατάσταση των παραπάνω σφυρακίων, τα οποία αποτελούν δομικό στοιχείο των οχημάτων και είναι τοποθετημένα επί σταθερών βάσεων, οι οποίες στερεώνονται επί των εσωτερικών τοιχωμάτων με κοχλίες, υπεράνω των παραθύρων. Ειδικότερα, τα σφυράκια είναι προσδεδεμένα με τη βάση με συρματόσχοινο, το οποίο περιελίσσεται αυτόματα εντός αυτής, ώστε να μην αφαιρούνται, χωρίς ωστόσο επιτυχία, όπως αποδεικνύεται εκ του αποτελέσματος. Σε κάθε συρμό υπάρχουν είκοσι (20) τέτοια σφυράκια.

3. Η εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» αναφέρει ότι στις 30-09-2013 εστάλη στη Διεύθυνση Κυκλοφορίας Αμαξοστοιχιών (ΔΙΚΑΜ) της εταιρείας (εφεξής «ΤΡΑΙΝΟΣΕ/ΔΙΚΑΜ»), καθώς και στην ΕΕΣΣΤΥ/ΔΙΜΗΧ το με αριθ. πρωτ. ΤΡΑΙΝΟΣΕ 1632348/19-09-2013 έγγραφο του Τμήματος Παραπόνων της Διεύθυνσης Επιβατικών Μεταφορών (ΔΙΕΠΙΜΕ) της εταιρείας (εφεξής «ΤΡΑΙΝΟΣΕ/ΔΙΕΠΙΜΕ»), με το οποίο διαβιβάστηκε η από 19-07-2013 επιστολή παραπόνων του επιβάτη κ. Γ. Αλεξόπουλου. Η εν λόγω επιστολή αναφερόταν, μεταξύ άλλων, στην έλλειψη των σφυρακίων θραύσης υαλοπινάκων στους συρμούς EMU Siemens Desiro του Προαστιακού Κιάτου – Αεροδρομίου. Μετά την παραπάνω επιστολή του επιβάτη κ. Γ. Αλεξόπουλου και προς επίλυση του προβλήματος ακολούθησαν επικοινωνίες και συνεννοήσεις των Διευθυντών ΤΡΑΙΝΟΣΕ/ΔΙΚΑΜ και ΕΕΣΣΤΥ/ΔΙΜΗΧ αλλά, όπως σημειώνεται και σε σχετικό έγγραφο της ΕΕΣΣΤΥ/ΔΙΜΗΧ (αριθ. πρωτ. ΕΕΣΣΤΥ 2250391/8093/8-10-2013), προγενέστερη αίτηση προμήθειας από την εταιρεία «ΕΕΣΣΤΥ Α.Ε.» δεν διεκπεραιώθηκε και η έρευνα στην εγχώρια αγορά υπήρξε άγονη, διότι τα προϊόντα που διατίθεντο δεν κάλυπταν τις προδιαγραφές του Κατασκευαστή (Κ.Π.).

4. Η εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» υποστηρίζει ότι, στο πλαίσιο αντιμετώπισης του προβλήματος, η Διεύθυνση Τροχαίου Υλικού (ΔΙΤΡΥ) της εταιρείας (εφεξής «ΤΡΑΙΝΟΣΕ/ΔΙΤΡΥ») προέβη σε αυτοψίες και διενήργησε έρευνα σχετικά με τον τρόπο αποτροπής των κλοπών των σφυρακίων τόσο επί των συρμών EMU Siemens Desiro όσο και επί των λεωφορείων Solaris της ΟΣΥ. Διαπιστώθηκε ότι το σύστημα αντικλοπής που διαθέτουν οι συρμοί EMU Siemens Desiro είναι πλέον σύγχρονο των λεωφορείων, αλλά αυτό δεν εμποδίζει την κλοπή τους από κακόβουλα άτομα, τα οποία, στην προσπάθειά τους να τα αφαιρέσουν κόβοντας ή τραβώντας βίαια το συρματόσχοινο, καταστρέφουν κατά κανόνα το μηχανισμό περιέλιξης ή αφαιρούν και τη βάση. Για το λόγο αυτό, με σχετικό έγγραφό της (αριθ. πρωτ. 1683761/23-10-2013), η ΤΡΑΙΝΟΣΕ/ΔΙΚΑΜ ζήτησε από την ΕΕΣΣΤΥ/ΔΙΜΗΧ να μελετήσει και

υποδείξει αποτελεσματικότερο σύστημα αντικλοπής που θα περιλαμβάνει και ειδοποίηση του μηχανοδηγού σε περίπτωση αφαίρεσης του σφυρακίου από τη βάση του. Επ' αυτού, όπως υποστηρίζει η εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.», δεν έχει λάβει ακόμη απάντηση.

5. Στη συνέχεια, με το με αριθ. πρωτ. 1633991/5-12-2013 έγγραφο του Τμήματος Παραπόνων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ/ΔΙΕΠΜΕ, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ/ΔΙΚΑΜ έλαβε γνώση στις 17-12-2013 (αριθ. πρωτ. ΔΙΚΑΜ 1685870) ότι ο κ. Γ. Αλεξόπουλος είχε επανέλθει επί του θέματος υποβάλλοντας και σχετική καταγγελία στη Ρ.Α.Σ. στις 21-10-2013.

6. Η εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» διατείνεται ότι μετά το με αριθ. πρωτ. 1846/28-01-2014 έγγραφο της Ρ.Α.Σ., με το οποίο ζητήθηκε από την εταιρεία προγραμματισμός αντικατάστασης και υλοποίηση της αντικατάστασης των σφυρακίων με ανώτατο χρονικό όριο δύο (2) μηνών, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ/ΔΙΚΑΜ, με το με αριθ. πρωτ. 2249250/5-02-2014 έγγραφό της, ζήτησε από την ΕΕΣΣΣΤΥ/ΔΙΜΑΧ να προχωρήσει, με χρέωση της εταιρείας «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.», σε άμεση αντικατάσταση των κλαπέντων σφυρακίων θραύσης υαλοπινάκων των συρμών EMU Siemens Desiro και να συνεχίσει να αντικαθιστά τα σφυράκια που θα αφαιρούνται στο μέλλον ομοίως με χρέωση της εταιρείας «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» μέχρι την οριστική επίλυση του προβλήματος και την τοποθέτηση πιο αποτελεσματικού συστήματος αντικλοπής. Κατόπιν τούτου, η εταιρεία «ΕΕΣΣΣΤΥ Α.Ε.» προέβη στην προμήθεια μεγάλης ποσότητας σφυρακίων, τα οποία άρχισαν να τοποθετούνται στους συρμούς. Σύμφωνα δε με τα σχετικά επιβεβαιωτικά έγγραφα της εταιρείας «ΕΕΣΣΣΤΥ Α.Ε.» (αριθ. πρωτ. 4251244/3-06-3014), της ΤΡΑΙΝΟΣΕ/ΔΙΤΡΥ (αριθ. πρωτ. 2.428.747/6-06-2014) και της ΕΕΣΣΣΤΥ/ΔΙΜΗΧ (αριθ. πρωτ. 4001763/10-06-2014), με τα νέα σφυράκια έχει ήδη εξοπλιστεί το μεγαλύτερο μέρος από τους εννέα συνολικά συρμούς που δρομολογούνται στην Προαστιακή γραμμή Αεροδρομίου – Κιάτου και η εγκατάστασή τους συνεχίζεται.

