



Αθήνα, 10-08-2026

Αρ.Πρωτ.: 2986

**ΑΠΟΦΑΣΗ (65/2026)****της 22^{ης} Συνεδρίασης της Ολομέλειας της 3.8.2026**

Θέμα: «Λήψη απόφασης επί της στις 21.5.2026 διεξαχθείσας ακρόασης (α) της σιδηροδρομικής επιχείρησης με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό τίτλο «HELLENIC TRAIN Α.Ε.», η οποία εδρεύει στην Αθήνα (επί της Λ. Συγγρού αριθ. 41 και Πετμεζά αριθ. 13, Τ.Κ. 117 43) και εκπροσωπείται νόμιμα, και (β1) του Αντωνίου Ψαρόπουλου του Ανέστη, κατοίκου Θεσσαλονίκης (επί της οδού Ερμού, αριθ. 41, Τ.Κ. 54625), (β2) του Δημητρίου Μπέζα του Ιωάννη, κατοίκου Πανοράματος Θεσσαλονίκης (επί της οδού Φαρμάκη, αριθ. 9, Τ.Κ. 55236), (β3) του Παναγιώτη Ψαρόπουλου του Αντωνίου και της Μαρίας, κατοίκου Πανοράματος Θεσσαλονίκης (επί της οδού Ολύμπου, αριθ. 106Γ), (β4) του Ανδρέα-Νικολάου Μπέζα του Δημητρίου και της Φωτεινής, κατοίκου Πανοράματος Θεσσαλονίκης (επί της οδού Φαρμάκη, αριθ. 9, Τ.Κ. 55236), (β5) της Φωτεινής Κοκάλα του Νικολάου, κατοίκου Πανοράματος Θεσσαλονίκης (επί της οδού Φαρμάκη, αριθ. 9, Τ.Κ. 55236), (β6) του Θεόδωρου Ελευθεριάδη του Ευστρατίου και της Μαρίας, κατοίκου Αθηνών (επί της οδού Θεσσαλονίκης, αριθ. 186, Τ.Κ. 11853), (β7) της Ελισάβετ Εγούτ του Δημητρίου και της Αικατερίνης, κατοίκου Ευκαρπίας Θεσσαλονίκης (επί της οδού Πολυτεχνείου, αριθ. 4Β), (β8) της Μυρσίνης Πρασά του Νικολάου, κατοίκου Καλαμαριάς Θεσσαλονίκης (επί της οδού Σ. Λιανίδη, αριθ. 17, Τ.Κ. 55134), (β9) του Αντωνίου Κατεχάκη του Γεωργίου, κατοίκου Θεσσαλονίκης (επί της οδού Π. Π. Γερμανού, αριθ. 44, Τ.Κ. 54622), (β10) της Ζωής Σιώζη του Αναστασίου και της Ιφιγένειας, κατοίκου Θεσσαλονίκης (επί της οδού Ιπποδρομίου, αριθ. 20), με αντικείμενο, στο πλαίσιο διερεύνησης των με αριθ. πρωτ. (α) 2836/19.9.2025 και (β) 3065/8.10.2025 εξώδικων διαμαρτυριών-δηλώσεων-οχλήσεων, τη διαπίστωση παραβάσεων κανονισμών, απαιτήσεων του οικείου Συστήματος Συντήρησης Τροχαίου Υλικού (ΣΣΤΥ) της ανωτέρω σιδηροδρομικής επιχείρησης ως υπεύθυνου για τη συντήρηση τροχαίου υλικού φορέα (ΥΣΦ) και διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας σε συνδυασμό και με (Α) τη με αριθμό 19/3.4.2026 απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ, (Β) τη με αριθ. πρωτ. 1434/21.4.2026 πράξη της Προέδρου της Αρχής για τον ορισμό του Οργάνου Ακρόασης και (Γ) τη με αριθ. πρωτ. 1436/21.4.2026 Πράξης Διεξαγωγής Ακρόασης».

**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», όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.

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» και ιδίως των διατάξεων των άρθρων 75, 76, 77 και 78.

γ. Του Ν. 4632/2019 (ΦΕΚ Α' 159/14.10.2019) «Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία των Οδηγιών 2016/797, 2016/798 και 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και άλλες διατάξεις», όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.

δ. Του Ν. 4953/2022 (ΦΕΚ Α' 135/9.7.2022) «Κύρωση της Σύμβασης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Μεταφορές - Μεταφορικές Υπηρεσίες Επιβατών και Φορτίου Ανώνυμη Σιδηροδρομική Εταιρεία» (ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.) για την ανάθεση Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών».

ε. Της με αριθ. 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».

στ. Της με αριθ. Φ12.1/355250 (ΦΕΚ Β' 6213/23.12.2021) κοινής απόφασης των υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και

Μεταφορών «Διαχωρισμός Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής».

ζ. Της υπ' αριθ. 1020/9.6.2021 (ΦΕΚ Β' 2913/5.7.2021) απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ «Κανονισμός Ακροάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων».

η. Της υπ' αριθ. 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. Του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/779 της Επιτροπής της 16^{ης} Μαΐου 2019 «για τον καθορισμό λεπτομερών διατάξεων για σύστημα πιστοποίησης των φορέων υπεύθυνων για τη συντήρηση οχημάτων κατ' εφαρμογή της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 445/2011 της Επιτροπής».

ι. Της διαδικασίας «**RSP/MET/0031**-Μεθοδολογία-Πλαίσιο Δραστηριοποίησης Π.Σ.Τ.Υ.» του Ενιαίου Συστήματος Διαχείρισης της HELLENIC TRAIN Α.Ε. ως Υπεύθυνου για την Συντήρηση (τροχαίου υλικού) Φορέα (ΥΣΦ).

ια. Της διαδικασίας «**MSF/MET/0019**-Μεθοδολογία-Έκδοση Κανόνων Ασφαλείας για την Συντήρηση του Τροχαίου Υλικού» του Ενιαίου Συστήματος Διαχείρισης της HELLENIC TRAIN Α.Ε. ως Υπεύθυνου για την Συντήρηση (τροχαίου υλικού) Φορέα (ΥΣΦ).

ιβ. Της διαδικασίας «**GEN/PRO/0134**-Διαδικασία-Διαχείριση Κρίσιμων για την Ασφάλεια Εργασιών στο Τροχαίο Υλικό από Ανάδοχες Εταιρείες» του Ενιαίου Συστήματος Διαχείρισης της HELLENIC TRAIN Α.Ε. ως Υπεύθυνου για την Συντήρηση (τροχαίου υλικού) Φορέα (ΥΣΦ).

ιγ. Της διαδικασίας **«GEN/PRO/0108-Διαδικασία-Αξιολόγηση Προμηθευτών»** του Ενιαίου Συστήματος Διαχείρισης της HELLENIC TRAIN Α.Ε. ως Υπεύθυνου για την Συντήρηση (τροχαίου υλικού) Φορέα (ΥΣΦ).

ιδ. Της διαδικασίας **«GEN/PRO/0215-Καταγραφή και Διερεύνηση Περιστατικών Σιδηροδρομικής Ασφάλειας»** του Ενιαίου Συστήματος Διαχείρισης της HELLENIC TRAIN Α.Ε. ως Υπεύθυνου για την Συντήρηση (τροχαίου υλικού) Φορέα (ΥΣΦ).

ιε. Της διαδικασίας **«RSP/MET/0030-Μεθοδολογία-Διαχείριση Τεχνικού Φακέλου Συντήρησης»** του Ενιαίου Συστήματος Διαχείρισης της HELLENIC TRAIN Α.Ε. ως Υπεύθυνου για την Συντήρηση (τροχαίου υλικού) Φορέα (ΥΣΦ).

ιστ. Του κατ' εξουσιοδότηση Κανονισμού (ΕΕ) 2018/762 της Επιτροπής της 8^{ης} Μαρτίου 2018 «για τον καθορισμό κοινών μεθόδων ασφάλειας σχετικά με τις απαιτήσεις για το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και για την κατάργηση των κανονισμών της Επιτροπής (ΕΕ) αριθ. 1158/2010 και (ΕΕ) αριθ. 1169/2010».

2. Τις διατάξεις:

α. Των, κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου 8 του Ν.3891/2010 (σχ.α1), όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, εκδοθέντων υπουργικών αποφάσεων, **και ειδικότερα** (i) της με αριθ. Φ35/ΟΙΚ. 23084/1822 (ΦΕΚ Β' 923/14.4.2014) **απόφασης** των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων με θέμα «Μεταβίβαση ενεργού τροχαίου υλικού ιδιοκτησίας του ΟΣΕ Α.Ε. στο Ελληνικό Δημόσιο», (ii) της με αριθ. Φ35/οικ. 62726/3165 (ΦΕΚ Β' 2289/22.10.2015) **απόφασης** των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων με θέμα «Μεταβίβαση ενεργού τροχαίου υλικού ιδιοκτησίας του ΟΣΕ Α.Ε. στο Ελληνικό

Δημόσιο» και (iii) της με αριθ. 351074 (ΦΕΚ Β' 5977/22.12.2021) **απόφασης** των Υπουργών Οικονομικών - Υποδομών και Μεταφορών με θέμα «Αποτίμηση του μεταβιβασθέντος στο Ελληνικό Δημόσιο ενεργού τροχαίου υλικού ιδιοκτησίας του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε. και μερικός συμψηφισμός οφειλών της Εταιρείας προς το Ελληνικό Δημόσιο».

β. Της από **24.6.2016** χρονολογούμενης (10ετούς) **σύμβασης μίσθωσης τροχαίου υλικού** μεταξύ των εταιρειών ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. και ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε..

γ. Του από **14.9.2017** χρονολογούμενου **πρωτοκόλλου ενεργοποίησης** της ειρημένης (σχ.2β) σύμβασης μίσθωσης.

δ. Της από **24.6.2016** χρονολογούμενης **σύμβασης συντήρησης τροχαίου υλικού** μεταξύ των εταιρειών ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. και ΕΕΣΤΥΥ Α.Ε..

ε. Της από 26.6.2017 χρονολογούμενης **τροποποίησης** της ειρημένης (σχ.2δ) σύμβασης συντήρησης.

στ. Του από 14.9.2017 χρονολογούμενου **πρωτοκόλλου ενεργοποίησης** της ειρημένης (σχ.2δ) σύμβασης συντήρησης.

ζ. Του από **27.9.2019** χρονολογούμενου **ιδιωτικού συμφωνητικού εκτεταμένης συντήρησης 369 οχημάτων (τροχαίου υλικού)** μεταξύ των εταιρειών ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε., ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. και ΕΕΣΤΥΥ Α.Ε.. **και της** με αριθ. Φ26/43956/326 (ΦΕΚ Β' 2297/12.6.2019) **απόφασης** του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών με θέμα «Έγκριση ετήσιου προγράμματος διαχείρισης του στόλου τροχαίου υλικού, αρμοδιότητας της εταιρείας ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. για το έτος 2021», η οποία (υπουργική απόφαση) αποτελεί αναπόσπαστο μέρος του (πρβλ. Προοίμιο 1.2.).

η. Της με αριθ. Φ26/115528 (ΦΕΚ Β' 2073/27.4.2022) **απόφασης** του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών με θέμα «Έγκριση ετήσιου προγράμματος διαχείρισης του στόλου

τροχαίου υλικού, αρμοδιότητας της εταιρείας ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. για το έτος 2021».

θ. Του με αριθ. πρωτ. 75635/15.9.2022 **εγγράφου** του Διευθύνοντος Συμβούλου της ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε..

ι. Της με αριθ. 277906 (ΦΕΚ Β' 5627/25.9.2023) **απόφασης** του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών με θέμα «Έγκριση ετήσιου προγράμματος διαχείρισης του στόλου τροχαίου υλικού, αρμοδιότητας της εταιρείας ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. για το έτος 2023».

ια. Της με αριθ. πρωτ. 3707997/1.9.2025 **ανακοίνωσης** του Γ.Ε.ΜΗ. **σε συνδυασμό και με (α)** τις διατάξεις των άρθρων 6 §2, 7 (με εξαίρεση τις διατάξεις των περιπτώσεων β', γ' και δ' της παραγράφου 2 του άρθρου 7) έως 21 του Ν.4601/2019, 47 επ. και 56 του Ν.5162/2024 και 3 του Ν.5167/2024 **και (β1)** το από **29.8.2025** χρονολογούμενο πρακτικό της Έκτακτης Αυτόκλητης Καθολικής Γενικής Συνέλευσης των μετόχων της εταιρείας «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία», **(β2)** το από **28.8.2025** χρονολογούμενο πρακτικό της Έκτακτης Αυτόκλητης Καθολικής Γενικής Συνέλευσης των μετόχων της εταιρείας «ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και **(β3)** την από **29.8.2025** χρονολογούμενη **Σύμβαση Συγχώνευσης** των εταιρειών με την επωνυμία «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία» και «ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ», όπου, **αφενός μεν** **πραγματοποιήθηκε** η συγχώνευση της ανώνυμης εταιρείας «ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» με την ανώνυμη εταιρεία «ΟΣΕ Α.Ε.» με απορρόφηση της πρώτης από την δεύτερη, **και αφετέρου**, **(1)** τροποποιήθηκαν, σύμφωνα με τα οριζόμενα στον Ν.4972/2022 και στον Ν.5167/2024 (όπως τροποποιήθηκε με τον Ν.5220/2025), τα άρθρα 2 και 5 του Καταστατικού της ΟΣΕ Α.Ε. **και (2)** τροποποιήθηκε η επωνυμία της εταιρείας σε «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία» με διακριτικό τίτλο

«Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Α.Ε.» και υπαλλακτικά «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε.» ή «ΟΣΕ Α.Ε.».

ιβ. Της με αριθ. 160022 (ΦΕΚ Β' 5383/9.10.2025) **απόφασης** των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών - Υποδομών και Μεταφορών με θέμα «Μεταφορά δραστηριότητας διαχείρισης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού από την ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία «ΓΑΙΑΟΣΕ Ανώνυμη Εταιρεία Αστικών Ακινήτων, Κτηματικών, Οικοδομικών, Τουριστικών και Συναφών Επιχειρήσεων» (ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.) στην ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία» (Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.) ».

ιγ. Της με αριθμό 91/18.11.2022 **απόφασης** της Ολομέλειας της ΡΑΣ με την οποία εκδόθηκε και χορηγήθηκε στη σιδηροδρομική επιχείρηση με την επωνυμία HELLENIC TRAIN Α.Ε. (πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ) το με αριθμό ΕΛ 3100220001/18.11.2022 Πιστοποιητικό **Υπεύθυνου** για την **Συντήρηση** (του τροχαίου υλικού) **Φορέα** (ΥΣΦ).

ιδ. Της με αριθμό 22/16.3.2023 **απόφασης** της Ολομέλειας της ΡΑΣ με την οποία ανακλήθηκε το με αριθμό ΕΛ 3100210001/8.10.2018 Πιστοποιητικό **Υπεύθυνου** για την **Συντήρηση** (του τροχαίου υλικού) **Φορέα** (ΥΣΦ) στη σιδηροδρομική επιχείρηση με την επωνυμία ΤΡΑΙΝΟΣΕ).

ιε. Της από 15.6.2021 χρονολογούμενης **πιστοποίησης** της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) σύμφωνα με το με αριθμό ΕΛ/30/0021/001 πιστοποιητικό (ECM CERTIFICATION BODY).

ιστ. Της από 23.3.2022 χρονολογούμενης **παράτασης** ισχύος για πέντε (5) έτη, δηλαδή, έως τις **14.9.2027** της από **24.6.2016** χρονολογούμενης σύμβασης μίσθωσης τροχαίου υλικού (σχ.2β) μεταξύ των εταιρειών ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. και ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε..

2. Την από 19.9.2025 χρονολογούμενη (αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 2836/19.9.2025) **«Εξώδικη Διαμαρτυρία-Δήλωση-Πρόσκληση»**

συγγενών θυμάτων και σοβαρά τραυματιών του σιδηροδρομικού δυστυχήματος των Τεμπών.

3. **Το** από 26.9.2025 χρονολογούμενο (αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 2909/26.9.2025) **μήνυμα** ηλεκτρονικού ταχυδρομείου (email) του 1^{ου}, όπως παραπάνω (σχ.2) καταγγέλλοντος και υπογράφοντος, Αντωνίου Ψαρόπουλου.
4. **Το** με αριθ. πρωτ. 2916/27.9.2025 **έγγραφο** της ΡΑΣ προς την HELLENIC TRAIN Α.Ε..
5. **Το** με αριθ. πρωτ. 2917/27.9.2025 **έγγραφο** της ΡΑΣ τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ..
6. **Το** από 27.9.2025 χρονολογούμενο (αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 2918/27.9.2025) **μήνυμα** ηλεκτρονικού ταχυδρομείου (email) της Προέδρου της Αρχής προς τον Α. Ψαρόπουλο (πρβλ. σχ.3).
7. **Την** από 7.10.2025 χρονολογούμενη (αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 3065/8.10.2025) «**Εξώδικη Διαμαρτυρία-Δήλωση-Πρόσκληση**» συγγενών θυμάτων και σοβαρά τραυματιών του σιδηροδρομικού δυστυχήματος των Τεμπών.
8. **Το** με αριθ. πρωτ. 48478/25/Δ2/8.10.2025 (αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 3081/8.10.2025) **έγγραφο** της HELLENIC TRAIN Α.Ε. προς την ΡΑΣ.
9. **Το** με αριθ. πρωτ. 3093/9.10.2025 **έγγραφο** της Προέδρου της ΡΑΣ προς την Μονάδα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας (ΜΑΣΔ).
10. **Το** με αριθ. πρωτ. 48520/25/Δ2/15.10.2025 (αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 3212/16.10.2025) **έγγραφο** της HELLENIC TRAIN Α.Ε. προς την ΡΑΣ.
11. **Το** από 16.10.2025 χρονολογούμενο **μήνυμα** ηλεκτρονικού ταχυδρομείου (email) της HELLENIC TRAIN ΡΑΣ προς την ΡΑΣ (αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 3213/16.10.2025) **με συνημμένη** την από 10.8.1999 χρονολογούμενη «Προγραμματική Συμφωνία 41 (ΠΣ 41) – Σύμβαση Διάρκειας 41α (ΣΔ 41α) για την κατασκευή 106 Επιβαταμαξών διαφόρων τύπων».

12. **Το** από 16.10.2025 χρονολογούμενο **μήνυμα** ηλεκτρονικού ταχυδρομείου (email) της HELLENIC TRAIN ΡΑΣ προς την ΡΑΣ (αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 3214/16.10.2025) **με συνημμένη** την από 6.2.2001 (ημερομηνία ενεργοποίησης) «Προγραμματική Συμφωνία 41 (ΠΣ 41) – Σύμβαση Διάρκειας 41α (ΣΔ 41β) για την κατασκευή 79 Ε/Α κεντρικού διαδρόμου κανονικής γραμμής».
13. **Το** από 16.10.2025 χρονολογούμενο **μήνυμα** ηλεκτρονικού ταχυδρομείου (email) της HELLENIC TRAIN ΡΑΣ προς την ΡΑΣ (αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 3215/16.10.2025) **με συνημμένα τα εκεί απαριθμούμενα 3-14 σχετικά έγγραφα**.
14. **Το** με αριθ. 893/27.10.2025 έγγραφο (αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 3361/27.10.2025) του Πρωτοδικείου Αθηνών (Ειδικό 9^ο Προανακριτικό Τμήμα) προς την ΡΑΣ.
15. **Το** με αριθ. πρωτ. 3430/4.11.2025 **έγγραφο** της ΡΑΣ προς την HELLENIC TRAIN Α.Ε..
16. **Τη** με αριθ. πρωτ. 3458/5.11.2025 **απόφαση** της Προέδρου της ΡΑΣ.
17. **Το** με αριθ. πρωτ. 48622/25/Δ2/7.11.2025 (αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 3536/10.11.2025) **έγγραφο** της HELLENIC TRAIN Α.Ε. προς την ΡΑΣ.
18. **Το** με αριθ. πρωτ. 3681/21.11.2025 **έγγραφο** της ΡΑΣ προς το Πρωτοδικείο Αθηνών (πρβλ. σχ.14).
19. **Το** με αριθ. πρωτ. 3682/21.11.2025 **έγγραφο** της ΡΑΣ προς το Πρωτοδικείο Αθηνών (πρβλ. σχ.14).
20. **Το** με αριθ. πρωτ. 48795/25/Δ2/10.12.2025 (αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 4002/11.12.2025) **έγγραφο** της HELLENIC TRAIN Α.Ε. προς την ΡΑΣ **με συνημμένα** τα εκεί αναφερόμενα σχετικά έγγραφα και τις ομάδες εγγράφων.
21. **Τη** με αριθ. πρωτ. 1229/1.4.2026 **έκθεση** 10^{ου} Ελέγχου του Υπεύθυνου για την Συντήρηση Φορέα (πρβλ. σχ.16).
22. **Την** από 2.2.2026 χρονολογούμενη **Έκθεση Διερεύνησης Σιδηροδρομικού Ατυχήματος-Παράρτημα Θ - Πυραντοχή καθισμάτων** (RL01-2025) του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ..

23. **Το** με αριθ. πρωτ. 1231/1.4.2026 **πόρισμα** της Μονάδας Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας (ΜΑΣΔ) στο πλαίσιο της ειρημένης (σχ.9) διαβίβασης για διερεύνηση των από 19.9.2025 καταγγελλόμενων (σχ.2).
24. **Τη** με αριθμό 19/3.4.2026 **απόφαση** της Ολομέλειας της ΡΑΣ με θέμα «Ενεργοποίηση της διαδικασίας ακρόασης του Υπεύθυνου για την Συντήρηση Φορέα τροχαίου υλικού (ΥΣΦ) HELLENIC TRAIN, μετά τη διεξαγωγή έρευνας με Εξώδικες Διαμαρτυρίες – Δηλώσεις – Προσκλήσεις συγγενών θυμάτων και σοβαρά τραυματιών του σιδηροδρομικού δυστυχήματος των Τερμπών, για την πυραντοχή καθισμάτων Επιβαταμαξών».
25. **Τη** με αριθ. πρωτ. 1434/21.4.2026 **πράξη** της Προέδρου της Αρχής για τον ορισμό του Οργάνου Ακρόασης.
26. **Τις** με αριθμό 4340Ε/22.4.2026, 4344Ε/22.4.2026, 4342Ε/22.4.2026, 4348Ε/22.4.2026, 4346Ε/22.4.2026, 4350Ε/22.4.2026, 4384Ε/22.4.2026, 4386Ε/22.4.2026, 4368Ε/22.4.2026 **εκθέσεις επίδοσης** του δικαστικού επιμελητή της Περιφέρειας του Εφετείου Θεσσαλονίκης με έδρα στο Πρωτοδικείο Θεσσαλονίκης, Ηλία Αν. Χριστομάνου και τη με αριθ. 5927Γ/22.4.2026 **έκθεση επίδοσης** του δικαστικού επιμελητή της Περιφέρειας του Εφετείου Αθηνών με έδρα στο Πρωτοδικείο Αθηνών, Αθανάσιου Νικ. Μπουσδούνη, για την προς τους καταγγέλλοντες επίδοση της ειρημένης (σχ.25) πράξης της Προέδρου της Αρχής.
27. **Τη** με αριθ. 5929Γ/22.4.2026 **έκθεση επίδοσης** του δικαστικού επιμελητή της Περιφέρειας του Εφετείου Αθηνών με έδρα στο Πρωτοδικείο Αθηνών, Αθανάσιου Νικ. Μπουσδούνη, για την προς την HELLENIC TRAIN επίδοση της ειρημένης (σχ.25) πράξης της Προέδρου της Αρχής.
28. **Την** με αριθ. πρωτ. 1436/21.4.2026 **πράξη διεξαγωγής ακρόασης** με αντικείμενο, **με αντικείμενο**, στο πλαίσιο διερεύνησης των με αριθ. πρωτ. **(α)** 2836/19.9.2025 και **(β)** 3065/8.10.2025 εξώδικων

διαμαρτυριών-δηλώσεων-οχλήσεων, τη διαπίστωση παραβάσεων κανονισμών, απαιτήσεων του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Συντήρησης της ανωτέρω σιδηροδρομικής επιχείρησης ως υπεύθυνου για τη συντήρηση τροχαίου υλικού φορέα (ΥΣΦ) και διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας.

29. **Τις** με αριθμό 4341Ε/22.4.2026, 4345Ε/22.4.2026, 4343Ε/22.4.2026, 4349Ε/22.4.2026, 4347Ε/22.4.2026, 4351Ε/22.4.2026, 4385Ε/22.4.2026, 4387Ε/22.4.2026, 4369Ε/22.4.2026 **εκθέσεις επίδοσης** του δικαστικού επιμελητή της Περιφέρειας του Εφετείου Θεσσαλονίκης με έδρα στο Πρωτοδικείο Θεσσαλονίκης, Ηλία Αν. Χριστομάνου και τη με αριθ. 5928Γ/22.4.2026 **έκθεση επίδοσης** του δικαστικού επιμελητή της Περιφέρειας του Εφετείου Αθηνών με έδρα στο Πρωτοδικείο Αθηνών, Αθανάσιου Νικ. Μπουσδούνη, για την προς τους καταγγέλλοντες επίδοση της ειρημένης (σχ.28) πράξης διεξαγωγής ακρόασης.
30. **Τη** με αριθ. 5930Γ/22.4.2026 **έκθεση επίδοσης** του δικαστικού επιμελητή της Περιφέρειας του Εφετείου Αθηνών με έδρα στο Πρωτοδικείο Αθηνών, Αθανάσιου Νικ. Μπουσδούνη, για την προς την HELLENIC TRAIN επίδοση της ειρημένης (σχ.28) πράξης διεξαγωγής ακρόασης.
31. **Το** με αριθ. πρωτ. 1754/18.5.2026 **έγγραφο υπόμνημα** της HELLENIC TRAIN Α.Ε. και των έξι (6) συνημμένων σε αυτό εγγράφων.
32. **Το** με αριθ. πρωτ. 1756/18.5.2026 **έγγραφο υπόμνημα** των καταγγελλόντων.
33. **Την**, προς την HELLENIC TRAIN Α.Ε. απευθυνόμενη, με αριθ. πρωτ. 2021/4.6.2026 **απόφαση** του Οργάνου Ακρόασης (σχ.25) για προσκομιδή νέων στοιχείων.
34. **Τη** με αριθ. πρωτ. 2116/11.6.2026 **έγγραφη απάντηση** της HELLENIC TRAIN Α.Ε. επί των ειρημένων (σχ.33) ερωτημάτων και των επτά (7) συνημμένων σε αυτή εγγράφων.

35. **Τα** πρακτικά της στις **21.5.2026** διεξαχθείσας συνεδρίασης της Επιτροπής Ακροάσεων της ΡΑΣ.
36. **Το** με αριθ. πρωτ. 2035/4.6.2026 1^ο **συμπληρωματικό υπόμνημα** της HELLENIC TRAIN Α.Ε..
37. **Το** με αριθ. πρωτ. 2258/22.6.2026 2^ο **συμπληρωματικό υπόμνημα** της HELLENIC TRAIN Α.Ε..
38. **Το** με αριθ. πρωτ. 2267/22.6.2026 1^ο **συμπληρωματικό υπόμνημα** των καταγγελλόντων.
39. **Το** με αριθ. πρωτ. 2344/29.6.2026 2^ο **συμπληρωματικό υπόμνημα** των καταγγελλόντων.
40. **Την** από 30.6.2026 **πρόσκληση συνεδρίασης** του Οργάνου Ακρόασης (σχ.25) της ΡΑΣ.
41. **Το** με αριθ. πρωτ. 2835/31.7.2026 **πόρισμα** του Οργάνου Ακρόασης (σχ.25) της ΡΑΣ.
42. **Το** από 3.8.2026 πρακτικό της 22^{ης} συνεδρίασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ.

ΣΚΕΦΘΗΚΕ ΩΣ ΕΞΗΣ:

Ι. ΣΥΝΤΟΜΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΑΙ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ

- Ια.** Στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της, ως Εθνική Αρχή Ασφάλειας (Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών κατά τα ειδικότερα αναφερόμενα στα άρθρα 68 και 69 του Ν. 4632/2019), η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων λαμβάνοντας τις από 19.9.2025 (σχ.2) και 7.10.2025 (σχ.7) χρονολογούμενες εξώδικες διαμαρτυρίες συγγενών θυμάτων και σοβαρά τραυματισμένων από το σιδηροδρομικό δυστύχημα των Τεμπών (28.2.2023), με τη με αριθ. πρωτ. 3093/2025 πράξη της Προέδρου της Αρχής (σχ.9), αποφάσισε, κατ' εφαρμογή του άρθρου 6 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ (σχ.σχ1ζ), τη συλλογή σχετικών (με τα καταγγελλόμενα) πληροφοριών και στοιχείων, με ειδικό αντικείμενο τη διερεύνηση των καταγγελλόμενων σε σχέση με την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών.

- Ιβ.** Ήδη, στο πλαίσιο της από 19.9.2025 έγγραφης καταγγελίας (σχ.2), η, σύμφωνα με τον Εσωτερικό Κανονισμό Λειτουργίας της ΡΑΣ (σχ.1η), αρμόδια Μονάδα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας (ΜΑΣΔ) με το με αριθ. πρωτ. 2916/27.9.2025 έγγραφό της (σχ.4) ζήτησε από την HELLENIC TRAIN την προσκομιδή των εδώ αναφερόμενων εγγράφων, **και ειδικότερα:** **(α1)** τα στοιχεία που αποδεικνύουν τις, κατά την απόκτηση-αγορά, ισχύουσες προδιαγραφές των καθισμάτων των επιβαταμαξών του τύπου τροχαίου υλικού που ενεπλάκη στο δυστύχημα (28.2.2023), **(α2)** την από 13.7.2022 χρονολογούμενη και αναφερόμενη στην ειρημένη (σχ.2) καταγγελία σύμβαση με τον αρχικό κατασκευαστή των καθισμάτων και τυχόν συνοδευτικά τεύχη από τα οποία να προκύπτουν οι προδιαγραφές αυτών (καθισμάτων), **(α3)** σχετική τεκμηρίωση (π.χ. πρωτόκολλο παραλαβής) από την οποία να αποδεικνύεται η συμμόρφωση του κατασκευαστή με τις προδιαγραφές παραγγελίας, **(α4)** έγγραφη επικοινωνία με τον κάτοχο του τροχαίου υλικού (ΓΑΙΑΟΣΕ) αναφορικά με τις αντικαταστάσεις καθισμάτων και τον καθορισμό σχετικών προδιαγραφών **και** **(α5)** στοιχεία για προγενέστερες του 2022 αντικαταστάσεις καθισμάτων τροχαίου υλικού με ταυτόχρονη αναφορά στις προδιαγραφές τους, ενώ, με το με αριθ. πρωτ. 2917/27.9.2025 (σχ.5) έγγραφό της ζήτησε από τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. **αφενός μεν** να αποσταλούν τα αποτελέσματα, του αναφερόμενου στην ειρημένη (σχ.2) εξώδικη καταγγελία, δειγματοληπτικού ελέγχου πυρασφάλειας καθισμάτων βαγονιών της (επιβατικής) αμαξοστοιχίας IC62 που διενεργήθηκε από εξειδικευμένο και πιστοποιημένο εργαστήριο του εξωτερικού, **και αφετέρου,** να ενημερωθεί (η ΡΑΣ) εάν πρόκειται, στο πλαίσιο εφαρμογής του άρθρου 49 §2 του Ν.5014/2023, να εκδοθούν από τον Οργανισμό σχετικές συστάσεις ασφαλείας.
- Ιγ.** Η HELLENIC TRAIN Α.Ε. με τα με αριθ. πρωτ. 3213/16.10.2025 (σχ.11), 3214/16.10.2025 (σχ.12) και 3215/16.10.2025 (σχ.13)

έγγραφά της γνωστοποίησε στην Αρχή τα σχετικά με τα αιτούμενα (σχ.4) έγγραφα στοιχεία που την αφορούν.

- Ιδ.** Η ΜΑΣΔ, αφού αξιολόγησε τα ενλόγω στοιχεία (σχ.11 έως σχ.13) και έθεσε τα πρώτα συμπεράσματα που προέκυψαν, με το με αριθ. πρωτ. 3430/4.11.2025 (σχ.15) έγγραφό της **ζήτησε, επιπρόσθετα**, από την ελεγχόμενη HELLENIC TRAIN την υποβολή συμπληρωματικών στοιχείων, **και ειδικότερα**: (i) την από 29.9.2025 βεβαίωση της επιχείρησης TENNIS CRAFT INTERKAT «ότι τα παραδοθέντα ανταλλακτικά καθισμάτων είναι γνήσια προϊόντα κατασκευής δικής της και ότι οι προδιαγραφές τους είναι όμοιες με της σύμβασης ΠΣ 41/2001», (ii) πιστοποιητικά κατασκευαστή σύμφωνα με το πρότυπο UIC 564-2 για το ύφασμα που αποθηκεύτηκε στο πλαίσιο των προγραμματικών συμβάσεων ΠΣ 41α & 41β καθώς και τη δυνατότητας χρησιμοποίησής του μετά από χρόνια αποθήκευσης, (iii) την ποσότητα του υφάσματος που αποθηκεύτηκε από τις συμβάσεις ΠΣ 41α & 41β και πληροφορίες για τον ακριβή τόπο και τον τρόπο αποθήκευσης, καθώς και για τον τρόπο παράδοσης αυτών (π.χ. υπήρχε πρόβλεψη σε κάποια σύμβαση), (iv) αν εκτός από τις δύο προαναφερόμενες συμβάσεις (αντικαταστάσεις καθισμάτων) έχουν πραγματοποιηθεί άλλες εργασίες αντικατάστασης καθισμάτων με ίδια μέσα ή τυχόν άλλες συμβάσεις από την ημέρα της πρώτης κυκλοφορίας των ενλόγω Ε/Α στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, (v) στοιχεία για την τεκμηριωμένη ταύτιση του όρου «...ελληνικής κατασκευής (INTERKAT)...» που αναφέρεται στις ΠΣ 41α & 41β με την επιχείρηση TENNIS CRAFT INTERKAT η οποία είναι ανάδοχος στην από 13.7.2022 Σύμβαση (2022/129) με την HELLENIC TRAIN, καθώς και για το αν η σύμβαση με την επιχείρηση αυτή είναι ακόμη ενεργή ή έχει ολοκληρωθεί, (vi) στοιχεία για τον καθορισμό του ποσοστού αντικατάστασης των καθισμάτων επί του συνόλου των καθισμάτων των Ε/Α που κυκλοφορούν στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο **και** (vii) στοιχεία για τον καθορισμό των επιβαταμαξών στις

οποίες δεν έχουν εκτελεσθεί εργασίες αντικατάστασης καθισμάτων, προσδιορίζοντας των Ευρωπαϊκό Αναγνωριστικό Αριθμό τους.

- Ιε.** Η HELLENIC TRAIN Α.Ε. ανταποκρινόμενη στο ανωτέρω (σχ.15) έγγραφο της Αρχής απέστειλε τα με αριθ. πρωτ. 3536/10.11.2025 (σχ.17), 4002/11.12.2025 (σχ.20) έγγραφα της καθώς το από 19.12.2025 μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου.
- Ιστ.** Επίσης, με τη με αριθ. πρωτ. 3458/5.11.2025 απόφαση (σχ.16) της Προέδρου της Αρχής ορίστηκε η, στο πλαίσιο του άρθρου 69 του Ν.4632/2019 και του άρθρου 8 του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/779 σε συνδυασμό και με τη με αριθμό 5791/2017 (ΦΕΚ Β' 2158/23.6.2017) απόφαση της Ολομέλειας της Αρχής (Κανονιστικό Πλαίσιο για την Έγκριση Πλαισίου Εποπτείας της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) για την παρακολούθηση των επιδόσεων ασφάλειας μετά τη χορήγηση πιστοποιητικού ασφάλειας ή έγκρισης ασφάλειας), **διενέργεια αιφνίδιου ελέγχου** της HELLENIC TRAIN, ως Υπεύθυνου για την Συντήρηση Φορέα (ΥΣΦ) δυνάμει του χορηγηθέντος με αριθμό EL3100220001/18.11.2022 σχετικού πιστοποιητικού από την ΡΑΣ, στις εγκαταστάσεις του Εργοστασίου Θεσσαλονίκης.
- Ιζ.** Σημειώνεται στο σημείο αυτό, ότι **(α)** σκοπός της ενλόγω επιθεώρησης ήταν η, στο πλαίσιο εφαρμογής του άρθρου 8 §1 Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/779 σε συνδυασμό και με το με αριθ. πρωτ. 3093/9.10.2025 έγγραφο (σχ.9) της Προέδρου της ΡΑΣ, **αφενός μιν** αξιολόγηση συνεχούς συμμόρφωσης της HELLENIC TRAIN **(αα)** με τις απαιτήσεις και τα κριτήρια αξιολόγησης για την λειτουργία διαχείρισης (τμήμα Ι), **(ββ)** με τις απαιτήσεις και τα κριτήρια αξιολόγησης για την λειτουργία πραγματοποίηση της συντήρησης (τμήμα ΙV) του Παραρτήματος ΙΙ του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/779, **(γγ)** τις απαιτήσεις του οικείου Συστήματος Συντήρησης Τροχαίου Υλικού (ΣΣΤΥ), **και αφετέρου**, η διερεύνηση των από 19.9.2025 (σχ.2) καταγγελλόμενων **και (β)** πεδίο εφαρμογής της σχετικής επιθεώρησης ήταν κυρίως ο έλεγχος της

εφαρμογής των απαιτήσεων και των κριτηρίων αξιολόγησης για τη λειτουργία **F4: Πραγματοποίηση της Συντήρησης, όπως αυτά αναφέρονται στο Παράρτημα II του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 219/779**, στο Εργοστάσιο του ΥΣΦ HELLENIC TRAIN στη Θεσσαλονίκη σχετικά με εργασίες αντικατάστασης, συντήρησης, καθισμάτων επιβατικού τροχαίου υλικού, ήτοι των επιβαταμαξών που κατασκευάστηκαν με βάση τις Προγραμματικές Συμφωνίες (ΠΣ) 41α και 41β, μεταξύ του «Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος -ΟΣΕ» και των Κοινοπραξιών **(1)** «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΑΕ – ΣΗΜΕΝΣ ΑΕ-SIEMENS AG ΑΥΣΤΡΙΑΣ – ΤΕΜΟΙΝΣΑ ΙΣΠΑΝΙΑΣ» και **(2)** «ΝΙΚ. ΚΙΟΛΕΪΔΗΣ ΑΕΒΕ – ΜΑΥ ΑΔΤΡΑΝΖ ΔΝΒΙ ΚΕΤ» και τήρησης των απαιτήσεων για την πυραντοχή των υλικών των καθισμάτων αυτών, ενώ, επί του προαναφερόμενου αιφνίδιου και στις 7.11.2025 διενεργηθέντος ελέγχου **συντάχθηκε** η με αριθ. πρωτ. 1229/1.4.2026 σχετική έκθεση (σχ.21).

Ιη. Η ΜΑΣΔ, από την ανάλυση των εδώ μνημονευόμενων και προσκομιζόμενων εγγράφων σε συνδυασμό και με τα ευρήματα που αναφέρονται στη με αριθ. πρωτ. 1229/1.4.2026 έκθεση ελέγχου (σχ.21), **διαπίστωσε**, μεταξύ άλλων, ότι:

ΠΡΩΤΟΝ: Από τον έλεγχο των προσκομιζόμενων (από την ελεγχόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση) συμβάσεων (σχ.11 και σχ.12)

41α (ημερομηνίας ενεργοποίησης 10.8.1999, κατασκευάστηκαν οι Ε/Α τύπου Amz [α' θέσης με διαμερίσματα καθημένων, κουπέ, χωρίς σκευοφόρο], Admz [α' θέσης, με διαμερίσματα καθημένων, κουπέ, με σκευοφόρο], Bmz [β' θέσης με διαμερίσματα καθημένων, κουπέ] και WRmz [εστιατόρια]) **και 41β** (με ημερομηνία ενεργοποίησης 6.2.2001 κατασκευάστηκαν οι Ε/Α τύπου Bmprz [β' θέσης, κεντρικού διαδρόμου, pullman]) **προβλέφθηκε ρητά**, μεταξύ άλλων, **ότι «...5.1.9.3.1– Καθίσματα** Τα καθίσματα θα είναι ελληνικής κατασκευής INTERKAT... Όλα τα καθίσματα θα έχουν φλογοεπιβραδυντικό υλικό επένδυσης σύμφωνα με

UIC 564-2...», ενώ στο άρθρο 5.1.19-Πυροπροστασία ότι «τα μη μεταλλικά υλικά που χρησιμοποιούνται σε οποιαδήποτε μέρος των ΕΑ θα συμφωνούν είτε με προδιαγραφές AFNOR NF F 16-10 τύπου Β ή UIC 564-2».

ΔΕΥΤΕΡΟΝ: Κατά τον χρόνο κατασκευής των επιβαταμαξών που συμφωνήθηκαν με τις ειρημένες συμβάσεις, η πυρασφάλεια των καθισμάτων καθοριζόταν από το διεθνές πρότυπο για την πυρασφάλεια σιδηροδρομικών οχημάτων που εκδόθηκε από τη Διεθνή Ένωση Σιδηροδρόμων (International Union of Railways - UIC), UIC 564-2 «Regulations relating to fire protection and fire-fighting measures in passenger-carrying railway vehicles or assimilated vehicles used on international services», έκδοσης 3 του 1991, το οποίο καθόριζε τις προδιαγραφές πυροπροστασίας και πυρόσβεσης και για τις επιβατάμαξες. Το εν λόγω πρότυπο, **(αα) περιλαμβάνεται** στη βάση δεδομένων Reference Document Database (RDD) του ERA σχετικά με τους εθνικούς (τεχνικούς) κανόνες για τη βασική παράμετρο «πυρασφάλεια και εκκένωση» τροχαίου υλικού **και δεν εμπίπτει** στο πεδίο εφαρμογής των Τεχνικών Προδιαγραφών Διαλειτουργικότητας, **(ββ) καθορίζει** βασικές απαιτήσεις πυροπροστασίας για επιβατικά σιδηροδρομικά οχήματα, **(γγ) η εφαρμογή του περιορίζεται** κυρίως σε υφιστάμενο τροχαίο υλικό ή σε ειδικές συμβατικές απαιτήσεις, ενώ για νέα οχήματα έχει αντικατασταθεί από το EN 45545.

ΤΡΙΤΟΝ: Το ευρωπαϊκό πρότυπο EN 45545 «Σιδηροδρομικές εφαρμογές – Πυροπροστασία σε σιδηροδρομικά οχήματα», το οποίο εκδόθηκε τον Μάρτιο του 2013, αντικατέστησε όλα τα εθνικά και διεθνή πρότυπα πυρασφάλειας σιδηροδρομικών οχημάτων, δημιουργώντας ενιαίο κανονιστικό πλαίσιο σε ολόκληρη την Ευρώπη. Το εν λόγω πρότυπο **(αα) αποτελείται** από επτά (7) μέρη (**Μέρος 1: Γενικά, Μέρος 2: Απαιτήσεις για τη συμπεριφορά των υλικών και των εξαρτημάτων σε περίπτωση πυρκαγιάς, Μέρος 3: Απαιτήσεις**

πυραντίστασης για πυροφράγματα, **Μέρος 4:** Απαιτήσεις πυρασφάλειας για το σχεδιασμό τροχαίου υλικού, **Μέρος 5:** Απαιτήσεις πυρασφάλειας για ηλεκτρικό εξοπλισμό, συμπεριλαμβανομένου αυτού των τρόλεϊ, των λεωφορείων καθοδηγούμενων επί τροχιάς και των οχημάτων μαγνητικής ανύψωσης, **Μέρος 6:** Συστήματα ελέγχου και διαχείρισης πυρκαγιάς, **Μέρος 7:** Απαιτήσεις πυρασφάλειας για εγκαταστάσεις εύφλεκτων υγρών και εύφλεκτων αερίων), **(ββ) έχει σκοπό** την μείωση τόσο της πιθανότητας εκδήλωσης πυρκαγιάς όσο και των συνεπειών της, ενώ, δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στον περιορισμό της εξάπλωσης της φωτιάς, της θερμικής ακτινοβολίας, της παραγωγής καπνού και της εκπομπής τοξικών αερίων, ώστε να διασφαλίζεται επαρκής χρόνος εκκένωσης, απαιτήσεις που ορίζονται βάσει του προσδιορισμού του Επιπέδου Κινδύνου (Hazard Level–HL) σχετιζόμενων με τον τύπο του σιδηροδρομικού οχήματος και τα τυπικά χαρακτηριστικά της φύσης της σιδηροδρομικής εκμετάλλευσης, **(γγ) εφαρμόζεται** υποχρεωτικά μέσω των Τεχνικών Προδιαγραφών Διαλειτουργικότητας. Επομένως, το υφιστάμενο ελληνικό επιβατικό τροχαίο υλικό το οποίο **αφενός μεν** έχει κατασκευαστεί με τους όρους και τις προϋποθέσεις των συμβάσεων 41α και 41β, **και αφετέρου**, έχει καταχωριστεί στο Ευρωπαϊκό Μητρώο Οχημάτων (EVR), λόγω της παλαιότητας της κατασκευής του (πριν από το 2008) δεν δύναται να συμμορφώνεται με μεταγενέστερο της κατασκευής του πρότυπο και, ως εκ τούτου, ισχύει, ως προς την παράμετρο «πυρασφάλεια καθισμάτων» το πρότυπο UIC 564-2.

ΤΕΤΑΡΤΟΝ: Από την μελέτη και αξιολόγηση του συνόλου των τεσσάρων (4) συμβάσεων προμήθειας υλικών ανταλλακτικών καθισμάτων επιβαταμαξών της HELLENIC TRAIN είτε με την εταιρεία TENNIS CRAFT-INTERKAT (Κ. ΓΟΥΡΖΟΥΛΙΔΗΣ, 7/2022, 5/2023), η οποία διέθετε τα προϊόντα της εταιρείας INTERKAT ΑΕ, είτε με την εταιρεία GLOBAL INTERIOR SYSTEMS ΙΚΕ (12/2021, 12/2022), η οποία αποτελεί διάδοχη επιχείρηση της εταιρείας SEDIA ΑΕ,

προέκυψε ότι (αα) προβλέφθηκε (σε σχετικούς όρους των ενλόγω συμβάσεων) η τήρηση των κατασκευαστικών προδιαγραφών ως προς την πυραντοχή των καθισμάτων, **(ββ) οι αλλαγές αφορούσαν** στη συντήρηση των καθισμάτων και όχι σε ανακαινίσεις ή γενικευμένες αλλαγές, ώστε να απαιτείται η υποβολή στη ΡΑΣ σχετικών αιτήσεων για θέση σε χρήση υφιστάμενων υποσυστημάτων μετά από ανακαίνιση ή αναβάθμιση του Κανονισμού (ΕΕ) 1302/2014 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 18^{ης} Νοεμβρίου 2014 «σχετικά με τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Τροχαίο υλικό – Μηχανές και επιβατικό τροχαίο υλικό» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης», **(γγ) δεν απαιτείτο ο έλεγχος της ΡΑΣ για την τήρηση του προτύπου EN 45545 για την πυρασφάλεια ή την πυραντοχή των καθισμάτων.**

- ΙΘ.** Η ΜΑΣΔ, με την ολοκλήρωση της εξέτασης των ερευνώμενων περιστατικών και έπειτα από συγκέντρωση και μελέτη όχι μόνο των σχετικών εγγράφων και στοιχείων που υποβλήθηκαν από την HELLENIC TRAIN αλλά και των ευρημάτων που αναφέρονται στη με αριθ. πρωτ. 1229/1.4.2026 έκθεση ελέγχου (σχ.21), διαπιστώνοντας όλα τα παραπάνω, **υπέβαλε** το με αριθ. πρωτ. 1231/1.4.2026 πόρισμά της (σχ.23), σύμφωνα με το άρθρο 6 §2 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ (σχ.1ζ) στην Πρόεδρο της Αρχής, με την εκτίμηση ότι υφίστανται παραβάσεις της σιδηροδρομικής νομοθεσίας από την HELLENIC TRAIN Α.Ε., ως Υπεύθυνου για την Συντήρηση Φορέα (ΥΣΦ), **και ειδικότερα:**

(Α) Παράβαση των διατάξεων του άρθρου 66 §§2 και 3 (Συντήρηση οχημάτων) του Ν.4632/2019 (σχ.1γ) σε συνδυασμό και με τις διατάξεις του **Παραρτήματος ΙΙΙ του άρθρου 81** (Παραρτήματα Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798-Κοινοί δείκτες ασφαλείας) του ίδιου, όπως παραπάνω, νόμου,

(Β) Παράβαση των διατάξεων:

(Β1) του άρθρου 5 §3 (Υποχρεώσεις των μερών που εμπλέκονται στη διαδικασία συντήρησης) του **Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/779** (σχ.1θ) σε συνδυασμό και με τα **Τμήματα I.7** (Πληροφόρηση) και **I.8** (Τεκμηρίωση) του **Παραρτήματος II** του ενλόγω (σχ.1θ) Κανονισμού,

(Β2) του άρθρου 9 §§1 και 3 (Εξωτερική ανάθεση λειτουργιών συντήρησης) του ίδιου, όπως παραπάνω, Εκτελεστικού Κανονισμού (σχ.1θ),

(Β3) των Τμημάτων I.9 (Δραστηριότητες εξωτερικής ανάθεσης), **IV.2 περίπτωση (γ)** και **IV.10 περίπτωση (βι)** του **Παραρτήματος II**, του ίδιου, όπως παραπάνω, Εκτελεστικού Κανονισμού (σχ.1θ) και

(Γ) Παράβαση των διαδικασιών του οικείου Συστήματος Συντήρησης Τροχαίου Υλικού (ΣΣΤΥ), και ειδικότερα:

(Γ1) του άρθρου 4 της διαδικασίας «MSF/MET/0019-Μεθοδολογία-Έκδοση Κανόνων Ασφαλείας για την Συντήρηση του Τροχαίου Υλικού» (σχ.1ια),

(Γ2) του άρθρου 5 της διαδικασίας «GEN/PRO/0108-Διαδικασία- Αξιολόγηση Προμηθευτών» (σχ.1ιγ),

(Γ3) της διαδικασίας «GEN/PRO/0215-Καταγραφή και Διερεύνηση Περιστατικών Σιδηροδρομικής Ασφάλειας» (σχ.1ιδ), η οποία αντικατέστησε την διαδικασία «MSF/PRO/0013-Διερεύνηση Περιστατικών Ασφαλείας»,

(Γ4) του άρθρου 4 της διαδικασίας «RSP/MET/0030-Μεθοδολογία-Διαχείριση Τεχνικού Φακέλου Συντήρησης» (σχ.1ιε) και

(Γ5) του άρθρου 4 της διαδικασίας «RSP/MET/0031-Μεθοδολογία-Πλαίσιο Δραστηριοποίησης Π.Σ.Τ.Υ.» (σχ.1ι), διότι,

(i) στις περιπτώσεις σύναψης συμβάσεων (εργολαβίας ή υπεργολαβίας) προμήθειας και συντήρησης ανταλλακτικών καθισμάτων με τις εταιρείες «TENNIS CRAFT INTERKAT» και «GLOBAL INTERIOR SYSTEMS IKE» **δεν αναφέρεται ρητά, όπως**

προβλέπεται στις αρχικές συμβάσεις κατασκευής (41α και 41β), ότι τα υλικά των καθισμάτων θα έχουν επένδυση από φλογοεπιβραδυντικό υλικό σύμφωνα με το UIC 564-2, τουναντίον, περιλαμβάνουν τον γενικόλογο όρο ότι «...το ύφασμα θα είναι της ίδιας ποιότητας και του ίδιου χρώματος με το αρχικό...», ο οποίος ερμηνεύεται από τον ΥΣΦ (για την επίτευξη της πυροπροστασίας), ότι τα υλικά για τις επισκευές των καθισμάτων απαιτείτο να είναι συμμορφούμενα σύμφωνα προς το πρότυπο UIC 564-2,

(ii) στις συμβάσεις 2021153/21-12-2021 και 2022249/30-12-2022 μεταξύ της HELLENIC TRAIN και της «GLOBAL INTERIOR SYSTEMS ΙΚΕ» **δεν περιλαμβάνεται** αντίστοιχος όρος περί προσκομιδής πιστοποιητικών των υλικών, όπως στις συμβάσεις με την εταιρεία «TENNIS CRAFT INTERKAT», αλλά τον όρο ότι «...Κατά την παράδοσή τους τα είδη, εφόσον ο Προμηθευτής δεν είναι ο κατασκευαστής τους, θα συνοδεύονται από όλα τα πιστοποιητικά εγγύησης και γνησιότητας του Κατασκευαστή τους»

(iii) για τις εργασίες προμήθειας υλικών και συντήρησης καθισμάτων **δεν προσκομίστηκαν** αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με την τήρηση των απαιτήσεων του UIC 564-2, το οποίο αποτελεί τον ισχύοντα εθνικό τεχνικό κανόνα, καταχωρισμένο στη βάση δεδομένων Reference Document Database (RDD) του ERA, για τη βασική παράμετρο «πυροπροστασία του τροχαίου υλικού και εκκένωση», καθόσον, δεν βρέθηκαν ακόμη και στο πλαίσιο του αιφνίδιου ελέγχου, παρότι ζητήθηκαν, αντικειμενικές αποδείξεις, π.χ. πιστοποιητικά προμηθευτών και κατασκευαστών υλικών, τα οποία οφείλουν να συνοδεύουν, κατά την παράδοσή τους από τους εργολάβους ή υπεργολάβους τα υλικά επένδυσης των καθισμάτων των συντηρηθέντων επιβαταμαξών.

II. Σε συνέχεια του προαναφερόμενο πορίσματος (σχ.23) και κατόπιν της από 3.4.2026 προφορικής εισήγησης της Προέδρου της ΡΑΣ προς την Ολομέλεια, εκδόθηκε η με αριθμό 19/2026 Απόφαση της

Ολομέλειας της Αρχής (σχ.24) για την κλήση σε ακρόαση της σιδηροδρομικής επιχείρησης με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό τίτλο «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» καθώς και η με αριθ. πρωτ. 1434/21.04.2026 πράξη της Προέδρου της Αρχής (σχ.25) για τον ορισμό του Οργάνου Ακρόασης.

- Ιια.** Σε συνέχεια των ανωτέρω, με τη με αριθ. πρωτ. 1436/21.4.2026 Πράξη Διεξαγωγής Ακρόασης της Προέδρου της ΡΑΣ (σχ.28), η οποία επιδόθηκε νομότυπα και εμπρόθεσμα στην HELLENIC TRAIN Α.Ε. και στους καταγγέλλοντες (σχ.29 και σχ.30 αντίστοιχα) ορίστηκε η διενέργεια ακρόασης **(α)** της σιδηροδρομικής επιχείρησης HELLENIC TRAIN Α.Ε. και **(β)** των καταγγελλόντων ενώπιον της ορισθείσας Τριμελούς Επιτροπής Ακρόασης της ΡΑΣ (σχ.25, σχ.26 και σχ.27) για τις **21.5.2026**.
- Ιιβ.** Πριν τη διεξαγωγή της ακρόασης **(α)** η HELLENIC TRAIN Α.Ε. κατέθεσε το με αριθ. πρωτ. 1754/18.5.2026 έγγραφο υπόμνημά της (σχ.31) καθώς και τα συνημμένα με αυτό έξι (6) έγγραφα ενώ, περαιτέρω, δήλωσε ρητά, κατ' εφαρμογή του άρθρου 16 §2 εδάφιο α' του Κανονισμού Ακροάσεων της Αρχής (σχ.1ζ), ότι **δεν επιθυμεί** την προφορική συζήτηση της υπόθεσής της κατά την ημερομηνία **(21.5.2026)** διεξαγωγής της ακρόασης και **(β)** οι καταγγέλλοντες κατέθεσαν το με αριθ. πρωτ. 1756/18.5.2026 έγγραφο υπόμνημά τους (σχ.32). **Επιπρόσθετα**, η HELLENIC TRAIN κατέθεσε τα με αριθ. πρωτ. **(αα)** 2035/11.6.2026 και **(ββ)** 2258/22.6.2026 1^ο και 2^ο αντίστοιχα συμπληρωματικά υπομνήματά της (σχ.36 και σχ.37), προς αντίκρουση των ισχυρισμών των καταγγελλόντων, ενώ, **οι καταγγέλλοντες κατέθεσαν** τα με αριθ. πρωτ. **(αα)** 2267/22.6.2026 και **(ββ)** 2344/29.6.2026 1^ο και 2^ο αντίστοιχα συμπληρωματικά υπομνήματά τους (σχ.38 και σχ.39) προς αντίκρουση των ήδη προβληθέντων ισχυρισμών της HELLENIC TRAIN.
- Ιιγ.** Μετά την ολοκλήρωση της ειρημένης ακροαματικής διαδικασίας, η Επιτροπή Ακροάσεων της ΡΑΣ στις 2.7.2026 (σχ.41) συνήλθε σε

διάσκεψη, και αφού, έλαβε υπόψη τα στοιχεία του φακέλου της κρινόμενης υπόθεσης και τα υπομνήματα που υπέβαλαν τα εμπλεκόμενα μέρη (σιδηροδρομική επιχείρηση και καταγγέλλοντες), διατύπωσε το με αριθ. πρωτ. 2835/31.7.2026 (σχ.41) πόρισμά της, το οποίο υπέβαλε στην Ολομέλεια της ΡΑΣ, σύμφωνα με τα άρθρα 25 και 26 του Κανονισμού Ακροάσεων της Αρχής, για την έκδοση σχετικής με την υπόθεση απόφασης.

- Ικ. Όλα τα παραπάνω έγγραφα και πληροφορίες λήφθηκαν υπόψη από την Επιτροπή Ακρόασης για τη στοιχειοθέτηση των συμπερασμάτων της που αναπτύσσονται παρακάτω, πλην εκείνων των πληροφοριών και των ισχυρισμών που κατατέθηκαν είτε από την πλευρά των καταγγελλόντων είτε από την πλευρά της σιδηροδρομικής επιχείρησης και σχετίζονται με το τροχαίο υλικό της αμαξοστοιχίας IC 62 του δυστυχήματος των Τεμπών, εφόσον α) αυτά εκφεύγουν των αρμοδιοτήτων της ΡΑΣ, υπαγόμενα για την αξιολόγησή τους στην αποκλειστική αρμοδιότητα του ΕΟΔΑΣΑΑΜ και β) η Αρχή για την αξιολόγηση της επικινδυνότητας του κυκλοφορούντος τροχαίου υλικού σε σχέση με την πυρασφάλεια, λαμβάνει υπόψη τον Κανονισμό ΕΕ 1302/2014 (ΤΠΔ για το υποσύστημα τροχαίο υλικό), σύμφωνα με την οποία οι σχετικές προδιαγραφές πυρασφάλειας αφορούν σε πυρκαγιά υπό την κανονική λειτουργία των συρμών και όχι κατόπιν σύγκρουσης τρένων.

Συγκεκριμένα, η ως άνω ΤΠΔ προβλέπει ότι το τροχαίο υλικό σχεδιάζεται για να λειτουργεί έτσι ώστε να προστατεύει τους επιβάτες και το εποχούμενο προσωπικό σε περίπτωση κινδύνου πυρκαγιάς επί του τροχαίου υλικού και να παρέχει τη δυνατότητα αποτελεσματικής εκκένωσης και διάσωσης σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

II. Η ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ

- IIα. Η εταιρεία με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» που εδρεύει στην Αθήνα (Λ. Συγγρού 41 & Πετμεζά αριθ. 13)

αποτελεί τον βασικό πάροχο σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων στην Ελλάδα χρησιμοποιώντας το εθνικό δίκτυο και την εν γένει σιδηροδρομική υποδομή η οποία ανήκει στο Ελληνικό Δημόσιο, έναντι τελών χρήσης της ενλόγω σιδηροδρομικής υποδομής, καταβαλλόμενων στην εταιρεία-Διαχειριστή του δικτύου, ΟΣΕ Μ.Α.Ε..

IIβ. Η HELLENIC TRAIN Α.Ε. πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε., ιδρύθηκε το 2005, ως θυγατρική εταιρεία του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ Α.Ε.) κατά ποσοστό 100%, έπειτα από το διαχωρισμό των δραστηριοτήτων διαχείρισης της σιδηροδρομικής υποδομής από τις δραστηριότητες των (επιβατικών και εμπορευματικών) σιδηροδρομικών μεταφορών. Το 2007 απορρόφησε την εταιρεία ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ Α.Ε. (η οποία διαχειριζόταν τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο της Αθήνας), προσθέτοντας στο αντικείμενό της τη διαχείριση και λειτουργία των προαστιακών γραμμών. Το 2008 η ΤΡΑΙΝΟΣΕ αποσχίσθηκε από τον Όμιλο ΟΣΕ, καθώς η ΟΣΕ Α.Ε. μεταβίβασε το σύνολο των μετοχών τις οποίες κατείχε επί του μετοχικού κεφαλαίου της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στο Ελληνικό Δημόσιο. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ λειτούργησε ως ανεξάρτητη εταιρεία με μοναδικό μέτοχο το Ελληνικό Δημόσιο μέχρι και το 2013, οπότε το σύνολο των μετοχών της περιήλθε στο Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου («ΤΑΙΠΕΔ»).

IIγ. Τον Σεπτέμβριο του 2017 ολοκληρώθηκε η πώληση και μεταβίβαση του 100% των μετοχών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην ιταλική εταιρεία Ferrovie dello Stato Italiane SpA (εν συντομία «FSI»). Η τελευταία ανήκει κατά 100% στο Ιταλικό Δημόσιο και είναι η μητρική του διεθνούς Ομίλου εταιρειών FSI ο οποίος δραστηριοποιείται στους κλάδους των εμπορευματικών μεταφορών (κυρίως σιδηροδρομικών), των επιβατικών μεταφορών (οδικών και σιδηροδρομικών, σε Ιταλία, Γερμανία, Γαλλία, Ελλάδα, Ηνωμένο Βασίλειο και Ολλανδία) και συναφών υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένης της υπηρεσίας συντήρησης τροχαίου υλικού.

ΙΙδ. Στις 31.12.2019, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ συγχώνευσε δι' απορρόφησης την (πρώην) εταιρεία με την επωνυμία «Ελληνική Εταιρεία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού Α.Ε.» και το διακριτικό τίτλο «ΕΕΣΣΤΥ ΑΕ». Η ΕΕΣΣΤΥ αποτελεί συνέχεια της πρώην Γενικής Διεύθυνσης Συντήρησης Τροχαίου Υλικού του ΟΣΕ, από τον οποίο αποσχίσθηκε το 2013 επί σκοπώ αποκρατικοποίησης, μέσω της μεταβίβασης του συνόλου του μετοχικού της κεφαλαίου στο ΤΑΙΠΕΔ (680/2019 Απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού - ΦΕΚ Β'4771/24.12.2019). Η ΕΕΣΣΤΥ ήταν Υπεύθυνος για τη Συντήρηση Τροχαίου Υλικού Φορέας (ΥΣΦ), δραστηριοποιούμενη κυρίως, στην παροχή υπηρεσιών συντήρησης, επισκευής και ανακατασκευής τροχαίου και λοιπού σιδηροδρομικού υλικού και άλλων μέσων σταθερής τροχιάς και αποτελώντας τον μοναδικό πάροχο υπηρεσιών συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού στη Χώρα.

ΙΙε. (Α) Με τη με αριθ. πρωτ. 2632684/1.7.2022 Ανακοίνωση του Γ.Ε.ΜΗ. (σχ. 2 - Απόφαση Γ.Ε.ΜΗ. 6390-1.7.2022), εγκρίθηκε η τροποποίηση του άρθρου 1 (επωνυμία) του καταστατικού της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. και καταχωρίστηκε στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο το νέο κείμενο καταστατικού της σιδηροδρομικής επιχείρησης με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN Α.Ε.». Σύμφωνα με το καταστατικό της, σκοπός της εν λόγω σιδηροδρομικής επιχείρησης είναι: **«α.** Η παροχή υπηρεσιών έλξης για την σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών. **β.** Η ανάπτυξη, οργάνωση και εκμετάλλευση αστικών, προαστιακών, περιφερειακών, υπεραστικών και διεθνών επιβατικών και εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών, καθώς και μεταφορών με πάσης φύσεως συστήματα σταθερής τροχιάς. **γ.** Η ανάπτυξη, οργάνωση και εκμετάλλευση αστικών, προαστιακών, περιφερειακών, υπεραστικών και διεθνών λεωφορειακών επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών, στην ημεδαπή ή την αλλοδαπή. **δ.** Η ίδρυση και λειτουργία γραφείων γενικού τουρισμού της αλλοδαπής ή της ημεδαπής, καθώς και η

πρακτόρευση μεταφορικών εταιρειών και γραφείων γενικού τουρισμού. **ε.** Η παροχή πάσης φύσεως υπηρεσιών διαχείρισης εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics), καθώς και κάθε δραστηριότητα σχετιζόμενη με τη διαχείριση εφοδιαστικής αλυσίδας, όπως ενδεικτικώς, η πρακτόρευση, φύλαξη, διαλογή, ποιοτικός έλεγχος, ετικετοκόλληση, παλετοποίηση και κατασκευή, αγορά ή μίσθωση και διατήρηση των απαιτούμενων εγκαταστάσεων (όπως ενδεικτικώς αποθηκών και ειδικών κατασκευών), καθώς και κάθε είδους εξοπλισμού (όπως ενδεικτικώς οχημάτων, μηχανημάτων και λογισμικού) για την παροχή των υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας και των συναφών υπηρεσιών. **στ.** Η οργάνωση, εκμετάλλευση και παροχή υπηρεσιών κατάκλισης και εστίασης επιβατών. **ζ.** Η οργάνωση και λειτουργία εργασιών κατασκευής, επισκευής και συντήρησης του τροχαίου υλικού. **η.** Η ανάπτυξη, οργάνωση και εκμετάλλευση μεταφορών οι οποίες αποσκοπούν στη βελτίωση της συμπληρωματικότητας του συστήματος μεταφορών της χώρας και στην αρτιότερη εξυπηρέτηση του κοινού. **θ.** Η ανάπτυξη κάθε άλλης δραστηριότητας που αποσκοπεί στην ανάπτυξη του μεταφορικού έργου και την άρτια εξυπηρέτηση του κοινού, όπως η παροχή υπηρεσιών τουριστικού χαρακτήρα, η εκτέλεση διαμεταφορικού έργου, η θέση σε λειτουργία και η εκμετάλλευση τηλεπικοινωνιακού δικτύου, η κατασκευή έργων σχετικών με την εκπλήρωση του σκοπού της. **ι.** Η παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών και η εκπόνηση μελετών σχετικών με τις δραστηριότητές της. **ια.** Η παροχή πάσης φύσεως υπηρεσιών τουριστικών λεωφορείων. **ιβ.** Η παροχή πάσης φύσεως υπηρεσιών οδικών εμπορευματικών μεταφορών. **ιγ.** Η διενέργεια κάθε άλλης συναφούς εργασίας ή δραστηριότητας άμεσα ή έμμεσα σχετιζόμενης με το σκοπό της Εταιρείας, όπως αυτός οριοθετείται με το παρόν και τη σχετική νομοθεσία, για την οποία ήθελε αποφασίσει νομίμως το Διοικητικό Συμβούλιο. **ιδ. Η παροχή**

υπηρεσιών συντήρησης, επισκευής και ανακατασκευής τροχαίου και λοιπού σιδηροδρομικού υλικού και άλλων μέσω σταθερής τροχιάς. ιε. Η διαχείριση ή/και εκμίσθωση σε τρίτους τροχαίου υλικού είτε ιδιόκτητου είτε εξ ονόματος άλλων, συμπεριλαμβανομένου τροχαίου υλικού που τυχόν της ανατεθεί από το Ελληνικό Δημόσιο δυνάμει του άρθρου 23 του Ν. 4111/13. Για την εκπλήρωση του σκοπού της, η Εταιρεία μπορεί να ιδρύει θυγατρικές εταιρείες, να εξαγοράζει ή να συμμετέχει σε οποιαδήποτε επιχείρηση, οποιουδήποτε εταιρικού τύπου, κοινοπραξία ή συνεταιρισμό, με όμοιους ή παρεμφερείς με τους πιο πάνω σκοπούς, να εκχωρεί μέρος των δραστηριοτήτων της, να συνεργάζεται ή να συνεταιρίζεται με οποιοδήποτε νομικό ή φυσικό πρόσωπο, συνεταιρισμούς ή Κοινοπραξίες με οποιονδήποτε τρόπο, να ιδρύει υποκαταστήματα, γραφεία στο εσωτερικό ή το εξωτερικό, να αντιπροσωπεύει οποιαδήποτε επιχείρηση αλλοδαπή ή ημεδαπή με όμοιους ή παρεμφερείς σκοπούς, να συνάπτει συμβάσεις προς εξεύρεση οικονομικών πόρων, να εκδίδει δάνεια με ανώνυμες ομολογίες, να αναθέτει σε τρίτους οποιοδήποτε έργο, προμήθεια, να εποπτεύει και συντονίζει τις απαιτούμενες εργασίες, να αποκτά ή να διαθέτει τα περιουσιακά της στοιχεία, κινητά, ακίνητα ή δικαιώματα, με αγορά, πώληση, απαλλοτρίωση, ανταλλαγή ή με οιονδήποτε άλλο νόμιμο τρόπο, να εκμισθώνει, υπεκμισθώνει, παραχωρεί ή εκχωρεί τη χρήση αυτών σε οιοδήποτε τρίτο, φυσικό ή νομικό πρόσωπο ή Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης ή Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου ή φορέα του Δημοσίου Τομέα, να μισθώνει, υπομισθώνει ή να αποδέχεται την παραχώρηση χρήσης αυτών, με κάθε νόμιμο τρόπο, από οιονδήποτε τρίτο και γενικότερα να προβαίνει σε οποιαδήποτε εργασία, για την εκπλήρωση του πιο πάνω σκοπού της».

(Β) Τέλος, με τον Ν.4953/2022 (σχ.1δ) **κυρώθηκε**, σύμφωνα με τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό (ΕΕ) 1370/2007 και τον Ν.3891/2010

(σχ.1α), η σύμβαση μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της HELLENIC TRAIN Α.Ε. αναφορικά με την ανάθεση υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας (ΥΔΥ) επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών.

III. ΤΟ ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ (Α) ΜΙΣΘΩΣΗΣ ΤΟΥ ΤΡΟΧΑΙΟΥ ΥΛΙΚΟΥ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ ΚΑΙ (Β) ΧΟΡΗΓΗΣΗΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΣΤΗ HELLENIC TRAIN ΩΣ ΥΠΕΥΘΥΝΟΥ ΦΟΡΕΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΤΡΟΧΑΙΟΥ ΥΛΙΚΟΥ (ΥΣΦ)

IIIα. Στο πλαίσιο των εξουσιοδοτικών διατάξεων του **άρθρου 8 του Ν.3891/2010** (σχ.1α), όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει σήμερα, **εκδόθηκαν** (σχ.2α) (i) η με αριθ. Φ35/ΟΙΚ. 23084/1822 (ΦΕΚ Β' 923/14.4.2014) **απόφαση** των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων με θέμα «Μεταβίβαση ενεργού τροχαίου υλικού ιδιοκτησίας του ΟΣΕ Α.Ε. στο Ελληνικό Δημόσιο», (ii) η με αριθ. Φ35/οικ. 62726/3165 (ΦΕΚ Β' 2289/22.10.2015) **απόφαση** των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων με θέμα «Μεταβίβαση ενεργού τροχαίου υλικού ιδιοκτησίας του ΟΣΕ Α.Ε. στο Ελληνικό Δημόσιο» και (iii) η με αριθ. 351074 (ΦΕΚ Β' 5977/22.12.2021) **απόφαση** των Υπουργών Οικονομικών - Υποδομών και Μεταφορών με θέμα «Αποτίμηση του μεταβιβασθέντος στο Ελληνικό Δημόσιο ενεργού τροχαίου υλικού ιδιοκτησίας του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε. και μερικός συμψηφισμός οφειλών της Εταιρείας προς το Ελληνικό Δημόσιο», **ενώ, μετά την από 29.8.2025 χρονολογούμενη σύμβαση συγχώνευσης** (σχ.2ια) των εταιρειών με την επωνυμία «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία» και «ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ», **εκδόθηκε (iv)** η με αριθμό 160022 (ΦΕΚ Β' 5383/9.10.2025) **απόφαση** (σχ.2ιβ) των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών - Υποδομών και Μεταφορών με θέμα «Μεταφορά δραστηριότητας διαχείρισης σιδηροδρομικού

τροχαίου υλικού από την ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία «ΓΑΙΑΟΣΕ Ανώνυμη Εταιρεία Αστικών Ακινήτων, Κτηματικών, Οικοδομικών, Τουριστικών και Συναφών Επιχειρήσεων» (ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.) στην ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία» (Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.) ».

IIIβ. Στο πλαίσιο των ρυθμίσεων (α) του άρθρου 8 §§4 και 8 (Μεταβίβαση τροχαίου υλικού) όπως τροποποιήθηκε με τις διατάξεις του άρθρου 44 του Ν. 4343/2014 και (β) του άρθρου 10 §§4 και 7 (Διεταιρικές σχέσεις) του Ν.3891/2010 (σχ.1α), όπως ίσχυε με τις τροποποιήσεις που επήλθαν με τα άρθρα 86 §§ 2 και 3 του Ν.4199/2013 και 45 §5 του Ν.4313/2014, καταρτίστηκαν οι εδώ αναφερόμενες συμβάσεις (μίσθωσης τροχαίου υλικού), και ειδικότερα:

(Α) Η από **24.6.2016** χρονολογούμενη **σύμβαση μίσθωσης τροχαίου υλικού** (σχ.2β) μεταξύ της ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. διάρκειας δέκα ετών, **η οποία (ουσιαστικά) τέθηκε η ισχύ** με την υπογραφή του από **14.9.2017** χρονολογούμενου (σχ.2γ) σχετικού πρωτοκόλλου (Παράρτημα 7).

(Β) Η από **24.6.2016** χρονολογούμενη **σύμβαση συντήρησης τροχαίου υλικού** (σχ.2δ) μεταξύ της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. και της ΕΕΣΣΤΥ (ελληνική εταιρεία συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού) Α.Ε. διάρκειας δέκα ετών, **η οποία (Β1) τροποποιήθηκε στις 26.6.2017 ως προς τον χρόνο έναρξης ισχύος της (σχ.2ε) και (Β2) (ουσιαστικά) τέθηκε η ισχύ** με την υπογραφή του από 14.9.2017 χρονολογούμενου (σχ.2στ) πρωτοκόλλου (Παράρτημα 11).

(Γ) Το από **27.9.2019** χρονολογούμενο **ιδιωτικό συμφωνητικό** επέκτασης του χρόνου εκτεταμένης συντήρησης του ανωτέρω (σχ.2β έως σχ.2στ) τροχαίου υλικού μεταξύ των εταιρειών ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε., ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. και ΕΕΣΣΤΥ Α.Ε. **και** η με αριθ. Φ26/43956/326 (ΦΕΚ Β' 2297/12.6.2019) **απόφασης** του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών με θέμα «Έγκριση ετήσιου προγράμματος διαχείρισης του στόλου τροχαίου υλικού, αρμοδιότητας

της εταιρείας ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. για το έτος 2021», η οποία (υπουργική απόφαση) αποτελεί αναπόσπαστο μέρος του (πρβλ. Προοίμιο 1.2. του εν λόγω συμφωνητικού και σχ.2ζ).

(Δ) Τέλος, με τη με αριθμό 346/23.3.2022 απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της ΓΑΙΑΟΣΕ έγινε αποδεκτή η με αριθ. πρωτ. 42551/22/Δ2/14.3.2022 αίτηση (του Διευθύνοντος Συμβούλου της ΤΡΑΙΝΟΣΕ) **παράτασης της διάρκειας της από 24.6.2016** χρονολογούμενης σύμβασης μίσθωσης τροχαίου υλικού **(εδώ παραπάνω σημείο Α-σχ.2β και σχ.2γ)** για χρονικό διάστημα πέντε (5) ετών, δηλαδή έως και τις **14.9.2027** (σχ.2ιστ).

IIIγ. Επιπρόσθετα, στο πλαίσιο υλοποίησης των ανωτέρω συμβάσεων έχουν εκδοθεί **(Α)** η με αριθ. Φ26/115528 (ΦΕΚ Β' 2073/27.4.2022) **απόφαση** του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών (σχ.2η) με θέμα «Έγκριση ετήσιου προγράμματος διαχείρισης του στόλου τροχαίου υλικού, αρμοδιότητας της εταιρείας ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. για το έτος 2021» και **(Β)** η με αριθ. 277906 (ΦΕΚ Β' 5627/25.9.2023) **απόφαση** του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών (σχ.2ι) με θέμα «Έγκριση ετήσιου προγράμματος διαχείρισης του στόλου τροχαίου υλικού, αρμοδιότητας της εταιρείας ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. για το έτος 2023».

IIIδ. Τέλος, η Ολομέλεια της ΡΑΣ, στο πλαίσιο εφαρμογής του άρθρου 66 (Συντήρηση οχημάτων) του Ν.4632/2019 **(Α)** με τη με αριθμό 91/18.11.2022 **απόφασή** της (σχ.2ιγ) εξέδωσε και χορήγησε στη σιδηροδρομική επιχείρηση με την επωνυμία HELLENIC TRAIN Α.Ε. (πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ) το με αριθμό EL 3100220001/18.11.2022 **Πιστοποιητικό Υπεύθυνου για την Συντήρηση** (του τροχαίου υλικού) **Φορέα** (ΥΣΦ), το οποίο καλύπτει τη συντήρηση όλων των οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των φορταμαξών, **πενταετούς διάρκειας με ισχύ από 18.11.2022 έως και τις 17.11.2026** και **(Β)** με τη με αριθμό 22/16.3.2023 **απόφασή** της (σχ.2ιδ) ανακάλεσε το με αριθμό EL 3100210001/8.10.2018 **Πιστοποιητικό Υπεύθυνου για την Συντήρηση** (του τροχαίου υλικού) **Φορέα** (ΥΣΦ) στη

σιδηροδρομική επιχείρηση με την επωνυμία ΤΡΑΙΝΟΣΕ, καθόσον, το πεδίο εφαρμογής του καλύπτεται από το πεδίο εφαρμογής του νέου πιστοποιητικού (σχ.21γ), ενώ τα ειρημένα (εδώ Α και Β) πιστοποιητικά είναι δημοσιευμένα στη βάση δεδομένων «European Railway Agency Database of Interoperability and Safety-ERADIS», η οποία τηρείται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων (ERA).

IV. 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 αυτεπάγγελα είτε κατόπιν υποβολής ενώπιόν της σχετικής καταγγελίας ή προσφυγής.

(Β) Ειδικότερα, σύμφωνα με το άρθρο 28 (Αρμοδιότητες της Ρ.Α.Σ.) του Ν.3891/2010 (σχ.1α), όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, η ΡΑΣ είναι ο ρυθμιστικός φορέας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ελλάδα και έχει, μεταξύ άλλων, τις ακόλουθες αρμοδιότητες: «**1.** Ασκεί τις αρμοδιότητες που εκάστοτε επιφυλάσσει η ελληνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία για το ρυθμιστικό φορέα στις σιδηροδρομικές μεταφορές αυτεπαγγέλτως ή κατόπιν προσφυγής. [...] **5.** Έχει το δικαίωμα να ζητήσει σχετικές πληροφορίες από τον Διαχειριστή Υποδομής, τους αιτούντες και

τυχόν τρίτα μέρη που εμπλέκονται, οι οποίες πρέπει να παρέχονται χωρίς άσκοπη καθυστέρηση. [...]. **7.** Παρακολουθεί τις εξελίξεις στη σιδηροδρομική αγορά και μπορεί να αποφασίζει αυτεπαγγέλτως τη λήψη μέτρων, ώστε να αποφεύγονται πιθανές δυσμενείς εξελίξεις. Κάθε απόφαση της είναι δεσμευτική για τους αποδέκτες της και υπόκειται στα ένδικα μέσα που προβλέπονται κατά την κείμενη νομοθεσία. [...]. **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. **19.** Εκδίδει τον Κανονισμό Ακροάσεων, ο οποίος ρυθμίζει τα θέματα σχετικά με τη διεξαγωγή αυτών, σε εφαρμογή των αρμοδιοτήτων της, σύμφωνα με τον παρόντα νόμο. **20.** Εκδίδει κανονιστικές και ατομικές διοικητικές πράξεις με τις οποίες ρυθμίζεται κάθε διαδικασία και θέμα σε σχέση με τις αρμοδιότητες της. [...].».

(Γ) Περαιτέρω, σύμφωνα με το άρθρο 32 (Διοικητικές Κυρώσεις) του Ν.3891/2010 (σχ.1α), όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, ορίζεται, μεταξύ άλλων, ότι «1. Σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων του ν. 3891/2010, [...], 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 αίτημα 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. **2. Η Ρ.Α.Σ. μπορεί με ειδικά αιτιολογημένη απόφαση της 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 [...]. **7.** Σε εξαιρετικές περιπτώσεις και όταν η Ρ.Α.Σ. έχει αποχρώσες ενδείξεις ότι η παράβαση όρων της κείμενης σιδηροδρομικής νομοθεσίας ενέχει άμεση, σοβαρή και επικείμενη απειλή για τη δημόσια ασφάλεια, τη δημόσια τάξη ή τη δημόσια υγεία ή θα προξενήσει σοβαρά οικονομικά ή λειτουργικά προβλήματα στη λειτουργία της αγοράς των σιδηροδρόμων, μπορεί να λαμβάνει έκτακτα προσωρινά μέτρα προς αντιμετώπιση της κατάστασης, πριν τη λήψη οριστικής απόφασης, η οποία λαμβάνεται μετά από ακρόαση της ενδιαφερόμενης επιχείρησης. Η απόφαση της Ρ.Α.Σ. περί των προσωρινών μέτρων είναι άμεσα εκτελεστή και μπορεί να επιβάλει διοικητικό πρόστιμο μέχρι εκατό χιλιάδες (100.000) ευρώ για κάθε ημέρα μη συμμόρφωσης. Στην ενδιαφερόμενη επιχείρηση παρέχεται στη συνέχεια δυνατότητα να εκθέσει τις απόψεις της και να προτείνει μέτρα αποκατάστασης. Εάν αυτά κριθούν επαρκή ή με την οριστική της απόφαση η Ρ.Α.Σ. ανακαλεί τα προσωρινά μέτρα και επικυρώνει τα προτεινόμενα από την επιχείρηση μέτρα αποκατάστασης. Τα προσωρινά μέτρα της Ρ.Α.Σ. έχουν ισχύ διάρκειας έως τριών (3) μηνών, η οποία, σε περιπτώσεις μη ολοκλήρωσης των διαδικασιών συμμόρφωσης, μπορεί να παραταθεί για ακόμη τρεις (3) μήνες [...]».