7. Τέλος, η εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» καταλήγει αναφέροντας ότι, μολονότι δεν τυγχάνει αρμόδια και υπεύθυνη για τη συντήρηση του τροχαίου υλικού που χρησιμοποιεί, δομικό στοιχείο του οποίου αποτελούν και τα σφυράκια θραύσης υαλοπινάκων, στο πλαίσιο συμμόρφωσής της με την κείμενη νομοθεσία και κυρίως σεβόμενη απόλυτα την ασφαλή μεταφορά των επιβατών, προέβη σε κάθε αναγκαία ενέργεια προκειμένου να επιλύσει το εν λόγω ζήτημα και να διασφαλίσει τα δικαιώματα και την ασφάλεια του σιδηροδρομικού επιβάτη.

IV. Νομικό πλαίσιο

A. Αρμοδιότητα της Ρ.Α.Σ. - εφαρμοστέες διατάξεις του Ν. 3891/2010

1. Στο άρθρο 28 του Ν. 3891/2010, στο οποίο περιγράφονται οι αρμοδιότητες της Ρ.Α.Σ., τονίζεται ότι η Ρ.Α.Σ. είναι ο ρυθμιστικός φορέας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ελλάδα και προβλέπονται, μεταξύ άλλων, στις περ. 1, 5, 11, 12, 17, 18 και 23 του εν λόγω άρθρου και οι κάτωθι αρμοδιότητές της: «1. Ασκή τις αρμοδιότητες που εκάστοτε επιφυλάσσει η ελληνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία για το ρυθμιστικό φορέα στις σιδηροδρομικές μεταφορές αυτεπαγγέλτως ή κατόπιν προσφυγής. Εποπτεύει τη λειτουργία της σιδηροδρομικής αγοράς, την τήρηση των διατάξεων του παρόντος και της σχετικής νομοθεσίας. Επιπλέον, παρακολουθεί την τήρηση των κανόνων του ανταγωνισμού στην αγορά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, εξασφαλίζει τη δίκαιη και χωρίς διακρίσεις αντιμετώπιση πάντων, λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα και εκδίδει τις απαιτούμενες εκτελεστές πράξεις. Διενεργεί ελέγχους κατόπιν προσφυγών ή και αυτεπαγγέλτως για θέματα αρμοδιότητάς της», «5. Έχει το δικαίωμα να ζητήσει σχετικές πληροφορίες από το Διαχειριστή Υποδομής, τους αιτούντες και τυχόν τρίτα μέρη που εμπλέκονται, οι οποίες πρέπει να παρέχονται χωρίς άσκοπη καθυστέρηση», «11. Παρακολουθεί και ελέγχει την τήρηση της εφαρμογής του Κανονισμού (ΕΚ)

αριθ. 1371 (ΕΕ L315/14 της 3.12.2007) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23^{ης} Οκτωβρίου 2007, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών, και λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα με τα οποία εξασφαλίζεται ο σεβασμός των δικαιωμάτων των επιβατών», «12. Εξετάζει καταγγελίες επιβατών για παραβίαση των διατάξεων του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371 (ΕΕ L315/14 της 3.12.2007) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23^{ης} Οκτωβρίου 2007, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών/Έχει το δικαίωμα να ζητήσει πληροφορίες από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, πωλητές εισιτηρίων, υπεύθυνους σταθμών, τον επιβάτη και τυχόν τρίτα μέρη που εμπλέκονται προς εξέταση της υποβληθείσας καταγγελίας», «17. Απευθύνει οδηγίες ή συστάσεις και επιβάλλει κυρώσεις σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 32 και 33 του παρόντος νόμου», «18. Διεξάγει ακροάσεις, είτε αυτεπαγγέλτως είτε κατόπιν έγγραφης καταγγελίας οποιουδήποτε έχει έννομο συμφέρον, για τη διαπίστωση παραβάσεων διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, καθώς και για κάθε άλλη περίπτωση για την οποία ρητά δίδεται σχετική αρμοδιότητα με τον παρόντα νόμο» και «23. Ασκεί τα καθήκοντα της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών που προβλέπονται στο άρθρο 15 του π.δ. 160/2007 (Α' 201), όπως ισχύει».

2. Περαιτέρω, στο άρθρο 32 του ν. 3891/2010 προβλέπεται ότι σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων του ν. 3891/2010, του π.δ. 41/2005 (Α' 60), όπως ισχύει, της σχετικής με τις αρμοδιότητες της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, των συστάσεων της Ρ.Α.Σ. για συμμόρφωση, των όρων των αδειών που χορηγούνται, καθώς και σε περίπτωση παράλειψης ή μη προσήκουσας παροχής πληροφοριών σε σχετικό νόμιμο αίτημά της, η Ρ.Α.Σ. κοινοποιεί στο υπαίτιο πρόσωπο τη διαπίστωση της παράβασης και του παρέχει τη δυνατότητα να εκθέσει τις απόψεις του στο πλαίσιο σχετικής ακρόασης και να αποκαταστήσει τη νομιμότητα εντός εύλογου χρονικού διαστήματος. Η Ρ.Α.Σ. μπορεί με ειδικά αιτιολογημένη απόφαση και ύστερα από προηγούμενη

ακρόαση των ενδιαφερομένων να απαιτήσει την παύση της παράβασης είτε αμέσως είτε εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος και να λαμβάνει κατάλληλα και αναλογικά μέτρα που αποβλέπουν στην εξασφάλιση της συμμόρφωσης και να επιβάλλει στο υπαίτιο πρόσωπο μία ή περισσότερες από τις παρακάτω κυρώσεις:

α) Σύσταση για συμμόρφωση σε συγκεκριμένη διάταξη της νομοθεσίας με προειδοποίηση επιβολής προστίμων σε περίπτωση υποτροπής.