(Δ) Επιπρόσθετα, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 56 (Ρόλος των παραγόντων του σιδηροδρομικού συστήματος στην ανάπτυξη και στη βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων) **του Ν. 4632/2019 (σχ.1γ), όπως τροποποιήθηκε με τα άρθρα 59 §1 του Ν. 4850/2021 (ΦΕΚ Α' 208/5.11.2021) και 16 του Ν.5220/2025 (ΦΕΚ Α' 131/21.7.2025) και ισχύει, ορίζεται, μεταξύ άλλων, ότι: «1. Με σκοπό την ανάπτυξη και βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών **διασφαλίζει νομοθετικά: α) ... δ) ότι την ευθύνη για την ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος και τον έλεγχο των σχετικών κινδύνων αναλαμβάνουν ο διαχειριστής υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, καθένας για το τμήμα του συστήματος που εμπίπτει στην αρμοδιότητά του, επιβάλλοντάς τους την υποχρέωση: αα) να εφαρμόζουν τα αναγκαία μέτρα για τον έλεγχο των κινδύνων τα οποία προβλέπονται στην περ. α' της παρ. 1 του άρθρου 58, κατά περίπτωση σε συνεργασία μεταξύ τους, ββ) να εφαρμόζουν τους ενωσιακούς και τους εθνικούς κανόνες, γγ) [...], ε) με επιφύλαξη των διατάξεων για την αστική ευθύνη, ότι ο διαχειριστής υποδομής και κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση **αναλαμβάνει την ευθύνη** για το τμήμα του συστήματος που εμπίπτει στην αρμοδιότητά του και για την ασφαλή λειτουργία του, **συμπεριλαμβανομένων της προμήθειας υλικού και της ανάθεσης υπηρεσιών έναντι των χρηστών, των επιβατών, των οικείων εργαζομένων και άλλων παραγόντων που αναφέρονται στην παρ. 3 του παρόντος άρθρου, στ) [...]. 2. Η ευθύνη για την ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος, την τήρηση των κανόνων ασφαλείας και την ελαχιστοποίηση των σχετικών κινδύνων, **ανήκει, κατά λόγο αρμοδιότητας αφενός στον Διαχειριστή της Υποδομής και αφετέρου στις********

σιδηροδρομικές επιχειρήσεις για το μέρος του συστήματος που τελεί υπό τον έλεγχό τους. **Λαμβάνοντας υπόψη ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και ο Διαχειριστής της Υποδομής έχουν την ευθύνη για την ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος, κατά το μέρος που τελεί υπό τον έλεγχό τους: α) [...], γ) όπου απαιτείται, υποχρεώνουν, μέσω σύμβασης, τους άλλους παράγοντες που αναφέρονται στην παρ. 3 του παρόντος άρθρου, των οποίων η δράση ενδέχεται να έχει αντίκτυπο στην ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος, να εφαρμόζουν μέτρα ελέγχου των κινδύνων, και δ) διασφαλίζουν ότι οι εργολάβοι τους εφαρμόζουν μέτρα ελέγχου των κινδύνων με την εφαρμογή των ΚΜΑ για την παρακολούθηση διαδικασιών σύμφωνα με τη σχετική ΚΜΑ που προβλέπεται στην περ. γ' της παρ. 1 του άρθρου 58 και ότι αυτό προβλέπεται ρητά σε συμβατικές ρυθμίσεις που γνωστοποιούνται στον Διαχειριστή της Υποδομής ή τη Ρ.Α.Σ. ύστερα από αίτημά τους. 2Α. Με σκοπό τη διατήρηση της ασφάλειας στον σιδηρόδρομο και την ορθή εφαρμογή των κανόνων ασφαλείας, η Ρ.Α.Σ. ασκεί τα καθήκοντά της ως Εθνική Αρχή Ασφάλειας, σύμφωνα με τα άρθρα 68 και 69, ελέγχοντας την τήρηση των εφαρμοστέων κανόνων, καλώντας τους εμπλεκόμενους στον σιδηρόδρομο φορείς σε παροχή εξηγήσεων και επιβάλλοντας κυρώσεις σε περίπτωση διαπίστωσης παραβάσεων, σύμφωνα με τις αρμοδιότητές της. Οι ευθύνες της Ρ.Α.Σ. ταυτίζονται με τις αρμοδιότητες που της έχουν ανατεθεί δυνάμει του εθνικού και ενωσιακού δικαίου. [...]. 3. Με την επιφύλαξη της ευθύνης που φέρουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και ο διαχειριστής υποδομής κατά την παρ. 2 του παρόντος άρθρου, οι υπεύθυνοι για τη συντήρηση φορείς και κάθε**

άλλος παράγοντας με πιθανό αντίκτυπο στην ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος της Ελλάδας, συμπεριλαμβανομένων των κατασκευαστών, εταιρειών συντήρησης, κατόχων οχημάτων, παρόχων υπηρεσιών, αναθετόντων φορέων, μεταφορέων, αποστολέων, παραληπτών, φορτωτών, εκφορτωτών, υπεύθυνων πλήρωσης και κένωσης: **α) εφαρμόζουν** τα αναγκαία μέτρα ελέγχου των κινδύνων, όπου απαιτείται, σε συνεργασία με άλλους παράγοντες, **β) διασφαλίζουν** ότι τα υποσυστήματα, το λοιπό υλικό, ο εξοπλισμός και οι υπηρεσίες που παρέχουν, πληρούν τις ισχύουσες προϋποθέσεις και όρους χρήσης, προκειμένου να είναι δυνατή η ασφαλής χρήση τους από τις οικείες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή και τον οικείο διαχειριστή υποδομής. **4. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ο διαχειριστής υποδομής και κάθε παράγοντας που αναφέρεται στην παρ. 3 του παρόντος άρθρου,** ο οποίος εντοπίζει ή ενημερώνεται σχετικά με κίνδυνο ασφάλειας οφειλόμενο σε ελάττωμα και κατασκευαστικές παρατυπίες ή δυσλειτουργίες τεχνικού εξοπλισμού, συμπεριλαμβανομένων των δομικών υποσυστημάτων, οφείλουν, στα πλαίσια των αντίστοιχων αρμοδιοτήτων τους: **α) να λαμβάνουν** τα αναγκαία διορθωτικά μέτρα για την αντιμετώπιση του εντοπισθέντος κινδύνου ασφάλειας, **β) να αναφέρουν** τους εν λόγω κινδύνους στα οικεία ενδιαφερόμενα μέρη, προκειμένου αυτά να λάβουν απαιτούμενα περαιτέρω διορθωτικά μέτρα για να εξασφαλιστεί η απρόσκοπτη επίτευξη των επιδόσεων ασφάλειας του σιδηροδρομικού συστήματος. [...]», ενώ, σύμφωνα με το άρθρο **58 (Κοινές μέθοδοι ασφάλειας «ΚΜΑ») §1 περίπτωση (γ)** του ίδιου νόμου προβλέπεται, ότι **«1. Οι ΚΜΑ περιγράφουν** τον τρόπο αξιολόγησης των επιπέδων ασφάλειας, της επίτευξης των

στόχων ασφάλειας και της συμμόρφωσης προς άλλες απαιτήσεις ασφάλειας κατά περίπτωση, **ιδίως** μέσω ανεξάρτητου οργανισμού αξιολόγησης με την εκπόνηση και τον καθορισμό: **α)** των μεθόδων αξιολόγησης και εκτίμησης των κινδύνων, [...], **γ)** των μεθόδων εποπτείας που πρέπει να εφαρμόζει η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και των μεθόδων παρακολούθησης που πρέπει να εφαρμόζουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ο διαχειριστής υποδομής και οι αρμόδιοι για τη συντήρηση φορείς, [...].».

(Ε) Εξάλλου, σύμφωνα με το άρθρο 66 (Συντήρηση οχημάτων) του Ν. 4632/2019 (σχ.1γ), όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 18 του Ν.5220/2025 (ΦΕΚ Α' 131/21.7.2025) και ισχύει, ορίζεται, μεταξύ άλλων, ότι: «1. Για κάθε όχημα, πριν χρησιμοποιηθεί στο δίκτυο, υπάρχει φορέας υπεύθυνος για τη συντήρησή του και ο φορέας αυτός καταχωρίζεται στο μητρώο οχημάτων σύμφωνα με το άρθρο 46 του παρόντος νόμου. 2. Με την επιφύλαξη της ευθύνης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής για την ασφαλή λειτουργία των αμαξοστοιχιών σύμφωνα με το άρθρο 56 του παρόντος νόμου, ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας εξασφαλίζει ότι τα οχήματα, για τη συντήρηση των οποίων είναι υπεύθυνος, βρίσκονται σε ασφαλή κατάσταση κυκλοφορίας. Για τον σκοπό αυτόν, ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας θεσπίζει σύστημα συντήρησης για τα εν λόγω οχήματα και μέσω του συστήματος αυτού: α) διασφαλίζει ότι τα οχήματα συντηρούνται σύμφωνα με το βιβλίο συντήρησης κάθε οχήματος και τις ισχύουσες απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένων των κανόνων συντήρησης και των σχετικών διατάξεων ΤΠΔ, β) εφαρμόζει τις απαραίτητες μεθόδους αξιολόγησης και εκτίμησης των κινδύνων που

καθορίζονται στις ΚΜΑ, όπως αναφέρεται στην περίπτωση α' της παραγράφου 1 του άρθρου 58 κατά περίπτωση σε συνεργασία με άλλους παράγοντες, **γ) διασφαλίζει** ότι οι εργολάβοι τους εφαρμόζουν μέτρα ελέγχου των κινδύνων με την εφαρμογή της ΚΜΑ για την παρακολούθηση διαδικασιών που αναφέρεται στην περίπτωση γ' της παραγράφου 1 του άρθρου 58 και ότι αυτό προβλέπεται ρητά σε συμβατικές ρυθμίσεις που θα δημοσιοποιούνται ύστερα από αίτημα του Οργανισμού ή της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, **δ) διασφαλίζει** την ιχνηλασιμότητα των δραστηριοτήτων συντήρησης. **3. Το σύστημα**

συντήρησης συνίσταται στις εξής λειτουργίες: **α) λειτουργία διαχείρισης** για την εποπτεία και το συντονισμό των λειτουργιών συντήρησης που αναφέρονται στις περιπτώσεις β' έως δ' και για τη διασφάλιση της κατάστασης ασφαλούς λειτουργίας του οχήματος στο σιδηροδρομικό σύστημα, **β) λειτουργία ανάπτυξης** σε θέματα συντήρησης, στο πλαίσιο της οποίας πραγματοποιείται η διαχείριση της τεκμηρίωσης που αφορά τη συντήρηση, συμπεριλαμβανομένης της διαχείρισης της διάταξης, με βάση το σχεδιασμό και τα λειτουργικά δεδομένα, καθώς και με βάση τις επιδόσεις και την αποκτώμενη εμπειρία, **γ) λειτουργία διαχείρισης** της συντήρησης του στόλου για τη διαχείριση της απόσυρσης οχήματος για συντήρηση και της επαναφοράς του σε λειτουργία μετά τη συντήρηση, **δ) λειτουργία πραγματοποίησης της συντήρησης για την πραγματοποίηση της απαιτούμενης τεχνικής συντήρησης οχήματος ή τμημάτων αυτού, συμπεριλαμβανομένης της τεκμηρίωσης για τη διάθεση σε λειτουργία.** Ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας ασκεί ο ίδιος τη λειτουργία διαχείρισης, μπορεί όμως να αναθέσει τις λειτουργίες

συντήρησης που αναφέρονται στις περιπτώσεις β' έως δ' ή τμήματα αυτών σε άλλα συμβαλλόμενα μέρη, όπως συνεργεία συντήρησης. Ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας διασφαλίζει ότι όλες οι λειτουργίες, όπως καθορίζονται στις περιπτώσεις α' έως δ' συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις και τα κριτήρια αξιολόγησης που παρατίθενται στο παράρτημα ΙΙΙ του άρθρου 81. Τα συνεργεία συντήρησης εφαρμόζουν τα σχετικά τμήματα του παραρτήματος ΙΙΙ του άρθρου 81, όπως προσδιορίζονται στις εκτελεστικές πράξεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής που αντιστοιχούν στις λειτουργίες και τις δραστηριότητες που πρέπει να πιστοποιηθούν. 4. [...]. Αν ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας είναι σιδηροδρομική επιχείρηση ή διαχειριστής υποδομής, πλην εκείνων που αναφέρονται στην παρ. 2 του άρθρου 3 του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/779, η συμμόρφωση με τους όρους του παρόντος άρθρου ελέγχεται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων σύμφωνα με τα άρθρα 62 και 64 του παρόντος και τις παρ. 4 και 5 του άρθρου 3 του ανωτέρω Εκτελεστικού Κανονισμού. [...].».

(ΣΤ) Επίσης, σύμφωνα με το άρθρο 68 (Καθήκοντα) του ίδιου, όπως παραπάνω (σχ.1γ) νόμου ορίζεται, μεταξύ άλλων, ότι: «1. Ως εθνική αρχή ασφάλειας ορίζεται η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων. [...]. 2. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων αναλαμβάνει και ασκεί τα εξής καθήκοντα: α)...[...], ι) την εποπτεία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 69, [...]. 3. Τα καθήκοντα που προβλέπονται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου δεν μεταβιβάζονται ούτε ανατίθενται βάσει υπεργολαβίας σε οποιονδήποτε διαχειριστή υποδομής, σιδηροδρομική επιχείρηση ή αναθέτοντα φορέα», ενώ, κατά τα

οριζόμενα στο άρθρο 69 (Εποπτεία) του ίδιου νόμου (σχ.1γ) ορίζεται ρητά, ότι «1. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εποπτεύει τη συνεχή συμμόρφωση με την επιβαλλόμενη από το νόμο υποχρέωση για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και το διαχειριστή υποδομής να χρησιμοποιούν σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας, όπως αναφέρεται στο άρθρο 61. Για τον σκοπό αυτό, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εφαρμόζει τις αρχές που ορίζονται στις σχετικές ΚΜΑ για την εποπτεία, όπως αναφέρονται στην περίπτωση γ' της παραγράφου 1 του άρθρου 58, μεριμνώντας ώστε στις δραστηριότητες εποπτείας να περιλαμβάνεται, ιδίως, η **εξακρίβωση ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής εφαρμόζουν: α) [...], γ) τις σχετικές ΚΜΑ που αναφέρονται στο άρθρο 58. Οι σχετικές με το παρόν στοιχείο δραστηριότητες εποπτείας εφαρμόζονται και στους υπεύθυνους για τη συντήρηση φορείς, κατά περίπτωση.** 2. [...] 6. Αν, κατά τη διενέργεια της εποπτείας, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εντοπίσει σοβαρό κίνδυνο για την ασφάλεια, μπορεί ανά πάσα στιγμή να εφαρμόσει προσωρινά μέτρα ασφάλειας, ιδίως άμεσο περιορισμό ή αναστολή των σχετικών δραστηριοτήτων. Αν το ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας έχει εκδοθεί από τον Οργανισμό, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ενημερώνει αμελλητί τον Οργανισμό και παρέχει στοιχεία που τεκμηριώνουν την απόφασή της. Αν ο Οργανισμός κρίνει δυσανάλογα τα μέτρα που εφαρμόζει η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, μπορεί να της ζητήσει να άρει ή να προσαρμόσει τα μέτρα αυτά. Ο Οργανισμός και η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων συνεργάζονται με σκοπό να καταλήξουν σε αμοιβαία αποδεκτή λύση. Εφόσον είναι απαραίτητο, στη διαδικασία θα αναμιχθεί και η

σιδηροδρομική επιχείρηση. Αν δεν τελεσφορήσει η δεύτερη αυτή διαδικασία, παραμένει σε ισχύ η απόφαση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων να εφαρμόσει τα προσωρινά μέτρα. [...]. **10. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μπορεί να απευθύνει προειδοποιήσεις** προς τον διαχειριστή υποδομής και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις σε περίπτωση μη συμμόρφωσης αυτών με τις υποχρεώσεις τους, όπως αυτές αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου. [...]».

(Ζ) Ακόμη, σύμφωνα με άρθρο 70 (Αρχές για τη λήψη αποφάσεων) του ίδιου, όπως παραπάνω, νόμου (σχ.1γ) προβλέπεται, μεταξύ άλλων, 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. 3.** Οι αποφάσεις της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων υπόκεινται στα ένδικο βοηθήματα του άρθρου 34 του ν. 3891/2010. [...]», ενώ, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 79 (Κυρώσεις) του ίδιου νόμου (σχ.1γ) προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ότι **«1.** Στις περιπτώσεις παραβάσεων των εθνικών διατάξεων που θεσπίζονται στο δεύτερο μέρος του παρόντος νόμου, **η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, με ειδικά αιτιολογημένη απόφασή της και ύστερα από προηγούμενη κλήση για παροχή εξηγήσεων των ενδιαφερομένων, μπορεί, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στον Κανονισμό Ακροάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Β' 3080/2013), να επιβάλλει διοικητικές κυρώσεις στο**

Διαχειριστή Υποδομής, στις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις και στον υπεύθυνο φορέα συντήρησης. Οι διοικητικές κυρώσεις είναι οι εξής: α) [...] θ) για τη μη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις με το οικείο σύστημα συντήρησης του υπεύθυνου φορέα για τη συντήρηση επιβάλλεται πρόστιμο είκοσι χιλιάδες (20.000) ευρώ. 2. Στις περιπτώσεις πολλαπλών παραβάσεων των διατάξεων του δεύτερου μέρους, καθώς και σε περιπτώσεις που δεν εμπίπτουν σαφώς σε μία από τις κατηγορίες των περιπτώσεων της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου επιβάλλεται πρόστιμο το οποίο δεν υπερβαίνει αθροιστικά το ποσό των εκατό χιλιάδων (100.000) ευρώ. [...]. 4. Για τον καθορισμό του προστίμου λαμβάνεται υπόψη, μεταξύ άλλων, η φύση, η σοβαρότητα και η διάρκεια της παράβασης. 5. Οι πιο πάνω αναφερόμενες διοικητικές κυρώσεις επιβάλλονται πέραν των οποιωνδήποτε ποινικών, αστικών ή άλλων κυρώσεων που προβλέπονται από άλλες διατάξεις. [...].».

(Η) Άλλωστε, σύμφωνα με τον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2019/779 (σχ.10) της Επιτροπής της 16^{ης} Μαΐου 2019 «για τον καθορισμό λεπτομερών διατάξεων για σύστημα πιστοποίησης των φορέων υπεύθυνων για τη συντήρηση οχημάτων κατ' εφαρμογή της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 445/2011 της Επιτροπής», προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ότι:

(Η1) «Άρθρο 3 – (Σύστημα πιστοποίησης) 1. [...]. 5. Το πιστοποιητικό ΥΣΦ που χορηγείται σε σιδηροδρομική επιχείρηση ή σε διαχειριστή υποδομής θεωρείται απόδειξη της συμμόρφωσης με τα σημεία 5.2.4 και 5.2.5 του παραρτήματος Ι και του παραρτήματος ΙΙ του κατ'

εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2018/762 της Επιτροπής όσον αφορά τη συντήρηση οχημάτων. [...]».

(Η2) «Άρθρο 5 – (Υποχρεώσεις των μερών που εμπλέκονται στη διαδικασία συντήρησης) 1. [...] 3. Όλα τα μέρη που εμπλέκονται στη διαδικασία συντήρησης, όπως σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, διαχειριστές υποδομής, κάτοχοι, υπεύθυνοι για τη συντήρηση φορείς, καθώς και κατασκευαστές οχημάτων, υποσυστημάτων ή κατασκευαστικών στοιχείων, **ανταλλάσσουν σχετικές πληροφορίες για τη συντήρηση σύμφωνα με τα κριτήρια που απαριθμούνται στα τμήματα I.7 και I.8 του παραρτήματος II.** [...] 4. Σε περίπτωση που κάποιο εμπλεκόμενο μέρος, και ιδίως σιδηροδρομική επιχείρηση ή διαχειριστής υποδομής, **έχει αποδεικτικά στοιχεία ότι υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας δεν συμμορφώνεται με το άρθρο 14 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 ή με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, ενημερώνει αμελλητί** σχετικά τον οργανισμό πιστοποίησης και την αρμόδια εθνική αρχή ασφάλειας. Ο οργανισμός πιστοποίησης ή, σε περίπτωση που δεν έχει πιστοποιηθεί ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας, **η αρμόδια εθνική αρχή ασφάλειας** λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα για να ελέγξει κατά πόσον ο ισχυρισμός περί μη συμμόρφωσης είναι δικαιολογημένος. 5. Σε περίπτωση αλλαγής υπεύθυνου για τη συντήρηση φορέα, ο κάτοχος, σύμφωνα με το άρθρο 47 παράγραφος 6 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, ενημερώνει αμελλητί τον φορέα καταχώρισης που αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 της απόφασης 2007/756/ΕΚ της Επιτροπής και ζητεί ενημέρωση του μητρώου οχημάτων. Στην περίπτωση αυτή: **i)** ο πρώην υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας **παραδίδει** χωρίς καθυστέρηση στον κάτοχο την τεκμηρίωση της συντήρησης

ii) ο πρώην υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας **απαλλάσσεται** από τις υποχρεώσεις του όταν αφαιρεθεί από το μητρώο οχημάτων. **iii)** εάν δεν υπάρχει νέος υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας, αναστέλλεται η καταχώριση του οχήματος».

(Η3) «Άρθρο 8 – (Συμμόρφωση των υπεύθυνων για τη συντήρηση φορέων) 1. Ο οργανισμός πιστοποίησης **επιτηρεί** τον υπεύθυνο για τη συντήρηση φορέα, **προκειμένου να επαληθεύει τη συνεχή συμμόρφωσή του με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο παράρτημα ΙΙ.** Πραγματοποιεί επιτόπιες επισκέψεις τουλάχιστον μία φορά κάθε 12 μήνες. [...]. **2.** Εφόσον ο οργανισμός πιστοποίησης **διαπιστώσει** ότι υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας **δεν συμμορφώνεται πλέον με τις απαιτήσεις βάσει των οποίων εξέδωσε την πιστοποίηση ΥΣΦ, μπορεί** να λάβει ένα από τα ακόλουθα μέτρα: – **συμφωνεί** ένα βελτιωτικό σχέδιο με τον υπεύθυνο για τη συντήρηση φορέα, – **αποφασίζει** να περιορίσει το πεδίο της πιστοποίησης ΥΣΦ, – **αναστέλλει ή ανακαλεί** την πιστοποίηση, ανάλογα με τον βαθμό μη συμμόρφωσης. **3.** **Εφόσον ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας δεν ακολουθήσει το βελτιωτικό σχέδιο ή συνεχίζει να μην συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παραρτήματος ΙΙ,** ο οργανισμός πιστοποίησης **αποφασίζει** περιορισμό του πεδίου της πιστοποίησης ΥΣΦ ή την ανακαλεί, ανάλογα με τον βαθμό μη συμμόρφωσης. **4. Σε περίπτωση ανάκλησης της πιστοποίησης ΥΣΦ, ο φορέας που είναι υπεύθυνος για το εθνικό ή το ευρωπαϊκό μητρώο οχημάτων εξασφαλίζει την αναστολή της καταχώρισης των οχημάτων που θίγονται από την ανάκληση, μέχρι να καταχωρισθεί νέος υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας για τα συγκεκριμένα οχήματα. [...]**».

(Η4) «Άρθρο 9 (Εξωτερική ανάθεση λειτουργιών συντήρησης) 1. Μία ή περισσότερες από τις λειτουργίες που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 3 στοιχεία β), γ) και δ της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798, ή μέρη αυτών, επιτρέπεται να ανατίθενται σε τρίτους, ο δε οργανισμός πιστοποίησης ενημερώνεται σχετικά. **2.** Ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας αποδεικνύει στον οργανισμό πιστοποίησης **τον τρόπο συμμόρφωσής του προς όλες τις απαιτήσεις και τα κριτήρια αξιολόγησης του παραρτήματος ΙΙΙ όσον αφορά τις λειτουργίες για τις οποίες αποφάσισε εξωτερική ανάθεση**. **3.** Ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας **παραμένει υπεύθυνος** για την έκβαση των δραστηριοτήτων συντήρησης που αναθέτει σε τρίτους και καταρτίζει σύστημα παρακολούθησης των επιδόσεών τους».

(Θ) Συμπληρωματικά, με το άρθρο 3 §5 του ειρημένου Εκτελεστικού Κανονισμού (σχ.1θ), στα σημεία 5.2.4 και 5.2.5 του Παραρτήματος Ι (Απαιτήσεις για το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις) του κατ' εξουσιοδότηση Κανονισμού (ΕΕ) 2018/762 (σχ.1ιστ) της Επιτροπής της 8^{ης} Μαρτίου 2018 «για τον καθορισμό κοινών μεθόδων ασφάλειας σχετικά με τις απαιτήσεις για το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και για την κατάργηση των κανονισμών της Επιτροπής (ΕΕ) αριθ. 1158/2010 και (ΕΕ) αριθ. 1169/2010» προβλέπεται ρητά, ότι

(Θ1) «5.2.4. Για τον έλεγχο των κινδύνων που σχετίζονται με τη συντήρηση (βλέπε 3.1.1. Εκτίμηση κινδύνων) λαμβάνονται υπόψη τουλάχιστον τα ακόλουθα:
α) αναγνώριση της ανάγκης συντήρησης για τη διατήρηση του περιουσιακού στοιχείου σε ασφαλή κατάσταση

λειτουργίας, με βάση την προγραμματισμένη και την πραγματική χρήση του περιουσιακού στοιχείου και τα χαρακτηριστικά σχεδιασμού του. **β) διαχείριση** της απόσυρσης του περιουσιακού στοιχείου για συντήρηση, όταν έχουν εντοπισθεί ελαττώματα ή όταν η κατάσταση του περιουσιακού στοιχείου υποβαθμίζεται πέραν των ορίων ασφαλούς κατάστασης λειτουργίας κατά το στοιχείο α) **γ) διαχείριση** της επαναφοράς του περιουσιακού στοιχείου σε λειτουργία, ενδεχομένως με περιορισμούς χρήσης, μετά την παράδοσή του από τη συντήρηση, ώστε να εξασφαλίζεται ότι είναι σε ασφαλή κατάσταση λειτουργίας. **δ) διαχείριση** του εξοπλισμού παρακολούθησης και μέτρησης, προκειμένου να διασφαλίζεται ότι αρμόζει για τον σκοπό για τον οποίο προορίζεται».

(Θ2) «5.2.5. Για τον έλεγχο των πληροφοριών και της επικοινωνίας όταν σχετίζονται με την ασφαλή διαχείριση περιουσιακών στοιχείων (βλέπε 4.4. Πληροφορίες και επικοινωνία), ο οργανισμός λαμβάνει υπόψη: α) την ανταλλαγή σχετικών πληροφοριών εντός του οργανισμού ή με εξωτερικούς φορείς στους οποίους έχει ανατεθεί η συντήρηση (βλέπε 5.3. Ανάδοχοι, συνεργάτες και προμηθευτές), και ιδίως των πληροφοριών για δυσλειτουργίες, ατυχήματα και περιστατικά που σχετίζονται με την ασφάλεια, καθώς και για ενδεχόμενους περιορισμούς χρήσης του περιουσιακού στοιχείου. β) την ιχνηλασιμότητα όλων των απαραίτητων πληροφοριών, καθώς και των πληροφοριών που σχετίζονται με το στοιχείο α) (βλέπε 4.4. Πληροφορίες και επικοινωνία και 4.5.3. Έλεγχος τεκμηριωμένων πληροφοριών). γ) την κατάρτιση και την τήρηση αρχείων όλων των περιουσιακών στοιχείων, καθώς και τη

διαχείριση των μεταβολών που επηρεάζουν την ασφάλεια των περιουσιακών στοιχείων (βλέπε 5.4. Διαχείριση μεταβολών) ».

(Ι) **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.1ζ), 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) 782/2021 (National Enforcement Body-NEB), στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΡΑ), στο Ανεξάρτητο Δίκτυο Ρυθμιστών για το Σιδηρόδρομο (IRG-Rail), στο Δίκτυο Οικονομικών Ρυθμιστικών Αρχών του ΟΟΣΑ (Network of Economic Regulators-NER), στο Ευρωπαϊκό Δίκτυο Ανταγωνισμού (ECN), στο δίκτυο των Ευρωπαϊκών Ρυθμιστικών Φορέων Σιδηροδρόμου (ENRRB), στο Δίκτυο Εθνικών Αρχών Ασφάλειας (NSA) και στη Διεθνή Ένωση Διασύνδεσης των Κρατικών Σωμάτων Επιθεωρητών Ασφάλειας (ILGGRI).

V. ΟΙ ΕΡΕΥΝΟΜΕΝΕΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ

Στο πλαίσιο εφαρμογής του με αριθ. πρωτ. 3093/9.10.2025 εγγράφου (σχ.9) της Προέδρου της ΡΑΣ με θέμα «Διαβίβαση Εξώδικης Διαμαρτυρίας-Δήλωσης-Πρόσκλησης» και λαμβάνοντας υπόψη, **αφενός μεν**, το σχετικό πόρισμα της αρμόδιας Μονάδας (ΜΑΣΔ) της Αρχής (σχ.23), **και αφετέρου**, όλα τα σχετικά έγγραφα και στοιχεία σε συνδυασμό και με τα άρθρα 1, 2 §§1, 2 περιπτώσεις (α) και (δ) και 6 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ (σχ.1ζ) **διαπιστώθηκε**, σύμφωνα με τη με αριθμό 19/2026 απόφαση της Ολομέλειας της Αρχής (σχ.24) **σε συνδυασμό και με** τη με αριθ.

πρωτ. 1436/21.4.2026 πράξη διεξαγωγής ακρόασης (σχ.28, πρβλ. σχ.29 και σχ.30), ότι υφίστανται παραβάσεις της σιδηροδρομικής υπηρεσίας από την HELLENIC TRAIN, ως υπεύθυνου για τη συντήρηση φορέα, **και ειδικότερα:**

(Α) Παράβαση των διατάξεων του άρθρου 66 §§2 και 3 (Συντήρηση οχημάτων) του Ν.4632/2019 (σχ.1γ) σε συνδυασμό και με τις διατάξεις του Παραρτήματος ΙΙΙ του άρθρου 81 (Παραρτήματα Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798-Κοινοί δείκτες ασφαλείας) του ίδιου, όπως παραπάνω, νόμου,

(Β) Παράβαση των διατάξεων:

(Β1) του άρθρου 5 §3 (Υποχρεώσεις των μερών που εμπλέκονται στη διαδικασία συντήρησης) του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/779 (σχ.1θ) σε συνδυασμό και με τα Τμήματα Ι.7 (Πληροφόρηση) και Ι.8 (Τεκμηρίωση) του Παραρτήματος ΙΙ του ενλόγω (σχ.1θ) Κανονισμού,

(Β2) του άρθρου 9 §§1 και 3 (Εξωτερική ανάθεση λειτουργιών συντήρησης) του ίδιου, όπως παραπάνω, Εκτελεστικού Κανονισμού (σχ.1θ),

(Β3) των Τμημάτων Ι.9 (Δραστηριότητες εξωτερικής ανάθεσης), ΙV.2 περίπτωση (γ) και ΙV.10 περίπτωση (βι) του Παραρτήματος ΙΙ, του ίδιου, όπως παραπάνω, Εκτελεστικού Κανονισμού (σχ.1θ) και

(Γ) Παράβαση των διαδικασιών του οικείου Συστήματος Συντήρησης Τροχαίου Υλικού (ΣΣΤΥ), και ειδικότερα:

(Γ1) του άρθρου 4 της διαδικασίας «MSF/MET/0019-Μεθοδολογία-Έκδοση Κανόνων Ασφαλείας για την Συντήρηση του Τροχαίου Υλικού» (σχ.1ια),

(Γ2) του άρθρου 5 της διαδικασίας «GEN/PRO/0108-Διαδικασία- Αξιολόγηση Προμηθευτών» (σχ.1ιγ),

(Γ3) της διαδικασίας «GEN/PRO/0215-Καταγραφή και Διερεύνηση Περιστατικών Σιδηροδρομικής Ασφάλειας» (σχ.1ιδ), η οποία αντικατέστησε την διαδικασία «MSF/PRO/0013-Διερεύνηση Περιστατικών Ασφαλείας»,

(Γ4) του άρθρου 4 της διαδικασίας «RSP/MET/0030-Μεθοδολογία-Διαχείριση Τεχνικού Φακέλου Συντήρησης» (σχ.1ιε) και

(Γ5) του άρθρου 4 της διαδικασίας «RSP/MET/0031-Μεθοδολογία-Πλαίσιο Δραστηριοποίησης Π.Σ.Τ.Υ.» (σχ.1ι), διότι,

(i) στις περιπτώσεις σύναψης συμβάσεων (εργολαβίας ή υπεργολαβίας) προμήθειας και συντήρησης ανταλλακτικών καθισμάτων με τις εταιρείες «TENNIS CRAFT INTERKAT» και «GLOBAL INTERIOR SYSTEMS IKE» **δεν αναφέρεται ρητά**, όπως προβλέπεται στις αρχικές συμβάσεις κατασκευής (41α και 41β), ότι τα υλικά των καθισμάτων θα έχουν επένδυση από φλογοεπιβραδυντικό υλικό σύμφωνα με το UIC 564-2, τουναντίον, περιλαμβάνουν τον γενικόλογο όρο ότι «...το ύφασμα θα είναι της ίδιας ποιότητας και του ίδιου χρώματος με το αρχικό...», ο οποίος ερμηνεύεται από τον ΥΣΦ (για την επίτευξη της πυροπροστασίας), ότι τα υλικά για τις επισκευές των καθισμάτων απαιτείτο να είναι συμμορφούμενα σύμφωνα προς το πρότυπο UIC 564-2,

(ii) στις συμβάσεις 2021153/21-12-2021 και 2022249/30-12-2022 μεταξύ της HELLENIC TRAIN και της «GLOBAL INTERIOR SYSTEMS IKE» **δεν περιλαμβάνεται** αντίστοιχος όρος περί προσκομιδής πιστοποιητικών των υλικών, όπως στις συμβάσεις με την εταιρεία «TENNIS CRAFT INTERKAT», αλλά τον όρο ότι «...Κατά την παράδοσή τους τα είδη, εφόσον ο Προμηθευτής δεν είναι ο κατασκευαστής τους, θα συνοδεύονται από όλα τα πιστοποιητικά εγγύησης και γνησιότητας του Κατασκευαστή τους»

(iii) για τις εργασίες προμήθειας υλικών και συντήρησης καθισμάτων **δεν προσκομίστηκαν** αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με την τήρηση των απαιτήσεων του UIC 564-2, το οποίο αποτελεί τον ισχύοντα εθνικό τεχνικό κανόνα, καταχωρισμένο στη βάση δεδομένων Reference Document Database (RDD) του ERA, για τη

βασική παράμετρο «πυροπροστασία του τροχαίου υλικού και εκκένωση», καθόσον, δεν βρέθηκαν ακόμη και στο πλαίσιο του αιφνίδιου ελέγχου, παρότι ζητήθηκαν, αντικειμενικές αποδείξεις, π.χ. πιστοποιητικά προμηθευτών και κατασκευαστών υλικών, τα οποία οφείλουν να συνοδεύουν, κατά την παράδοσή τους από τους εργολάβους ή υπεργολάβους τα υλικά επένδυσης των καθισμάτων των συντηρηθέντων επιβαταμαξών.

VI. ΟΙ ΙΣΧΥΡΙΣΜΟΙ ΤΗΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ (HELLENIC TRAIN A.E.)

VIα. Η HELLENIC TRAIN A.E. αρνείται και αντικρούει τις προαναφερόμενες και από την Αρχή διαπιστωθείσες πλημμέλειές της (σχ.24 σε συνδυασμό και με σχ.28) και με το υπόμνημά της (σχ.31), με τα συμπληρωματικά υπομνήματά της (σχ.36 και σχ.37) αλλά και με αυτά (υπομνήματα) προσκομιζόμενα για πρώτη φορά ενώπιον της Αρχής έγγραφα και στοιχεία **ισχυρίζεται, αφενός μεν**, την έλλειψη υποχρέωσής της περί προσκομιδής πιστοποιητικού συμμόρφωσης με το πρότυπο UIC 564-2, στο πλαίσιο υλοποίησης της συντήρησης του τροχαίου υλικού, **και αφετέρου**, την πλήρη συμμόρφωσή της **(αα)** με τις διατάξεις των άρθρων 66 και 81 του Ν.4632/2019, **(ββ)** των αναφερόμενων στην ειρημένη πράξη ακρόασης (σχ.28) διατάξεων του Εκτελεστικού Κανονισμού 2019/779 (σχ.1θ), και διαδικασιών του οικείου συστήματος συντήρησης (σχ. 1ι έως σχ.1ιε), ως ΥΣΦ, **και ειδικότερα:**

(Α) Αναφορικά με την έλλειψη απαίτησης αναζήτησης ή προσκομιδής πιστοποιητικών σχετικά με τα υλικά που χρησιμοποιήθηκαν στο πλαίσιο υλοποίησης των τεσσάρων **(4)** συνολικά συμβάσεων (προμήθειας υλικών) που σύναψε με τις εταιρείες «GLOBAL INTERIOR SYSTEMS IKE» και «TENNIS CRAFT INTERKAT» (σχ.20) **επικαλείται** (σχ.31 σελ.14 έως σελ.17) ότι, από το περιεχόμενο της από **24.6.2016** Σύμβασης Συντήρησης Τροχαίου Υλικού (σχ.2δ, σχ.2ε και σχ.2στ) δεν υφίσταται υποχρέωσή της, στο

πλαίσιο των διαδικασιών συντήρησης του μισθωμένου από την ΓΑΙΑΟΣΕ (σχ.2β και σχ.2γ) τροχαίου υλικού, ελλείψει σχετικής ρητής συμβατικής ή νομοθετικής πρόβλεψης, η αναζήτηση ή η προσκομιδή ειδικών πιστοποιητικών συμμόρφωσης των επιμέρους υλικών προς το πρότυπο UIC 564-2 ή άλλο τεχνικό πρότυπο, δεδομένου ότι, το ανωτέρω από 24.6.2016 χρονολογούμενο συμβατικό πλαίσιο (σχ.2δ, σχ.2ε και σχ.2στ) περιορίστηκε στη ρητή απαίτηση περί συμμόρφωσης της συντήρησης, των ανταλλακτικών και των χρησιμοποιούμενων υλικών προς τις προδιαγραφές του κατασκευαστή, την ισχύουσα νομοθεσία και τις διεθνείς πρακτικές συντήρησης, και ως εκ τούτου, δεν προβλέπεται (ρητώς ή σιωπηρώς) οποιαδήποτε αυτοτελής υποχρέωση αναζήτησης πρόσθετων πιστοποιητικών συμμόρφωσης.

(Β) Αναφορικά με τη συμμόρφωσή της προς το περιεχόμενο των διατάξεων των άρθρων 66 §§2 και 3 (Συντήρηση οχημάτων) και του Παραρτήματος ΙΙΙ του άρθρου 81 (Παραρτήματα Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798-Κοινοί δείκτες ασφαλείας) του Ν.4632/2019 (σχ.1γ), **επικαλείται** (σχ.31 σελ. 18 έως σελ. 22 και σελ.28 έως σελ.30), ότι το εφαρμοστέο νομοθετικό πλαίσιο δεν θεσπίζει καθεστώς απόλυτης τυπικής συμμόρφωσης, αλλά απαιτεί ουσιαστική τεχνική επάρκεια, αποτελεσματική διαχείριση κινδύνου και διατήρηση ασφαλούς λειτουργίας του τροχαίου υλικού, δηλαδή στοιχεία στα οποία η ελεγχόμενη ανταποκρίνεται σωστά, αφού **(Β1)** η απαίτηση αναζήτησης πρόσθετων δικαιολογητικών θα μπορούσε να δικαιολογηθεί (πρβλ. σχ.31 σελ.19) **μόνο εφόσον προβλέπεται αυτό ρητώς** (π.χ. σε τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας ή από εθνικό κανόνα ασφαλείας), **(Β2)** προέβη σε περιορισμένης έκτασης εργασίες συντήρησης και αποκατάστασης φθορών και όχι σε εργασίες ανακαίνισης ή ανακατασκευής (πρβλ. σχ.31 σελ. 29), **είτε** με τη χρήση υφάσματος που πληρούσε τις προβλεπόμενες προδιαγραφές και υπήρχε ήδη στις αποθήκες της εταιρείας, **είτε** με χρήση ανταλλακτικών και υλικών της κατασκευάστριας εταιρείας,

ώστε, η επίκληση (από την Αρχή) αποκλειστικά διαδικασιών ή τυπικών ελλείψεων, χωρίς τεκμηρίωση πραγματικής επίπτωσης στην ασφάλεια ή παραβίασης ουσιώδους τεχνικής υποχρέωσης, δεν αρκεί αυτοτελώς για την θεμελίωση παράβασης των ανωτέρω διατάξεων, ενώ οι όροι που χρησιμοποιήθηκαν στις ανωτέρω συμβάσεις προμήθειας δεν μπορούν να χαρακτηριστούν γενικόλογoi, αφού το αληθές περιεχόμενό τους δεν είναι άλλο από την απαίτηση για την εφαρμογή του προτύπου UIC 564-2 και των άλλων τεχνικών προδιαγραφών που προβλέφθηκαν ρητά από τις προγραμματικές συμβάσεις και **(Β3)** εφόσον η προμήθεια πραγματοποιείται με ρητή απαίτηση συμμόρφωσης προς τα χαρακτηριστικά που έχει ορίσει ο κατασκευαστής του εξοπλισμού, **τεκμαίρεται** ότι το ανταλλακτικό ή το υλικό (που τελικώς χρησιμοποιήθηκε) πληροί τις απαιτήσεις καταλληλότητας και ασφάλειας του κατασκευαστή.

(Γ) Αναφορικά με τη συμμόρφωσή της προς το περιεχόμενο των διατάξεων **(αα)** του άρθρου 5 §3 (Υποχρεώσεις των μερών που εμπλέκονται στη διαδικασία συντήρησης) σε συνδυασμό και με τα Τμήματα Ι.7 (Πληροφόρηση) και Ι.8 (Τεκμηρίωση) του Παραρτήματος ΙΙ του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/779 (σχ.1θ), **(ββ)** του άρθρου 9 §§1 και 3 (Εξωτερική ανάθεση λειτουργιών συντήρησης) του ίδιου, όπως παραπάνω, Εκτελεστικού Κανονισμού (σχ.1θ) και **(γγ)** των Τμημάτων Ι.9 (Δραστηριότητες εξωτερικής ανάθεσης), ΙV.2 περίπτωση (γ) και ΙV.10 περίπτωση (βι) του Παραρτήματος ΙΙ, του ίδιου, όπως παραπάνω, Εκτελεστικού Κανονισμού (σχ.1θ), **επικαλείται** (σχ.31 σελ.30 έως σελ.34), ότι το ανωτέρω πλέγμα διατάξεων επιβάλλει στους υπεύθυνους για τη συντήρηση φορείς την υποχρέωση να διασφαλίζουν την κατάλληλη ανταλλαγή πληροφοριών, την ιχνηλασιμότητα, την επαρκή τεχνική τεκμηρίωση των εργασιών συντήρησης, την αξιολόγηση επάρκειας και παρακολούθησης των αναδόχων και την διασφάλιση συμμόρφωσης των χρησιμοποιούμενων υλικών και ανταλλακτικών προς τους εφαρμοστέους κανόνες και τις εντολές συντήρησης, ώστε να

εξασφαλίζεται η ασφαλής κατάσταση λειτουργίας του τροχαίου υλικού, χωρίς ωστόσο, να καθορίζεται καθεστώς απόλυτης τυπικής συμμόρφωσης ή γενικής υποχρέωσης συλλογής ειδικών πιστοποιητικών συμμόρφωσης προς συγκεκριμένο πρότυπο για κάθε επιμέρους υλικό ή ανταλλακτικό, πολύ δε περισσότερο όταν το ανταλλακτικό ή το υλικό συντήρησης προέρχεται από τον ίδιο τον κατασκευαστή.

(Δ) Επιπρόσθετα, **επικαλείται** (σχ.31 σελ.18 έως σελ.22), ότι το ανωτέρω θεσμικό πλαίσιο του Ν.4632/2019 (σχ.1γ) και του Εκτελεστικού Κανονισμού 2019/779 (σχ.1θ) αναφορικά με τη συντήρηση του τροχαίου υλικού δεν απαιτεί πρόσθετα πιστοποιητικά συμμόρφωσης ή καταλληλότητας για τα ανταλλακτικά και τα υλικά συντήρησης, όταν η προμήθεια αυτών ή η επισκευή τους πραγματοποιείται βάσει των τεχνικών προδιαγραφών και χαρακτηριστικών που έχουν καθοριστεί από τον αρχικό κατασκευαστή του εξοπλισμού ή του τροχαίου υλικού, όπως συνέβη στην εδώ ελεγχόμενη περίπτωση με επιδιόρθωση υφασμάτων καθισμάτων ή με επισκευή τμημάτων καθισμάτων με αποθέματα του κατασκευαστή (περίπτωση των βαγονιών Β3 και Β4) ή με υλικά που έχουν τα ίδια χαρακτηριστικά με το αρχικώς εγκεκριμένο υλικό του κατασκευαστή (περίπτωση του βαγονιού Α1) στο πλαίσιο ελεγχόμενης διαδικασίας προμηθειών και συντήρησης, ενώ, τέτοια απαίτηση θα μπορούσε να ανακύψει μόνο στην περίπτωση ουσιώδους διαφοροποίησης του υλικού, αλλαγής σύνθεσης ή χαρακτηριστικών πυρασφάλειας, χρήσης διαφορετικού τύπου υφάσματος χωρίς αποδεδειγμένη ισοδυναμία, τροποποίησης που επηρεάζει τον τεχνικό φάκελο του οχήματος, επισκευής από μη κατασκευαστή του υλικού ή ειδικής απαίτησης που απορρέει από αξιολόγηση κινδύνου ή από διαδικασία του υπεύθυνου για τη συντήρηση φορέα . Επομένως, εφόσον η εδώ ελεγχόμενη περίπτωση δεν αφορά σε εργασίες ανακαίνισης ή αναβάθμισης του τροχαίου υλικού και η Αρχή έχει δεχθεί ότι εφαρμοστέο για τα επίμαχα υλικά

των καθισμάτων είναι το πρότυπο UIC 564-2 καθόσον πρόκειται για περιπτώσεις εργασιών συντήρησης και όχι ανακαίνισης ή ανακατασκευής, δεν συνέτρεχε περίπτωση προσκομιδής οιαδήποτε πρόσθετου πιστοποιητικού.

(Ε) Αναφορικά με τη συμμόρφωσή της προς το περιεχόμενο των διαδικασιών του οικείου συστήματος συντήρησης ως Υπεύθυνου για τη Συντήρηση Φορέα (ΥΣΦ) και ειδικότερα **(αα)** του άρθρου 4 της διαδικασίας «MSF/MET/0019-Μεθοδολογία-Έκδοση Κανόνων Ασφαλείας για την Συντήρηση του Τροχαίου Υλικού» (σχ.1ια), **(ββ)** του άρθρου 5 της διαδικασίας «GEN/PRO/0108-Διαδικασία- Αξιολόγηση Προμηθευτών» (σχ.1ιγ), **(γγ)** της διαδικασίας «GEN/PRO/0215-Καταγραφή και Διερεύνηση Περιστατικών Σιδηροδρομικής Ασφάλειας» (σχ.1ιδ), η οποία αντικατέστησε την διαδικασία «MSF/PRO/0013-Διερεύνηση Περιστατικών Ασφαλείας», **(δδ)** του άρθρου 4 της διαδικασίας «RSP/MET/0030-Μεθοδολογία-Διαχείριση Τεχνικού Φακέλου Συντήρησης» (σχ.1ιε) και **(εε)** του άρθρου 4 της διαδικασίας «RSP/MET/0031-Μεθοδολογία-Πλαίσιο Δραστηριοποίησης Π.Σ.Τ.Υ.» (σχ.1ι), **επικαλείται** (σχ.31 σελ.34 έως σελ.38) ότι, επειδή δεν αποδεικνύεται καταρχήν η παραβίαση νομοθετικής, κανονιστικής ή τεχνικής υποχρέωσής της είναι αλυσιτελής η επίκληση των ανωτέρω διαδικασιών και επιπρόσθετα, ότι, **(1)** οι διατάξεις του άρθρου 4 της διαδικασίας «MSF/MET/0019-Μεθοδολογία-Έκδοση Κανόνων Ασφαλείας για την Συντήρηση του Τροχαίου Υλικού» (σχ.1ια) τηρήθηκαν αφού η ελεγχόμενη εκδίδει τους κανονισμούς και τις οδηγίες ασφαλείας, **(2)** οι διατάξεις του άρθρου 5 της διαδικασίας «GEN/PRO/0108-Διαδικασία- Αξιολόγηση Προμηθευτών» (σχ.1ιγ) δεν αφορούν σε απαίτηση προσκομιδής πιστοποιητικών συμμόρφωσης του προμηθευτή ή του εξοπλισμού με τη νομοθεσία ή άλλους κανονισμούς ή πρότυπα, **(3)** οι διατάξεις της διαδικασίας «GEN/PRO/0215-Καταγραφή και Διερεύνηση Περιστατικών Σιδηροδρομικής Ασφάλειας» (σχ.1ιδ), η οποία

αντικατέστησε την διαδικασία «MSF/PRO/0013-Διερεύνηση Περιστατικών Ασφαλείας», δεν διέπει το στάδιο ανάθεσης και υλοποίησης μιας σύμβασης, και ως εκ τούτου, δεν περιέχει οποιαδήποτε υποχρέωση για την εδώ ελεγχόμενη, **(4)** οι διατάξεις του άρθρου 4 της διαδικασίας «RSP/MET/0030-Μεθοδολογία-Διαχείριση Τεχνικού Φακέλου Συντήρησης» (σχ.1Ιε) αφενός μεν, τέθηκαν σε ισχύ στις 5.10.2022, οπότε αφορούν σε συμβάσεις που συνήφθησαν μετά την ανωτέρω ημεροχρονολογία, και αφετέρου, αφορούν αποκλειστικά νέο τεχνικό φάκελο συντήρησης χωρίς να θεσπίζουν υποχρέωση προσκομιδής συγκεκριμένων πιστοποιητικών ως προϋπόθεση εφαρμογής των εν λόγω προτύπων και, τέλος, **(5)** οι διατάξεις του άρθρου 4 της διαδικασίας «RSP/MET/0031-Μεθοδολογία-Πλαίσιο Δραστηριοποίησης Π.Σ.Τ.Υ.» (σχ.1Ι) αφενός μεν, τέθηκαν σε ισχύ στις 5.10.2022, οπότε αφορούν σε συμβάσεις που συνήφθησαν μετά την ανωτέρω ημεροχρονολογία, και αφετέρου, αφορούν σε γενικούς κανόνες που ισχύουν στο πλαίσιο υλοποίησης εργασιών συντήρησης και της απαιτούμενης μεθοδολογίας που πρέπει να ακολουθηθεί, δίχως να αναφέρεται υποχρέωση της ελεγχόμενης για προσκομιδή τυχόν πιστοποιητικών συμμόρφωσης με τις τεχνικές προδιαγραφές των υλικών που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο των εργασιών συντήρησης.

VIβ. Τέλος, η HELLENIC TRAIN για την συμμόρφωσή της προς το περιεχόμενο του συνόλου των προαναφερόμενων διατάξεων και ήδη μνημονευόμενων στη με αριθ. πρωτ. 1436/21.4.2026 πράξη διεξαγωγής ακρόασης (σχ.28) ισχυρίζεται (σχ.36), ότι από το σύνολο των επτά (7) επιβαταμαξών που συνέθεταν την αμαξοστοιχία IC62/28.2.2023, η οποία εκτελούσε το δρομολόγιο Αθήνα-Θεσσαλονίκη, πραγματοποιήθηκαν **(α)** στη με αριθμό **73738496019-8** επιβατάμαξα (βαγόνι **A1 - A'** θέσης) εργασίες **τοποθέτησης ανταλλακτικών των καθισμάτων (πλήρης έδρα)** δυνάμει της με αριθ. 2022219/13.7.2022 σύμβασης προμήθειας (σχ.13 το με αριθ. 4 εκεί συνημμένο) με την ατομική επιχείρηση με την επωνυμία

«ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΟΥΡΖΟΥΛΙΔΗΣ του ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ» και τον διακριτικό τίτλο «TENNIS CRAFT INTERKAT» και (β) στις επιβατάμαξες με αριθμό **73732096503-8** (βαγόνι **B3** - Β' θέσης) και **73732096569-9** (βαγόνι **B4** - Β' θέσης) εργασίες **αλλαγής υφάσματος των καθισμάτων** από τα αποθέματα που υπήρχαν στις αποθήκες της, ενώ, για το σύνολο των ανωτέρω εργασιών ισχυρίζεται ότι αυτές (εργασίες συντήρησης) έγιναν εντός του πλαισίου των αρχικών προγραμματικών συμβάσεων κατασκευής (σχ.11 [41α για το βαγόνι της Α' θέσης] και σχ.12 [41β για τα βαγόνια της Β' θέσης]).

VII. ΝΟΜΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΑΡΧΗΣ

Από τη συσχέτιση, τη συνδυαστική ερμηνεία και τη συνολική αξιολόγηση των στοιχείων της εδώ ερευνώμενης υπόθεσης δυνάμει της με αριθμό 19/3.4.2026 (σχ.24) απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ, προέκυψαν τα ακόλουθα:

VIIα. Επί του ισχυρισμού της HELLENIC TRAIN Α.Ε. **περί μη υποχρέωσής της**, στο πλαίσιο των διαδικασιών συντήρησης του μισθωμένου από την ΓΑΙΑΟΣΕ (σχ.2β και σχ.2γ) τροχαίου υλικού, **για αναζήτηση ή προσκομιδή πιστοποιητικών τεχνικών προδιαγραφών δυνάμει της από 24.6.2016 σύμβασης συντήρησης** τροχαίου υλικού (σχ.2δ, σχ.2ε και σχ.2στ).

(Α) Η HELLENIC TRAIN με το με αριθ. πρωτ. 1754/18.5.2026 έγγραφο υπόμνημά της (σχ.31 σελ.14 έως σελ.17) ισχυρίζεται ότι, ελλείπει σχετικής ρητής συμβατικής πρόβλεψης στην από **24.6.2016** χρονολογούμενη Σύμβαση Συντήρησης Τροχαίου Υλικού (σχ.2δ, σχ.2ε και σχ.2στ), αλλά και σχετικής νομοθετικής πρόβλεψης, δεν υπέχει υποχρέωση να αναζητεί ή να προσκομίζει πιστοποιητικά τεχνικών προδιαγραφών (UIC 564-2 ή άλλου προτύπου) των υλικών που χρησιμοποιεί για τη συντήρηση του τροχαίου υλικού, αφού, κατά τους ισχυρισμούς της, από το περιεχόμενο των άρθρων 4.2, 4.3, 4.6, 9.2 και 9.3 της ειρημένης σύμβασης δεν προκύπτει τέτοιου είδους αυτοτελής υποχρέωση.

(1) Σύμφωνα με το άρθρο 4.6 (Τεκμηρίωση) της από 24.6.2016 χρονολογούμενης Σύμβασης Συντήρησης Τροχαίου Υλικού (σχ.2δ, σχ.2ε και σχ.2στ) προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ότι **«Η ΕΞΕΣΤΥ ΘΑ ΤΗΡΕΙ ΑΡΧΕΙΑ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΥΛΟΠΟΙΟΥΜΕΝΩΝ ΒΑΣΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ Συντήρησης** (δελτία εργασίας, στοιχεία χιλιομετρικών διανύσεων και ωρών λειτουργίας), δεόντως καταχωρημένα με αριθμό Τροχαίου Υλικού ή αύξοντα αριθμό Ανταλλακτικού για όλα οχήματα και τους μηχανισμούς τους που συντηρούνται ή αντικαθίστανται (φρένα, τροχούς, μηχανές και λοιπά Υποσυστήματα, μηχανισμούς και διατάξεις). **Τα αρχεία αυτά θα περιλαμβάνουν ενδεικτικά: (i)** τις παρασχεθείσες Υπηρεσίες Συντήρησης, **(ii)** την προέλευση των ελαττωμάτων, **(iii)** την παρακολούθηση συνήθους φθοράς και ανάλυση ελαττωμάτων των Υποσυστημάτων, και **(iv)** τις βλάβες που προκλήθηκαν από βανδαλισμό ή/και εκούσια κακή χρήση...».

(2) Επίσης, σύμφωνα με το άρθρο 9.2 (Συμμόρφωση με νομοθεσία και προδιαγραφές) της ειρημένης (σχ.2δ, σχ.2ε και σχ.2στ) Σύμβασης Συντήρησης Τροχαίου Υλικού προβλέπεται ότι «Η συντήρηση και επισκευή του Τροχαίου Υλικού **θα είναι σύμφωνη** με την εκάστοτε **με την εκάστοτε ισχύουσα εθνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία** σε σχέση με την ασφάλεια, διαλειτουργικότητα και ποιότητα των παρεχόμενων από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ υπηρεσιών. Η συντήρηση και επισκευή του Τροχαίου Υλικού **θα είναι επίσης σύμφωνη με τις προδιαγραφές** του κατασκευαστή και τις εκάστοτε προδιαγραφές που υιοθετούν τα αρμόδια εθνικά ή ευρωπαϊκά όργανα σύμφωνα με την εθνική ή ευρωπαϊκή νομοθεσία και τις καλές πρακτικές της βιομηχανίας (good industry practice)».

(3) Άλλωστε, σύμφωνα με το άρθρο 9.5 (Επιθεώρηση) της ίδιας, όπως παραπάνω, σύμβασης συντήρησης (σχ.2δ, σχ.2ε και σχ.2στ) προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ότι «...και ο Εκμισθωτής του Τροχαίου Υλικού **διατηρούν το δικαίωμα να επιθεωρούν** το Τροχαίο Υλικό

οποτεδήποτε,...για να εξακριβώσουν την κατάσταση στην οποία βρίσκεται το Τροχαίο Υλικό, τη συμβατότητα των παρεχόμενων Υπηρεσιών Συντήρησης με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή και τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τη Σύμβαση Μίσθωσης Τροχαίου Υλικού...Στο πλαίσιο αυτό η ΕΕΣΣΤΥ υποχρεούται να εξασφαλίζει ...ή/και στον Εκμισθωτή το δικαίωμα επιθεώρησης του Τροχαίου Υλικού καθώς και των τηρούμενων μητρώων συντήρησης. Το δικαίωμα του Εκμισθωτή προς επιθεώρηση του Τροχαίου Υλικού περιλαμβάνει ενδεικτικά και όχι αποκλειστικά, την επί τόπου...την παροχή πληροφόρησης επί των Υλικών και Ανταλλακτικών που ενσωματώνονται στο Τροχαίο Υλικό, τον έλεγχο και επαλήθευση της πραγματοποίησης αναφερόμενων Υπηρεσιών Συντήρησης **σύμφωνα με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή και τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τη Σύμβαση Μίσθωσης Τροχαίου Υλικού**».

(4) Εξάλλου, σύμφωνα με το άρθρο 5.10 (Επιθεώρηση) της από 24.6.2016 χρονολογούμενης σύμβασης μίσθωσης του τροχαίου υλικού (σχ.2β και σχ.2γ σε συνδυασμό και με το σχ.2ιστ) προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ότι «Ο Εκμισθωτής διατηρεί το δικαίωμα να επιθεωρεί ...το Τροχαίο Υλικό οποτεδήποτε...για να εξακριβώσει την κατάσταση στην οποία βρίσκεται το Τροχαίο Υλικό, τη συμβατότητα των παρεχομένων υπηρεσιών συντήρησης με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή και τις υποχρεώσεις που απορρέουν από την παρούσα Σύμβαση καθώς και τις φθορές ή μεταβολές του. Στο πλαίσιο αυτό η Μισθώτρια υποχρεούται να εξασφαλίζει στον Εκμισθωτή το δικαίωμα επιθεώρησης του Τροχαίου Υλικού καθώς και των τηρούμενων μητρώων συντήρησης. Το δικαίωμα του Εκμισθωτή προς επιθεώρηση του Τροχαίου Υλικού περιλαμβάνει ενδεικτικά και όχι αποκλειστικά, την επί τόπου επίσκεψη...την παροχή πληροφόρησης επί των υλικών και ανταλλακτικών που ενσωματώνονται στο Τροχαίο Υλικό, τον έλεγχο και επαλήθευση της πραγματοποίησης αναφερομένων

υπηρεσιών συντήρησης **σύμφωνα με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή και τις υποχρεώσεις που απορρέουν από την παρούσα Σύμβαση.** Η Μισθώτρια αναλαμβάνει την υποχρέωση ...Εάν ο Εκμισθωτής **διαπιστώσει έλλειψη τήρησης των προδιαγραφών** συντήρησης σε συγκεκριμένη μονάδα του Τροχαίου Υλικού, **θα απευθύνει σχετική ειδοποίηση** στη Μισθώτρια η οποία οφείλει να χορηγήσει αντίστοιχη εντολή στον Υπεύθυνο για τη Συντήρηση του Τροχαίου Υλικού Φορέα για την τήρηση των προδιαγραφών συντήρησης καθώς και να παρακολουθεί την υλοποίηση της σχετικής εντολής...».

(5) Σύμφωνα, τέλος, με το άρθρο 6.2 (Συντήρηση σύμφωνα με νομοθεσία και προδιαγραφές) της ίδιας, όπως παραπάνω, σύμβασης ορίστηκε ότι **«Η συντήρηση και επισκευή του Τροχαίου Υλικού (περιλαμβανομένης της Εκτεταμένης Συντήρησης) θα είναι σύμφωνα με την εκάστοτε ισχύουσα εθνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία και κανονισμούς, σε σχέση με την ασφάλεια, τις οικείες τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας και την ποιότητα της Εμπορικής Εκμετάλλευσης. Η συντήρηση του Τροχαίου Υλικού (περιλαμβανομένης της Εκτεταμένης Συντήρησης) θα είναι επίσης σύμφωνη με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή, τις εκάστοτε ισχύουσες προδιαγραφές που υιοθετούν τα αρμόδια εθνικά ή ευρωπαϊκά όργανα, την εθνική ή ευρωπαϊκή νομοθεσία και τις ορθές πρακτικές της βιομηχανίας (good industry practice)»**, ενώ, σύμφωνα με το άρθρο 6.3 (Ανταλλακτικά και υλικά) της ίδιας σύμβασης (σχ.2β και σχ.2γ σε συνδυασμό και με το σχ.2ιστ) προβλέφθηκε ότι **«Η Μισθώτρια θα διασφαλίζει ότι κατά τη συντήρηση του Τροχαίου Υλικού (περιλαμβανομένης της Εκτεταμένης Συντήρησης) θα χρησιμοποιούνται ανταλλακτικά και υλικά τα οποία θα είναι σύμφωνα με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή και την εκάστοτε ισχύουσα ελληνική ή ευρωπαϊκή νομοθεσία»**. Άλλωστε, στο άρθρο 6.5 (Προγραμματισμός) ορίστηκε, μεταξύ άλλων, ότι **«Η**

Μισθώτρια υποχρεούται να προγραμματίζει και να εκτελεί τη συντήρηση, σύμφωνα με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή και των αρμόδιων αρχών πιστοποίησης Τροχαίου Υλικού...» ενώ, στο άρθρο 6.10 (Αντίγραφο αρχείων) ορίστηκε, μεταξύ άλλων, ότι «[...] Η Μισθώτρια θα διασφαλίζει ότι ο συντηρητής του Τροχαίου Υλικού θα τηρεί σε έγγραφη και ηλεκτρονική μορφή αρχεία συντήρησης και αποκατάστασης του Τροχαίου Υλικού (log books) και τα βιβλία απομάστευση (black box), όπως αυτά προβλέπονται στα σχετικά εγχειρίδια λειτουργίας του κατασκευαστή. Αντίγραφα των εν λόγω αρχείων θα αποστέλλονται από τη μισθώτρια στον Εκμισθωτή ανά τρίμηνο».

(Β) Ο ανωτέρω ισχυρισμός της ελεγχόμενης σιδηροδρομικής επιχείρησης τυγχάνει **απορριπτέος ως νομικά αβάσιμος**, διότι:

ΠΡΩΤΟΝ: Από τη γραμματική ερμηνεία του συνόλου των ειρημένων συμβατικών όρων, **αφενός μεν** της σύμβασης συντήρησης (σχ.2δ, σχ.2ε και σχ.2στ), **και αφετέρου**, της σύμβασης μίσθωσης (σχ.2β και σχ.2γ σε συνδυασμό και με το σχ.2ιστ) του τροχαίου υλικού, κάποιοι μάλιστα εκ των οποίων είναι διατυπωμένοι με πανομοιότυπο τρόπο, συνάγεται, ότι η εδώ ελεγχόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση όταν εκτελεί εργασίες συντήρησης του τροχαίου υλικού το οποίο εκμισθώνει από την ΓΑΙΑΟΣΕ και ήδη Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε. (σχ.2ια και σχ.2ιβ), **υποχρεούται**, μεταξύ άλλων, **να διασφαλίζει την τήρηση των προδιαγραφών** όχι μόνο του κατασκευαστή αλλά και των προδιαγραφών που υιοθετούνται από τα αρμόδια εθνικά ή ευρωπαϊκά όργανα σύμφωνα με την εθνική ή ευρωπαϊκή νομοθεσία, ενώ **και ο προγραμματισμός και η εκτέλεση της συντήρησης απαιτείται**, να γίνεται σύμφωνα με τις ανωτέρω προδιαγραφές.

ΔΕΥΤΕΡΟΝ: Δεν καταλείπεται αμφιβολία ότι η τήρηση των ανωτέρω υποχρεώσεων **υλοποιείται μόνο** από την συλλογή όλων εκείνων των απαραίτητων έγγραφων στοιχείων και τεκμηρίων από τα

οποία, μετά βεβαιότητας, η εδώ ελεγχόμενη επιχείρηση **να αποδεικνύεται ότι τηρεί** τις ανωτέρω, ρητά προβλεπόμενες, υποχρεώσεις της, όταν εκτελεί εργασίες συντήρησης του τροχαίου υλικού.

ΤΡΙΤΟΝ: **Η συμμόρφωση** με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή ή τις εκάστοτε προδιαγραφές που υιοθετούν τα αρμόδια εθνικά ή ευρωπαϊκά όργανα σύμφωνα με την εθνική ή ευρωπαϊκή νομοθεσία, **δεν μπορεί να είναι προφορική, γενικόλογη ή να συνάγεται, αλλά απαιτείται να συνοδεύεται πάντοτε από έγγραφη τεκμηρίωση.** Άλλωστε, δεν χωρεί διαφορετική ερμηνεία ο εδώ εξεταζόμενος ισχυρισμός και δεν συνάδει η ερμηνευτική προσέγγιση που επιχειρείται από την εδώ ελεγχόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση, ότι δηλαδή, δεν προβλέπεται ρητά αυτοτελής υποχρέωσή της για αναζήτηση και προσκομιδή πιστοποιητικών τεχνικών προδιαγραφών (π.χ. UIC 564-2) κατά το στάδιο της συντήρησης του τροχαίου υλικού διότι, κατά τους ισχυρισμούς της, σκοπός της συντήρησης είναι η εξασφάλιση υψηλής ποιότητας σιδηροδρομικών υπηρεσιών, **δεδομένου ότι**, αποφεύγει αναιτιολόγητα και ανεξήγητα να διατυπώσει τον τρόπο με τον οποίο διαπιστώνεται και τεκμηριώνεται η, κατά τα ανωτέρω, συμβατικά προβλεπόμενη (υποχρεωτική) συμμόρφωσή της, ώστε, τελικά να εξασφαλίζει τήρηση όλων των προβλεπόμενων (κατασκευαστικά) προδιαγραφών.

ΤΕΤΑΡΤΟΝ: Επομένως, η καταφυγή, στην ευνοϊκή για την ίδια ερμηνεία, περί δήθεν μη ύπαρξης αυτοτελούς υποχρέωσης αναζήτησης ή προσκομιδής πιστοποιητικών συμμόρφωσης **εξέρχεται** κάθε θεσμικού πλαισίου και αποτελεί πρωτοφανή προσπάθεια αποφυγής και αποποίησης των ευθυνών της, αφού, δεν εξηγεί τον τρόπο με τον οποίο υλοποιεί τις, κατά τα ανωτέρω, συμβατικές της υποχρεώσεις ως προς το ζήτημα της τήρησης των τεχνικών προδιαγραφών του κατασκευαστή ή των προδιαγραφών που τίθενται στο πλαίσιο της εθνικής ή ευρωπαϊκής νομοθεσίας, **η οποία συνιστά**

την βασική της υποχρέωση όταν εκτελεί εργασίες συντήρησης στο τροχαίο υλικό.

ΠΕΜΠΤΟΝ: Σε κάθε περίπτωση, ο ανωτέρω ισχυρισμός στερείται και οποιασδήποτε ουσιαστικής βασιμότητας, δεδομένου ότι, η κατά τα ανωτέρω προσέγγιση και ερμηνεία της εδώ ελεγχόμενης επιχείρησης στερείται παντελώς του προσδιορισμού του τρόπου με τον οποίο διασφαλίζεται η πληροφόρηση και τεκμηρίωση της τήρησης των απαιτούμενων προδιαγραφών όταν συντηρείται το τροχαίο υλικό, ενώ γνωρίζει, πως υποχρεούται (σχ.2β άρθρο 6.10), μεταξύ άλλων, να διασφαλίζει ότι, (και) ως συντηρητής πλέον, τηρεί σε έγγραφη και ηλεκτρονική μορφή πλήρη αρχεία συντήρησης και αποκατάστασης του τροχαίου υλικού, όπως αυτά προβλέπονται στα σχετικά εγχειρίδια λειτουργίας του κατασκευαστή.

ΕΚΤΟΝ: Δηλαδή, ηθελημένα κατασκευάζει το επιχείρημα περί δήθεν έλλειψης ρητής πρόβλεψης για προσκομιδή πιστοποιητικών ως προς την τήρηση των προβλεπόμενων προδιαγραφών (κατασκευαστή, εθνικής ή ευρωπαϊκής νομοθεσίας), όταν είναι αυταπόδεικτο από όλα τα παραπάνω ότι η, κατά τα ανωτέρω, αναζήτηση και προσκομιδή των προαναφερόμενων πιστοποιητικών, συνιστά *conditio sine qua non*, δηλαδή συνθήκη (απαραίτητη και θεμελιώδη) χωρίς την οποία δεν δύναται να υλοποιηθεί και κατ' επέκταση να τεκμηριωθεί η ρητή, σύμφωνα με τις συμβάσεις συντήρησης και μίσθωσης του τροχαίου υλικού (σχ. 2δ, 2ε, 2στ και 2β, 2γ, 2ιστ αντίστοιχα), απαίτηση εξασφάλισης περί συμμόρφωσης της συντήρησης, των ανταλλακτικών και των χρησιμοποιούμενων υλικών προς τις προδιαγραφές του κατασκευαστή, την ισχύουσα νομοθεσία και τις διεθνείς πρακτικές. Επομένως, το ζήτημα των πιστοποιητικών συμμόρφωσης όχι μόνο προβλέπεται και ρυθμίζεται, σύμφωνα με τις ανωτέρω συμβάσεις μίσθωσης και συντήρησης, αλλά και επειδή όπως προαναφέρθηκε, συνιστά *conditio sine qua non* υλοποίησης της απαίτησης

εξασφάλισης συμμόρφωσης της συντήρησης προς το σύνολο των προδιαγραφών και της νομοθεσίας, απαιτείται, όταν, στο πλαίσιο συντήρησης του τροχαίου υλικού, καταρτίζονται συμβάσεις προμήθειας υλικών και ανταλλακτικών, αφενός μεν να προβλέπεται ρητά η προσκομιδή τους, και αφετέρου, να συνιστά απαραίτητο όρο, ώστε, κατά τον χρόνο παράδοσης (των υπό προμήθεια υλικών) η απουσία τους να συνιστά λόγο μη προσήκουσας εκτέλεσης της σύμβασης.

ΕΒΔΟΜΟΝ: Σε κάθε περίπτωση, μετά την από **31.12.2019** απορρόφηση της ΕΕΣΣΤΥ από την εδώ ελεγχόμενη (σχ.31 σελ.5) η από 1.1.2020 συντήρηση του τροχαίου υλικού παρέχεται από την τότε ΤΡΑΙΝΟΣΕ και νυν HELLENIC TRAIN και **υπάγεται αποκλειστικά** στους όρους και στις δεσμεύσεις της από **24.6.2016** **χρονολογούμενης σύμβασης μίσθωσης τροχαίου υλικού** (σχ.2β και σχ.2γ σε συνδυασμό με σχ.2ιστ) δεδομένου, ότι μετά την ανωτέρω συγχώνευση των 2 εταιρειών, η επικαλούμενη από την HELLENIC TRAIN σύμβαση συντήρησης, λόγω της ενοποίησης στο ίδιο νομικό πρόσωπο των ιδιοτήτων των εκεί συμβαλλόμενων μερών, δεν υφίσταται πλέον «σύμβαση συντήρησης» και ως εκ τούτου δεν παράγεται οποιοδήποτε έννομο αποτέλεσμα από το περιεχόμενό της, αφού δεν υφίσταται στον νομικό κόσμο γι' αυτό, άλλωστε, και η εδώ ελεγχόμενη προχώρησε στην από 22.1.2020 χρονολογούμενη (πρβλ. τη με αριθ. πρωτ. 1900261/22.1.2022 ανακοίνωση Γ.Ε.ΜΗ.) καταχώρηση τροποποιημένου καταστατικού (*προστέθηκε στο άρθρο 2 (σκοπός της εταιρείας) η παράγραφος §15. Η παροχή υπηρεσιών συντήρησης, επισκευής και ανακατασκευής τροχαίου και λοιπού σιδηροδρομικού υλικού και άλλων μέσων σταθερής τροχιάς*).

VIIβ. Επί του ισχυρισμού της HELLENIC TRAIN Α.Ε. **περί συμμόρφωσή της προς το περιεχόμενο των διατάξεων των άρθρων 66 §§2 και 3 (Συντήρηση οχημάτων) και του Παραρτήματος ΙΙΙ του άρθρου 81 (Παραρτήματα Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798-Κοινοί δείκτες ασφαλείας) του Ν.4632/2019 (σχ.1γ).**

(Α) Η HELLENIC TRAIN με το με αριθ. πρωτ. 1754/18.5.2026 έγγραφο υπόμνημά της (σχ.31 σελ. 18 έως σελ. 22 και σελ.28 έως σελ.30) ισχυρίζεται ότι, το εφαρμοστέο νομοθετικό πλαίσιο δεν θεσπίζει καθεστώς απόλυτης τυπικής συμμόρφωσης, αλλά απαιτεί ουσιαστική τεχνική επάρκεια, αποτελεσματική διαχείριση κινδύνου και διατήρηση ασφαλούς λειτουργίας του τροχαίου υλικού, δηλαδή στοιχεία στα οποία η ελεγχόμενη ανταποκρίνεται σωστά, αφού **(i)** η απαίτηση αναζήτησης πρόσθετων δικαιολογητικών θα μπορούσε να δικαιολογηθεί (πρβλ. σχ.31 σελ.19) μόνο εφόσον προβλέπεται αυτό ρητώς (π.χ. σε τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας ή από εθνικό κανόνα ασφαλείας), **(ii)** προέβη σε περιορισμένης έκτασης εργασίες συντήρησης και αποκατάστασης φθορών και όχι σε εργασίες ανακαίνισης ή ανακατασκευής (πρβλ. σχ.31 σελ. 20), **είτε** με τη χρήση υφάσματος που πληρούσε τις προβλεπόμενες προδιαγραφές και υπήρχε ήδη στις αποθήκες της εταιρείας, **είτε** με χρήση ανταλλακτικών και υλικών της κατασκευάστριας εταιρείας, ώστε, η επίκληση (από την Αρχή) αποκλειστικά διαδικασιών ή τυπικών ελλείψεων, χωρίς τεκμηρίωση πραγματικής επίπτωσης στην ασφάλεια ή παραβίασης ουσιώδους τεχνικής υποχρέωσης, δεν αρκεί αυτοτελώς για την θεμελίωση παράβασης των ανωτέρω διατάξεων, ενώ οι όροι που χρησιμοποιήθηκαν στις ανωτέρω συμβάσεις προμήθειας δεν μπορούν να χαρακτηριστούν γενικόλογoi, αφού το αληθές περιεχόμενό τους δεν είναι άλλο από την απαίτηση για την εφαρμογή του προτύπου UIC 564-2 και των άλλων τεχνικών προδιαγραφών που προβλέφθηκαν ρητά από τις προγραμματικές συμβάσεις και **(iii)** εφόσον η προμήθεια πραγματοποιείται με ρητή απαίτηση συμμόρφωσης προς τα χαρακτηριστικά που έχει ορίσει ο κατασκευαστής του εξοπλισμού, **τεκμαίρεται** ότι το ανταλλακτικό ή το υλικό (που τελικώς χρησιμοποιήθηκε) πληροί τις απαιτήσεις καταλληλότητας και ασφάλειας του κατασκευαστή.

(1) Σύμφωνα με τις διατάξεις του **άρθρου 66** (Συντήρηση οχημάτων) **§§2, 3 και 4 του Ν.4632/2019** (σχ.1γ) προβλέπεται,

μεταξύ άλλων, ότι **«2. Με την επιφύλαξη** της ευθύνης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής για την ασφαλή λειτουργία των αμαξοστοιχιών σύμφωνα με το άρθρο 56 του παρόντος νόμου, **ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας εξασφαλίζει** ότι τα οχήματα, για τη συντήρηση των οποίων είναι υπεύθυνος, βρίσκονται σε ασφαλή κατάσταση κυκλοφορίας. **Για τον σκοπό αυτόν, ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας θεσπίζει σύστημα συντήρησης** για τα εν λόγω οχήματα και μέσω του συστήματος αυτού: **α) διασφαλίζει ότι τα οχήματα συντηρούνται σύμφωνα με το βιβλίο συντήρησης** κάθε οχήματος και τις ισχύουσες απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένων των κανόνων συντήρησης και των σχετικών διατάξεων ΤΠΔ, [...] **δ) διασφαλίζει την ιχνηλασιμότητα των δραστηριοτήτων συντήρησης.** 3. Το σύστημα συντήρησης συνίσταται στις εξής λειτουργίες: **α) λειτουργία διαχείρισης** για την εποπτεία και το συντονισμό των λειτουργιών συντήρησης που αναφέρονται στις περιπτώσεις β' έως δ' και για τη διασφάλιση της κατάστασης ασφαλούς λειτουργίας του οχήματος στο σιδηροδρομικό σύστημα, **β) λειτουργία ανάπτυξης σε θέματα συντήρησης, στο πλαίσιο της οποίας πραγματοποιείται η διαχείριση της τεκμηρίωσης που αφορά τη συντήρηση,** συμπεριλαμβανομένης της διαχείρισης της διάταξης, με βάση το σχεδιασμό και τα λειτουργικά δεδομένα, καθώς και με βάση τις επιδόσεις και την αποκτώμενη εμπειρία, [...], **δ) λειτουργία πραγματοποίησης της συντήρησης** για την πραγματοποίηση της απαιτούμενης τεχνικής συντήρησης οχήματος ή τμημάτων αυτού, **συμπεριλαμβανομένης της τεκμηρίωσης** για τη διάθεση σε λειτουργία. Ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας ασκεί ο ίδιος τη λειτουργία

διαχείρισης, μπορεί όμως να αναθέσει τις λειτουργίες συντήρησης που αναφέρονται στις περιπτώσεις β' έως δ' ή τμήματα αυτών σε άλλα συμβαλλόμενα μέρη, όπως συνεργεία συντήρησης. **Ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας διασφαλίζει ότι** όλες οι λειτουργίες, όπως καθορίζονται στις περιπτώσεις α' έως δ' **συμμορφώνονται** με τις απαιτήσεις και τα κριτήρια αξιολόγησης που παρατίθενται στο **παράρτημα ΙΙΙ του άρθρου 81**. Τα **συνεργεία συντήρησης εφαρμόζουν τα σχετικά τμήματα του παραρτήματος ΙΙΙ του άρθρου 81**, όπως προσδιορίζονται στις εκτελεστικές πράξεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής που αντιστοιχούν στις λειτουργίες και τις δραστηριότητες που πρέπει να πιστοποιηθούν. [...]. 4. [...]. **Αν ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας είναι σιδηροδρομική επιχείρηση ή διαχειριστής υποδομής, πλην εκείνων που αναφέρονται στην παρ. 2 του άρθρου 3 του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/779, η συμμόρφωση με τους όρους του παρόντος άρθρου ελέγχεται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων σύμφωνα με τα άρθρα 62 και 64 του παρόντος και τις παρ. 4 και 5 του άρθρου 3 του ανωτέρω Εκτελεστικού Κανονισμού».**

(2) Σύμφωνα με τις διατάξεις του Παραρτήματος ΙΙΙ του άρθρου 81 (Παραρτήματα Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798) του Ν.4632/2019 (σχ.1γ) προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ότι «Πρέπει να τεκμηριώνονται όλες οι οικείες πτυχές της διαχείρισης του οργανισμού και να περιγράφεται κυρίως η κατανομή των αρμοδιοτήτων στο πλαίσιο του οργανισμού και όταν συμμετέχουν υπεργολάβοι. Καταδεικνύεται πώς διασφαλίζεται από τη διαχείριση ο έλεγχος στα διάφορα επίπεδα, πώς συμμετέχουν το προσωπικό και οι εκπρόσωποί του σε όλα τα επίπεδα και πώς εξασφαλίζεται συνεχής βελτίωση. Οι ακόλουθες βασικές απαιτήσεις ισχύουν για τις τέσσερις

λειτουργίες ενός υπεύθυνου για τη συντήρηση φορέα (ΥΣΦ) που πρέπει να καλύπτονται από τον ίδιο τον οργανισμό ή με υπεργολαβική ανάθεση: 1. [...]. **5. Δομή και ευθύνη** – δομημένη προσέγγιση για τον καθορισμό των αρμοδιοτήτων των προσώπων και ομάδων με σκοπό την ασφαλή υλοποίηση των στόχων του οργανισμού στον τομέα της ασφάλειας. [...]. **7. Πληροφόρηση** – δομημένη προσέγγιση που εξασφαλίζει ότι οι σημαντικές πληροφορίες τίθενται στη διάθεση των προσώπων που καλούνται να κρίνουν και να λάβουν αποφάσεις σε όλα τα επίπεδα του οργανισμού και που εξασφαλίζει την πληρότητα και ορθότητα των πληροφοριών. **8. Τεκμηρίωση** – δομημένη προσέγγιση που εξασφαλίζει την ιχνηλασιμότητα όλων των σχετικών πληροφοριών. **9. Ανάθεση δραστηριοτήτων** – δομημένη προσέγγιση για να εξασφαλιστεί η κατάλληλη διαχείριση των δραστηριοτήτων που ανατίθενται υπεργολαβικά, ούτως ώστε να επιτυγχάνονται οι στόχοι του οργανισμού και να καλύπτονται όλες οι ικανότητες και απαιτήσεις. **10. Δραστηριότητες συντήρησης** – **δομημένη προσέγγιση που εξασφαλίζει:** α) τον προσδιορισμό και την ορθή διαχείριση όλων των δραστηριοτήτων συντήρησης που επηρεάζουν την ασφάλεια και κρίσιμα για την ασφάλεια δομικά στοιχεία και τον προσδιορισμό όλων των αναγκαίων τροποποιήσεων των δραστηριοτήτων συντήρησης που επηρεάζουν την ασφάλεια, την ορθή τους διαχείριση βάσει της αποκτηθείσας πείρας και της εφαρμογής των κοινών μεθόδων ασφάλειας για την εκτίμηση κινδύνων σύμφωνα με την περ. α της παρ. 1 του άρθρου 58 και την ορθή τους τεκμηρίωση, β) τη συμμόρφωση προς τις βασικές απαιτήσεις διαλειτουργικότητας, [...], δ) την ανάλυση της αρχικής τεκμηρίωσης σχετικά με το όχημα

για τη δημιουργία του πρώτου φακέλου συντήρησης **και την ορθή εφαρμογή** του φακέλου μέσω της εκπόνησης εντολών όσον αφορά τη συντήρηση, **ε) ότι τα κατασκευαστικά στοιχεία, καθώς και τα ανταλλακτικά χρησιμοποιούνται όπως ορίζεται στις εντολές συντήρησης και στα έγγραφα τεκμηρίωσης του προμηθευτή. Η αποθήκευση, ο χειρισμός και η μεταφορά τους διενεργούνται καταλλήλως όπως ορίζεται στις εντολές συντήρησης και στα έγγραφα τεκμηρίωσης του προμηθευτή και συνάδουν προς τους οικείους εθνικούς και διεθνείς κανόνες, καθώς και προς τις απαιτήσεις των σχετικών εντολών συντήρησης, [...], ζ) ότι ο οργανισμός διαθέτει διαδικασίες που διασφαλίζουν ότι ο εξοπλισμός μέτρησης, όλες οι εγκαταστάσεις, ο εξοπλισμός και τα εργαλεία του χρησιμοποιούνται, βαθμονομούνται, φυλάσσονται και συντηρούνται ορθά σύμφωνα με τεκμηριωμένες διαδικασίες. 11. Δραστηριότητες ελέγχου - δομημένη προσέγγιση που εξασφαλίζει: [...], β) τα αναγκαία μέτρα ελέγχου της ποιότητας, [...]**».