β) Πρόστιμο έως το 15% του ετήσιου κύκλου εργασιών της υπαίτιας επιχείρησης κατά την τρέχουσα ή την προηγούμενη της παράβασης χρήση. Για τον καθορισμό του προστίμου λαμβάνεται υπόψη, μεταξύ άλλων, η φύση, η σοβαρότητα και η διάρκεια της παράβασης. Η απόφαση της Ρ.Α.Σ. κοινοποιείται στην ενδιαφερόμενη επιχείρηση εντός δέκα (10) εργάσιμων ημερών από τη λήψη της. Πριν από την κοινοποίηση αυτή, η Ρ.Α.Σ. δεν δημοσιοποιεί την απόφαση ή τμήμα αυτής σε οποιονδήποτε τρίτο και με οποιονδήποτε τρόπο.

B. Το Π.Δ. 160/2007

1. Στο άρθρο 3 περ.β του Π.Δ. 160/2007 ορίζεται ως Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων του άρθρου 22 του Ν. 3891/2010, που αναλαμβάνει τα καθήκοντα που αφορούν την ασφάλεια των σιδηροδρόμων στην Ελλάδα, ενώ στην περ. ιθ του ιδίου άρθρου ορίζεται ως σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας η οργάνωση και οι ρυθμίσεις που θεσπίζονται από ένα διαχειριστή υποδομής ή μία σιδηροδρομική επιχείρηση με στόχο την εξασφάλιση της ασφαλούς διαχείρισης των μεταφορών που εκτελεί.

2. Στο άρθρο 4 παρ. 2 του ανωτέρω Π.Δ. προβλέπεται ότι: «Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και ο διαχειριστής της υποδομής έχουν την ευθύνη για την ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος και τη λήψη μέτρων για τον έλεγχο των σχετικών κινδύνων, υποχρεούνται να εφαρμόζουν τα

απαραίτητα μέτρα ελέγχου των κινδύνων, κατά περίπτωση, καθώς και να συνεργάζονται και να διασφαλίζουν ότι εφαρμόζονται οι εθνικοί κανόνες και πρότυπα ασφάλειας. Υποχρεούνται να καταρτίζουν σύμφωνα με τα άρθρα 9 και 29 παράρτημα III, Συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας, τα οποία υποβάλλουν στην Αρχή, προκειμένου να λάβουν την Πιστοποίηση ασφάλειας και την Έγκριση ασφάλειας σύμφωνα με τα άρθρα 10 και 11».

3. Στο άρθρο 9 παρ. 2 του εν λόγω Π.Δ. μνημονεύεται ότι: «Το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας πληροί τις απαιτήσεις και περιλαμβάνει τα στοιχεία που ορίζονται στο άρθρο 29 παράρτημα III, με προσαρμογή στη φύση, στο μέγεθος και στις άλλες συνθήκες της επιδιωκόμενης δραστηριότητας. Εξασφαλίζει τον έλεγχο όλων των κινδύνων που προκαλεί η δραστηριότητα του διαχειριστή της υποδομής ή της σιδηροδρομικής επιχείρησης, συμπεριλαμβανομένης της παροχής συντήρησης και της χρησιμοποίησης εργολάβων[...]».

4. Περαιτέρω, στο άρθρο 10 παρ. 1 του ιδίου Π.Δ. προβλέπεται ότι: «[...] Το πιστοποιητικό ασφάλειας αποδεικνύει ότι η σιδηροδρομική επιχείρηση έχει θεσπίσει σύστημα για τη διαχείριση της ασφάλειας και είναι σε θέση να πληροί τις απαιτήσεις των ΤΠΔ (Τεχνικών Προδιαγραφών Διαλειτουργικότητας) και της σχετικής κοινοτικής νομοθεσίας, καθώς και των εθνικών κανόνων ασφάλειας, προκειμένου να ελέγχει επιτυχώς τους κινδύνους και να παρέχει με ασφάλεια υπηρεσίες μεταφοράς στο δίκτυο».

5. Επιπροσθέτως, σύμφωνα με το άρθρο 15 παρ. 2 του ανωτέρω Π.Δ.: «Στην Αρχή, [...], ανήκουν ιδίως και οι παρακάτω αρμοδιότητες: [...] δ) έκδοση και ανανέωση των πιστοποιητικών ασφαλείας, η τροποποίηση και ανάκληση των τμημάτων των πιστοποιητικών ασφαλείας και των εγκρίσεων ασφαλείας που χορηγεί σύμφωνα με τα άρθρα 10 και 11, ο έλεγχος πλήρωσης των προϋποθέσεων και απαιτήσεων χορήγησης των εν λόγω πιστοποιητικών,

καθώς και ο έλεγχος άσκησης των δραστηριοτήτων του διαχειριστή της υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κοινοτικού ή εθνικού δικαίου. [...]».

6. Τέλος, στο άρθρο 29 Παράρτημα ΙΙΙ του Π.Δ. 160/2007 καθορίζονται οι απαιτήσεις και τα βασικά στοιχεία που θα πρέπει να διαθέτει το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή της υποδομής.

Γ. Ο Ν. 3534/2007

Στο άρθρο 27 παρ. 3 του ως άνω Νόμου προβλέπονται οι διοικητικές κυρώσεις που δύναται να επιβάλλει η Ρυθμιστική Αρχή, υπό την ιδιότητά της ως Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών, στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και στο διαχειριστή της υποδομής στις περιπτώσεις παραβάσεων των εθνικών διατάξεων που θεσπίζονται με το προεδρικό διάταγμα 160/2007. Οι διοικητικές αυτές κυρώσεις είναι οι ακόλουθες:

«α) προειδοποίηση για τη μη συμμόρφωση προς τις διατάξεις του προεδρικού διατάγματος ή τη μη θέσπιση συστήματος διαχείρισης ασφάλειας για τη μη εκπλήρωση των απαιτήσεων του παραρτήματος ΙΙΙ της οδηγίας 2004/49/ΕΚ από το Διαχειριστή της Υποδομής και τις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις,

β) σε περίπτωση μη συμμόρφωσης εντός αποκλειστικής προθεσμίας τριών (3) μηνών προς τα αναφερόμενα στην περίπτωση α' επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο ύψους από δέκα χιλιάδες (10.000) ευρώ έως εκατό χιλιάδες (100.000) ευρώ, και

γ) σε περίπτωση υποτροπής το επιβληθέν πρόστιμο διπλασιάζεται και ανακαλείται για έναν (1) έως τρεις (3) μήνες το Πιστοποιητικό Ασφάλειας ή η Έγκριση Ασφάλειας που έχει χορηγηθεί στις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις και στο Διαχειριστή της Υποδομής αντίστοιχα. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται με κάθε λεπτομέρεια οι παραβάσεις και οι κυρώσεις, που αυτές επισύρουν τελούμενες μεμονωμένα ή κατά συρροή. Τα πρόστιμα εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου

περί Εισπράξεως Δημοσίων Εσόδων και αποτελούν έσοδα του κρατικού προϋπολογισμού».

Δ. Η υπ' αριθ. ΑΣ.4.2/οικ.26697/2422/7-05-2009 Απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών «Διαδικασία Πιστοποίησης Ασφάλειας Σιδηροδρομικής Επιχείρησης και Έγκρισης Ασφάλειας Διαχειριστή Υποδομής»

1. Στο άρθρο 3 παρ. 4 στοιχ. θ της εν λόγω υπουργικής απόφασης προβλέπεται ότι: «3. Σχετικά με τα βασικά στοιχεία του συστήματος διαχείρισης ασφάλειας εφαρμόζονται τα ακόλουθα: [α)...] θ) εξασφάλιση σχεδίων δράσης και προειδοποίησης, καθώς και πληροφόρησης σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, τα οποία έχουν συμφωνηθεί με τις αρμόδιες δημόσιες αρχές. [...]».

2. Στο άρθρο 9 παρ. 1 της ίδιας ως άνω υπουργικής απόφασης ορίζεται ότι: «Οι κυρώσεις που προβλέπονται στο εδάφιο β' της παραγράφου 3 του άρθρου 27 του ν. 3534/2007 εξειδικεύονται κατά περίπτωση ως εξής: [...] ε) για τη μη αποστολή στοιχείων που ζητούνται από την Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρόμων προς εκπλήρωση των καθηκόντων της: δέκα χιλιάδες ευρώ (10.000 €) [...]».

Ε. Ο υπ' αριθ. 1371/2007 Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23^{ης} Οκτωβρίου 2007 «σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών»

Σύμφωνα με το άρθρο 26 του εν λόγω Κανονισμού «Σε συμφωνία με τις δημόσιες αρχές, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, διαχειριστές υποδομών και υπεύθυνοι σταθμών, λαμβάνουν μέτρα στους αντίστοιχους τομείς αρμοδιοτήτων τους και τα προσαρμόζουν στο επίπεδο ασφάλειας που ορίζουν οι δημόσιες αρχές ώστε να διασφαλίζεται η προσωπική ασφάλεια των επιβατών στους σιδηροδρομικούς σταθμούς και στις αμαξοστοιχίες και να αντιμετωπίζονται οι κίνδυνοι. Συνεργάζονται και ανταλλάσσουν πληροφορίες για τις βέλτιστες πρακτικές σχετικά με την αποτροπή πράξεων που ενδέχεται

να υποβιβάσουν το επίπεδο ασφάλειας».

V. Ανταλλασσόμενη αλληλογραφία μεταξύ της Ρυθμιστικής Αρχής και της εταιρείας «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.»

Προς αδιάψευστη απόδειξη της μη προσήκουσας συμμόρφωσης της εταιρείας «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» προς τη ρυθμιστική της υποχρέωση υποβολής των αναγκαίων για τη διασφάλιση της προσωπικής ασφαλείας των επιβατών στοιχείων, όπως αναλυτικά εκτέθηκε ανωτέρω (υπό Κεφ. Ι και ΙV του παρόντος), με την απαιτούμενη ακρίβεια και πληρότητα, παρατίθεται αμέσως κατωτέρω το ιστορικό της ανταλλασσομένης μεταξύ της Ρ.Α.Σ. και της εταιρείας «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» αλληλογραφίας, με αναλυτική παράθεση των στοιχείων που ζητήθηκαν εκ μέρους της Ρυθμιστικής Αρχής και αντίστοιχη αναφορά των στοιχείων που δεν υπεβλήθησαν με τις απαντητικές επιστολές της εταιρείας «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.».

Ειδικότερα:

1. Όπως προαναφέρθηκε (βλ. ανωτέρω υπό Κεφ. Ι του παρόντος), στις 21-10-2013 ο κ. Γ. Αλεξόπουλος υπέβαλε στη Ρ.Α.Σ. τη με αριθ. πρωτ. Ρ.Α.Σ. 1582/23-10-2013 καταγγελία - μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, με την οποία επεσήμανε την έλλειψη σφυρακίων θραύσης υαλοπινάκων στους συρμούς EMU Siemens Desiro της προαστιακής γραμμής Κιάτου-Αεροδρομίου. Προηγουμένως, ο ίδιος ο καταγγέλλων είχε αποστείλει τέσσερα ηλεκτρονικά μηνύματα με το αυτό περιεχόμενο στην εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» (19-07-2013, 26-08-2013, 19-09-2013 και 17-10-2013), χωρίς ωστόσο να έχει δοθεί από πλευράς της εταιρείας μια πειστική και τεκμηριωμένη απάντηση αναφορικά με τον τρόπο διευθέτησης του τόσο καίριου για την ασφάλεια των επιβατών εντός των συρμών θέματος ασφαλείας.

2. Η Ρ.Α.Σ. ζήτησε αρχικά με την με αριθ. πρωτ. 1615/1-11-2013 επιστολή της προς την εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» την κοινοποίηση της απάντησης της τελευταίας στο πρώτο αίτημα – καταγγελία του κ. Γ. Αλεξόπουλου (αριθ. πρωτ. ΤΡΑΙΝΟΣΕ 1632348/22-07-2013) προς την εταιρεία και παράλληλα την ενημέρωσή της για τις άμεσες διορθωτικές ενέργειες στις οποίες η εν λόγω εταιρεία είχε προβεί στο διάστημα των τριών και πλέον μηνών που είχαν μεσολαβήσει για την επίλυση του συγκεκριμένου θέματος.