(3) Με τη με αριθμό 41α Προγραμματική Σύμβαση (σχ.11) με ημερομηνία ενεργοποίησης στις 10.8.1999 κατασκευάστηκαν οι Ε/Α τύπου Amz (α' θέσης με διαμερίσματα καθημένων, κουπέ, χωρίς σκευοφόρο), Admz (α' θέσης, με διαμερίσματα καθημένων, κουπέ, με σκευοφόρο), Bmz (β' θέσης με διαμερίσματα καθημένων, κουπέ) και WRmz (εστιατόρια) και προβλέφθηκε ρητά, μεταξύ άλλων, ότι «...5.1.9.3.1 - Καθίσματα Τα καθίσματα θα είναι ελληνικής κατασκευής INTERKAT... Όλα τα καθίσματα θα είναι εργονομικά σχεδιασμένα, θα έχουν δε επένδυση από φλογοεπιβραδυντικό υλικό σύμφωνα με UIC 564-2...», ενώ, στο άρθρο 5.1.19 - Πυροπροστασία ορίστηκε ότι «Τα μη μεταλλικά υλικά που χρησιμοποιούνται σε οποιαδήποτε μέρος της Ε/Α θα συμφωνούν είτε με τις προδιαγραφές

ΑFNOR NF F 16-10 τύπου Β ή UIC 564-2. Για κάθε πάνελ που αναφέρεται στην τεχνική περιγραφή, αναφέρεται επίσης και η Νόρμα πυροπροστασίας που αντιστοιχεί».

(4) Επίσης, με τη με αριθμό 41β Προγραμματική Σύμβαση (σχ.12) με ημερομηνία ενεργοποίησης στις 6.2.2001 κατασκευάστηκαν οι Ε/Α τύπου Bmpz (β' θέσης, κεντρικού διαδρόμου, pullman) (προβλέφθηκε ρητά, μεταξύ άλλων, ότι «**5.1.9.3.1 - Καθίσματα** Τα καθίσματα θα είναι ελληνικής κατασκευής INTERKAT [...]. Όλα τα καθίσματα θα είναι εργονομικά σχεδιασμένα και θα έχουν φλογοεπιβραδυντικό υλικό επένδυσης σύμφωνα προς UIC 564-2. [...]», ενώ, στο άρθρο 5.1.19 - Πυροπροστασία ορίστηκε, ότι «Τα μη μεταλλικά υλικά που χρησιμοποιούνται σε οποιαδήποτε μέρος της Ε/Α θα συμφωνούν είτε με τις προδιαγραφές ΑFNOR NF F 16-10 τύπου Β ή UIC 564-2. Για κάθε πάνελ που αναφέρεται στην τεχνική προδιαγραφή, αναφέρεται επίσης και η Νόρμα πυροπροστασίας που αντιστοιχεί. [...]».

(5) Επιπρόσθετα, με το από 7.12.2001 χρονολογούμενο **Παράρτημα Ι – ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΗΣ Π.Σ 41 ΚΑΙ ΤΗΣ Π.Σ 41β** (σχ.12) συμφωνήθηκε, μεταξύ άλλων, ότι «Γενικώς ο ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ-ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΗΣ αναλαμβάνει την υποχρέωση να εφαρμόσει κατά την κατασκευή των Ε/Αξών από τεχνική άποψη (ότι αφορά το άρθρο 5 της Σ.Δ), τα ίδια που προβλέπονται για τις Ε/Αξες Σ.Δ. 41α σε ότι κοινό και παρεμφερές υπάρχει μεταξύ των ανωτέρω Ε/Αξών σε τεχνική κατασκευή του αμαξώματος, εξοπλισμό, εξαρτήματα, μηχανισμούς, συσκευές και συστήματα με σκοπό να περιορισθεί η πολυτυπία των ανταλλακτικών και ειδικότερα: 1. [...]. 8. Όλα τα μη μεταλλικά μέρη και εξαρτήματα που τοποθετούνται στην Ε/Α θα

είναι σύμφωνα με τις οδηγίες της ANFOR NFF 16-10 τύπου Β και οπωσδήποτε της UIC 564-2».

(6) Κατ' εφαρμογή των διατάξεων των άρθρων (i) 7 του ΠΔ 41/2005 (ΦΕΚ Α' 60/7.3.2005), (ii) 60 του Ν.4408/2016 (ΦΕΚ Α' 135/27.7.2016), (iii) 8 και του Παραρτήματος II του ΠΔ 160/2007 (ΦΕΚ Α' 201/23.8.2007) σε συνδυασμό και με τις διατάξεις (1) των άρθρων 80 (μεταβατικές διατάξεις) και 88 (τροποποιούμενες και καταργούμενες διατάξεις) του Ν.4632/2019, (2) του άρθρου 7 της Οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 91/440/ΕΟΚ «για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων», (3) τις διατάξεις του άρθρου 60 (κατάργηση διατάξεων και μεταβατικές διατάξεις) του Ν.4408/2016 και (4) τις διατάξεις του ΠΔ 326/1996 (ΦΕΚ Α' 220/1996), το οποίο (ΠΔ 326/1996) αναφέρεται στον επίσημο ιστότοπο της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο πλαίσιο ενσωμάτωσης στο εθνικό δίκαιο της Οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 29^{ης} Ιουλίου 1991 (βλ. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/NIM/?uri=CELEX:31991L0440>) ως national transposition), εκδόθηκαν από τον αρμόδιο Υπουργό οι σχετικές με την έγκριση των τεχνικών κανόνων ασφάλειας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές υπουργικές αποφάσεις, και ειδικότερα:

(Α) η με αριθ. Φ4/οικ.27887/2166 (ΦΕΚ Β' 643/23.5.2006) απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών με θέμα «Έγκριση τεχνικών κανόνων ασφάλειας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές».

(Β) η με αριθ. ΑΣ10/11249/1018 (ΦΕΚ Β' 911/19.5.2008) απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών με θέμα «Τροποποίηση της υπ' αριθ. Φ4/οικ.27887/2166/23.5.2006 απόφασης του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών σχετικά με την Έγκριση τεχνικών κανόνων ασφάλειας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές' » και

(Γ) η με αριθ. ΑΣ10/33645/2767 (ΦΕΚ Β' 2106/31.7.2014) απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών με θέμα «Τροποποίηση της υπ' αριθ. Φ4/οικ.27887/2166 (ΦΕΚ Β' 643/23.5.2006) απόφασης του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών με θέμα 'Έγκριση τεχνικών κανόνων ασφαλείας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές'».

(Δ) Οι ανωτέρω υπουργικές αποφάσεις, όπως αυτές έχουν τροποποιηθεί έως σήμερα, εξακολουθούν, στο πλαίσιο εφαρμογής των διατάξεων των άρθρων (i) **60 §2** (κατάργηση διατάξεων και μεταβατικές διατάξεις) του Ν.4408/2016, (ii) **80** (μεταβατικές διατάξεις) και **88** (τροποποιούμενες και καταργούμενες διατάξεις) του Ν.4632/2019, να ισχύουν και να παράγουν έννομα αποτελέσματα.

(Ε) Ειδικότερα, σύμφωνα με το άρθρο 1 της με αριθμό ΑΣ10/11249/1018 (ΦΕΚ Β' 911/19.5.2008) απόφασης του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών με θέμα «Έγκριση τεχνικών κανόνων ασφαλείας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές», προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ότι «Συμπληρώνεται το κελί στη στήλη με τίτλο "Περιεχόμενο" και στη σειρά 1 στο υποσύστημα "Τροχαίο Υλικό" του πίνακα της υπ' αριθμ. Φ4/ οικ.27887/2166/23.5.2006 απόφασης του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών με το κείμενο: "Απαιτήσεις για την έγκριση θέσης σε λειτουργία του νέου και σημαντικά τροποποιημένου τροχαίου υλικού των συμβατικών ελκτικών μονάδων, των συμβατικών αυτοκινηταμαξών και των συμβατικών επιβαταμαξών". Το περιεχόμενο των ανωτέρω απαιτήσεων περιλαμβάνεται στους παρακάτω πίνακες: **Α. ΣΥΜΒΑΤΙΚΕΣ** (νέες και τροποποιημένες) **ΕΛΚΤΙΚΕΣ ΜΟΝΑΔΕΣ** 1. [...]. 9. **Αντικείμενο προδιαγραφής:** Πυρασφάλεια, πυροπροστασία, συσκευές επιτήρησης. **Προδιαγραφή/Περιγραφή προδιαγραφής [...], UIC**

564-2/Regulations relating to fire protection and firefighting measures in passenger carrying railway vehicles or assimilated vehicles used on international services [Κανονισμοί σχετικά με την πυροπροστασία και τα μέτρα πυρόσβεσης σε σιδηροδρομικά οχήματα μεταφοράς επιβατών ή εξομοιούμενα οχήματα που χρησιμοποιούνται σε διεθνή δρομολόγια], [...]. **Β. ΣΥΜΒΑΤΙΚΕΣ (νέες και τροποποιημένες) ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑΜΑΞΕΣ 1. [...] 9.**

Αντικείμενο προδιαγραφής: Πυρασφάλεια, πυροπροστασία, συσκευές επιτήρησης

Προδιαγραφή/Περιγραφή Προδιαγραφής [...], **UIC 564-2/Regulations relating to fire protection and firefighting measures in passenger carrying railway vehicles or assimilated vehicles used on international services**, [Κανονισμοί σχετικά με την πυροπροστασία και τα μέτρα πυρόσβεσης σε σιδηροδρομικά οχήματα μεταφοράς επιβατών ή εξομοιούμενα οχήματα που χρησιμοποιούνται σε διεθνή δρομολόγια] [...]. **Γ. ΣΥΜΒΑΤΙΚΕΣ (νέες και τροποποιημένες) ΕΠΙΒΑΤΑΜΑΞΕΣ [...] 7.**

Αντικείμενο προδιαγραφής: [...] Αντικείμενο προδιαγραφής: Πυρασφάλεια, πυροπροστασία, συσκευές επιτήρησης, κόρνες/Προδιαγραφή – Περιγραφή Προδιαγραφής [...]. UIC 564-2 Regulations relating to fire protection and firefighting measures in passenger carrying railway vehicles or assimilated vehicles used on international services [...]. Κατά τα λοιπά εξακολουθεί να ισχύει η υπ' αριθμ. Φ4/οικ.27887/2166/23.5.2006 απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών».

(7) Συνακόλουθα, (αα) με την με αριθμό 2009/965/ΕΚ απόφαση της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 30^{ης} Νοεμβρίου 2009 «περί του εγγράφου αναφοράς που

αναφέρεται στο άρθρο 27 παράγραφος 4 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος», **καθορίστηκε** (στο σχετικό της ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ) ο κατάλογος παραμέτρων προς χρήση για την κατάταξη των εθνικών κανόνων στο έγγραφο αναφοράς του άρθρου 27 (ταξινόμηση των εθνικών κανόνων) της οδηγίας 2008/57/ΕΚ. Έτσι, στον αριθμό **10.1 καθορίστηκε η παράμετρος «Πυρασφάλεια»**. (ββ) Ακολούθως, με την με αριθμό (ΕΕ) 2015/2299 **εκτελεστική απόφαση** της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 17^{ης} Νοεμβρίου 2015 «για την τροποποίηση της απόφασης 2009/965/ΕΚ σχετικά με τον επικαιροποιημένο κατάλογο των παραμέτρων που πρέπει να χρησιμοποιούνται για την κατάταξη των εθνικών κανόνων», τροποποιήθηκε η ειρημένη (εδώ 7-αα) απόφαση ως προς τον κατάλογο των σχετικών με το άρθρο 27 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ παραμέτρων και **στο αριθμό 10.1 τέθηκε η παράμετρος «Σύλληψη σχεδιασμού πυροπροστασίας και μέτρα προστασίας»** θέτοντας μάλιστα και σχετικές επεξηγήσεις (π.χ. κατηγορία πυρκαγιάς, ταξινόμηση, μέτρα προστασίας για οχήματα και μέρη του οχήματος [π.χ. θάλαμος μηχανοδηγού], ιδιότητες των υλικών, πυροφραγμοί, [συμπεριλαμβανομένων των ανιχνευτών ιονισμού] και εξοπλισμός πυρόσβεσης). (γγ) Τελικά, σύμφωνα με το άρθρο 8 (Μετάβαση από τα εθνικά μητρώα οχημάτων στο ευρωπαϊκό μητρώο οχημάτων) **της** με αριθμό (ΕΕ) 2018/1614 **εκτελεστικής απόφασης** της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 25^{ης} Οκτωβρίου 2018 «σχετικά με τον καθορισμό προδιαγραφών για τα μητρώα οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 47 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και για την τροποποίηση και κατάργηση της απόφασης 2007/756/ΕΚ της Επιτροπής» μεταφέρθηκαν τα δεδομένα των καταχωρισμένων οχημάτων από τα εθνικά μητρώα στο ευρωπαϊκό μητρώο οχημάτων,

δηλαδή, σύμφωνα με τα οριζόμενα της ίδιας, όπως παραπάνω, εκτελεστικής απόφασης, σε ένα κεντρικό μητρώο που παρέχει εναρμονισμένη διεπαφή σε όλους τους χρήστες για την αναγνώριση δεδομένων, την καταχώριση οχημάτων και τη διαχείριση δεδομένων. Πρόκειται για την πλατφόρμα του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων (ERA) στην οποία υπάρχει διασύνδεση από όλα τα κράτη-μέλη. Όπως προκύπτει από τον κατάλογο των καταχωρημένων στην βάση δεδομένων RDD (Reference Data Document) του ERA (<https://rdd.era.europa.eu/rdd/NTRLListPage.aspx>) και **εξαιρουμένων** από την υποχρέωση εφαρμογής των ευρωπαϊκών Τεχνικών Προδιαγραφών Διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ), αφού πρόκειται για παλιό τροχαίο υλικό, **πρώτον**, αναφέρονται μεταξύ άλλων, **οι τεχνικοί κανόνες πυρασφάλειας (στην βασική παράμετρο 10 (Fire safety and evacuation-Πυρασφάλεια και εκκένωση), όπου η με αριθμό 10.1 παράμετρος (Fire protection concept and protection measures-Στρατηγική πυροπροστασίας και μέτρα προστασίας) αναφέρει ρητά την ισχύ του προτύπου UIC 564-2 (στο σύνολό του),** (<https://rdd.era.europa.eu/RDD/NTRManagementPage.aspx?ntrid=44270&readonly=true>, καθώς επίσης και στον ιστότοπο <https://rdd.era.europa.eu/RDD/LegalTextManagementPage.aspx?legaltextid=237>) για το τροχαίο υλικό της Ελλάδος (**10.1.1.2./Classification of vehicle/fire categories-Ταξινόμηση κατηγοριών οχημάτων/πυρκαγιών, 10.1.2.1./General protection measures for vehicles-Γενικά μέτρα προστασίας για οχήματα, 10.1.2.5./Material properties-Ιδιότητες υλικού και 10.1.2.7./Fire extinction equipment-Εξοπλισμός πυρόσβεσης**) και **δεύτερον**, ταυτίζονται (οι ανωτέρω τεχνικοί κανόνες) με τις εδώ προαναφερόμενες προδιαγραφές της με αριθμό ΑΣ10/11249/1018 (ΦΕΚ Β' 911/19.5.2008) **απόφασης** του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, αφού, αφορούν σε ήδη κοινοποιημένους από την Ελλάδα τεχνικούς κανόνες, οι οποίοι, **ισχύουν και παράγουν έννομα αποτελέσματα**. Συνεπώς, το πρότυπο UIC 564-2

(Ιανουάριος 1991, έκδοση 3) που έχει καταχωριστεί στην ανωτέρω βάση δεδομένων του ERA με τον αριθμό 10.1 και αφορά, κατά τα οριζόμενα στη με αριθμό 2015/2299 απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, στη «σύλληψη σχεδιασμού πυρασφάλειας και μέτρα προστασίας», **συνιστά στο σύνολό του** τους εθνικούς μας κανόνες και **εξέρχεται**, λόγω παλαιότητας του τροχαίου υλικού που κυκλοφορεί στον ελληνικό σιδηρόδρομο, των διατάξεων της διαλειτουργικότητας.

(Β1) Ο ανωτέρω ισχυρισμός της ελεγχόμενης σιδηροδρομικής επιχείρησης, **ως προς το πρώτο σκέλος του**, τυγχάνει απορριπτέος ως νομικά αβάσιμος, διότι:

ΠΡΩΤΟΝ: Από το περιεχόμενο **αφενός μεν** των διατάξεων των άρθρων **4.6** (Τεκμηρίωση), **9.2** (Συμμόρφωση με νομοθεσία και προδιαγραφές) και **9.5** (Επιθεώρηση) της από **24.6.2016** χρονολογούμενης **σύμβασης συντήρησης** τροχαίου υλικού (σχ.2δ, σχ.2ε και σχ.2στ), **και αφετέρου**, των διατάξεων των άρθρων **5.10** (Επιθεώρηση), **6.2** (Συντήρηση σύμφωνα με νομοθεσία και προδιαγραφές) **6.3** (Ανταλλακτικά και υλικά) και **6.5** (Προγραμματισμός) της από **24.6.2016** χρονολογούμενης **σύμβασης μίσθωσης του τροχαίου υλικού** (σχ.2β και σχ.2γ σε συνδυασμό και με το σχ.2ιστ) καταδεικνύεται, αναμφίβολα, **η ρητή υποχρέωση** της εδώ ελεγχόμενης σιδηροδρομικής επιχείρησης, **όταν εκτελεί εργασίες συντήρησης (περιλαμβανομένης της εκτεταμένης)** του τροχαίου υλικού που μισθώνει, **να τεκμηριώνει** τη συμμόρφωσή της ως προς την τήρηση όλων των τεχνικών προδιαγραφών της εθνικής ή ευρωπαϊκής νομοθεσίας σχετικά με την ασφάλεια, την διαλειτουργικότητα και την ποιότητα των υλικών και ανταλλακτικών που χρησιμοποιεί, **ώστε να εξασφαλίζει** την υψηλή ποιότητα των σιδηροδρομικών υπηρεσιών και να διατηρεί την αξία του τροχαίου υλικού.

ΔΕΥΤΕΡΟΝ: Συνακόλουθα, η υποχρέωση τεκμηρίωσης των ανωτέρω υποχρεώσεων της δεν θα μπορούσαν να αποτελούν, υπό

την τεχνική του όρου έννοια, περιεχόμενο των τεχνικών προδιαγραφών (διαλειτουργικότητας ή εθνικού κανόνα), αφού, οι ενλόγω προδιαγραφές **(αα) προσδιορίζουν αποκλειστικά** τους συγκεκριμένους κανόνες (ελληνικό ή ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο) που πρέπει να τηρούνται κάθε φορά, ώστε τα υλικά ή τα ανταλλακτικά που χρησιμοποιούνται (σε κάθε μορφή συντήρησης ή ανακαίνισης) ή οι εργασίες που εκτελούνται να συμβάλλουν στη διατήρηση της ασφάλειας του υπό συντήρηση τροχαίου υλικού, **(ββ) ως θεσμοθετημένοι** (σε εθνικό ή ευρωπαϊκό επίπεδο) κανόνες έχουν γενική ισχύ και άμεση εφαρμογή σε όλα τα επίπεδα συντήρησης από όλες τις εμπλεκόμενες για την συντήρηση επιχειρήσεις (υπεύθυνους για την συντήρηση φορείς ή προμηθευτές αυτών) και **(γγ) η επιτακτική ανάγκη εφαρμογής των τεχνικών προδιαγραφών προβλέφθηκε ρητά, όπως προαναφέρθηκε, ως υποχρέωση συμμόρφωσης** προς αυτές (προδιαγραφές) από τις ειρημένες **συμβάσεις συντήρησης** (σχ.2δ, σχ.2ε και σχ.2στ) **και μίσθωσης** (σχ.2β και σχ.2γ σε συνδυασμό και με το σχ.2ιστ) του τροχαίου υλικού με υποχρεωτική μάλιστα κάθε φορά τεκμηρίωση, ώστε, να μην καταλείπεται αμφιβολία, ότι κάθε επιχειρούμενη συντήρηση θα πρέπει **υποχρεωτικά να συνοδεύεται** και από την ανάλογη τήρηση σχετικού αρχείου (τεκμηρίωση) αποτελούμενου από όλα εκείνα τα έγγραφα που πιστοποιούν-βεβαιώνουν τις σχετικές συμμορφώσεις.

ΤΡΙΤΟΝ: Επομένως, η τήρηση έγγραφων αποδείξεων υπό τη μορφή πιστοποιητικών ή άλλων έγγραφων βεβαιώσεων από το περιεχόμενο των οποίων να προκύπτει με σαφήνεια ότι οι εργασίες συντήρησης είναι σύμφωνες με τις προδιαγραφές ασφάλειας στο πλαίσιο συντήρησης του μισθωμένου τροχαίου υλικού **συνιστά έγγραφη και ρητή υποχρέωση** της εδώ ελεγχόμενης σιδηροδρομικής, η οποία αναμφίβολα εντάσσεται στο πλαίσιο των συμβάσεων συντήρησης (σχ.2δ, σχ.2ε και σχ.2στ) και μίσθωσης (σχ.2β και σχ.2γ σε συνδυασμό και με το σχ.2ιστ), ενώ κάθε

διαφορετική ερμηνεία που επιχειρείται από την HELLENIC TRAIN είναι και παντελώς αβάσιμη και παρελκυστική.

(Β2) Λαμβανομένου υπόψη και του περιεχομένου:

(1) της με αριθμό **2022129/13.7.2022** σύμβασης **προμήθειας ανταλλακτικών καθισμάτων επιβατών** (σχ.13 και εκεί συνημμένο 4) των Ε/Α ΠΣ 41α (Amz, ADmz & Bmz) μεταξύ της εδώ ελεγχόμενης σιδηροδρομικής επιχείρησης και της ατομικής επιχείρησης με την επωνυμία «ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΟΥΡΖΟΥΛΙΔΗΣ του ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ» και τον διακριτικό τίτλο «TENNIS CRAFT INTERKAT» στο πλαίσιο της οποίας συμφωνήθηκε, μεταξύ άλλων, ότι **«2. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΣΥΜΒΑΣΗΣ** Ο ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΗΣ αναλαμβάνει με την παρούσα την υποχρέωση και την ευθύνη για την προμήθεια διαφόρων ανταλλακτικών καθισμάτων επιβατών των Ε/Α ΠΣ 41α (Amz, ADmz & Bmz), για κάλυψη αναγκών του Εργοστασίου Θεσσαλονίκης (ΕΘ), με κωδικούς αριθμούς, περιγραφή, ποσότητα και τιμή ανά κωδικό ως αναλυτικά περιγράφονται στο **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α'** της παρούσας Σύμβασης, το οποίο αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της παρούσας και ως αυτά καθορίζονται στην από 18.5.2022 οικονομική προσφορά του ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΗ, όπως αυτή επικαιροποιήθηκε και ισχύει με το από 14.6.2022 σχετικό email του. Επισημαίνεται ότι οι έδρες, οι πλάτες των καθισμάτων καθώς και τα προσκέφαλα, δεν θα φέρουν κανένα λογότυπο, **και ότι το ύφασμα θα είναι της ίδιας ποιότητας και του ίδιου χρώματος με το αρχικό**, όπως άλλωστε αναφέρεται και στην προσφορά σας [...]. **5. ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΕΚΤΕΛΕΣΗΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ** Η παρακολούθηση εκτέλεσης της προμήθειας από τον ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΗ των παραπάνω ειδών, ασκείται για λογαριασμό της ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ από την Διοίκηση & Οργάνωση Συντήρησης Τροχαίου Υλικού της Τεχνικής Διεύθυνσης της ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ [...]. **7. ΤΟΠΟΣ ΚΑΙ ΧΡΟΝΟΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ/ΠΑΡΑΛΑΒΗΣ ΤΩΝ ΥΛΙΚΩΝ** **7.1.** Τα Υλικά θα παραδοθούν με ευθύνη και έξοδα του ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΗ στην Αποθήκη της ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ στη Θεσσαλονίκη [...]. **Η ποιοτική**

και ποσοτική παραλαβή θα γίνει από Επιτροπή Παραλαβής που θα οριστεί από τον επικεφαλής Συγκροτημάτων Συντήρησης Βορείου Ελλάδος και θα εγκριθεί αρμοδίως. Κατά την παράδοσή τους τα είδη, **εφόσον ο Προμηθευτής δεν είναι ο κατασκευαστής τους, θα συνοδεύονται από όλα τα πιστοποιητικά εγγύησης και γνησιότητας του Κατασκευαστή τους** [...]. **7.4.** Με την παράδοσή τους τα είδη θα συνοδεύονται από τα παραστατικά που προβλέπονται από τον Κ.Φ.Σ. [...]. **8. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΗ** [...]. **8.3.** Ο ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΗΣ στο πλαίσιο εκτέλεσης της παρούσας Σύμβασης εγγυάται ότι τα υπό προμήθεια υλικά είναι άριστης ποιότητας **και σύμφωνα με τις τεχνικές προδιαγραφές ή** τα ειδικότερα χαρακτηριστικά που ρητώς και αναλυτικώς αποτυπώνονται στο **άρθρο 2** της παρούσας. [...] Η συσκευασία είναι κατάλληλη [...] αναγράφει δε εκτός των άλλων τα στοιχεία του αποστολέα και παραλήπτη, τον κωδικό αριθμό των ειδών, καθώς και τον αριθμό αυτής της σύμβασης. [...].. **9. ΣΥΜΒΑΤΙΚΟ ΤΙΜΗΜΑ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΣ ΠΛΗΡΩΜΗΣ 9.1.** Για την προμήθεια του συμβατικού αντικειμένου που περιγράφεται στην παρούσα **και για την πλήρη και προσήκουσα εκτέλεση** του όπως παραπάνω περιγράφεται αναλυτικά στο άρθρο 2 της παρούσας Σύμβασης, η ΕΤΑΙΡΕΙΑ θα καταβάλει στον ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΗ συνολικό τίμημα ανερχόμενο στο ποσό των διακοσίων ενενήντα τριών χιλιάδων τετρακοσίων ευρώ (293.400,00€) πλέον του αναλογούντος ΦΠΑ [...]

(2) της με αριθμό **202390/18.5.2023** σύμβασης προμήθειας **εδρών Α και Β θέσης καθισμάτων επιβατών επιβαταμαξών** τύπου Amz, ADmz & Bmz (σχ.20 και εκεί συνημμένο 2) μεταξύ της εδώ ελεγχόμενης σιδηροδρομικής επιχείρησης και της ατομικής επιχείρησης με την επωνυμία «ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΟΥΡΖΟΥΛΙΔΗΣ του ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ» και τον διακριτικό τίτλο «TENNIS CRAFT INTERKAT» στο πλαίσιο της οποίας συμφωνήθηκε, μεταξύ άλλων, ότι **«2. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΣΥΜΒΑΣΗΣ** Ο ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΗΣ αναλαμβάνει με την

παρούσα την υποχρέωση και την ευθύνη για την προμήθεια εδρών Α και Β θέσης καθισμάτων Επιβατών Επιβαταμαξών τύπου Amz, ADmz & Bmz, για κάλυψη αναγκών του Εργοστασίου Θεσσαλονίκης (ΕΘ) της Εταιρείας, με κωδικούς αριθμούς, περιγραφή και ποσότητα, όπως αναλυτικά περιγράφονται στον κάτωθι **Πίνακα**, [...]. Επισημαίνεται ότι οι έδρες δεν θα φέρουν κανένα λογότυπο, **και ότι το ύφασμα θα είναι της ίδιας ποιότητας και του ίδιου χρώματος με το αρχικό**, όπως άλλωστε αναφέρεται και στην προσφορά του ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΗ [...]. **5. ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΕΚΤΕΛΕΣΗΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ** Η παρακολούθηση εκτέλεσης της προμήθειας από τον ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΗ των παραπάνω ειδών, ασκείται για λογαριασμό της ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ από την Διοίκηση & Οργάνωση Συντήρησης Τροχαίου Υλικού της Τεχνικής Διεύθυνσης της ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ [...]. **7. ΤΟΠΟΣ ΚΑΙ ΧΡΟΝΟΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ/ΠΑΡΑΛΑΒΗΣ ΤΩΝ ΥΛΙΚΩΝ** **7.1.** Τα Υλικά θα παραδοθούν με ευθύνη και έξοδα του ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΗ στην Αποθήκη της ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ στη Θεσσαλονίκη [...]. **Η ποιοτική και ποσοτική παραλαβή** θα γίνει από Επιτροπή Παραλαβής που θα οριστεί από τον επικεφαλής Συγκροτημάτων Συντήρησης Βορείου Ελλάδος και θα εγκριθεί αρμοδίως. Κατά την παράδοσή τους τα είδη, **εφόσον ο Προμηθευτής δεν είναι ο κατασκευαστής τους, θα συνοδεύονται από όλα τα πιστοποιητικά εγγύησης και γνησιότητας του Κατασκευαστή τους** [...]. **7.4.** Με την παράδοσή τους τα είδη θα συνοδεύονται από τα παραστατικά που προβλέπονται από τον Κ.Φ.Σ. [...]. **8. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΗ** [...]. **8.3.** Ο ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΗΣ στο πλαίσιο εκτέλεσης της παρούσας Σύμβασης εγγυάται ότι τα υπό προμήθεια υλικά είναι άριστης ποιότητας **και σύμφωνα με τις τεχνικές προδιαγραφές** ή τα ειδικότερα χαρακτηριστικά που ρητώς και αναλυτικώς αποτυπώνονται στο άρθρο 2 της παρούσας. [...] Η συσκευασία είναι κατάλληλη [...] αναγράφει δε εκτός των άλλων τα στοιχεία του αποστολέα και παραλήπτη, τον κωδικό αριθμό των ειδών,

καθώς και τον αριθμό αυτής της σύμβασης. [...]. **9. ΣΥΜΒΑΤΙΚΟ ΤΙΜΗΜΑ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΣ ΠΛΗΡΩΜΗΣ 9.1.** Για την προμήθεια του συμβατικού αντικειμένου που περιγράφεται στην παρούσα **και για την πλήρη και προσήκουσα εκτέλεση** του όπως παραπάνω περιγράφεται αναλυτικά στο άρθρο 2 της παρούσας Σύμβασης, η ΕΤΑΙΡΕΙΑ θα καταβάλει στον ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΗ συνολικό τίμημα ανερχόμενο στο ποσό των τριακοσίων ογδόντα χιλιάδων τετρακοσίων εβδομήντα δύο ευρώ (380.472,00€) πλέον του αναλογούντος ΦΠΑ [...].»,

(3) της με αριθμό **2021153/21.12.2021** σύμβασης για παροχή υπηρεσίας επισκευής καθισμάτων των **Ε/Α ΠΣ 41β και προμήθειας υφάσματος και ανταλλακτικών τους** (σχ.20 και εκεί συνημμένο 2) των Ε/Α ΠΣ 41α (Amz, ADmz & Bmz) μεταξύ της εδώ ελεγχόμενης σιδηροδρομικής επιχείρησης και της εταιρείας με την επωνυμία «GLOBAL INTERIOR SYSTEMS ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥΧΙΚΗ ΕΤΑΡΕΙΑ» και τον διακριτικό τίτλο «G.I.S. ΙΚΕ» στο πλαίσιο της οποίας συμφωνήθηκε, μεταξύ άλλων, ότι **«2. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΣΥΜΒΑΣΗΣ** Ο ΑΝΑΔΟΧΟΣ αναλαμβάνει με την παρούσα την υποχρέωση και έχει την ευθύνη για την παροχή υπηρεσιών επισκευής των Ε/Α ΠΣ 41β και την προμήθεια υφάσματος & ανταλλακτικών τους, για κάλυψη αναγκών του Εργοστασίου Θεσσαλονίκης, [...]. Ειδικότερα, ο ΑΝΑΔΟΧΟΣ αναλαμβάνει την εκτέλεση των ως άνω υπηρεσιών, ως κάτωθι περιγράφονται [ακολουθεί πίνακας με στήλες (α/α, κωδικό υπηρεσίας, περιγραφή, ποσότητα, τιμή και αξία)]. [...]. **Εργασία Επισκευής Εδρών και Πλατών Καθισμάτων.** Ο ανάδοχος **θα παραλαμβάνει**, με δικά του έξοδα και ευθύνη, από το εργοστάσιο Θεσσαλονίκης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, τις έδρες και τις πλάτες των καθισμάτων προς επισκευή. Οι πλάτες των καθισμάτων θα παραλαμβάνονται χωρίς το πλαστικό κάλυμμα. **Η επισκευή των εδρών και των πλατών των καθισμάτων θα περιλαμβάνει:**
• Αντικατάσταση αφρώδους υλικού • Αντικατάσταση

εσωτερικού fire-blocker • Επανεπένδυση με ύφασμα πάνω στο υπάρχον ξύλο. Το ύφασμα θα είναι ίδιας ποιότητας και απόχρωσης με το αρχικά τοποθετημένο στα καθίσματα, χωρίς λογότυπο. Ο ανάδοχος θα παραδίδει, με δικά του έξοδα και ευθύνη, τις επισκευασμένες έδρες και πλάτες των καθισμάτων στο εργοστάσιο Θεσσαλονίκης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. [...]. **5. ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ** Η παρακολούθηση της εκτέλεσης της σύμβασης ασκείται για λογαριασμό της ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ από την Διεύθυνση Συντήρησης Τροχαίου Υλικού. [...]. Για την παρακολούθηση υλοποίησης της σύμβασης θα οριστεί επιτροπή [...]. Επίσης η επιτροπή αυτή θα είναι υπεύθυνη για την παραλαβή των υπηρεσιών που θα εκτελέσει ο ανάδοχος και των υπό προμήθεια ειδών. [...]. **7. ΣΥΜΒΑΤΙΚΟ ΤΙΜΗΜΑ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΣ ΠΛΗΡΩΜΗΣ 7.1. Για την πλήρη και προσήκουσα εκτέλεση του έργου**, ήτοι την παροχή υπηρεσιών επισκευής καθισμάτων των Ε/Α ΠΣ 41β και την προμήθεια υφάσματος & ανταλλακτικών τους, για κάλυψη αναγκών του Εργοστασίου Θεσσαλονίκης, η ΕΤΑΙΡΕΙΑ θα καταβάλει στον ΑΝΑΔΟΧΟ συνολικό τίμημα ανερχόμενο στο ποσό των διακοσίων είκοσι επτά χιλιάδων πεντακοσίων ευρώ (227.500,00€) πλέον ΦΠΑ [...]» και

(4) της με αριθμό **2022249/30.12.2022** σύμβασης για παροχή υπηρεσιών επισκευής εδρών καθισμάτων επιβατών των Ε/Α ΠΣ 41β για την κάλυψη αναγκών του εργοστασίου Θεσσαλονίκης (ΕΘ) (σχ.20 και εκεί συνημμένο 2) μεταξύ της εδώ ελεγχόμενης σιδηροδρομικής επιχείρησης και της εταιρείας με την επωνυμία «GLOBAL INTERIOR SYSTEMS ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥΧΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό τίτλο «G.I.S. ΙΚΕ» στο πλαίσιο της οποίας συμφωνήθηκε, μεταξύ άλλων, ότι **«2. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΣΥΜΒΑΣΗΣ** Ο ΑΝΑΔΟΧΟΣ αναλαμβάνει με την παρούσα την υποχρέωση και έχει την ευθύνη για την παροχή υπηρεσιών επισκευής εδρών καθισμάτων επιβατών των Ε/Α ΠΣ 41β για την κάλυψη αναγκών του Εργοστασίου Θεσσαλονίκης (ΕΘ), [...].

Ειδικότερα, ο ΑΝΑΔΟΧΟΣ αναλαμβάνει την εκτέλεση των ως άνω υπηρεσιών, ως κάτωθι περιγράφονται [ακολουθεί πίνακας με στήλες (α/α, μέτρο μονάδος, περιγραφή αντικειμένου και ποσότητα)]. [...]. **Επισημαίνεται ότι οι έδρες των καθισμάτων δεν θα φέρουν κανένα λογότυπο, και ότι το ύφασμα θα είναι της ίδιας ποιότητας και του ίδιου χρώματος με το αρχικό.** [...]. **5. ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΕΚΤΕΛΕΣΗΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ** Η παρακολούθηση της εκτέλεσης της σύμβασης ασκείται για λογαριασμό της ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ από την Διοίκηση και Οργάνωση Συντήρησης Τροχαίου Υλικού της Τεχνικής Διεύθυνσης της ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ. [...]. Η ποιοτική και οριστική ποσοτική παραλαβή των προς επισκευή εδρών καθισμάτων θα γίνει από **επιτροπή** που θα οριστεί από τον Επικεφαλής Συγκροτημάτων Συντήρησης της Τεχνικής Διεύθυνσης της ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ, η οποία και **θα παραδίδει στον ΑΝΑΔΟΧΟ τις έδρες των καθισμάτων με έκδοση σχετικού δελτίου διακίνησης και στην συνέχεια, εφόσον κρίνονται κατάλληλες, θα συντάσσει Πρωτόκολλο Ποιοτικής και Ποσοτικής Παραλαβής.** [...]. **9. ΣΥΜΒΑΤΙΚΟ ΤΙΜΗΜΑ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΣ ΠΛΗΡΩΜΗΣ 9.1. Για την πλήρη και προσήκουσα εκτέλεση του έργου,** ήτοι την παροχή υπηρεσιών επισκευής εδρών καθισμάτων των Ε/Α ΠΣ 41β, η ΕΤΑΙΡΕΙΑ θα καταβάλει στον ΑΝΑΔΟΧΟ συνολικό τίμημα ανερχόμενο στο ποσό των διακοσίων ενενήντα ενός χιλιάδων διακοσίων ευρώ (291.200,00€) πλέον ΦΠΑ [...].», ο ανωτέρω ισχυρισμός της ελεγχόμενης σιδηροδρομικής επιχείρησης, **ως προς το δεύτερο σκέλος του, τυγχάνει απορριπτέος ως ουσιαστικά αβάσιμος, διότι:**

ΠΡΩΤΟΝ: Ο ισχυρισμός ότι οι εργασίες συντήρησης των επιβαταμαξών Α1, και Β3 και Β4 της αμαξοστοιχίας IC62/28.2.2023/Αθήνα-Θεσσαλονίκη **δεν αφορούσαν ανακατασκευή ή ανακαίνιση αλλά απλή συντήρηση, και ως εκ τούτου δεν υποχρεούται σε αναζήτηση ή τεκμηρίωση συμμόρφωσης με τις τεχνικές προδιαγραφές όχι μόνο αντιφάσκει**

με το περιεχόμενο των εδώ ειρημένων διατάξεων της σύμβασης μίσθωσης (σχ.2β και σχ.2γ σε συνδυασμό και με το σχ.2ιστ) του τροχαίου υλικού, **δεδομένου, ότι δεν γίνεται η παραμικρή αναφορά σε τέτοιου είδους επιλεκτική ερμηνεία ή διαχωρισμό**, δηλαδή, ότι μόνο στις περιπτώσεις ανακαίνισης απαιτείται η συλλογή και προσκομιδή πιστοποιητικών για την τήρηση των προδιαγραφών, **αλλά και** διαχωρίζει παράτυπα και δίχως νομική τεκμηρίωση τις ανωτέρω υποχρεώσεις της οι οποίες, **επιβάλλονται** (σε αυτή) **για το σύνολο των εργασιών συντήρησης**, δηλαδή, **είτε** πρόκειται για ανακαίνιση **είτε** πρόκειται για απλή συντήρηση, δεδομένου ότι, σκοπός της συντήρησης είναι (πρβλ. σχ.2β άρθρο 6.1-Σκοπός) το τροχαίο υλικό που μισθώνεται **να παραμείνει** κατάλληλο για την ασφαλή και απρόσκοπτη εκτέλεση της εμπορικής του εκμετάλλευσης, **να εξασφαλιστεί** υψηλή ποιότητα των σιδηροδρομικών υπηρεσιών και **να διατηρηθεί** η αξία του.

ΔΕΥΤΕΡΟΝ: Άλλωστε, το ζήτημα της ανακαίνισης που θέτει η εδώ ελεγχόμενη **συμπεριλαμβάνεται** (πρβλ. σχ.2β άρθρο 6.2-Συντήρηση σύμφωνα με νομοθεσία και προδιαγραφές, άρθρο 6.3-Ανταλλακτικά και υλικά, άρθρο 6.5-Προγραμματισμός και άρθρο 6.10-Αντίγραφο αρχείων), σε κάθε περίπτωση **στο σύνολο των απαιτούμενων συμμορφώσεων της** στο πλαίσιο συντήρησης του τροχαίου υλικού, αποτελώντας μια ενιαία ενότητα συμμορφώσεων σχετικά με την ασφάλεια, την διαλειτουργικότητα και την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, **ανεξαρτήτως του είδους της συντήρησης**, ώστε, η έλλειψη σωστής, ολοκληρωμένης, συμβατικά προβλεπόμενης και τεκμηριωμένης τήρησης των απαιτούμενων κάθε φορά προδιαγραφών ή εγχειριδίων λειτουργίας του κατασκευαστή και προδιαγραφών που υιοθετούν τα αρμόδια εθνικά ή ευρωπαϊκά όργανα, **δηλαδή τεκμηρίωσης που συνοδεύεται από έγγραφη απόδειξη**, να συνιστά, άνευ άλλου τινός, παραβίαση από την εδώ ελεγχόμενη υποχρεωτικών (για την ίδια) διαδικασιών που επιφέρουν επιπτώσεις στην ασφάλεια του τροχαίου υλικού, και ως εκ τούτου

συνιστούν παραβίαση των διατάξεων των άρθρων 66 και 81 του Ν.4632/2019.

ΤΡΙΤΟΝ: Στις τέσσερις (4) συνολικά συμβάσεις (σχ.20 όπου εκεί συνημμένο 1) που σύναψε η εδώ ελεγχόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση με την εταιρεία «G.I.S. ΙΚΕ» και την ατομική επιχείρηση «TENNIS CRAFT INTERKAT», όπως ήδη αναφέρθηκαν παραπάνω (πρβλ. **ενότητα VIIβ παράγραφος Β2**), **δεν περιελήφθησαν όροι οι οποίοι αφενός μεν προβλέφθηκαν στα άρθρα 5.1.9.3.1.-Καθίσματα, 5.1.19-Πυροπροστασία και του Παραρτήματος Ι των 2 Προγραμματικών Συμβάσεων 41α και 41β (σχ.11 και σχ.12, πρβλ. παραπάνω ενότητα VIIβ παράγραφοι 3, 4 και 5), και αφετέρου, προβλέπονται στα άρθρα 6.2 (Συντήρηση σύμφωνα με νομοθεσία και προδιαγραφές), 6.3 (Ανταλλακτικά και υλικά), 6.5 (Προγραμματισμός), 6.10 (Αντίγραφο αρχείων) της από 24.6.2016 χρονολογούμενης σύμβασης μίσθωσης του τροχαίου υλικού (σχ.2β, σχ.2γ, πρβλ. παραπάνω ενότητα VIIα παράγραφος 5), κατά παράβαση ουσιωδών τεχνικών υποχρεώσεων, δεδομένου ότι, όπως προκύπτει από την απλή αντιπαράθεση και σύγκριση των ανωτέρω:**

(αα) Με την με αριθμό 2022129/13.7.2022 σύμβαση προμήθειας (σχ.13) της εδώ ελεγχόμενης σιδηροδρομικής επιχείρησης με την ατομική επιχείρηση «TENNIS CRAFT INTERKAT», στο πλαίσιο της οποίας έγιναν, καθ' ομολογίαν της, έγιναν στη με αριθμό 73734896019-8 επιβατάμαξα Α' θέσης (βαγόνι Α1) της αμαξοστοιχίας IC62/28.2.2023/Αθήνα-Θεσσαλονίκη επισκευές υλικών και ανταλλακτικών καθισμάτων (**όχι μόνο υφάσματος**) **σε 24 έδρες καθισμάτων** και οι οποίες (επισκευές υλικών και ανταλλακτικών) σύμφωνα με το **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α'** (σχ.13) αντιστοιχούν στη στήλη με α/α 2 (**με κωδικό: 811274439, περιγραφή: ΕΔΡΑ ΠΛΗΡΗΣ Α' ΘΕΣΗΣ ΠΣ 41, Ε/Α/ΠΣ 41, ΚΑΘΙΣΜΑ Α' ΘΕΣΗΣ, ΣΤΟΙΧΕΙΑ INTERKAT, ΧΡΩΜΑΤΟΣ ΜΩΒ [...]**), προκύπτει, σαφέστατα, ότι **αφενός μεν** δεν συμπεριελήφθη ο όρος που σχετίζεται με το **ύφασμα του καθίσματος**, δηλαδή ο όρος «**5.1.9.3.1-Καθίσματα**» της ΠΣ

41α (σχ.11) αφού, δεν διευκρινίζεται από το άρθρο 2 της επίμαχης σύμβασης προμήθειας (σχ.13) αν αφορά σε επένδυση του υφάσματος από φλογοεπιβραδυντικό υλικό σύμφωνα με το UIC 564-2, καθόσον, αναφέρεται γενικά ότι «θα είναι της ίδιας ποιότητας και του ίδιου χρώματος με το αρχικό», δίχως ακριβή προσδιορισμό των χαρακτηριστικών του, και αφετέρου, ουδόλως προβλέφθηκαν οι ρυθμίσεις του άρθρου «5.1.19- Πυροπροστασία» της Προγραμματικής Σύμβασης 41α (σχ.11) δεδομένου, ότι εφόσον επήλθαν, αλλαγές σε έδρες (πλήρεις) καθισμάτων και όχι μόνον σε υφάσματα **θα έπρεπε να προβλεφθεί ρητά**, όπως και στην ειρημένη σύμβαση 41α (σχ.11) αλλά και στο σχετικό Παράρτημα Ι (σχ.12) ότι «Τα μη μεταλλικά υλικά που χρησιμοποιούνται σε οποιαδήποτε μέρος της Ε/Α θα συμφωνούν είτε με τις προδιαγραφές AFNOR NF F 16-10 τύπου Β ή UIC 564-2. Για κάθε πάνελ που αναφέρεται στην τεχνική περιγραφή, αναφέρεται επίσης και η Νόρμα πυροπροστασίας που αντιστοιχεί», προκειμένου η εν λόγω σύμβαση να ανταποκρίνεται πλήρως, όπως ήδη ειπώθηκε, και στις απαιτήσεις των άρθρων 6.2 (Συντήρηση σύμφωνα με νομοθεσία και προδιαγραφές), 6.3 (Ανταλλακτικά και υλικά), 6.5 (Προγραμματισμός), 6.10 (Αντίγραφο αρχείων) της από **24.6.2016** χρονολογούμενης σύμβασης μίσθωσης του τροχαίου υλικού (σχ.2β, σχ.2γ, πρβλ. παραπάνω ενότητα **VIIα** παράγραφος 5). Εξάλλου, τα ίδια συμπεράσματα προκύπτουν για το σύνολο των προμηθειών της εν λόγω σύμβασης αφού, σύμφωνα με το ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α' (ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΙΔΩΝ), όλες οι προμήθειες (ανταλλακτικών, άλλων υλικών και υφάσματος) για πλήρη προσκέφαλα, πλήρεις πλάτες και πλήρεις έδρες καθισμάτων επιβαταμαξών Α' και Β' θέσης εντάσσονται στο ίδιο ρυθμιστικό πλαίσιο, δηλαδή, χωρίς τις παραπάνω προβλέψεις για τα καθίσματα και την πυροπροστασία. Σε αυτήν την περίπτωση η εφαρμογή των ρυθμίσεων του άρθρου 5.1.19 Πυροπροστασία της προγραμματικής σύμβασης 41α θα έπρεπε να περιλαμβάνει αναφορά

στα παραρτήματα του προτύπου UIC 564-2, και στα εξής Παραρτήματα: Παράρτημα 5 για το ύφασμα, Παράρτημα 8 για τα αφρώδη υλικά και Παράρτημα 13 για την πλήρη έδρα/πλάτη καθισμάτων επιβαταμαξών.

(ββ) Με την με αριθμό **202390/18.5.2023** σύμβαση προμήθειας (σχ.20) της εδώ ελεγχόμενης σιδηροδρομικής επιχείρησης με την ατομική επιχείρηση «TENNIS CRAFT INTERKAT», στο πλαίσιο της οποίας έγιναν επισκευές υλικών και ανταλλακτικών καθισμάτων (όχι μόνο υφάσματος) σε (i) **422** πλήρεις έδρες καθισμάτων Α' θέσης (με κωδικό αριθμό 811274439 **ΧΡΩΜΑΤΟΣ ΜΩΒ**) και (ii) **574** πλήρεις έδρες καθισμάτων Β' θέσης (με κωδικό αριθμό 811274440 **ΧΡΩΜΑΤΟΣ ΜΙΝΤ**), προκύπτει, σαφέστατα, ότι αφενός μεν δεν συμπεριελήφθη ο όρος που σχετίζεται με το ύφασμα του καθίσματος, δηλαδή ο όρος «**5.1.9.3.1-Καθίσματα**» της ΠΣ 41α (σχ.11) αφού, δεν διευκρινίζεται από το άρθρο 2 της επίμαχης σύμβασης προμήθειας (σχ.13) αν αφορά σε επένδυση του υφάσματος από φλογοεπιβραδυντικό υλικό σύμφωνα με το UIC 564-2, καθόσον, αναφέρεται ότι «θα είναι της ίδιας ποιότητας και του ίδιου χρώματος με το αρχικό», και αφετέρου, ουδόλως προβλέφθηκαν οι ρυθμίσεις του άρθρου «**5.1.19-Πυροπροστασία**» της Προγραμματικής Σύμβασης 41α (σχ.11) δεδομένου, ότι εφόσον επήλθαν, αλλαγές σε έδρες (πλήρεις) καθισμάτων και όχι μόνον σε υφάσματα **θα έπρεπε να προβλεφθεί ρητά**, όπως και στην ειρημένη σύμβαση 41α (σχ.11) αλλά και στο σχετικό Παράρτημα Ι (σχ.12) ότι «Τα μη μεταλλικά υλικά που χρησιμοποιούνται σε οποιαδήποτε μέρος της Ε/Α θα συμφωνούν είτε με τις προδιαγραφές AFNOR NF F 16-10 τύπου Β ή UIC 564-2. Για κάθε πάνελ που αναφέρεται στην τεχνική περιγραφή, αναφέρεται επίσης και η Νόρμα πυροπροστασίας που αντιστοιχεί».

(γγ) Εξάλλου, οι αναφερόμενοι, στις ειρημένες συμβάσεις με την ατομική επιχείρηση «TENNIS CRAFT INTERKAT», κοινοί όροι (i) ότι

«Κατά την παράδοσή τους τα είδη, εφόσον ο Προμηθευτής δεν είναι κατασκευαστής τους, **θα συνοδεύονται** από όλα τα πιστοποιητικά εγγύησης και γνησιότητας του κατασκευαστή τους» (όρος **7.1**) **και (ii)** περί «εγγύησης» του προμηθευτή (όρος 8.3) ότι «τα υπό προμήθεια υλικά θα είναι αρίστης ποιότητας και σύμφωνα με τις προδιαγραφές **ή** τα ειδικά χαρακτηριστικά που ρητώς και αναλυτικώς αποτυπώνονται στο άρθρο 2» **όχι μόνο** δεν ταυτίζονται με τις προαναφερόμενες ρυθμίσεις και απαιτήσεις των Προγραμματικών Συμβάσεων 41 α και 41β (σχ.11 και σχ.12, πρβλ. παραπάνω ενότητα **VIIβ** παράγραφοι **3, 4 και 5**) **αλλά και** δεν ικανοποιούν τις υποχρεώσεις της εδώ ελεγχόμενης, όπως αυτές έχουν ρυθμιστεί στην από **24.6.2016** χρονολογούμενη σύμβαση μίσθωσης του τροχαίου υλικού (σχ.2β και σχ.2γ), αφού, **αφενός μεν** δεν προσκομίζεται (σχ.15, σχ.17 και σχ.20) οποιοδήποτε έγγραφο από το οποίο να αποδεικνύεται ότι η ατομική επιχείρηση «TENNIS CRAFT INTERKAT» συνιστά, κατά τρόπο μη αμφισβητήσιμο, κατασκευάστρια εταιρεία των βαγονιών, αρκούμενη στην προσκομιδή της από **29.9.2025** χρονολογούμενης βεβαίωσης άλλης εταιρείας (σχ.17 εκεί ως συνημμένο 1) για την οποία, επίσης, δεν προσκομίζονται στοιχεία που να καταδεικνύουν τον ρόλο της ως κατασκευάστρια εταιρεία ή την καθ' οιονδήποτε τρόπο συμμετοχή της στην υλοποίηση των ΠΣ 41α και 41β, **και αφετέρου**, η προσκομιδή (α) του αποσπάσματος **τεχνικού εγχειριδίου** NK 2003 SEDIA (σχ.31 εκεί συνημμένο 3) **και (β)** του **εγχειριδίου συντήρησης** που χορήγησε στην ΟΣΕ ΜΑΕ η κατασκευάστρια εταιρεία των Ε/Α της ΠΣ 41β Bombardier (πρώην MAV ADTRANZ DVZ KFT) (σχ.10 και σχ.13 εκεί το με αριθμό 9 συνημμένο-κατασκευάστρια εταιρεία των υφασμάτων ήταν η SEDIA) **δεν καλύπτει και δεν αποδεικνύει την, κατά τα ανωτέρω, ρητά προβλεπόμενη δική της υποχρέωση για τεκμηριωμένη συμμόρφωση με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή ή την ισχύουσα ελληνική ή ευρωπαϊκή νομοθεσία.**

(δδ) Με την με αριθμό **2021153/21.12.2021** σύμβαση προμήθειας (σχ.20) της εδώ ελεγχόμενης σιδηροδρομικής επιχείρησης με την εταιρεία «G.I.S. ΙΚΕ», στο πλαίσιο της οποίας έγιναν επισκευές καθισμάτων και προμήθεια υφάσματος και ανταλλακτικών των Ε/Α της ΠΣ 41β σε (i) **2.000** πλήρεις επισκευές έδρες καθισμάτων **NK2003** (χωρίς κωδικό αριθμό) και (ii) **200** πλήρεις επισκευές πλατών καθισμάτων **NK2003** (χωρίς κωδικό αριθμό), οι οποίες (επισκευές) στο σύνολό τους αφορούσαν (i) **αντικατάσταση αφρώδους υλικού** (ii) **αντικατάσταση εσωτερικού fire-blocker και** (iii) **επανεπένδυση** με ύφασμα πάνω στο υπάρχον ξύλο, προκύπτει, σαφέστατα, ότι **αφενός μεν** δεν συμπεριελήφθη ο όρος που σχετίζεται με το **ύφασμα του καθίσματος**, δηλαδή ο όρος «**5.1.9.3.1-Καθίσματα**» της ΠΣ 41β (σχ.12) **αφού, δεν διευκρινίζεται από το άρθρο 2 της επίμαχης σύμβασης προμήθειας** (σχ.20 εκεί συνημμένο με αριθμό 2) αν αφορά σε επένδυση του υφάσματος από φλογοεπιβραδυντικό υλικό σύμφωνα με το UIC 564-2, καθόσον, αναφέρεται ότι «θα είναι της ίδιας ποιότητας και απόχρωσης με το αρχικό», **και αφετέρου, ουδόλως προβλέφθηκαν** οι ρυθμίσεις του άρθρου «**5.1.19-Πυροπροστασία**» της Προγραμματικής Σύμβασης 41β (σχ.12) δεδομένου, ότι εφόσον έγινες επισκευές σε πλήρεις έδρες και πλάτες καθισμάτων **θα έπρεπε να προβλεφθεί ρητά**, όπως και στην ειρημένη σύμβαση 41β (σχ.12) αλλά και στο σχετικό Παράρτημα Ι (σχ.12) ότι **Τα μη μεταλλικά υλικά που χρησιμοποιούνται σε οποιαδήποτε μέρος της Ε/Α θα συμφωνούν είτε με τις προδιαγραφές AFNOR NF F 16-10 τύπου Β ή UIC 564-2. Για κάθε πάνελ που αναφέρεται στην τεχνική περιγραφή, αναφέρεται επίσης και η Νόρμα πυροπροστασίας που αντιστοιχεί**.

(εε) Με την με αριθμό **2022249/30.12.2022** σύμβαση προμήθειας (σχ.20) της εδώ ελεγχόμενης σιδηροδρομικής επιχείρησης με την εταιρεία «G.I.S. ΙΚΕ», στο πλαίσιο της οποίας έγιναν επισκευές

εδρών καθισμάτων επιβατών των Ε/Α της ΠΣ 41β για κάλυψη αναγκών του εργοστασίου Θεσσαλονίκης σε **3.200** πλήρεις έδρες καθισμάτων **ΝΚ2003** (χωρίς κωδικό αριθμό), οι οποίες (επισκευές) στο σύνολό τους αφορούσαν (i) αντικατάσταση αφρώδους υλικού (ii) αντικατάσταση εσωτερικού fire-blocker και (iii) επανεπένδυση με ύφασμα πάνω στο υπάρχον ξύλο, προκύπτει, σαφέστατα, ότι αφενός μεν δεν συμπεριελήφθη ο όρος που σχετίζεται με το ύφασμα του καθίσματος, δηλαδή ο όρος «**5.1.9.3.1-Καθίσματα**» της ΠΣ 41β (σχ.12) αφού, δεν διευκρινίζεται από το άρθρο 2 της επίμαχης σύμβασης προμήθειας (σχ.20 εκεί συνημμένο με αριθμό 2) αν αφορά σε επένδυση του υφάσματος από φλογοεπιβραδυντικό υλικό σύμφωνα με το UIC 564-2, καθόσον, αναφέρεται ότι «θα είναι της ίδιας ποιότητας και του ίδιου χρώματος με το αρχικό», και αφετέρου, ουδόλως προβλέφθηκαν οι ρυθμίσεις του άρθρου «**5.1.19-Πυροπροστασία**» της Προγραμματικής Σύμβασης 41β (σχ.12) δεδομένου, ότι εφόσον έγινες επισκευές σε έδρες καθισμάτων **θα έπρεπε να προβλεφθεί ρητά**, όπως και στην ειρημένη σύμβαση 41β (σχ.12) αλλά και στο σχετικό Παράρτημα Ι (σχ.12) ότι «Τα μη μεταλλικά υλικά που χρησιμοποιούνται σε οποιαδήποτε μέρος της Ε/Α θα συμφωνούν είτε με τις προδιαγραφές AFNOR NF F 16-10 τύπου Β ή UIC 564-2. Για κάθε πάνελ που αναφέρεται στην τεχνική περιγραφή, αναφέρεται επίσης και η Νόρμα πυροπροστασίας που αντιστοιχεί».

(στστ) Εξάλλου, ο αναφερόμενος, μόνο στη με αριθμό 2022249/30.12.2022 σύμβαση (σχ.20) με την εταιρεία «GIS ΙΚΕ», όρος ότι «**5. ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΕΚΤΕΛΕΣΗΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ** Η παρακολούθηση της εκτέλεσης της σύμβασης ασκείται για λογαριασμό της ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ από την Διοίκηση και Οργάνωση Συντήρησης Τροχαίου Υλικού της Τεχνικής Διεύθυνσης της ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ. [...] Η ποιοτική και οριστική ποσοτική παραλαβή των

προς επισκευή εδρών καθισμάτων θα γίνει από **επιτροπή** που θα οριστεί από τον Επικεφαλής Συγκροτημάτων Συντήρησης της Τεχνικής Διεύθυνσης της ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ, **η οποία και θα παραδίδει στον ΑΝΑΔΟΧΟ τις έδρες των καθισμάτων με έκδοση σχετικού δελτίου διακίνησης και στην συνέχεια, εφόσον κρίνονται κατάλληλες, θα συντάσσει Πρωτόκολλο Ποιοτικής και Ποσοτικής Παραλαβής.**» (όρος 5) **όχι μόνο** δεν ταυτίζεται με τις προαναφερόμενες ρυθμίσεις και απαιτήσεις της Προγραμματικής Σύμβασης 41β (σχ.12, πρβλ. παραπάνω ενότητα **VIIβ** παράγραφοι **4 και 5**) **αλλά και** δεν ικανοποιούν τις υποχρεώσεις της εδώ ελεγχόμενης, όπως αυτές έχουν ρυθμιστεί στην από **24.6.2016** χρονολογούμενη σύμβαση μίσθωσης του τροχαίου υλικού (σχ.2β και σχ.2γ), αφού, **αφενός μεν** δεν προσκομίζεται (σχ.15, σχ.17 και σχ.20) οποιοδήποτε έγγραφο από το οποίο να αποδεικνύεται ότι η εταιρεία «GIS IKE» συνιστά, κατά τρόπο μη αμφισβητήσιμο, κατασκευάστρια εταιρεία των βαγονιών (ή άλλων ανταλλακτικών υλικών ή υφασμάτων, όπως ισχυρίζεται η εδώ ελεγχόμενη, πρβλ. σχ. σχ.10 και σχ.13 εκεί το με αριθμό 9 συνημμένο-κατασκευάστρια εταιρεία των υφασμάτων ήταν η **SEDIA**), **και αφετέρου**, η προσκομιδή (α) του αποσπάσματος **τεχνικού εγχειριδίου** NK 2003 SEDIA (σχ.31 εκεί συνημμένο 3), (β) του **εγχειριδίου συντήρησης** που χορήγησε στην ΟΣΕ ΜΑΕ η κατασκευάστρια εταιρεία των Ε/Α της ΠΣ 41β Bombardier (πρβλ. σχ.10 και σχ.13 εκεί το με αριθμό 9 συνημμένο-με τον ισχυρισμό ότι **κατασκευάστρια εταιρεία των υφασμάτων ήταν η SEDIA**), (γ) δύο υπεύθυνων δηλώσεων των Ευάγγελου Δραγκέλα (11.5.2016) και Σουλτάνας Παρπούλα (12.5.20216) προς την Διεύθυνση Ανάπτυξης Π.Ε. Θεσσαλονίκης, ως εκπροσώπων των 2 εταιρειών SEDIA A.B.E.E. και GIS IKE αντίστοιχα «περί μεταβίβασης» από την πρώτη (SEDIA A.B.E.E.) στην δεύτερη (GIS IKE) «του δικαιώματος εκμετάλλευσης όλης της δραστηριότητας και του μηχανολογικού εξοπλισμού της μονάδας κατασκευής και συναρμολόγησης καθισμάτων και επίπλων γραφείου

με μίσθωση», (δ) της από 20.5.2016 χρονολογούμενης αίτησης του Νικόλαου Μιχαηλίδη προς την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας περί αλλαγής φορέα δραστηριότητας η οποία υπογράφεται από την Μαριάννα Παρπούλια (εκπροσώπου παλαιού φορέα) και Σουλτάνα Παρπούλια (εκπροσώπου) και **(ε)** της από 21.6.2016 χρονολογούμενης απόφασης της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας περί κατάταξης της εταιρείας GIS IKE στην περιβαλλοντική κατηγορία Β προσδιορίζοντας γενικές δεσμεύσεις και άλλους κανόνες περιβαλλοντικής φύσεως (σχ.20 εκεί συνημμένο με αριθμό 4), **χωρίς ταυτόχρονη προσκομιδή** επίσημων στοιχείων που να καταδεικνύουν τον ρόλο της SEDIA A.B.E.E. ως κατασκευάστρια εταιρεία ή την καθ' οιονδήποτε τρόπο συμμετοχή της στην υλοποίηση της ΠΣ 41β, **δεν καλύπτει και δεν αποδεικνύει την**, κατά τα ανωτέρω, **ρητά προβλεπόμενη δική της υποχρέωση για τεκμηριωμένη συμμόρφωση με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή ή την ισχύουσα ελληνική ή ευρωπαϊκή νομοθεσία,** αφού επιπρόσθετα, στις συμβάσεις με την GIS IKE **δεν υπάρχει ρητός όρος**, αντίστοιχος με τις συμβάσεις της «TENNIS CRAFT INTERKAT», περί του ότι κατά την παράδοσή τους τα είδη, **εφόσον ο προμηθευτής δεν είναι ο κατασκευαστής τους**, θα συνοδεύονται από όλα τα πιστοποιητικά εγγύησης και γνησιότητας του κατασκευαστή του.

(ζζ) Επομένως, οι ανωτέρω όροι ήταν **όχι μόνο** γενικόλογoi, ασαφείς και κατά το δοκούν ερμηνευόμενοι, ως προς τις προδιαγραφές του υφάσματος των καθισμάτων, **αλλά και** αρρύθμιστοι (δεν υπάρχει πρόβλεψη), ως προς τις προδιαγραφές **πυροπροστασίας** που πρέπει να τηρούνται στα μη μεταλλικά υλικά που χρησιμοποιούνται στις επιβατικές αμαξοστοιχίες, δεδομένου, ότι για το εσωτερικό τμήμα του καθίσματος και τα υλικά ή ανταλλακτικά που θα έπρεπε να τοποθετηθούν κάτω από το ύφασμα **δεν υπήρξε μέριμνα και ρητή πρόβλεψη περί τήρησης των προδιαγραφών του κατασκευαστή**, όπως αυτό έχει ρυθμιστεί στα ειρημένα άρθρα

5.1.19 των ΠΣ 41α και ΠΣ 41β (σχ.11 και σχ.12 αντίστοιχα) περί Πυροπροστασίας, αφού, δεν αναφέρεται ρητά η σχετική προδιαγραφή και απλά εικάζεται η αναφορά και η τήρησή της, ώστε, όλες οι παραπάνω διαπιστωμένες από την Αρχή παραβάσεις (σχ.28) να μην συνιστούν, κατά τους ισχυρισμούς της εδώ ελεγχόμενης, τυπικές παραλείψεις, αλλά διαπιστωμένες από την Αρχή παραβιάσεις ουσιωδών τεχνικών υποχρεώσεων άρρηκτα συνδεόμενων όχι μόνο με τις ΠΣ 41α και 41β αλλά και τις ρητά προβλεπόμενες υποχρεώσεις της μισθώτριας του τροχαίου υλικού (σχ.2β και σχ.2γ) η οποία ήδη από τον Νοέμβριο του 2022 έχει πιστοποιηθεί ως Υπεύθυνος για την Συντήρηση Φορέας (ΥΣΦ).

(Β3) Ο ανωτέρω ισχυρισμός της ελεγχόμενης σιδηροδρομικής επιχείρησης, **ως προς το τρίτο σκέλος του**, τυγχάνει **απορριπτέος ως ουσιαστικά αβάσιμος**, διότι:

ΠΡΩΤΟΝ: Οι εργασίες συντήρησης που πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο εκτέλεσης όλων των παραπάνω συμβάσεων προμήθειας ανταλλακτικών, άλλων υλικών (αφρώδη, fire blocker κλπ) και υφασμάτων καθισμάτων επιβατών, όπως εκτενώς καταδείχθηκε εδώ παραπάνω (ενότητα Β2), ήταν, **σε σχέση με τις ΠΣ 41α και 41β σε συνδυασμό και με το περιεχόμενο της από 24.6.2016 χρονολογούμενης σύμβασης μίσθωσης τροχαίου υλικού (σχ.2β και σχ.2γ) είτε ασαφείς και ανεπαρκείς** ως προς την τήρηση των προδιαγραφών του υφάσματος των καθισμάτων **είτε παντελώς αρρύθμιστες** ως προς την τήρηση των προδιαγραφών πυροπροστασίας για τα μη μεταλλικά υλικά της αμαξοστοιχίας.

ΔΕΥΤΕΡΟΝ: Ουδόλως τεκμαίρεται, όπως διατείνεται η εδώ ελεγχόμενη, ότι τα ανταλλακτικά, τα υλικά ή τα υφάσματα που χρησιμοποιήθηκαν από τους προμηθευτές της (GIS IKE και TENNIS CRAFT INTERKAT) πληρούσαν τις σχετικές τεχνικές προδιαγραφές και τελικά τις απαιτήσεις καταλληλότητας και ασφάλειας του κατασκευαστή, **αφού δεν υπήρξαν, όπως καταδείχθηκε παραπάνω, κατ' ελάχιστον, οι σωστές προβλέψεις και ρυθμίσεις**

στις 4 συμβάσεις προμήθειας (σχ.20 εκεί συνημμένο 1) και ως εκ τούτου **στερείται πραγματικής έγγραφης τεκμηρίωσης** το επιχείρημα της εδώ ελεγχόμενης περί τήρησης των σχετικών τεχνικών προδιαγραφών του κατασκευαστή.

TRITON: Εξάλλου, η ουσιαστική αβασιμότητα του ισχυρισμού της HELLENIC TRAIN περί συμμόρφωσής της με το περιεχόμενο των διατάξεων του άρθρου 66 §§2 και 3 **σε συνδυασμό** και με τις διατάξεις του Παραρτήματος ΙΙΙ του άρθρου 81 του Ν.4632/2019 (σχ.1γ) υπό το πρίσμα του ότι, εφόσον προβλέφθηκε πως η προμήθεια πραγματοποιείται με ρητή απαίτηση συμμόρφωσης προς τα χαρακτηριστικά που έχει ορίσει ο κατασκευαστής του εξοπλισμού, τεκμαίρεται ότι τα ανταλλακτικά ή τα υλικά πληρούν τις απαιτήσεις καταλληλότητας και ασφάλειας του κατασκευαστή, ενισχύεται και από σειρά εγγράφων που έχουν προσκομιστεί από την HELLENIC TRAIN, από τα οποία καταδεικνύεται **η παντελής έλλειψη (α) διασφάλισης** της ιχνηλασιμότητας των δραστηριοτήτων συντήρησης **(β) τεκμηρίωσης** για τη διάθεση σε λειτουργία στο πλαίσιο πραγματοποίησης της απαιτούμενης τεχνικής συντήρησης οχήματος **(γ) τεκμηρίωσης** με δομημένη προσέγγιση που να εξασφαλίζει την ιχνηλασιμότητα όλων των σχετικών πληροφοριών **(δ) δομημένης προσέγγισης που εξασφαλίζει ότι τα ανταλλακτικά** χρησιμοποιούνται όπως ορίζεται στις εντολές συντήρησης και στα έγγραφα του προμηθευτή και **(ε) δομημένης προσέγγισης που εξασφαλίζει** τα αναγκαία μέτρα ελέγχου της ποιότητας, και ως εκ τούτου η παραβίαση των προαναφερόμενων διατάξεων του Ν.4632/2019, **διότι**:

(Α) Για την συντήρηση της με αριθμό **73734896019-8** επιβατάμαξας Α' θέσης (βαγόνι Α1) της αμαξοστοιχίας IC62/28.2.2023/Αθήνα-Θεσσαλονίκη στην οποία έγιναν επισκευές υλικών και ανταλλακτικών καθισμάτων **(όχι μόνο υφάσματος) σε 24 (πλήρεις) έδρες καθισμάτων** και οι οποίες (επισκευές υλικών και ανταλλακτικών), **σύμφωνα με το ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α' της από 13.7.2022**

σύμβασης προμήθειας (σχ.13) αφορούσαν πλήρη έδρα καθίσματος, δηλαδή όχι μόνο αλλαγή υφάσματος (χρώματος μωβ):

(Α1) Σύμφωνα με το με αριθ. πρωτ. 3232/16.10.2025 (σχ.10, σελ.3, σημείο 15.) έγγραφό της η HELLENIC TRAIN ισχυρίστηκε, μεταξύ άλλων, ότι **«15. Πράγματι βάσει της άνω σύμβασης έγιναν εργασίες σε έδρες της επιβατάμαξας Α1 με αριθ. 73738496019-8, σύμφωνα με το Ημερολόγιο Εργασιών για την εκτεταμένη συντήρηση της 20.2.2023 (ΣΧΕΤΙΚΟ 5), ενώ, με το εκεί αναφερόμενο ως σχετικό 5, προσκομίστηκε στην Αρχή το από 20.2.2023 χρονολογούμενο ημερολόγιο εργασιών για την εκτεταμένη συντήρηση στο οποίο φαίνεται να πραγματοποιήθηκαν 24 εξαγωγές έδρας καθίσματος με τοποθέτηση αντίστοιχου αριθμού εδρών καθισμάτων (με κωδικό 811274439). Ωστόσο, το ανωτέρω ημερολόγιο δεν είναι ενυπόγραφο (από τον επιβλέποντα του συγκροτήματος και τον εκπρόσωπο της ΓΑΙΑΟΣΕ) με την αιτιολογία (πρβλ. σχ.10, σελ.5, σημεία 26. 27. και 28.) ότι «26. Σύμφωνα με την παγίως ακολουθούμενη διαδικασία, η ΓΑΙΑΟΣΕ διὰ των εκπροσώπων της παρακολουθεί τις εκτελούμενες εργασίες, όπου προβλέπεται, και μετά την ολοκλήρωσή τους υπογράφει τα Ημερολόγια Εργασιών για την Εκτεταμένη Συντήρηση. [...]. 28. Σημειώνουμε ότι σε σχέση με την επιβατάμαξα Α1 της πρώτης θέσης, καθώς το δυστύχημα συνέβη μόλις λίγες μέρες μετά την επισκευή της, δεν συντάχθηκε ποτέ το επίσημο ημερολόγιο εργασιών, γι' αυτό δεν υπάρχει έγγραφο με υπογραφή εκπροσώπου της ΓΑΙΑΟΣΕ», ενώ με το με αριθ. πρωτ. 3536/10.11.2025 έγγραφό της (σχ.17, σημείο Β4) η εδώ ελεγχόμενη ισχυρίστηκε ότι «4. Σε σχέση με τις εργασίες επί καθισμάτων των επιβαταμαξών που ενεπλάκησαν στο δυστύχημα των Τεμπών για τις οποίες ερωτηθήκαμε δια της από 27.9.2025 επιστολής σας, σας προσκομίσαμε δια του 48520/25/Δ2/2025 εγγράφου μας την από 13.7.2022 σύμβαση με την TENNIS CRAFT INTERKAT (σχετικές εργασίες στην επιβατάμαξα Α1 της IC 62) και έγγραφα σχετικά με**

την παροχή υπηρεσιών αντικατάστασης υφασμάτων (σχετικές εργασίες στις επιβατάμαξες Β3 και Β4 της ΙC 62). **Επισημαίνουμε και πάλι ότι οι εν λόγω εργασίες δεν ήταν «εργασίες αντικατάστασης καθισμάτων», αλλά επιδιόρθωσης διὰ της αντικατάστασης στοιχείων αυτών**. Σε κάθε περίπτωση, πέραν των ανυπόγραφων ημερολογίων εργασιών δεν προσδιορίζονται με σαφήνεια και οι θέσεις των καθισμάτων (νούμερα) επί των οποίων τοποθετήθηκαν οι 24 έδρες καθισμάτων.

(Α2) Σύμφωνα με το με αριθ. πρωτ. 3232/16.10.2025 (σχ.10, σελ.4, σημείο 18.) έγγραφό της η HELLENIC TRAIN ισχυρίστηκε, μεταξύ άλλων, ότι **«18. Σχετικά με την επισκευή της Α1 επιβατάμαξας, που έλαβε χώρα με ανταλλακτικά της INTERKAT, σας προσκομίζουμε 3 έγγραφα σχετικά με την αποθεματοποίηση υλικών της Σύμβασης 2022129/13.7.2022 με τα σχετικά «δελτία προσκομίσεως υλικών», «δελτία εισαγωγής υλικών», «πρωτόκολλα ποιοτικής και ποσοτικής παραλαβής» και «δελτία αποστολής-τιμολόγια» (ΣΧΕΤΙΚΟ 6-7-8)»**. Ωστόσο, από την επισκόπηση των εν λόγω συνημμένων σχετικών εγγράφων σε συνδυασμό και με το με αριθ. πρωτ. 4002/11.12.2025 (σχ.20) έγγραφο της HELLENIC TRAIN, ήτοι, **(α)** την στις **5.1.2023** αποθεματοποίηση των υλικών (Γ' Εισαγωγή), **(β)** το με αριθ. 1751/3.1.2023 Δελτίο Αποστολής-Τιμολόγιο (στο οποίο υπάρχει χειρόγραφη σημείωση **παλέτες 22**) της προμηθεύτριας-ατομικής επιχείρησης και αντισυμβαλλόμενης της HELLENIC TRAIN (σχ.13 ως συνημμένο 4), **δεν δύναται να εξαχθούν συμπεράσματα:**

(αα) αναφορικά με τις θέσεις των καθισμάτων της επιβατάμαξας Α1 με αριθ. 73738496019-8 επί των οποίων έγιναν εργασίες εκτεταμένης συντήρησης,

(ββ) ποιό κόστος αντιστοιχεί στο ύφασμα και ποιο κόστος αντιστοιχεί στα λοιπά ανταλλακτικά των εδρών καθισμάτων (προσκέφαλο, έδρα, πλάτη),

(γγ) στο από **4.1.2023** χρονολογούμενο **πρωτόκολλο ποιοτικής και ποσοτικής παραλαβής** (σχ.20- Γ' Εισαγωγή όπου περιλαμβάνεται ο κωδικός 811274439- έδρα πλήρης α θέσης) **δεν μνημονεύεται, κατά παράβαση του άρθρου 7.1** (Κατά την παράδοσή τους τα είδη, εφόσον ο Προμηθευτής δεν είναι κατασκευαστής τους, θα συνοδεύονται από όλα τα πιστοποιητικά εγγύησης και γνησιότητας του Κατασκευαστή τους) της ειρημένης σύμβασης (σχ.13 ως συνημμένο 4) **η μη (ταυτόχρονη) προσκομιδή** των σχετικών πιστοποιητικών περί συμμόρφωσης των υλικών που τοποθετήθηκαν (**υφάσματα και ανταλλακτικά**) με τις τεχνικές προδιαγραφές του κατασκευαστή, δεδομένου ότι, η το σύνολο των υλικών που παραδόθηκαν από την ατομική επιχείρηση **ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΟΥΡΖΟΥΛΙΔΗΣ αποτελούσαν υλικά προμήθειας και όχι κατασκευής** από τον προμηθευτή και αντισυμβαλλόμενο της εδώ ελεγχόμενης.