3. Η εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» απάντησε στη με αριθ. πρωτ. 1615/1-11-2013 επιστολή της Ρ.Α.Σ. (ανωτέρω υπό 2) με τη με αριθ. πρωτ. ΤΡΑΙΝΟΣΕ 1633991/5-12-2013 (αριθ. πρωτ. Ρ.Α.Σ. 1722/10-12-2013) επιστολή της. Με την εν λόγω επιστολή η εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» ουσιαστικά παρέπεμπε τη Ρυθμιστική Αρχή στην από 18-11-2013 (αριθ. πρωτ. ΤΡΑΙΝΟΣΕ 1632348/18-11-2013) απάντησή της στον καταγγέλλοντα (με κοινοποίηση στη Ρ.Α.Σ.), στην οποίαν ανέφερε ότι η απουσία σφυρακίων θραύσης υαλοπινάκων στις αμαξοστοιχίες της οφείλεται αποκλειστικά σε κλοπές από τους επιβάτες, ενώ παράλληλα ενημέρωνε τον καταγγέλλοντα ότι είχε ζητήσει από την αρμόδια για το τροχαίο υλικό εταιρεία τη μελέτη ή εγκατάσταση περισσότερο αποτελεσματικών συστημάτων αποτροπής κλοπής των σφυρακίων, καθώς θεωρούσε ότι η συνεχής αντικατάσταση των σφυρακίων και των βάσεων τους δεν αποτελούσε τη λύση του προβλήματος. Σημειώνεται εν προκειμένω ότι μέχρι την πρώτη ως άνω απάντηση της εταιρείας «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» προς τη Ρυθμιστική Αρχή, είχαν ήδη αποσταλεί τρία πρόσθετα ηλεκτρονικά μηνύματα του καταγγέλλοντος τόσο προς την ανωτέρω εταιρεία, όσο και προς τη Ρυθμιστική Αρχή, δεδομένου ότι το υπό κρίση θέμα, μετά την πάροδο τόσων μηνών από την υποβολή της πρώτης καταγγελίας στην εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» (αριθ. πρωτ. ΤΡΑΙΝΟΣΕ 1632348/22-07-2013) δεν είχε ακόμα διευθετηθεί.

4. Μετά την πάροδο δύο (2) σχεδόν μηνών από την ως άνω απάντηση της εταιρείας «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» (αριθ. πρωτ. ΤΡΑΙΝΟΣΕ 1633991/5-12-2013) προς τη Ρ.Α.Σ., κατά τους οποίους η εταιρεία δεν είχε γνωστοποιήσει είτε προς τον καταγγέλλοντα είτε προς τη Ρυθμιστική Αρχή τις ενέργειες στις οποίες τελικά, όπως είχε αναφέρει, θα προέβαινε για τη διασφάλιση της αποτροπής κλοπής των σφυρακίων και αφού προηγουμένως ο καταγγέλλων είχε αποστείλει πρόσθετα ηλεκτρονικά μηνύματα τόσο προς την εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» (10-12-2013) όσο και προς τη Ρ.Α.Σ. (10-12-2013, 16-01-2014), η Ρυθμιστική Αρχή απέστειλε νέα επιστολή (αριθ. πρωτ. Ρ.Α.Σ. 1846/28-01-2014) στην εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.». Με την επιστολή αυτή, η Ρ.Α.Σ. ζήτησε από την εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.», στο πλαίσιο εφαρμογής του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας, να της αποστείλει άμεσα και συγκεκριμένα εντός προθεσμίας δέκα πέντε (15) ημερών από τη λήψη της επιστολής προγραμματισμό αντικατάστασης των ελλειπόντων σφυρακίων, ως στοιχείων ασφαλείας που έχει εγκαταστήσει ο κατασκευαστής των οχημάτων, τονίζοντας ταυτόχρονα ότι η αντικατάστασή τους θα έπρεπε να έχει ολοκληρωθεί εντός προθεσμίας δύο (2) μηνών το αργότερο από τη λήψη της επιστολής αυτής.

5. Σε απάντηση της ως άνω επιστολής της Ρυθμιστικής Αρχής (αριθ. πρωτ. Ρ.Α.Σ. 1846/28-01-2014) η εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» ανέφερε (αριθ. πρωτ. Ρ.Α.Σ. 1904/11-02-2014) ότι έγινε η απαραίτητη διαβίβαση του σχετικού εγγράφου της Αρχής στην εταιρεία «ΕΕΣΣΤΥ Α.Ε.» και στις αρμόδιες υπηρεσίες της ίδιας, προκειμένου να λάβουν τα απαραίτητα μέτρα για την ασφάλεια των συρμών. Δύο (2) μήνες αργότερα και συγκεκριμένα στις 9-04-2014 (αριθ. πρωτ. Ρ.Α.Σ. 2061) κοινοποιήθηκε στη Ρυθμιστική Αρχή παρόμοια απάντηση της καταγγελλομένης εταιρείας προς την εταιρεία «ΕΕΣΣΤΥ Α.Ε.», καθώς και τις Διευθύνσεις ΤΡΑΙΝΟΣΕ/ΔΑΣΦ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ/ΔΙΤΡΥ και ενώ είχε ήδη ληφθεί απόφαση την 7-04-2014 από την Ολομέλεια της Ρυθμιστικής Αρχής για την κλήση σε ακρόαση της καταγγελλομένης εταιρείας (αριθ. πρωτ.

2054/7-04-2014). Ειδικότερα, η εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» καλούσε για μία ακόμη φορά τις ανωτέρω Διευθύνσεις της, καθώς και την εταιρεία «ΕΕΣΣΤΥ Α.Ε.» να προβούν στις ενδεδειγμένες ενέργειες για την επίλυση του προβλήματος, χωρίς ωστόσο και πάλι να απαντά επί της ουσίας στο αίτημα της Ρυθμιστικής Αρχής για υποβολή σε αυτήν προγραμματισμού αντικατάστασης των ελλειπόντων σφυρακίων και υλοποίηση αυτής εντός της ταχθείσας και ήδη παρελθούσας προθεσμίας.

6. Κατά τη διάρκεια της από 15-05-2014 διεξαχθείσας ακρόασης η εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» υποστήριξε ότι είχε αρχίσει ήδη η αντικατάσταση των ελλειπόντων σφυρακίων μετά την προμήθεια μεγάλης ποσότητας αυτών από την εταιρεία «ΕΕΣΣΤΥ Α.Ε.» και ότι εντός προθεσμίας δέκα (10) ημερών θα είχαν όλα αντικατασταθεί και το θέμα θα είχε επιλυθεί, όπως άλλωστε επιβεβαιώνεται και από τα συνημμένα στο με αριθ. πρωτ. Ρ.Α.Σ. 2294/11-06-2014 υπόμνημα έγγραφο της εταιρείας «ΕΕΣΣΤΥ Α.Ε.» (αριθ. πρωτ. 4251244/3-06-3014), της ΤΡΑΙΝΟΣΕ/ΔΙΤΡΥ (αριθ. πρωτ. 2.428.747/6-06-2014) και της ΕΕΣΣΤΥ/ΔΙΜΗΧ (αριθ. πρωτ. 4001763/10-06-2014). Στα εν λόγω έγγραφα αναφέρεται ότι με τα νέα σφυράκια έχει ήδη εξοπλιστεί το μεγαλύτερο μέρος από τους εννέα συνολικά συρμούς που δρομολογούνται στην Προαστιακή γραμμή Αεροδρομίου – Κιάτου και η εγκατάστασή τους συνεχίζεται.

7. Ωστόσο, σε δειγματοληπτικό έλεγχο αντικατάστασης σφυρακίων που διενήργησαν στελέχη της Ρυθμιστικής Αρχής την 1-07-2014 (στον οποίον είχε προσκληθεί να παρευρεθεί και στέλεχος της εταιρείας «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.»), διαπιστώθηκε ότι, παρά τις διαβεβαιώσεις της καταγγελλομένης εταιρείας για άμεση αντικατάσταση του ελλείποντος εξοπλισμού, ο αριθμός σφυρακίων για θραύση υαλοπινάκων σε περίπτωση κινδύνου παραμένει μη ικανοποιητικός. Ειδικότερα, σε τέσσερις (4) συρμούς που ελέγχθησαν (συρμός 4412 με κατεύθυνση ΣΚΑ-ΛΙΟΣΙΑ, συρμός 4413 με κατεύθυνση ΛΙΟΣΙΑ-ΣΚΑ,

συρμός 4227 με κατεύθυνση ΣΚΑ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ και συρμός 4229 με κατεύθυνση ΗΡΑΚΛΕΙΟ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ), διαπιστώθηκε η ύπαρξη ενός (1), μηδέν (0), έξι (6) και εννέα (9) σφυρακίων αντιστοίχως αντί των απαιτούμενων 20 σφυρακίων ανά συρμό. Λόγω δε της μη υποβολής μέχρι σήμερα στη Ρυθμιστική Αρχή προγραμματισμού αντικατάστασης των ελλειπόντων σφυρακίων, όπως είχε ζητηθεί από τη Ρ.Α.Σ. ήδη από τις 28-01-2014 (αριθ. πρωτ. 1846), δεν καθίσταται δυνατόν να διαπιστωθεί αν η έλλειψή τους οφείλεται σε νέα κλοπή ή σε μη αντικατάστασή τους εξ αρχής. Σε κάθε περίπτωση, μετά την πάροδο ενός και πλέον έτους από την αρχική καταγγελία του κ. Γ. Αλεξόπουλου (αριθ. πρωτ. ΤΡΑΙΝΟΣΕ 1632348/22-07-2013), η εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» δεν έχει κατορθώσει να διασφαλίσει την αδιάλειπτη προσωπική ασφάλεια των επιβατών, που κινούνται στην προαστιακή γραμμή Κιάτου-Αεροδρομίου και να ενημερώσει σχετικώς τη Ρυθμιστική Αρχή.

VI. Νομική εκτίμηση

Από την ανάλυση που εκτέθηκε προηγουμένως (ανωτέρω υπό Κεφ. V – Ανταλλασσόμενη αλληλογραφία μεταξύ της Ρυθμιστικής Αρχής και της εταιρείας «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.») προκύπτει η πλημμελής ανταπόκριση της εταιρείας «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» στη ρυθμιστική υποχρέωσή της για παροχή στοιχείων αναφορικά με τον προγραμματισμό αντικατάστασης των ελλειπόντων σφυρακίων και την υλοποίηση αυτής. Πέραν όλων των ανωτέρω, θα πρέπει να αναφερθούν, επιπροσθέτως, και τα ακόλουθα:

α. Αντιφάσεις στους ισχυρισμούς της εταιρείας «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.»

Από την ανάγνωση των ισχυρισμών της εταιρείας «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.», όπως αυτοί αναπτύχθηκαν κατά την ακρόαση της 15^{ης} Μαΐου 2014, στο με αριθ. πρωτ. Ρ.Α.Σ. 2294/11-06-2014 έγγραφο υπόμνημά της με τα επ' αυτού συνημμένα έγγραφα, καθώς και στη μεταξύ αυτής και της Ρυθμιστικής Αρχής ανταλλασσόμενη αλληλογραφία, προκύπτει μια σειρά από αντιφάσεις, οι οποίες περιγράφονται ως ακολούθως:

1. Στην από 18-11-2013 (αριθ. πρωτ. ΤΡΑΙΝΟΣΕ 1632348/18-11-2013) απάντησή της στον καταγγέλλοντα (με κοινοποίηση στη Ρ.Α.Σ.), η εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» τον ενημερώνει ότι έχει ζητήσει από την αρμόδια για το τροχαίο υλικό εταιρεία τη μελέτη ή εγκατάσταση περισσότερο αποτελεσματικών συστημάτων αποτροπής κλοπής των σφυρακίων, καθώς θεωρεί ότι η συνεχής αντικατάσταση των σφυρακίων και των βάσεων τους δεν αποτελεί τη λύση του προβλήματος. Προς επιβεβαίωση των ανωτέρω, η εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» υπέβαλε με το από 11-06-2014 υπόμνημά της το με αριθ. πρωτ. 1683761/23-10-2013 σχετικό έγγραφό της, με το οποίο η ΤΡΑΙΝΟΣΕ/ΔΙΚΑΜ ζητούσε από την ΕΕΣΣΤΥ/ΔΙΜΗΧ να μελετήσει και υποδείξει αποτελεσματικότερο σύστημα αντικλοπής που θα περιλαμβάνει και ειδοποίηση του μηχανοδηγού σε περίπτωση αφαίρεσης του σφυρακίου από τη βάση του. Πλην όμως, κατά τη διάρκεια της από 15-05-2014 διεξαχθείσας ακρόασης, η εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» υποστήριξε ότι, κατά την εκτίμησή της, τέτοια μελέτη αποτροπής κλοπής δεν έχει γίνει από την αρμόδια για το τροχαίο υλικό εταιρεία, η εγκατάσταση δε ενός συστήματος αποτροπής κλοπής κρίνεται πολύ κοστοβόρα και προϋποθέτει τροποποίηση στα βαγόνια. Κατόπιν αυτού και με δεδομένη την προμήθεια σε χαμηλή τιμή από την εταιρεία «ΕΕΣΣΤΥ Α.Ε.» μεγάλης ποσότητας σφυρακίων, η εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» ανέφερε ότι προέκρινε τη λύση της άμεσης αντικατάστασης των ελλειπόντων σφυρακίων σε όλους τους συρμούς.