(Β) Η HELLENIC TRAIN επικαλέστηκε και προσκόμισε **6 συνολικά δελτία αποστολής και όχι τιμολόγια** (σχ.37 με τα εκεί συνημμένα 1α και 1β) στο πλαίσιο εκτέλεσης των με αριθμό **2022129/13.7.2022** και **202390/18.5.2023** συμβάσεων προμήθειας ανταλλακτικών καθισμάτων επιβατών και εδρών καθισμάτων (σχ.13 και εκεί συνημμένο 4 και σχ.20 με εκεί συνημμένο 1) με εκεί αντισυμβαλλόμενη την ατομική επιχείρηση με την επωνυμία «**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΟΥΡΖΟΥΛΙΔΗΣ του ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ**» και τον διακριτικό τίτλο «**TENNIS CRAFT INTERKAT**» τα οποία εκδόθηκαν από την εκεί αναφερόμενη προμηθεύτρια εταιρεία **CAMIRA FABRICS**. **Ωστόσο**, για τα ειρημένα παραστατικά σε συνδυασμό και με άλλα έγγραφα που μνημονεύονται παρακάτω, **υφίσταται αποδεδειγμένη σύγχυση αναφορικά με τα πρόσωπα που εμπλέκονται στην εκτέλεση των ανωτέρω 2 συμβάσεων προμήθειας και ως εκ τούτου υφίσταται αποδεδειγμένα έλλειψη πληρότητας του τεχνικού φακέλου των συντηρηθέντων επιβαταμαξών, καθόσον:**

(Β1) Παραλήπτης φέρεται να είναι **όχι** η ειρημένη ατομική επιχείρηση και αντισυμβαλλόμενη της HELLENIC TRAIN (TENNIS CRAFT INTERKAT, με αριθμό Γ.Ε.ΜΗ. 126078501000 και ημερομηνία σύστασης στις 26.6.2013) **αλλά** η εταιρεία INTERCAT Α.Ε.Β.Ε. (με αριθμό Γ.Ε.ΜΗ. 083119702000, συσταθείσα στις 19.7.1980, χωρίς διακριτικό τίτλο και χωρίς δημοσιευμένο καταστατικό στην πλατφόρμα του Γ.Ε.ΜΗ.) με στοιχεία έδρας (8^ο χλμ. Λ. Βάρης-Κορωπίου, 19400 Αθήνα-Κορωπί, Ελλάδα) **ταυτόσημα** με αυτά της ατομικής επιχείρησης-αντισυμβαλλόμενης της HELLENIC TRAIN.

(Β2) Τα ενλόγω 6 παραστατικά **δεν συν-αποτέλεσαν** αντικείμενο παράδοσης **όχι μόνο** στο πιο πάνω αναφερόμενο πρωτόκολλο παράδοσης-παραλαβής (σχ.20- Γ' Εισαγωγή όπου περιλαμβάνεται ο κωδικός 811274439- έδρα πλήρης Α' θέσης) **αλλά και** σε κανένα από τα πρωτόκολλα παράδοσης- παραλαβής των 2 ειρημένων συμβάσεων (σχ.20 όπου εκεί σχ.3 [4 συνολικά εισαγωγές]) που αφορούσαν στο σύνολο των υπό προμήθεια υλικών **και δεν συνοδεύτηκαν**, όπως προαναφέρθηκε, από οποιοδήποτε πιστοποιητικό **είτε** για το υλικό του υφάσματος **είτε** για τα λοιπά μη μεταλλικά στοιχεία που τοποθετήθηκαν **(α)** στις 24 έδρες καθισμάτων της Α1 επιβατάμαξας και **(β)** στο σύνολο των υπόλοιπων καθισμάτων που επισκευάστηκαν, από το οποίο **να διασφαλίζεται η τήρηση των τεχνικών προδιαγραφών του UIC 564-2**, παρότι προβλέφθηκε στις ενλόγω συμβάσεις ότι κατά την παράδοσή τους τα είδη, εφόσον ο προμηθευτής δεν είναι ο κατασκευαστής τους, θα συνοδεύονται από όλα τα πιστοποιητικά εγγύησης και γνησιότητας του κατασκευαστή τους (άρθρο 7.1), ενώ, επιπρόσθετα **δεν τεκμηριώθηκε** σε ποιες επιβατάμαξες τελικά τοποθετήθηκε το ενλόγω ύφασμα, εάν χρησιμοποιήθηκε όλο και το περίσσευμα αποθηκεύτηκε σωστά.

(Β3) Στο με αριθ. πρωτ. 2116/11.6.2026 απαντητικό έγγραφο της HELLENIC TRAIN η εδώ ελεγχόμενη επικαλέστηκε και προσκόμισε (σχ.34 με εκεί συνημμένο το σχετικό 3) το από **6.6.2026** χρονολογούμενο μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου προς την

αντιπρόσωπο της CAMIRA FABRICS στην Ελλάδα κ. Βασιλική Καλούδη (ατομική επιχείρηση, με αριθμό Γ.Ε.ΜΗ. 057795004000, συσταθείσα στις 13.10.1993) ζητώντας πληροφορίες σχετικά με μέρος των ερωτημάτων που τέθηκαν από το όργανο ακρόασης (σχ.33) προς την HELLENIC TRAIN και τα οποία σχετίζονταν με τα προαναφερόμενα δελτία αποστολής προς την INTERCAT Α.Ε.Β.Ε. και τα πιστοποιητικά δοκιμής ευφλεκτότητας (Flamability Test Certificates) του εργαστηρίου IFS Laboratories Limited.

(Β4) Με το με αριθ. πρωτ. 2258/22.6.2026 2^ο συμπληρωματικό της υπόμνημα (σχ.37) η HELLENIC TRAIN προσκόμισε, μεταξύ άλλων, το εκεί αναφερόμενο ως **σχετικό 3**, από **19.6.2026** χρονολογούμενο απαντητικό email της κ. Βασιλικής Καλούδη (όπως παραπάνω) καθώς και τα συνημμένα σε αυτό το email (προς την κ. Καλούδη) απαντητικά έγγραφα της CAMIRA FABRICS, μεταξύ των οποίων και το από **18.6.2026** χρονολογούμενο έγγραφο της ενλόγω εταιρείας παραγωγής υφασμάτων με την **ένδειξη ότι** ζητήθηκε από τον **Σωκράτη Γουρζουλίδη** (όχι από τον **Κωνσταντίνο Γουρζουλίδη** - αντισυμβαλλόμενο, κατά τα προαναφερόμενα, της HELLENIC TRAIN) με πελάτη την ανώνυμη εταιρεία «TENNIS CRAFT INTERKAT Α.Ε.» και όχι την εταιρεία **INTERCAT Α.Ε.Β.Ε.** (στο όνομα της οποίας εκδόθηκαν τα προαναφερόμενα 6 δελτία αποστολής).

(Β5) Με το με αριθ. πρωτ. 3536/10.11.2025 έγγραφο της HELLENIC TRAIN (σχ.17) αναφέρεται, μεταξύ άλλων, ότι **«5. Σχετικά με την επιχείρηση TENIS CRAFT INTERKAT:** Η εταιρεία με την επωνυμία INTERKAT ΑΕ **συστάθηκε το 1980 και παράγει μεταξύ άλλων καθίσματα μηχανοκίνητων οχημάτων. Ο εκ των μελών του Διοικητικού της Συμβουλίου και Αντιπρόεδρος Κ. Γουρζουλίδης, συνέστησε το 2013 ατομική επιχείρηση με διακριτικό τίτλο TENIS CRAFT INTERKAT για την διάθεση των καθισμάτων μηχανοκίνητων οχημάτων που παράγει η INTERKAT.** Την ανωτέρω ατομική επιχείρηση **υπέδειξε** η κατασκευάστρια εταιρεία INTERKAT ΑΕ για

την προμήθεια ανταλλακτικών καθισμάτων επιβαταμαξών, κατασκευής της, με το από **18.5.2022** ηλεκτρονικό της μήνυμα».

(B6) Με το στο ενλόγω (σχ.17) έγγραφο συνημμένο ως σχετικό 2 και από **18.5.2022** χρονονολογούμενο μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου εμφανίζεται ως εκπρόσωπος της κατασκευάστριας εταιρείας INTERKAT A.E. ο Κωνσταντίνος Γουρζουλίδης (αντισυμβαλλόμενος [σχ.20] της HELLENIC TRAIN) να δίνει συστάσεις για την ατομική του επιχείρηση για την προμήθεια των ανταλλακτικών καθισμάτων επιβαταμαξών, κατασκευής της INTERKAT A.E. ενώ, σύμφωνα με τη με αριθ. πρωτ. 2603799/28.3.2022 ανακοίνωση του Γ.Ε.ΜΗ. και σε εφαρμογή του άρθρου 21 του καταστατικού της Εταιρείας, το Διοικητικό Συμβούλιο Αναθέτει παμψηφεί και ομοφώνως εις τον Πρόεδρο αυτού και Διευθύνοντα Σύμβουλο της Εταιρείας κ.Σωκράτη Γουρζουλίδη την άσκηση όλων των εκ του Νόμου και του Καταστατικού εξουσιών και αρμοδιοτήτων αυτού, εξαιρουμένων μόνων όσων κατά τον Νόμο απαιτούν συλλογική ενέργεια του Διοικητικού Συμβουλίου.

(B7) Με την στο ενλόγω (σχ.17) έγγραφο συνημμένη (ως σχετικό 1.) και από **29.9.2025** χρονονολογούμενη επιστολή του Σωκράτη Γουρζουλίδη, Προέδρου και Διευθύνοντα Συμβούλου της εταιρείας INTERKAT A.E.B.E. αναφέρεται ότι «Σας ενημερώνουμε ότι **τα ανταλλακτικά καθισμάτων** που σας έχουμε παραδώσει δυνάμει της από **13.7.2022** σύμβασης με αριθμό 2022129, είναι γνήσια προϊόντα κατασκευής INTERKAT **και παραδόθηκαν από την εταιρεία ΓΟΥΡΖΟΥΛΙΔΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ** (Tennis Craft) με ΑΦΜ 050575701. Είναι ίδια και πληρούν τις ίδιες προδιαγραφές με τα καθίσματα που παραδώσαμε στα Ελληνικά ναυπηγεία με τη σύμβαση ΠΣ41/2001. Κατασκευαστής είναι η εταιρεία INTERKAT AEBE, που έχει την έδρα και τις εγκαταστάσεις της στο 8^ο χιλ. Λεοφόρο Βάρης Κορωπίου, στο Κορωπί. **Το ύφασμα που χρησιμοποιήθηκε για τα ανταλλακτικά που πουλήθηκαν στην**

HELLENIC TRAIN είναι κατασκευής της εταιρείας Camira Fabrics GmbH».

(Β8) Με την στο εν λόγω (σχ.17) έγγραφο συνημμένη ως σχετικό 3 και από **27.5.2022** χρονονολογούμενη εισήγηση της Τεχνικής Διεύθυνσης/Διοίκησης και Οργάνωσης Συντήρησης Τροχαίου Υλικού της HELLENIC TRAIN αναφέρεται, μεταξύ άλλων, ότι **«Λαμβάνοντας υπόψη 1.** Το υπ' αριθμ 5404727/26.4.2021 αίτημα του Εργοστασίου Θεσσαλονίκης για την προμήθεια διαφόρων ανταλλακτικών καθισμάτων Επιβατών, Επιβαταμαξών τύπου AMZ, ADMZ και BMZ. **2.** Ότι εντός του έτους 2022 δεν έχουμε προμηθευτεί ανταλλακτικά καθισμάτων των παραπάνω Επιβαταμαξών. **3.** Ότι δεν υπάρχει διαθέσιμο απόθεμα στις αποθήκες. **4.** Ότι δεν υπάρχει αρχικός προϋπολογισμός διότι η εν λόγω προμήθεια γίνεται για πρώτη φορά. **5.** Ότι καλύπτονται οι ανάγκες της Εταιρείας για όλες τις Επιβατάμαξες που συμπεριλαμβάνονται στον στόλο της Εταιρείας για μακρό χρονικό διάστημα. **6.** Ότι η ανάγκη προμήθειας ανταλλακτικών των καθισμάτων Επιβατών, Επιβαταμαξών τύπου AMZ, ADMZ και BMZ **είναι άκρως επιβεβλημένη** διότι όπως αναφέρεται και στην Έκθεση Σκοπιμότητας που συνοδεύει τη σχετική Αίτηση προμήθειας λόγω παλαιότητας των συρμών **τα περισσότερα είναι σε κακή κατάσταση και απαιτείται η αντικατάσταση των επί μέρους εξαρτημάτων των καθισμάτων** (έδρες, πλάτες και προσκέφαλα). [...]. **8.** Τα υπό προμήθεια εγκεκριμένα εξαρτήματα, αφορούν επισκευές καθισμάτων **με αντικατάσταση τμημάτων των καθισμάτων. Σε κάποια Οχήματα θα γίνει ολική αντικατάσταση. Η επισκευή των καθισμάτων αφορά εργασίες εκτεταμένης συντηρήσεως και η χρήση γνησίων ανταλλακτικών είναι υποχρέωσή μας απέναντι στην ΓΑΙΑΟΣΕ. Εκτιμούμε ότι για τους ανωτέρω λόγους θα πρέπει να γίνει χρήση ομοίων με αυτών του αρχικού εξοπλισμού.** **9.** Ότι απευθυνθήκαμε στην κατασκευάστρια Εταιρεία των καθισμάτων INTERCAT, η

οποία διαθέτει τα καλούπια για τα αιτούμενα είδη και η οποία στις **18.5.2022**, μας γνώρισε ότι η σχετική προμήθεια θα πραγματοποιηθεί από την αντιπρόσωπο εταιρεία **ΓΟΥΡΖΟΥΛΙΔΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ**. 10. Ότι η Εταιρεία **ΓΟΥΡΖΟΥΛΙΔΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ** μας απέστειλε με email την από **18.5.2022** προσφορά της. 11. Τα εν λόγω ανταλλακτικά των καθισμάτων (έδρες πλάτες και προσκέφαλα) θα τα τοποθετήσει το Προσωπικό της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. [...]».

(B9) Δεν προσκομίζεται οποιοδήποτε έγγραφο από το οποίο να αποδεικνύεται η παράδοση και προμήθεια της ατομικής επιχείρησης και αντισυμβαλλόμενης της **HELLENIC TRAIN** από την **INTERKAT A.E.B.E. των υλικών και ανταλλακτικών που συνολικά χρησιμοποιήθηκαν** (σχ.17 και η εκεί συνημμένη από 29.9.2025 χρονολογούμενη επιστολή της **INTERKAT ΑΕΒΕ**) για την εκτέλεση των με αριθμό **2022129/13.7.2022** και **202390/18.5.2023** συμβάσεων προμήθειας (σχ.20) πλην των 6 προαναφερόμενων δελτίων αποστολής υφάσματος της **CAMIRA FABRICS**.

(B10) Τελικά, ενώ η **HELLENIC TRAIN** ισχυρίζεται κατ' επανάληψη ότι τα υλικά και ανταλλακτικά (όχι μόνον υφάσματα) που χρησιμοποιήθηκαν για την υλοποίηση των **2022129/13.7.2022** και **202390/18.5.2023** συμβάσεων προμήθειας (σχ.20), (στην 1^η εξ αυτών περιλαμβάνεται και η με αριθμό 73738496019-8 επιβατάμαξα Α' θέσης), πληρούσαν τις προδιαγραφές ασφάλειας της κατασκευάστριας εταιρείας **INTERKAT A.E.** (ή **INTERKAT ΑΕΒΕ**) εντούτοις, δεν προσκομίζει οποιοδήποτε έγγραφο της εν λόγω εταιρείας από το οποίο να συνάγεται με βεβαιότητα ή να αποδεικνύεται **(αα)** ότι η συγκεκριμένη εταιρεία μετείχε καθ' οιονδήποτε τρόπο στην υλοποίηση των Προγραμματικών Συμβάσεων 41α και 41β (σχ.11 και σχ.12 όπου αναφέρεται το ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι-ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΗΣ Π.Σ.41 ΚΑΙ ΤΗΣ Σ.Δ.41β) και **(ββ)** οι προδιαγραφές (πιστοποιητικά) που αναφέρονται στην από **29.9.2025** χρονολογούμενη επιστολή (σχ.17) του σημερινού

Προέδρου και Διευθύνοντος Συμβούλου της εταιρείας ΙΝΤΕΡΚΑΤ Α.Ε.Β.Ε., ενώ, **(γγ)** δεν αιτιολογείται, καθ' οιονδήποτε τρόπο για ποιό λόγο **αφενός μεν** δεν επιλέχθηκε από την HELLENIC TRAIN η εταιρεία ΙΝΤΕΡΚΑΤ Α.Ε.Β.Ε., αλλά η ατομική επιχείρηση του Αντιπροέδρου της (TENNIS CRAFT ΙΝΤΕΡΚΑΤ), αφού, σύμφωνα με τα στοιχεία που τέθηκαν στη διάθεση της Αρχής (σχ.17 και σχ.37), τουλάχιστον το ύφασμα που χρησιμοποιήθηκε για την εκτέλεση των ειρημένων (σχ.20) συμβάσεων προμήθειας διατέθηκαν από την εταιρεία ΙΝΤΕΡΚΑΤ Α.Ε.Β.Ε., **και αφετέρου**, δεν προσκομίστηκε οποιοδήποτε άλλο έγγραφο στοιχείο που να αφορά στην προμήθεια των υπόλοιπων (πλην του υφάσματος) υλικών και ανταλλακτικών.

(Γ) Εξάλλου, αναφορικά με το επικαλούμενο και προσκομιζόμενο για πρώτη φορά από την HELLENIC TRAIN (σχ.31 με εκεί συνημμένο 1) από **4.8.2022** χρονολογούμενο δελτίο αποστολής της εταιρείας CAMIRA FABRICS, πέρα των όσων αναφέρθηκαν παραπάνω ως προς τον παραλήπτη του, δηλαδή την εταιρεία ΙΝΤΡΑΤ Α.Ε.Β.Ε. και όχι την ατομική επιχείρηση που ήταν πράγματι αντισυμβαλλόμενη της HELLENIC TRAIN, παρότι, η εδώ ελεγχόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση ισχυρίστηκε εμμέσως (προσκομίζοντας **μόνο** το συγκεκριμένο παραστατικό με το αρχικό της υπόμνημα), ότι το εκεί αναφερόμενο ύφασμα, αντιστοιχεί στο ύφασμα που χρησιμοποιήθηκε για την στις 20.2.2023 συντήρηση των 24 εδρών καθισμάτων της με αριθμό 73738496019-8 επιβατάμαξας Α' θέσης (σχ.13 εκεί συνημμένα το με αριθμό 5), **δεν ευσταθεί διότι:**

(Γ1) Σύμφωνα με το ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α' (ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΙΔΩΝ) της με αριθμό 2022129/13.7.2022 σύμβασης προμήθειας (σχ.13) η πλήρης έδρα καθίσματος (συνολικά 400) των επιβαταμαξών της Α' θέσης **συμφωνήθηκε ότι θα είναι χρώματος μωβ (πρβλ. στήλη 2 [ΕΔΡΑ ΠΛΗΡΗΣ] του ανωτέρω ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ)**, ενώ στο ειρημένο από 4.8.2022 δελτίο αποστολής **αναφέρεται ως χρώμα υφάσματος η μέντα (HHTK24, TRACK (Q165) GREEK RAIL MINT)**, δηλαδή

ύφασμα το οποίο κατά τα συμφωνηθέντα θα τοποθετούνταν στις επιβατάμαξες της Β' θέσης (σχ.13, Παράρτημα Α').

(Γ2) Ωστόσο, για τα υπόλοιπα πέντε (5) δελτία αποστολής που προσκόμισε με το 2^ο συμπληρωματικό της υπόμνημα (σχ.27) με χρονολογίες έκδοσης 21.9.2022, 13.10.2022, 11.11.2022, 10.2.2023 και 1.3.2023, και τα οποία ταυτίζονται ως προς το χρώμα (**ΗΗΤΚ23, TRACK (Q165) GREEK RAIL PURPLE**) με την με αριθμό 2022129/13.7.2022 συμφωνηθείσα συντήρηση (σχ.13) των επιβαταμαξών της Α' θέσης **αφενός μεν** δεν προσδιόρισε ποιά παρτίδα από τα εδώ αναφερόμενα υφάσματα χρησιμοποιήθηκαν για την συντήρηση της με αριθμό 73738496019-8 επιβατάμαξας Α' θέσης της αμαξοστοιχίας IC62/28.2.2023/Αθήνα-Θεσσαλονίκη και ποια για τα καθίσματα της Β' θέσης, **και αφετέρου**, δεν συνάγεται, ακόμη και συμπερασματικά, από οποιοδήποτε άλλο έγγραφό της (σχ.20) ποιά ύφασμα τελικά χρησιμοποιήθηκε και σε ποιές επιβατάμαξες του μισθωμένου τροχαίου υλικού τοποθετήθηκε.

(Δ) Η HELLENIC TRAIN επικαλέστηκε και προσκόμισε **9 συνολικά τιμολόγια** (σχ.37 με τα εκεί συνημμένα 2α και 2β) στο πλαίσιο εκτέλεσης των με αριθμό **2021153/21.12.2021** και **2022249/30.12.2022** συμβάσεων επισκευής καθισμάτων και προμήθειας υφάσματος και ανταλλακτικών των επιβαταμαξών της ΠΣ 41β (σχ.20 με εκεί συνημμένο 1) με εκεί αντισυμβαλλόμενη την εταιρεία με την επωνυμία «GLOBAL INTERIOR SYSTEMS ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥΧΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό τίτλο «G.I.S. ΙΚΕ» τα οποία εκδόθηκαν από την εκεί αναφερόμενη προμηθεύτρια εταιρεία CAMIRA FABRICS. **Ωστόσο**, για τα ειρημένα παραστατικά σε συνδυασμό και με άλλα έγγραφα που μνημονεύονται παρακάτω, **υφίσταται αποδεδειγμένη έλλειψη πληρότητας του τεχνικού φακέλου των συντηρηθέντων επιβαταμαξών στην εκτέλεση των ανωτέρω 2 συμβάσεων επισκευής και προμήθειας, καθόσον:**

(Δ1) Τα ενλόγω 9 τιμολόγια αγοράς υφάσματος **δεν συν-αποτέλεσαν** αντικείμενο παράδοσης στα προσκομιζόμενα από την

εδώ ελεγχόμενη πρωτόκολλα παράδοσης-παραλαβής (σχ.20- όπου εκεί σχ.3 [4 συνολικά εισαγωγές]) και **δεν συνοδεύτηκαν**, από οποιοδήποτε πιστοποιητικό για το υλικό του υφάσματος που αγοράστηκε και τελικά χρησιμοποιήθηκε, από το οποίο **να διασφαλίζεται η τήρηση των τεχνικών προδιαγραφών του UIC 564-2**, ενώ, επιπρόσθετα, **δεν τεκμηριώθηκε** σε ποιές επιβατάμαξες τελικά τοποθετήθηκε το εν λόγω ύφασμα.

(Δ2) Στο σύνολο των πρωτοκόλλων παράδοσης-παραλαβής (σχ.20- όπου εκεί συνημμένο 3) και αναφορικά με τα λοιπά μη μεταλλικά στοιχεία που τοποθετήθηκαν (**αφρώδες υλικό, fire-blocker κλπ**), **δεν προσκομίστηκε** από την G.I.S. ΙΚΕ οποιοδήποτε πιστοποιητικό από το οποίο να εξασφαλίζεται η τήρηση των προδιαγραφών του **UIC 564-2**, ενώ, η προσκομιδή από την HELLENIC TRAIN του αποσπάσματος **τεχνικού εγχειριδίου NK 2003 SEDIA** και των εκεί επισυναπτόμενων πιστοποιητικών (σχ.31 εκεί συνημμένο 3 π.χ. πιστοποιητικό DUFLOT [για τεχνικά μη υφασμένα υλικά, δηλαδή fire-blocker] που είναι σύμφωνο με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή [πρβλ. σχ.12 άρθρο 5.1.19 – πυροπροστασία και ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι σημείο 8., χρήση προδιαγραφής ANFOR NF 16-10 τύπου B]) αφορούν στην τεκμηρίωση της εκεί κατασκευάστριας εταιρείας ως προς την τήρηση των συμφωνηθέντων στην ΠΣ 41β προδιαγραφών, και όχι της εδώ ελεγχόμενης.

(Δ3) **Δεν ταυτοποιείται από έγγραφα στοιχεία** (αα) η ποσότητα και ο ειδικός αριθμός των επιβαταμαξών επί των οποίων έγιναν οι προβλεπόμενες από τις 2 εδώ αναφερόμενες συμβάσεις επισκευές, (ββ) ο κωδικός αριθμός κάθε επισκευής, καθόσον, στις σχετικές συμβάσεις στη στήλη Κωδικός Αριθμός υπάρχει η λέξη Υπηρεσία (σε αντίθεση με τις συμβάσεις της TENNIS CRAFT INTERKAT, όπου στην σχετική στήλη αναφερόταν και ο αντίστοιχος με την επισκευή κωδικός αριθμός), (γγ) η προμήθεια των συνολικά (και για τις 2 εδώ συμβάσεις) **5.200** τεμαχίων αφρώδους υλικού και εσωτερικού fire-blocker για επισκευή εδρών καθισμάτων **και 200** τεμαχίων αφρώδους

υλικού και εσωτερικού fire-blocker για επισκευή πλάτης καθισμάτων **(δδ)** σε ποιές επιβατάμαξες χρησιμοποιήθηκαν **και (εε) η έγγραφη**, όπως ήδη προαναφέρθηκε, **πιστοποίηση** ότι τα συγκεκριμένα υλικά πληρούν τις προδιαγραφές του **UIC 564-2**, πλην των 9 αναφερόμενων τιμολογίων για την αγορά (μόνο) υφάσματος της CAMIRA FABRICS.

(Δ4) Δεν προσκομίζεται οποιοδήποτε έγγραφο της εταιρείας SEDIA A.B.E.E. (με αριθμό Γ.Ε.ΜΗ. 038312705000 και ανενεργά όλα τα μέλη του διοικητικού της συμβουλίου) από το οποίο να συνάγεται με βεβαιότητα ή να αποδεικνύεται ότι η συγκεκριμένη εταιρεία μετείχε καθ' οιονδήποτε τρόπο στην υλοποίηση της Προγραμματικής Σύμβασης 41β (σχ.11 και σχ.12 όπου αναφέρεται το ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι-ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΗΣ Π.Σ.41 ΚΑΙ ΤΗΣ Σ.Δ.41β) ενώ, **διαπιστώνεται** από την Αρχή **ότι (αα)** η εταιρεία GIS IKE (με αριθμό Γ.Ε.ΜΗ. 136319804000 και διαχειρίστρια την Σουλτάνα Παρπούλα, η οποία υπήρξε Αντιπρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος της SEDIA A.B.E.E.), σύμφωνα με τα έγγραφα που προσκόμισε η εδώ ελεγχόμενη (σχ.20 εκεί συνημμένο 4) **ασκεί, με καθεστώς μίσθωσης**, το δικαίωμα εκμετάλλευσης όλης της δραστηριότητας και του εξοπλισμού της μονάδας κατασκευής και συναρμολόγησης καθισμάτων και επίπλων γραφείου της SEDIA A.B.E.E., **(ββ)** από τον επίσημο ιστότοπο της εταιρείας GIS IKE (πρβλ. <https://globalinteriorsystems.com>) σε συνδυασμό με **(γγ)** την εταιρεία SEDIA Έπιπλα Μονοπρόσωπη IKE (με αριθμό Γ.Ε.ΜΗ. 186979904000 και διαχειρίστρια επίσης την Σουλτάνα Παρπούλα, πρβλ <https://sedia.gr/>), η οποία φέρει παρεμφερές λογότυπο με την SEDIA A.B.E.E. (σχ.31 με εκεί συνημμένο ως σχετικό 3 το εγχειρίδιο της SEDIA), **(δδ)** ότι η GIS IKE, ως ανάδοχος στις με αριθμό **2021153/21.12.2021** και **202249/30.12.2022** συμβάσεις παροχής υπηρεσιών επισκευής καθισμάτων (σχ.20) για λογαριασμό της HELLENIC TRAIN, **όφειλε να προσκομίσει** και η εδώ ελεγχόμενη **όφειλε να αναζητήσει** (πρβλ. από τον επίσημο ιστότοπο <http://www.globalinteriorsystems.com/home/9-b-class.html> όπου

γίνεται ρητή αναφορά – διαφήμιση περί κατασκευής καθίσματος NK2003 B CLASS TRAIN SEAT αποτελούμενης από μεταλλικό σκελετό, μπράτσα αλουμινίου, χυτευμένο αφρώδες υλικό και καλύμματα από GRP) πιστοποιητικό συμμόρφωσης με το πρότυπο UIC 564-2 για το σύνολο των υλικών που χρησιμοποίησε στο πλαίσιο εκτέλεσης των προαναφερόμενων συμβάσεων.

(Δ5) Παρότι ταυτοποιούνται από έγγραφα στοιχεία (σχ.20 εκεί συνημμένο 3) οι, σύμφωνα με τη με αριθμό 2021153/21.12.2021 σύμβαση επισκευής καθισμάτων (σχ.20), εκτέλεση των εργασιών που αναφέρονται (με α/α 3, 4, 5 και 6) για την με αριθμό 73732096500-578 επιβατάμαξα (Brnz- σαρόνι επιβατών Β' θέσης), εντούτοις, η εν λόγω επιβατάμαξα δεν συμπεριλαμβάνεται (αα) στα ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ της από 24.6.2016 χρονολογούμενης σύμβασης μίσθωσης τροχαίου υλικού (σχ.2β και σχ.2γ) και (ββ) στη με αριθ. Φ.35/ΟΙΚ. 23084/1822 (ΦΕΚ Β' 923/14.4.2014) απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων με θέμα «Μεταβίβαση ενεργού τροχαίου υλικού ιδιοκτησίας του ΟΣΕ Α.Ε. στο Ελληνικό Δημόσιο» μεταβιβασθέν τροχαίο υλικό, (γγ) στη με αριθ. Φ35/οικ. 62726/3165 (ΦΕΚ Β' 2289/22.10.2015) απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων με θέμα «Μεταβίβαση ενεργού τροχαίου υλικού ιδιοκτησίας του ΟΣΕ Α.Ε. στο Ελληνικό Δημόσιο» μεταβιβασθέν τροχαίο υλικό και (δδ) στο τροχαίο υλικό κυριότητας EUROFIMA (πρβλ. σχ.2β ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 6).

ΤΕΤΑΡΤΟΝ: Επιπρόσθετα, η ουσιαστική αβασιμότητα του ισχυρισμού της HELLENIC TRAIN περί συμμόρφωσής της με το περιεχόμενο των διατάξεων του άρθρου 66 §§2 και 3 σε συνδυασμό και με τις διατάξεις του Παραρτήματος ΙΙΙ του άρθρου 81 του Ν.4632/2019 (σχ.1γ) κατά την εκτέλεση των 4 προαναφερόμενων συμβάσεων συντήρησης (σχ.20) με την προσκομιδή εγγράφου πιστοποίησης της ευφλεκτότητας **ΜΟΝΟ** του υφάσματος που

χρησιμοποιήθηκε από την κατασκευάστρια εταιρεία και προμηθεύτρια των αντισυμβαλλομένων «TENNIS CRAFT INTERCAT A.E.» και «GIS IKE» καταδεικνύεται από την ελλιπή και καθυστερημένη χρονικά επιχειρηματολογία της εδώ ελεγχόμενης, **και ειδικότερα:**

(Α) Με το με αριθ. πρωτ. 1754/18.5.2026 έγγραφο υπόμνημα της (σχ.31) η HELLENIC TRAIN προσκόμισε το με ημερομηνία έκδοσης **20.12.2021** (DATE ISSUED) **πιστοποιητικό δοκιμών ευφλεκτότητας** (με κωδικό αναφοράς **94723**) του εργαστηρίου **IFS Laboratories Limited**, ενώ με το με αριθ. πρωτ. 2258/22.6.2026 2^ο συμπληρωματικό της υπόμνημα (σχ.37) προσκόμισε, επιπρόσθετα, οι (α) από **18.6.2026** με την ένδειξη «**επανεκδοση**» χρονολογούμενες επιστολές της εταιρείας Camira Fabrics Ltd, με αναφορά σε αυτές ότι πρόκειται για «**2^η αναθεώρηση**» και με «**ημερομηνία έκδοσης: 9.8.2024**» (σχ.37 εκεί συνημμένα με αριθμό 4 και 5) προς την «TENNIS CRAFT INTERCAT A.E.» και την «GIS IKE» **και** (β) τα συνοδευτικά με αυτή σχετικά έγγραφα (διαπίστευσης του ανωτέρω εργαστηρίου από τον αρμόδιο οργανισμό [UKAS] του Ηνωμένου Βασιλείου και τροποποίηση του προαναφερόμενου πιστοποιητικού ευφλεκτότητας με σχετική [από 9.6.2026] βεβαίωση του Γενικού Διευθυντή του ανωτέρω [IFS Laboratories] εργαστηρίου) με τα οποία επιχειρήθηκε η αποσαφήνιση ερωτημάτων της Αρχής (σχ.33) ως προς το περιεχόμενο του προαναφερόμενου πιστοποιητικού (κυρίως για την αναφορά σε αυτό ότι πρόκειται για δοκιμή **μη πιστοποιημένη** από το UKAS) **και** την πιστοποίηση (διαπίστευση) του συγκεκριμένου εργαστηρίου (IFS).

(Β) Επιπρόσθετα, η Αρχή διαπίστωσε ότι:

(Β1) Το εργαστήριο IFS Laboratories Limited εξέδωσε για την εταιρεία υφασμάτων CAMIRA FABRICS (<https://www.camirafabrics.com/en/transport/fabrics>) αρχικά το από **20.12.2021** χρονολογούμενο πιστοποιητικό δοκιμών ευφλεκτότητας (με κωδικό αναφοράς **94723**) για το χρώμα **HHTK15** και με περιγραφή δείγματος ότι αφορά σε ύφασμα **(TRACK) Q165 & TRAIL (Q168)**

- επίπεδο υφασμένο σενίλ. Το εν λόγω πιστοποιητικό σχετικά με την μέθοδο δοκιμής που εφαρμόστηκε ανέφερε εντός παρενθέσεως πως επρόκειτο για «**δοκιμή μη πιστοποιημένη από το UKAS**» για το πρότυπο UIC564-2:1991-Προσάρτημα 5-Μέθοδος δοκιμής για τον προσδιορισμό της πυραντοχής των υφασμάτων με ή χωρίς επίστρωση, για το οποίο, η Αρχή έλαβε γνώση για πρώτη φορά (παρότι είχε ήδη ζητηθεί), όταν η εδώ ελεγχόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση το υπέβαλε, ως συνημμένο, με το με αριθ. πρωτ. 1754/18.5.2026 υπόμνημά της (σχ.31) προκειμένου να ενισχύσει τους ισχυρισμούς τους, πως οι 2 προμηθευτές και αντισυμβαλλόμενοί της, δηλαδή, «TENNIS CRAFT INTERCAT A.E.» και «GIS IKE», χρησιμοποίησαν, στο πλαίσιο εκτέλεσης των 4 προαναφερόμενων συμβάσεων για την συντήρηση του τροχαίου υλικού, ύφασμα το οποίο είναι πιστοποιημένο ως προς την ευφλεκτότητά του. Μάλιστα, για τον σκοπό αυτό προσκόμισε μεταγενέστερα και τα σχετικά με την αγορά του υφάσματος παραστατικά (σχ.37, 6 δελτία αποστολής για την TENNIS CRAFT INTERCAT A.E. [συνημ.1α και 1β] και 9 τιμολόγια [συνημ.2 α και 2β] για την GIS IKE).

(B2) Με το αναθεωρημένο πιστοποιητικό του IFS Laboratories Ltd που προσκομίστηκε στην Αρχή (σχ.37 εκεί ως σχετικά 4 και 5), κατόπιν υποβολής σχετικών ερωτημάτων του Οργάνου Ακρόασης (σχ.33) προς την HELLENIC TRAIN, προσδιορίζεται με τον ίδιο κωδικό αναφοράς **94723-1-ως τροποποιημένο και έχει απαλειφθεί μόνο η προαναφερόμενη σημείωση, δηλαδή, η έλλειψη πιστοποίησης από το UKAS** (με ταυτόσημο κατά τα λοιπά περιεχόμενο με το αρχικό και με σχετική υποσημείωση, η οποία αναφέρει, μεταξύ άλλων, ότι όλα τα αποτελέσματα δοκιμών που περιλαμβάνονται στην παρούσα έκθεση **αφορούν αποκλειστικά το υπό δοκιμή αντικείμενο**, όπως αυτό παραδόθηκε από τον πελάτη), ενώ ταυτόχρονα, προσκομίστηκε και η από **9.6.2026** χρονολογούμενη επιστολή του Διευθυντή του ανωτέρω εργαστηρίου, σύμφωνα με την

οποία «Η παρούσα επιστολή επιβεβαιώνει ότι η IFS Laboratories Ltd (Αρ. Εργαστηρίου UKAS 2513) πιστοποιήθηκε από την Υπηρεσία Πιστοποίησης του ΗΒ (UKAS) για τη μέθοδο δοκιμών βάσει του Παραρτήματος 5 του UIC 564-2 την 6 Μαρτίου 2020, μετά από την επιτυχή Επέκταση της Αξιολόγησης Αντικειμένου που πραγματοποιήθηκε κατά το 2019. Μπορούμε επίσης να επιβεβαιώσουμε ότι η IFS Laboratories Ltd κατείχε έγκυρη πιστοποίηση UKAS για την εν λόγω μέθοδο δοκιμών κατά τον χρόνο που συντάχθηκε και εκδόθηκε στη συνέχεια η Έκθεση υπ' αριθμ. 94723. [...]».

(B3) Ταυτόχρονα με τα παραπάνω στάλθηκε από την CAMIRA FABRICS, ως επισυναπτόμενο στις από 18.6.2026 επιστολές της (ως παράρτημα 3), και αντιστοίχως κατατέθηκε από την HELLENIC TRAIN (σχ.37) το από 5.3.2021 χρονολογούμενο πρόγραμμα (πίνακας) διαπίστευσης που εκδόθηκε από την αρμόδια Υπηρεσία (Φορέα) Διαπίστευσης του Ηνωμένου Βασιλείου (UKAS), σύμφωνα με το οποίο, το IFS Laboratories Ltd έχει λάβει, μεταξύ άλλων, σχετική πιστοποίηση για το πρότυπο UIC 564-2 MONO για το παράρτημα 5 (μέθοδος δοκιμής για τον προσδιορισμό της πυραντοχής υφασμάτων με και χωρίς επίστρωση).

(B4) Σύμφωνα με τον επίσημο ιστότοπο του ανωτέρω φορέα διαπίστευσης (UKAS) προκύπτει, ότι πράγματι το εργαστήριο το IFS Laboratories Ltd έχει λάβει, μεταξύ άλλων, σχετική πιστοποίηση για το πρότυπο UIC 564-2 MONO για το παράρτημα 5 (σελ. 6), ωστόσο, ως αριθμός τεύχους αναφέρεται το 28 και ως ημερομηνία τεύχους αναφέρεται η 4.7.2024 (<https://www.ukas.com/find-an-organisation/?q=ifs+laboratories&lab=>).

(B5) Επίσης, στον επίσημο ιστότοπο του εργαστηρίου IFS Laboratories Ltd (<https://ifs-labs.com/accreditation/>) ο πίνακας με τις λεπτομέρειες της διαπίστευσής του (ως αρχείο pdf) φέρει αριθμό 28 με ημερομηνία 4.7.2024, ενώ, το σχετικό πιστοποιητικό διαπίστευσης (μονόφυλλο αρχείο pdf στον ίδιο ιστότοπο) αναφέρει

ως αρχική ημερομηνία διαπίστευσης την **23.7.2002** και ημερομηνία έκδοσης πιστοποιητικού την **25.1.2021** και μεταξύ άλλων ότι «το παράρτημα του παρόντος πιστοποιητικού αποτελεί ουσιώδες έγγραφο διαπίστευσης και **ενδέχεται να αναθεωρείται και να επανεκδίδεται κατά καιρούς**. Η πλέον πρόσφατη έκδοση του παραρτήματος διαπίστευσης, το οποίο φέρει τον ίδιο αριθμό διαπίστευσης με το παρόν πιστοποιητικό, είναι διαθέσιμη στη διεύθυνση www.ukas.com».

(B6) Επιπρόσθετα, η εταιρεία παραγωγής υφασμάτων CAMIRA FABRICS στο επίσημο ιστότοπό της (<https://www.camirafabrics.com/en/transport/fabrics/track>) για τα χαρακτηριστικά του υφάσματος **TRACK** (πολυτελές ύφασμα σενίλ Trevira® CS, κατάλληλο για εφαρμογές σταθερής ή αφαιρούμενης ταπετσαρίας με δυνατότητα παραγγελίας ειδικών χρωμάτων) όλων των εκεί διαθέσιμων χρωμάτων, **συμπεριλαμβανομένου του ΗΗΤΚ15** για το οποίο χορηγήθηκε το ανωτέρω (αρχικό **94723** και τροποποιημένο **94723-1**) πιστοποιητικό, στις τεχνικές πληροφορίες - προδιαγραφές

(<https://www.camirafabrics.com/en/transport/fabrics/track#product-info>) στην κατηγορία **ΕΥΦΛΕΚΤΟΤΗΤΑ** (Flammability) είναι αναρτημένα **πέντε (5) αρχεία** διαφορετικών εργαστηρίων εκ των οποίων **αφενός μεν δεν είναι αναρτημένο** το εδώ (είτε αρχικό **94723** είτε τροποποιημένο **94723-1**) προσκομιζόμενο πιστοποιητικό (για το οποίο χρησιμοποιήθηκε ως δείγμα το **(TRACK) Q165 & TRAIL (Q168) - επίπεδο υφασμένο σενίλ και κρίθηκε σύμφωνο με το πρότυπο UIC 564-2 - Παράρτημα 5) και αφετέρου,** στο εκεί αναρτημένο πιστοποιητικό του εργαστηρίου IFS Laboratories Ltd (i) αναφέρεται ως δείγμα (sample description) το **(TRACK) Q165 & TRAIL (Q168)**, χωρίς δηλαδή την προσθήκη «επίπεδο υφασμένο σενίλ» (FLAT WOVEN CHENILLE), η οποία αναφέρεται στο από την HELLENC TRAIN προσκομιζόμενο πιστοποιητικό (σχ.37) **και (ii)** το εν λόγω δείγμα τέθηκε σε διαδικασία δοκιμής πυρκαγιάς για την

αναφλεξιμότητα σύνθετων υλικών καθισμάτων με επένδυση (ταπετσαρία) από είδη καπνίσματος σύμφωνα με την προδιαγραφή-απαίτηση IMO FTP Μέρος 8.