2. Επιπροσθέτως, παρά τα όσα διαμηνύθηκαν, ως άνω, από πλευράς της εταιρείας «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» κατά τη διάρκεια της από 15-05-2014 διεξαχθείσας ακρόασης για απόρριψη του σχεδίου εγκατάστασης αποτελεσματικού συστήματος αποτροπής κλοπής, σε επιστολή που η ΤΡΑΙΝΟΣΕ/ΔΙΤΡΥ απέστειλε στην ΕΕΣΣΤΥ/ΔΙΚΑΜ δύο (2) ημέρες πριν την προγραμματισμένη ακρόαση (αριθ. πρωτ. ΔΙΤΡΥ 2.428.594/Φ./13-05-2014) αναφέρεται ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ/ΔΙΚΑΜ ζήτησε από την ΕΕΣΣΣΤΥ/ΔΙΜΑΧ

(αριθ. πρωτ. 2249250/5-02-2014) να προχωρήσει σε άμεση αντικατάσταση των κλαπέντων σφυρακίων θραύσης υαλοπινάκων και να συνεχίσει να τα αντικαθιστά μέχρι την οριστική επίλυση του προβλήματος και την τοποθέτηση πιο αποτελεσματικού συστήματος αντικλοπής.

3. Από την αντιπαραβολή και συσχέτιση των ως άνω επιστολών - ισχυρισμών της εταιρείας «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» καθίσταται πρόδηλο ότι η εν λόγω εταιρεία φάσκει και αντιφάσκει, με αποτέλεσμα να δημιουργείται σύγχυση τόσο ως προς την πολιτική/πρακτική της εταιρείας αναφορικά με την ρυθμιστική υποχρέωσή της για παροχή στοιχείων στη Ρυθμιστική Αρχή, όσο και ως προς την ποιότητα και την πληρότητα των υποβληθέντων στοιχείων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η ασυμφωνία των στοιχείων αναφορικά με το εάν η εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» αναμένει ακόμα από την αρμόδια για τη συντήρηση του τροχαίου υλικού εταιρεία την τοποθέτηση ενός αποτελεσματικού συστήματος αντικλοπής σφυρακίων θραύσης υαλοπινάκων ή έχει αποκλείσει αυτή την προοπτική λόγω υψηλού, όπως ισχυρίστηκε κατά τη διάρκεια της από 15-05-2014 ακρόασης, κόστους.

β. Επί της ουσίας - Συμπέρασμα

1. Με βάση την επιταγή του άρθρου 4 παρ. 2 του Π.Δ. 160/2007, η εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.», ως σιδηροδρομική επιχείρηση, έχει την ευθύνη για την ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος και τη λήψη μέτρων για τον έλεγχο των σχετικών κινδύνων, υποχρεούται δε, μεταξύ άλλων, να εφαρμόζει τα απαραίτητα μέτρα ελέγχου των κινδύνων, κατά περίπτωση. Τόσο από τα στοιχεία που τέθηκαν υπόψη της Ρ.Α.Σ., όσο και από τον έλεγχο που διενήργησαν στελέχη αυτής την 1^η Ιουλίου 2014 καθίσταται πρόδηλο ότι η εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» δεν έχει κατορθώσει να διευθετήσει επιτυχώς το πρόβλημα της έλλειψης σφυρακίων θραύσης υαλοπινάκων στους συρμούς του προαστιακού και να διασφαλίσει αδιαλείπτως την προσωπική ασφάλεια των επιβατών. Και τούτο παρά το γεγονός ότι η εν λόγω εταιρεία τελούσε για μεγάλο χρονικό διάστημα και συγκεκριμένα τα δύο (2) τελευταία χρόνια (πολύ

νωρίτερα δηλ. από την καταγγελία του κ. Γ. Αλεξόπουλου - βλ. και σελ. 5 των Πρακτικών) σε γνώση της έλλειψης σφυρακίων στους συρμούς του προαστιακού.

2. Επιπροσθέτως, η μη παροχή στοιχείων μέχρι σήμερα από πλευράς της ανωτέρω εταιρείας για τον προγραμματισμό αντικατάστασης των ελλειπόντων σφυρακίων, παρά το σχετικό αίτημα της Ρ.Α.Σ. ήδη από τον Ιανουάριο του 2014 (αριθ. πρωτ. Ρ.Α.Σ. 1846/28-01-2014), έχει αποστερήσει τη Ρυθμιστική Αρχή από το σχηματισμό κρίσης αναφορικά με το εάν η έλλειψή τους οφείλεται σε νέα κλοπή ή σε μη αντικατάστασή τους εξ αρχής. Η ελλιπής παροχή στοιχείων ενισχύεται και από τις αντιφάσεις στις οποίες υπέπεσε η εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» (βλ. ανωτέρω υπό Κεφ. VI στοιχ. α του παρόντος) αναφορικά με την τοποθέτηση ενός αποτελεσματικού συστήματος αντικλοπής σφυρακίων θραύσης υαλοπινάκων.

3. Με βάση όλα τα ανωτέρω και από τα διαπιστωθέντα πραγματικά περιστατικά και στοιχεία, προκύπτει αδιαμφισβήτητα ότι η εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» δεν ανταποκρίθηκε προσηκόντως στα κατ' επανάληψη διατυπωμένα αιτήματα της Ρυθμιστικής Αρχής για την υποβολή σε αυτήν προγραμματισμού αντικατάστασης των ελλειπόντων σφυρακίων. Και τούτο χωρίς καμία βάσιμη αιτιολογία εκ μέρους της εταιρείας «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» και παρότι τα εν λόγω αιτήματα της Ρυθμιστικής Αρχής ήταν και ανάλογα και συγκεκριμένα και πλήρως αιτιολογημένα ως προς το συγκεκριμένο σκοπό, ήτοι τη λήψη των απαραίτητων μέτρων και την υλοποίηση των προβλεπομένων ενεργειών για την προάσπιση των δικαιωμάτων των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών και τη διασφάλιση της προσωπικής ασφάλειάς τους. Πάντως, θα πρέπει να τονιστεί ότι η εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» είχε την υποχρέωση, σε κάθε περίπτωση, δηλ. ανεξαρτήτως της ύπαρξης πιστοποιητικού ασφαλείας και της θέσπισης Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (στο πλαίσιο του οποίου προβλέπεται η εξασφάλιση σχεδίων δράσης σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, που προϋποθέτουν λογικά, μεταξύ

άλλων, και τη χρήση σφυρακίων – βλ. και άρθρο 3 παρ. 4 στοιχ. θ της υπ' αριθ. ΑΣ.4.2/οικ.26697/2422/7-05-2009 Απόφασης του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών), να παρέχει στην Ρυθμιστική Αρχή, στο πλαίσιο των διατάξεων των άρθρων 28 περ. 5 και 12 του Ν. 3891/2010, καθώς και 15 παρ. 2 του Π.Δ. 160/2007 (βλ. αναλυτικά ανωτέρω υπό Κεφ. IV – Νομικό πλαίσιο), τα αιτούμενα από αυτήν κάθε φορά στοιχεία, σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα και το βαθμό λεπτομέρειας που η Ρ.Α.Σ. κάθε φορά καθορίζει.

VII. Επί των κυρώσεων

1. Μετά την αναλυτική και διεξοδική αποτίμηση των ανωτέρω αποδεδειγμένων παραβάσεων της εταιρείας «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.», ήτοι: α) του άρθρου 28 περ. 5 και 12 του Ν. 3891/2010, β) των άρθρων 4 παρ. 2 και 9 παρ. 2 του Π.Δ. 160/2007, γ) του άρθρου 3 παρ. 4 στοιχ. θ της υπ' αριθ. ΑΣ.4.2/οικ.26697/2422/7-05-2009 Απόφασης του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών και δ) του άρθρου 26 του υπ' αριθ. 1371/2007 Κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23^{ης} Οκτωβρίου 2007, όπως ίσχυαν κατά τον κρίσιμο χρόνο, η Ρ.Α.Σ., δυνάμει των εποπτικών και κυρωτικών αρμοδιοτήτων της, ως Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών, δύναται να επιβάλει στην εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» το πρόστιμο που προβλέπεται στο άρθρο 27 παρ. 3 εδ. β του Ν. 3534/1007 (ΦΕΚ Α' 40), όπως αυτό εξειδικεύεται στο άρθρο 9 παρ. 1 περ. ε της υπ' αριθ. ΑΣ.4.2/οικ.26697/2422/7-05-2009 Απόφασης του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών (ΦΕΚ Β' 986).

2. Η επιβληθείσα κύρωση πρέπει να έχει ένα επαρκώς αποτρεπτικό αποτέλεσμα, ώστε ν' αποφευχθεί η επανάληψη της παραβίασης στο μέλλον από την καταγγελλόμενη εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» (ειδικό αποτρεπτικό αποτέλεσμα), εφαρμοζομένων, σε κάθε περίπτωση, των αρχών της αναγκαιότητας και της αντικειμενικότητας. Ως εκ τούτου, για την εκτίμηση της σοβαρότητας των διαπιστωθεισών παραβάσεων πρέπει καταρχήν να ληφθεί υπόψη ότι οι εν λόγω παραβάσεις τελέστηκαν από την εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ

Α.Ε.» εκ προθέσεως, δεδομένου ότι η τελευταία δεν ικανοποίησε προσηκόντως τα διαδοχικά σαφή αιτήματα της Ρ.Α.Σ. προς παροχή συγκεκριμένων πληροφοριών, κατά τα ανωτέρω σαφώς αναλυθέντα, αλλά επιπροσθέτως, και παρά τις επανειλημμένες οχλήσεις της Ρυθμιστικής Αρχής, δεν προέβη σε καμία περαιτέρω ενέργεια προς συμμόρφωση με τις αναλυτικά περιγραφείσες ως άνω ρυθμιστικές υποχρεώσεις της για παροχή στοιχείων.

3. Με βάση όλα τα ανωτέρω το επιβληθησόμενο πρόστιμο, την επιβολή του οποίου επιβάλλει ο σημαντικός λόγος διασφάλισης της προσωπικής ασφάλειας των επιβατών του προαστιακού, θα πρέπει να ανέρχεται στο ποσό των δέκα χιλιάδων (€ 10.000) ευρώ, προκειμένου να έχει αποτρεπτικό αποτέλεσμα για την αποτροπή παρόμοιων συμπεριφορών ή παραλείψεων από την παραβάτιδα εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.», ώστε αυτή να συμμορφώνεται προς την κείμενη νομοθεσία και να τηρεί επακριβώς τις κείμενες υποχρεώσεις της.

ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΑΝΩΤΕΡΩ ΛΟΓΟΥΣ

ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ:

1. **Διαπιστώνει** ότι η εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» παραβίασε τη σιδηροδρομική νομοθεσία και ιδίως τις διατάξεις: α) του άρθρου 28 περ. 5 και 12 του Ν. 3891/2010, β) των άρθρων 4 παρ. 2 και 9 παρ. 2 του Π.Δ. 160/2007, γ) του άρθρου 3 παρ. 4 στοιχ. θ της υπ' αριθ. ΑΣ.4.2/οικ.26697/2422/7-05-2009 Απόφασης του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών και δ) του άρθρου 26 του υπ' αριθ. 1371/2007 Κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23^{ης} Οκτωβρίου 2007, όπως αυτές ίσχυαν κατά τον κρίσιμο χρόνο.

2. **Επιβάλλει** στην ανώνυμη εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» τη διοικητική κύρωση του προστίμου ύψους δέκα χιλιάδων (€ 10.000) ευρώ, που προβλέπεται στο άρθρο 27 παρ. 3 εδ. β του Ν. 3534/2007 (ΦΕΚ Α' 40) και όπως αυτό εξειδικεύεται στο άρθρο 9 παρ. 1 περ. ε της υπ' αριθ. ΑΣ.4.2/οικ.26697/2422/7-05-2009 Απόφασης του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών (ΦΕΚ Β' 986) για τις παραβάσεις της κείμενης σιδηροδρομικής νομοθεσίας, που εκτίθενται αναλυτικά ανωτέρω.

3. **Εξουσιοδοτεί** τον Πρόεδρο να κοινοποιήσει την παρούσα απόφαση στην ανώνυμη εταιρεία ««ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ»».

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ

Αρμόδιος Δικαστικός Επιμελητής καλείται να επιδώσει νόμιμα την παρούσα στην ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία «**ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ**», που εδρεύει στην Αθήνα, επί της οδού Καρόλου αριθ. 1-3, Τ.Κ. 104 37, όπως νόμιμα εκπροσωπείται, προς γνώση της και για τις νόμιμες συνέπειες.

Αθήνα, 30 Οκτωβρίου 2014
Για τη Ρ.Α.Σ.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ
ΠΡΟΕΔΡΟΣ Ρ.Α.Σ.