(Γ) Όλα τα εδώ (ΕΝΟΤΗΤΑ ΤΕΤΑΡΤΟΝ) αναφερόμενα σε συνδυασμό και με τις απαντήσεις που έχουν δοθεί είτε από την CAMIRA FABRICS για λογαριασμό της εδώ ελεγχόμενης και των προμηθευτών της (σχ.37 εκεί συνημμένα τα με αριθμό 4 και 5) είτε από την HELLENIC TRAIN (σχ.34) διαπιστώνεται ότι:

(Γ1) Το προαναφερόμενο και προσκομιζόμενο πιστοποιητικό ευφλεκτότητας του εργαστηρίου IFS Laboratories Ltd δεν αφορά στο σύνολο των υλικών συντήρησης τροχαίου υλικού στο πλαίσιο εκτέλεσης των 4 συνολικά συμβάσεων συντήρησης (σχ.20), καθόσον, **δεν προσκομίστηκαν πιστοποιητικά** με τα οποία να πιστοποιούνται η πυροπροστασία των υπόλοιπων υλικών συντήρησης (αφρώδες υλικό, εσωτερικό fire-blocker) που τοποθετήθηκαν στο τροχαίο υλικό.

(Γ2) Το ανωτέρω πιστοποιητικό όχι μόνο **δεν δύναται να υποκαταστήσει ή να θεραπεύσει τις ελλείψεις πιστοποίησης για τα υπόλοιπα υλικά** που τελικά τοποθετήθηκαν σύμφωνα με τις προαναφερόμενες 4 συμβάσεις συντήρησης του μισθωμένου από την HELLENIC TRAIN τροχαίου υλικού (σχ.20), αλλά και, εφόσον αντικαταστάθηκαν, όπως εκτενώς αναφέρθηκε παραπάνω, **πλην των υφασμάτων, συνολικά (α)** αφρώδη υλικά και εσωτερικά fire-blocker σε **5.200 πλήρεις έδρες καθισμάτων** επιβαταμαξών Β' θέσης και **(β)** αφρώδη υλικά και εσωτερικά fire-blocker σε **200 πλήρεις έδρες καθισμάτων** επιβαταμαξών Β' θέσης σύμφωνα με τις συμβάσεις **2021153/21.12.2021** και **2022249/30.12.2022** (GIS IKE), ενώ, στο πλαίσιο εκτέλεσης των με αριθμό **2022129/13.7.2022** και **202390/18.5.2023** (TENNIS CRAFT INTERKAT) έγινε αντικατάσταση σε **(γ) 76** πλήρη προσκέφαλα Α' θέσης, **(δ) 822** πλήρεις έδρες καθισμάτων Α' θέσης, **(ε) 76** πλήρεις πλάτες καθισμάτων Α' θέσης, **(στ) 60** πλήρη προσκέφαλα Β' θέσης, **(ζ) 924** πλήρεις έδρες καθισμάτων Β' θέσης, **(η) 60** πλήρεις πλάτες καθισμάτων Β' θέσης,

χωρίς για όλα τα παραπάνω να μπορεί να διασταυρωθεί σε ποιές επιβατάξεις τοποθετήθηκαν τα ανωτέρω υλικά, **είναι αυταπόδεικτο ότι απαιτείτο**, για την πλήρη συμμόρφωση της εδώ ελεγχόμενης με τις απαιτήσεις των άρθρων **5.1.9.3.1.** (καθίσματα) **και 5.1.19** (πυροπροστασία) των ΠΣ 41α και 41β (σχ.11 και σχ.12 όπου και ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι) **σε συνδυασμό και** με τα άρθρα 6.2, 6.3, 6.4, 6.5 και 6.10 της από 24.6.2016 χρονολογούμενης σύμβασης συντήρησης του τροχαίου (σχ.2β και σχ.2γ), **το πιστοποιητικό περί τήρησης των προδιαγραφών του προτύπου UIC 5640-2 να αναφέρεται στο σύνολο του καθίσματος, δηλαδή να πιστοποιείται η δοκιμή στο σύνολο του καθίσματος και όχι μόνο** στο ύφασμα (ταπετσαρία) για το οποίο προσκομίστηκε το προαναφερόμενο πιστοποιητικό του (ότι είναι σύμφωνο με UIC 564-2 Παράρτημα 5).

(Γ3) Τελικά, από όλα τα έγγραφα που έχουν προσκομιστεί από την HELLENIC TRAIN (α) **δεν διασφαλίζεται** η ιχνηλασιμότητα των δραστηριοτήτων συντήρησης, (β) **δεν τεκμηριώνεται** δομημένη προσέγγιση που να εξασφαλίζει την ιχνηλασιμότητα **όλων** των σχετικών πληροφοριών συντήρησης **και** (γ) **δεν τεκμηριώνεται** δομημένη προσέγγιση που να εξασφαλίζει ότι τα ανταλλακτικά συντήρησης χρησιμοποιούνται όπως ορίζεται στις εντολές συντήρησης και σύμφωνα με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή και την ισχύουσα εθνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία, και ως εκ τούτου υφίσταται παραβίαση των προαναφερόμενων διατάξεων του Ν.4632/2019.

ΠΕΜΠΤΟΝ: Τέλος, η ουσιαστική αβασιμότητα του ισχυρισμού της HELLENIC TRAIN περί συμμόρφωσής της με το περιεχόμενο των διατάξεων του άρθρου 66 §§2 και 3 **σε συνδυασμό** και με τις διατάξεις του Παραρτήματος ΙΙΙ του άρθρου 81 του Ν.4632/2019 (σχ.1γ) κατά την συντήρηση των με αριθμό επιβαταμαξών (α) **73732096503-8** Β' θέσης (βαγόνι Β3 σε 15 έδρες καθισμάτων) και (β) **73732096569-9** Β' θέσης (βαγόνι Β4 σε 6 έδρες καθισμάτων) της αμαξοστοιχίας IC62/28.2.2023/Αθήνα-Θεσσαλονίκη, στις οποίες

έγιναν αλλαγές (επισκευές) **μόνο** με χρήση υφάσματος (πρβλ. σχ.10, σχ.31 σελ.14 και σχ.36 σελ.4) **που πληρούσε τις προδιαγραφές και υπήρχε ήδη στις αποθήκες της**, καταδεικνύεται από την ελλιπή επιχειρηματολογία της εδώ ελεγχόμενης, **και ειδικότερα:**

(Α) Από το από **21.11.2021** χρονολογούμενο και υπογραφόμενο από τον επιβλέποντα του συγκροτήματος και τον εκπρόσωπο της ΓΑΙΑΟΣΕ **ημερολόγιο εργασιών για την εκτεταμένη συντήρηση** (σχ.13 με εκεί συνημμένο 11) **προκύπτει ότι** για την επιβατάμαξα 73732096503-8 Β' θέσης (βαγόνι Β3), όπως παραπάνω, έγινε αλλαγή υφάσματος (με κωδικό 910000035 **και στην περιγραφή υλικών-ανταλλακτικών γίνεται αναφορά για αλλαγή υφάσματος**) στις δεκαπέντε (15) έδρες των καθισμάτων με νούμερο 94-96, 82-88, 42-48, 24, 26, 21-23, 14-16, 11-13 και 27, ενώ από το επισυναπτόμενο στο ανωτέρω έγγραφο ημερήσιο ημερολόγιο εργασιών της ίδιας ημέρας (21.11.2021) και υπογραφόμενο από τον ομαδάρχη **προκύπτει ότι** στη σχετική στήλη με την ένδειξη «Πρόελευση» υπάρχει η λέξη «ΕΡΓΑΣΙΑ» και όχι «ΠΑΓΙΑ».

(Β) Από το από **12.11.2021** χρονολογούμενο και υπογραφόμενο από τον επιβλέποντα του συγκροτήματος και τον εκπρόσωπο της ΓΑΙΑΟΣΕ **ημερολόγιο εργασιών για την εκτεταμένη συντήρηση** (σχ.13 με εκεί συνημμένο 12) **προκύπτει ότι** για την επιβατάμαξα 73732096569-9 Β' θέσης (βαγόνι Β4), όπως παραπάνω, έγινε αλλαγή υφάσματος (με κωδικό 910000035, **αλλά στην περιγραφή υλικών-ανταλλακτικών γίνεται αναφορά για αλλαγή καθίσματος**) στις έξι (6) έδρες των καθισμάτων με νούμερο 95, 97, 26, 24, 35 και 37, ενώ από το επισυναπτόμενο στο ανωτέρω έγγραφο ημερήσιο ημερολόγιο εργασιών της ίδιας ημέρας (12.11.2021) και υπογραφόμενο από τον ομαδάρχη **προκύπτει ότι** στη σχετική στήλη με την ένδειξη «Πρόελευση» υπάρχει η λέξη «ΕΡΓΑΣΙΑ» και όχι «ΠΑΓΙΑ».

(Γ) Από την προσκομιζόμενη (σχ.13 εκεί συνημμένο 10) έκθεση απογραφής (ΦΥΣΙΚΗ ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΚΑΙ ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΕΕΣΣΤΥ) της ελεγκτικής εταιρείας MAZARS Α.Ε.

ουδόλως προκύπτει με βεβαιότητα ότι κατά τον χρόνο συντήρησης (Νοέμβριο του 2021) των εδώ προαναφερόμενων επιβαταμαξών (βαγόνια Β3 και Β4 της αμαξοστοιχίας IC62/28.2.2023/Αθήνα-Θεσσαλονίκη) **υπήρχε απόθεμα υφάσματος** στις αποθήκες της HELLENIC TRAIN (πρώην ΕΕΣΣΤΥ) δεδομένου ότι, οι στην ανωτέρω έκθεση αναφερόμενοι κωδικοί **651** (υφάσματα κουρτίνες), **652** (υλικά επένδυσης και επικάλυψης) και **653** (ιματισμός μοκέτες) στους οποίους αναφέρεται η εδώ ελεγχόμενη HELLENIC TRAIN (πρβλ. σχ.10 σελ.5 με σχετική αναφορά στο προσκομιζόμενο με αριθμό 10 με την ένδειξη [ίδετε σελ.22) ουδόλως δύναται να ερμηνευτούν ως υφάσματα για την κάλυψη εδρών καθισμάτων.

(Δ) Το προσκομιζόμενο από την HELLENIC TRAIN με αριθμό 38/1.10.2021 τιμολόγιο παροχής υπηρεσιών του Α. Δίγκα (σχ.13 με εκεί συνημμένο 13) **δεν δύναται να ταυτιστεί** με τις ποσότητες (τεμάχια) εδρών καθισμάτων που αναφέρονται στα ειρημένα ημερολόγια εργασιών εκτεταμένης συντήρησης, καθόσον, **(αα)** από το περιεχόμενό του προκύπτει ότι στη στήλη με την ένδειξη «ποσότητα» αναφέρεται ο αριθμός σαράντα (40), ενώ οι έδρες επί των οποίων τοποθετήθηκε το ύφασμα ήταν είκοσι μία (21), δίχως να δικαιολογείται από οποιοδήποτε έγγραφο αυτή η απόκλιση.

(Ε) Σε κάθε περίπτωση η HELLENIC TRAIN δεν αναφέρθηκε με έγγραφό της και δεν διατύπωσε οποιαδήποτε διευκρίνηση αναφορικά με τα εδώ διαπιστωθέντα ευρήματα, ενώ επιπρόσθετα, **δεν τεκμηρίωσε**, εάν οι υπηρεσίες συντήρησης (επιδιορθώσεις υφασμάτων) που παρασχέθηκαν από τον Α. Δίγκα ήταν σύμφωνες με το εγχειρίδιο συντήρησης υφασμάτων (σχ.13 εκεί συνημμένο 9), αφού, δεν προσκόμισε οποιαδήποτε σχετική βεβαίωση με την οποία να τεκμηριώνεται ότι η συντήρηση έγιναν σύμφωνα με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή.

(ΣΤ) Άλλωστε, ο επικαλούμενος και προσκομιζόμενος από την HELLENIC TRAIN (σχ.20 με εκεί συνημμένο 2) πίνακας επιβαταμαξών των συμβάσεων ΠΣ 41α και 41β επί των οποίων

εκτελέστηκαν εργασίες επιδιόρθωσης καθισμάτων από **1.1.2020 έως 1.9.2025** δεν δύναται να ταυτοποιηθεί σχετικά με την ορθή και τεκμηριωμένη τήρηση των εδώ αναφερόμενων διατάξεων και κανονισμών, αφού **(αα)** ο ενλόγω πίνακας είναι ανυπόγραφος, **(ββ)** οι μόνες επιβατάμαξες, από το σύνολο των 75 συνολικά αναφερόμενων, για τις οποίες προσκομίστηκαν και αξιολογήθηκαν παραπάνω τα σχετικά με αυτές στοιχεία συντήρησης, είναι **3** της επιβατικής αμαξοστοιχίας IC62/28.2.2023, και ειδικότερα, η (με α/α **15**) αριθμό **73732096569-9** επιβατάμαξα Β' θέσης (βαγόνι Β4), η (με α/α **16**) αριθμό **73732096503-8** επιβατάμαξα Β' θέσης (βαγόνι Β3) και η (με α/α **29**) αριθμό **73738496019-8** επιβατάμαξα Α' θέσης (βαγόνι Α1) και **(γγ)** για τις υπόλοιπες 72 δεν έχουν προσκομιστεί στην Αρχή στοιχεία, ώστε, σε συνδυασμό και με τις 4 εδώ ελεγχόμενες συμβάσεις συντήρησης-προμήθειας-επισκευής, να διαπιστωθεί με βεβαιότητα η ιχνηλασιμότητα και τεκμηρίωση των εργασιών στις προαναφερόμενες επιβατάμαξες.

(Ζ) Τέλος, διαπιστώνεται από την Αρχή, πως τα αναφερόμενα στο άρθρο **6.10** (Αντίγραφο αρχείων) της από 24.6.2016 χρονολογούμενης σύμβασης μίσθωσης (σχ.2β και σχ.2γ) του τροχαίου υλικού και άμεσα σχετιζόμενα, ως προς την τήρησή τους, σε σχέση με τις εδώ ελεγχόμενες παραβάσεις (σχ.28), **δεν τηρήθηκαν, διότι**, τα αρχεία συντήρησης και αποκατάστασης του τροχαίου υλικού δυνάμει των εδώ ελεγχόμενων 4 συμβάσεων (σχ.20) δεν έχουν τηρηθεί σύμφωνα με τα σχετικά εγχειρίδια λειτουργίας του κατασκευαστή, διότι **(αα) δεν τεκμηριώθηκε** εγγράφως οποιαδήποτε ιχνηλασιμότητα των εργασιών συντήρησης με τις επιβατάμαξες που τελικά συντηρήθηκαν, **(ββ) δεν προσκομίστηκαν** πιστοποιητικά από τα οποία να επιβεβαιώνεται η τήρηση των σχετικών προδιαγραφών, ενώ, **(γγ) δεν προέκυψε** η ανά τρίμηνο ενημέρωση της ΓΑΙΑΟΣΕ από την εδώ ελεγχόμενη για τις εργασίες συντήρησης που έχουν πραγματοποιηθεί, παρότι έχει προς τούτου σχετική και ρητή υποχρέωση.

VIIγ. Επί του ισχυρισμού της HELLENIC TRAIN Α.Ε. **περί συμμόρφωσή της** προς το περιεχόμενο των διατάξεων **(αα)** του άρθρου **5 §3** (Υποχρεώσεις των μερών που εμπλέκονται στη διαδικασία συντήρησης) σε συνδυασμό και με τα Τμήματα **I.7** (Πληροφόρηση) και **I.8** (Τεκμηρίωση) του **Παραρτήματος II** του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/779 (σχ.1θ), **(ββ)** του άρθρου **9 §§1 και 3** (Εξωτερική ανάθεση λειτουργιών συντήρησης) του ίδιου, όπως παραπάνω, Εκτελεστικού Κανονισμού (σχ.1θ) και **(γγ)** των Τμημάτων **I.9** (Δραστηριότητες εξωτερικής ανάθεσης), **IV.2 περίπτωση (γ)** και **IV.10 περίπτωση (βι)** του **Παραρτήματος II**, του ίδιου, όπως παραπάνω, Εκτελεστικού Κανονισμού (σχ.1θ).

(Α) Η HELLENIC TRAIN με το με αριθ. πρωτ. 1754/18.5.2026 έγγραφο υπόμνημά της (σχ.31 σελ.30 έως σελ.34) ισχυρίζεται ότι, το ανωτέρω πλέγμα διατάξεων επιβάλλει στους υπεύθυνους για τη συντήρηση φορείς την υποχρέωση να διασφαλίζουν την κατάλληλη ανταλλαγή πληροφοριών, την ιχνηλασιμότητα, την επαρκή τεχνική τεκμηρίωση των εργασιών συντήρησης, την αξιολόγηση επάρκειας και παρακολούθησης των αναδόχων και την διασφάλιση συμμόρφωσης των χρησιμοποιούμενων υλικών και ανταλλακτικών προς τους εφαρμοστέους κανόνες και τις εντολές συντήρησης, ώστε να εξασφαλίζεται η ασφαλής κατάσταση λειτουργίας του τροχαίου υλικού, χωρίς ωστόσο, να καθορίζεται καθεστώς απόλυτης τυπικής συμμόρφωσης ή γενικής υποχρέωσης συλλογής ειδικών πιστοποιητικών συμμόρφωσης προς συγκεκριμένο πρότυπο για κάθε επιμέρους υλικό ή ανταλλακτικό, πολύ δε περισσότερο όταν το ανταλλακτικό ή το υλικό συντήρησης προέρχεται από τον ίδιο τον κατασκευαστή.

(1) Σύμφωνα με το άρθρο **5 §3** (Υποχρεώσεις των μερών που εμπλέκονται στη διαδικασία συντήρησης) του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/779 (σχ.1θ) ορίζεται ότι «3. Όλα τα μέρη που εμπλέκονται στη διαδικασία συντήρησης, όπως σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, διαχειριστές υποδομής,

κάτοχοι, υπεύθυνοι για τη συντήρηση φορείς, καθώς και κατασκευαστές οχημάτων, υποσυστημάτων ή κατασκευαστικών στοιχείων, ανταλλάσσουν σχετικές πληροφορίες για τη συντήρηση σύμφωνα με τα κριτήρια που απαριθμούνται στα τμήματα Ι.7 και Ι.8 του παραρτήματος ΙΙ», ενώ σύμφωνα με τα προαναφερόμενα τμήματα του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ ΙΙ του ίδιου Κανονισμού προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ότι «ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ Απαιτήσεις και κριτήρια αξιολόγησης φορέων που υποβάλλουν αίτηση για πιστοποιητικό ΥΣΦ ή για πιστοποιητικό λειτουργιών συντήρησης που ανατίθενται σε τρίτους από υπεύθυνο για τη συντήρηση φορέα. **Ι. Απαιτήσεις και κριτήρια αξιολόγησης για τη λειτουργία διαχείρισης** [...] **7.**

Πληροφόρηση – δομημένη προσέγγιση που εξασφαλίζει ότι οι αρμόδιοι κρίσεων και αποφάσεων σε όλα τα επίπεδα του φορέα έχουν στη διάθεσή τους σημαντικές πληροφορίες **7.1.** Ο φορέας διαθέτει διαδικασίες για τον καθορισμό διαύλων αναφοράς που εξασφαλίζουν ότι, εντός της ίδιας της οντότητας και στις σχέσεις της με άλλους παράγοντες, μεταξύ των οποίων είναι διαχειριστές υποδομής, σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, κάτοχοι και σχεδιαστές ή κατασκευαστές οχημάτων ή κατασκευαστικών στοιχείων ή αμφοτέρων, οι πληροφορίες για όλες τις σχετικές διαδικασίες ανταλλάσσονται δεόντως και διαβιβάζονται στο πρόσωπο με τον ορθό ρόλο τόσο εντός του ιδίου του φορέα του όσο και σε άλλους φορείς, με έγκαιρο και σαφή τρόπο. **7.2.** Για να διασφαλίζεται κατάλληλη ανταλλαγή πληροφοριών, ο φορέας διαθέτει διαδικασίες για: α) την παραλαβή και την επεξεργασία συγκεκριμένων πληροφοριών· β) τον προσδιορισμό, την παραγωγή και τη διαβίβαση συγκεκριμένων πληροφοριών· γ) τη διάθεση αξιόπιστων και επικαιροποιημένων

πληροφοριών. **7.3.** Ο φορέας διαθέτει διαδικασίες για να διασφαλίζεται ότι οι κύριες επιχειρησιακές πληροφορίες είναι: α) συναφείς και έγκυρες β) ακριβείς γ) πλήρεις δ) κατάλληλα επικαιροποιημένες· ε) εξακριβωμένες· στ) συνεκτικές και ευνόητες (όπως και η χρησιμοποιούμενη γλώσσα)· ζ) γνωστοποιούνται στο προσωπικό ανάλογα με τις αρμοδιότητές του, πριν τεθούν σε εφαρμογή· η) εύκολα προσβάσιμες στο προσωπικό και, εάν απαιτείται, του παρέχονται αντίγραφα τους. **7.4.**

Οι απαιτήσεις που προβλέπονται στα σημεία 7.1, 7.2 και 7.3 εφαρμόζονται ιδίως για τις ακόλουθες επιχειρησιακές πληροφορίες:

α) έλεγχοι της ακρίβειας και της πληρότητας των εθνικών μητρώων οχημάτων όσον αφορά την ταυτοποίηση (συμπεριλαμβανομένων των μέσων) και την καταχώριση των οχημάτων που συντηρεί ο φορέας·

β) τεκμηρίωση της συντήρησης· γ) πληροφορίες σχετικά με την υποστήριξη που παρέχεται στους κατόχους και, αναλόγως, σε άλλα μέρη, μεταξύ των οποίων είναι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις/διαχειριστές υποδομής· [...].

στ) αρχεία των εργασιών συντήρησης που έχουν εκτελεσθεί, καθώς και πληροφορίες σχετικά με ελλείψεις που διαπιστώθηκαν κατά τις επιθεωρήσεις και μετα διορθωτικά μέτρα που έλαβαν σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή διαχειριστές υποδομής, όπως επιθεωρήσεις και παρακολούθηση που πραγματοποιήθηκαν πριν την αναχώρηση αμαξοστοιχίας ή κατά τη διαδρομή·

ζ) διάθεση σε λειτουργία και επαναφορά σε λειτουργία·

η) εντολές συντήρησης· [...]. **8. Τεκμηρίωση – δομημένη προσέγγιση για τη διασφάλιση της ιχνηλασιμότητας όλων των σημαντικών πληροφοριών**

8.1. Ο φορέας διαθέτει κατάλληλες διαδικασίες για να διασφαλίζεται η δέουσα τεκμηρίωση όλων των σημαντικών διαδικασιών. **8.2.** Ο

φορέας διαθέτει κατάλληλες διαδικασίες για: **α)** την τακτική παρακολούθηση και επικαιροποίηση όλων των σχετικών εγγράφων· **β)** τη μορφοποίηση, την παραγωγή, τη διανομή και την εξακρίβωση των τροποποιήσεων όλης της συναφούς τεκμηρίωσης· **γ)** την παραλαβή, τη συλλογή και την αρχειοθέτηση όλων των σχετικών εγγράφων».

(2) Στη διάταξη του άρθρου **9 §§1 και 3** (Εξωτερική ανάθεση λειτουργιών συντήρησης) του ίδιου, όπως παραπάνω, Εκτελεστικού Κανονισμού (σχ.10) **προβλέπεται ότι «1. Μία ή περισσότερες από τις λειτουργίες που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 3 στοιχεία β), γ) και δ) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798, ή μέρη αυτών, επιτρέπεται να ανατίθενται σε τρίτους, ο δε οργανισμός πιστοποίησης ενημερώνεται σχετικά. [...] 3. Ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας παραμένει υπεύθυνος για την έκβαση των δραστηριοτήτων συντήρησης που αναθέτει σε τρίτους και καταρτίζει σύστημα παρακολούθησης των επιδόσεών τους».**

(3) Επίσης, σύμφωνα με τα **Τμήματα I.9** (Δραστηριότητες εξωτερικής ανάθεσης), **IV.2 περίπτωση (γ)** και **IV.10 περίπτωση (βι)** του **Παραρτήματος II**, του ίδιου, όπως παραπάνω, Εκτελεστικού Κανονισμού (σχ.10) **προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ότι «9 Δραστηριότητες εξωτερικής ανάθεσης – δομημένη προσέγγιση που εξασφαλίζει τη δέουσα διαχείριση των δραστηριοτήτων που ανατίθενται υπεργολαβικά, ώστε να επιτυγχάνονται οι στόχοι του φορέα 9.1. Ο φορέας διαθέτει διαδικασίες που διασφαλίζουν την ταυτοποίηση σχετικών με την ασφάλεια προϊόντων και υπηρεσιών. 9.2. Όταν χρησιμοποιεί εργολάβους ή προμηθευτές, ή αμφότερους, για σχετικά με την ασφάλεια προϊόντα και υπηρεσίες, ο φορέας διαθέτει διαδικασίες για να εξακριβώνει κατά την επιλογή ότι: α) εργολάβοι, υπεργολάβοι και προμηθευτές διαθέτουν επαγγελματική**

επάρκεια· **β)** εργολάβοι, υπεργολάβοι και προμηθευτές διαθέτουν **ενδεδειγμένο και τεκμηριωμένο σύστημα συντήρησης** και διαχείρισης. **9.3.** Ο φορέας διαθέτει διαδικασία για τον καθορισμό των απαιτήσεων με τις οποίες πρέπει να συμμορφώνονται οι εν λόγω εργολάβοι και προμηθευτές. **9.4.** Ο φορέας διαθέτει διαδικασίες για την παρακολούθηση της ενημέρωσης προμηθευτών και/ή εργολάβων για την επικινδυνότητα που ενδέχεται να προκαλέσουν στις δραστηριότητες του φορέα. **9.5.** Όταν το σύστημα συντήρησης ή διαχείρισης εργολάβου ή προμηθευτή έχει πιστοποιηθεί, η διαδικασία παρακολούθησης που περιγράφεται στο σημείο 3 επιτρέπεται να περιορίζεται στα αποτελέσματα των συμβατικών επιχειρησιακών διαδικασιών που αναφέρονται στο σημείο 3.1 στοιχείο β). **9.6.** Στη σύμβαση μεταξύ των συμβαλλομένων μερών καθορίζονται, γνωστοποιούνται και κατανέμονται με σαφήνεια **τουλάχιστον** οι κάτωθι βασικές αρχές για τις ακόλουθες διαδικασίες: **α) αρμοδιότητες** και καθήκοντα που αφορούν θέματα ασφάλειας των σιδηροδρόμων· **β) υποχρεώσεις για τη διαβίβαση** σημαντικών πληροφοριών μεταξύ των δύο μερών· **γ) ιχνηλασιμότητα σχετικών με την ασφάλεια εγγράφων.** [...]. **IV. Απαιτήσεις και κριτήρια αξιολόγησης για τη λειτουργία πραγματοποίηση της συντήρησης** 1. [...]. 2. Ο φορέας διαθέτει διαδικασίες για να διασφαλίζεται ότι: [...]. **γ)** όλα τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά, καθώς και όσα παρέχει ο πελάτης, **συμμορφώνονται με τους σχετικούς εθνικούς και διεθνείς κανόνες**, όπως και με τις απαιτήσεις των σχετικών εντολών συντήρησης. [...]. **10. Όταν εφαρμόζεται η διαδικασία τεκμηρίωσης στη λειτουργία πραγματοποίηση της συντήρησης, καταγράφονται τουλάχιστον** τα ακόλουθα στοιχεία για τις

εργασίες συντήρησης που επηρεάζουν την ασφάλεια, κατά το τμήμα ΙΙ σημείο 1 στοιχείο α): α) **σαφής προσδιορισμός** όλων των εγκαταστάσεων, του εξοπλισμού και των εργαλείων· β) **όλες οι εκτελούμενες εργασίες συντήρησης**, καθώς και το προσωπικό, τα εργαλεία, ο εξοπλισμός, τα ανταλλακτικά και τα υλικά που χρησιμοποιούνται, **λαμβανομένων υπόψη: i) των σχετικών εθνικών κανόνων** στον τόπο όπου εδρεύει ο φορέας· **ii) των προβλεπόμενων στις εντολές συντήρησης απαιτήσεων**, συμπεριλαμβανομένων των απαιτήσεων όσον αφορά τα αρχεία· **iii) της τελικής δοκιμής και της απόφασης σχετικά με τη διάθεση σε λειτουργία**· γ) τα μέτρα ελέγχου που απαιτούνται από τις εντολές συντήρησης και η διάθεση σε λειτουργία [...]».

(Β) Εντούτοις, ο ανωτέρω ισχυρισμός **τυγχάνει απορριπτέος ως ουσιαστικά αβάσιμος**, διότι, λαμβάνοντας υπόψη όλα τα εδώ παραπάνω αναλυθέντα αλλά και το σύνολο των εγγράφων που προσκομίστηκαν στην Αρχή από την HELLENIC TRAIN, καθίσταται σαφές, ότι οι στην παρούσα παράγραφο **(VIIγ)** αναφερόμενες διατάξεις αποτελούν πλέγμα ρητών υποχρεώσεων του υπεύθυνου για την συντήρηση φορέα και όχι «γενική τυπική υποχρέωση συλλογής ειδικών πιστοποιητικών συμμόρφωσης προς συγκεκριμένο πρότυπο για κάθε επιμέρους υλικό ή ανταλλακτικό», αφού για το σύνολο των συμβάσεων προμήθειας και συντήρησης (σχ.20) του τροχαίου υλικού:

ΠΡΩΤΟΝ: Δεν προσκομίστηκαν έγγραφα στοιχεία από τα οποία να αποδεικνύεται, ότι μεταξύ των εκεί συμβαλλόμενων μερών, κατά τη διαδικασία συντήρησης, υπήρξε ανταλλαγή πληροφοριών, σύμφωνα με τα κριτήρια των Τμημάτων **I.7 και I.8 του Παραρτήματος II** του ανωτέρω Κανονισμού, δεδομένου ότι, το περιεχόμενο των ανωτέρω (σχ.20) συμβάσεων σε συνδυασμό και με τα συνοδευτικά αυτών έγγραφα (τιμολόγια, δελτία αποστολής, πρωτόκολλα παράδοσης-παραλαβής), όπως αυτά προσκομίστηκαν στην Αρχή, δεν

συνιστούν τεκμηρίωση της συντήρησης, καθόσον, η προσκομιδή του τροποποιημένου **πιστοποιητικού δοκιμών ευφλεκτότητας** (με κωδικό αναφοράς **94723-1**) του εργαστηρίου **IFS Laboratories Limited**, όπως ήδη αναφέρθηκε, αφορά σε μέρος των υλικών που χρησιμοποιήθηκαν, ενώ, για τα υπόλοιπα υλικά, δεν προσκομίστηκε οποιοδήποτε έγγραφο πιστοποίησης τήρησης σχετικών προδιαγραφών. Άλλωστε, η επίκληση ότι τα ανταλλακτικά ή τα υλικά συντήρησης δηλαδή, υφάσματα, αφρώδη και fire blocker, προέρχονταν από τους κατασκευαστές των επιβαταμαζών, και ότι ως εκ τούτου δεν είχε υποχρέωση αναζήτησης και προσκομιδής αντίστοιχων πιστοποιητικών, δεν ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα, αφού, η ίδια η εδώ ελεγχόμενη αντιφάσκει προσκομίζοντας μόνο το ανωτέρω (σχ.37) πιστοποιητικό από το οποίο αποδεικνύεται, ότι κατασκευαστής του υφάσματος είναι εταιρεία του εξωτερικού και όχι οι εκεί αντισυμβαλλόμενοί της.

ΔΕΥΤΕΡΟΝ: Ουδόλως τεκμηριώθηκε, κατά τα ρητώς προβλεπόμενα από τις ανωτέρω διατάξεις, ότι το σύνολο των υλικών που χρησιμοποιήθηκαν για τη συντήρηση του τροχαίου (σχ.20) συμμορφώνονται με τους εθνικούς και διεθνείς κανόνες, καθόσον, η εδώ ελεγχόμενη στο πλαίσιο εξωτερικής ανάθεσης λειτουργιών συντήρησης, **όχι μόνο** δεν ενημέρωσε σχετικά την Αρχή, παρότι είχε προς τούτο υποχρέωση (άρθρο 9 §1 του Εκτελεστικού Κανονισμού 2019/779), **αλλά και**, όπως καταδείχθηκε εκτενώς στις προηγούμενες παραγράφους, στο περιεχόμενο των ανωτέρω 4 συνολικά συμβάσεων συντήρησης (σχ.20) δεν περιελήφθησαν όροι, η τήρηση των οποίων να διασφαλίζει την ταυτοποίηση των σχετικών με την ασφάλεια προϊόντων και υπηρεσιών αλλά και την ιχνηλασιμότητα των σχετικών με την ασφάλεια εγγράφων, ώστε, τελικά να μπορεί να εξασφαλιστεί η ασφαλής διάθεση για λειτουργία του συντηρηθέντος τροχαίου υλικού.

ΤΡΙΤΟΝ: Τέλος, η ανωτέρω εκτίμηση της Αρχής ενισχύεται και από την έλλειψη προσκομιδής οποιονδήποτε επίσημων εγγράφων

των αντισυμβαλλόμενων (σχ.20) της εδώ ελεγχόμενης με την ιδιότητα **είτε** του κατασκευαστή **είτε** του (περαιτέρω) προμηθευτή περί τήρησης του προτύπου UIC564-2 για το σύνολο των υλικών που χρησιμοποίησαν κατά τη συντήρηση του τροχαίου υλικού.

VIIδ. Επί του ισχυρισμού της HELLENIC TRAIN Α.Ε. περί συμμόρφωσή της προς το περιεχόμενο των διατάξεων του Ν.4632/2019 (σχ.1γ) και του Εκτελεστικού Κανονισμού 2019/779 (σχ.1θ).

(Α) Η εδώ ελεγχόμενη **επικαλείται** με το έγγραφο υπόμνημά της (σχ.31 σελ.18 έως σελ.22), ότι το ανωτέρω θεσμικό πλαίσιο του Ν.4632/2019 (σχ.1γ) και του Εκτελεστικού Κανονισμού 2019/779 (σχ.1θ) αναφορικά με τη συντήρηση του τροχαίου υλικού δεν απαιτεί πρόσθετα πιστοποιητικά συμμόρφωσης ή καταλληλότητας για τα ανταλλακτικά και τα υλικά συντήρησης, όταν η προμήθεια αυτών ή η επισκευή τους πραγματοποιείται βάσει των τεχνικών προδιαγραφών και χαρακτηριστικών που έχουν καθοριστεί από τον αρχικό κατασκευαστή του εξοπλισμού ή του τροχαίου υλικού, όπως συνέβη στην εδώ ελεγχόμενη περίπτωση με επιδιόρθωση υφασμάτων καθισμάτων ή με επισκευή τμημάτων καθισμάτων με αποθέματα του κατασκευαστή (περίπτωση των βαγονιών Β3 και Β4) ή με υλικά που έχουν τα ίδια χαρακτηριστικά με το αρχικώς εγκεκριμένο υλικό του κατασκευαστή (περίπτωση του βαγονιού Α1) στο πλαίσιο ελεγχόμενης διαδικασίας προμηθειών και συντήρησης, αφού, τέτοια απαίτηση θα μπορούσε να ανακύψει μόνο στην περίπτωση ουσιώδους διαφοροποίησης του υλικού, αλλαγής σύνθεσης ή χαρακτηριστικών πυρασφάλειας, χρήσης διαφορετικού τύπου υφάσματος χωρίς αποδεδειγμένη ισοδυναμία, τροποποίησης που επηρεάζει τον τεχνικό φάκελο του οχήματος, επισκευής από μη κατασκευαστή του υλικού ή ειδικής απαίτησης που απορρέει από αξιολόγηση κινδύνου ή από διαδικασία του υπεύθυνου για τη συντήρηση φορέα.

(Β) Εντούτοις, ο ανωτέρω ισχυρισμός **τυγχάνει απορριπτέος ως νομικά αβάσιμος**, διότι, λαμβάνοντας υπόψη όλα τα εδώ προαναφερόμενα (παράγραφος **VIIβ**) καταδείχθηκε ότι:

ΠΡΩΤΟΝ: Η τήρηση των ανωτέρω διατάξεων είναι υποχρεωτική και ίδιου περιεχομένου, ανεξάρτητα εάν η συντήρηση του τροχαίου υλικού γίνεται με υλικά που υπάρχουν ήδη στις αποθήκες του φορέα συντήρησης ή αγοράζονται για τους σκοπούς της συντήρησης. Δηλαδή, τα υλικά συντήρησης απαιτείται σε κάθε περίπτωση να συνοδεύονται από τα σχετικά πιστοποιητικά συμμόρφωσής τους με τους εθνικούς κανόνες και την εθνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία, ώστε να επιτυγχάνεται, κάθε φορά η ιχνηλασιμότητα των σχετικών με την ασφάλεια εγγράφων και να εξασφαλίζεται η ασφαλής συντήρηση του τροχαίου υλικού.

ΔΕΥΤΕΡΟΝ: Εξάλλου, η εκτίμηση της Αρχής ενισχύεται και από την έλλειψη σχετικών, με τον εδώ προβαλλόμενο ισχυρισμό, κριτηρίων περί εφαρμογής των ανωτέρω διατάξεων μόνο σε περίπτωση ανακαίνισης ή αναβάθμισης του τροχαίου υλικού, αφού, σε κανένα από τα ανωτέρω νομοθετήματα δεν τίθεται τέτοιος διαχωρισμός, αλλά, αντιθέτως, όλες οι, κατά τα ανωτέρω προβλεπόμενες διαδικασίες (Ν.4632/2019 και Κανονισμού 2019/779), εφαρμόζονται σε κάθε μορφή συντήρησης.

ΤΡΙΤΟΝ: Άλλωστε, η, για την συντήρηση των με αριθμό **(α) 73732096503-8** Β' θέσης (βαγόνι Β3 σε 15 έδρες καθισμάτων) και **(β) 73732096569-9** Β' θέσης (βαγόνι Β4 σε 6 έδρες καθισμάτων) επιβαταμαξών της αμαξοστοιχίας IC62/28.2.2023/Αθήνα-Θεσσαλονίκη, αδυναμία προσκομιδής εγγράφων που να πιστοποιούν την τήρηση των όρων των αρχικών συμβάσεων κατασκευής των επιβαταμαξών (σχ.11 και σχ.12) με το επιχείρημα της αλλαγής (επισκευής) **μόνο** με χρήση υφάσματος (πρβλ. σχ.10, σχ.31 σελ.14 και σχ.36 σελ.4) **που πληρούσε τις προδιαγραφές και υπήρχε ήδη στις αποθήκες της** της εδώ ελεγχόμενης, δεν μπορεί και δεν δύναται να ικανοποιήσει την εφαρμογή των ανωτέρω διατάξεων, καθόσον,

(αα) μετά την από **31.12.2019** απορρόφηση της ΕΕΣΣΤΥ από την εδώ ελεγχόμενη (σχ.31 σελ.5) η από **1.1.2020** συντήρηση του τροχαίου υλικού παρέχεται από την τότε ΤΡΑΙΝΟΣΕ και νυν HELLENIC TRAIN και **υπάγεται αποκλειστικά** στους όρους και στις δεσμεύσεις της από **24.6.2016** χρονολογούμενης σύμβασης μίσθωσης τροχαίου υλικού (σχ.2β και σχ.2γ σε συνδυασμό με σχ.2ιστ) και (ββ) ήδη, μετά την χορήγηση στην εδώ ελεγχόμενη του με αριθμό EL 3100220001/18.11.2022 πιστοποιητικού (σχ.2ιγ) ως υπεύθυνου για την συντήρηση φορέα, κατ' εφαρμογή του άρθρου 5 §5 του Εκτελεστικού Κανονισμού 2019/779 (σχ.1θ), ο πρώην υπεύθυνος για την συντήρηση φορέας αφενός μεν παραδίδει χωρίς καθυστέρηση στον κάτοχο την τεκμηρίωση της συντήρησης, και αφετέρου, απαλλάσσεται από τις υποχρεώσεις του όταν αφαιρεθεί από το μητρώο οχημάτων. Επομένως, η εδώ ελεγχόμενη όφειλε να προβεί, όπως διεξοδικά αναλύθηκε στην παράγραφο **VIIβ**, στη δέουσα τεκμηρίωση της συντήρησης διασφαλίζοντας την ιχνηλασιμότητα όλων των σημαντικών πληροφοριών.

VIIε. Επί του ισχυρισμού της HELLENIC TRAIN Α.Ε. **περί συμμόρφωσή της προς το περιεχόμενο** των διαδικασιών του οικείου συστήματος συντήρησης ως Υπεύθυνου για τη Συντήρηση Φορέα (ΥΣΦ) και ειδικότερα (αα) του άρθρου 4 της διαδικασίας «MSF/MET/0019-Μεθοδολογία-Έκδοση Κανόνων Ασφαλείας για την Συντήρηση του Τροχαίου Υλικού» (σχ.1ια), (ββ) του άρθρου 5 της διαδικασίας «GEN/PRO/0108-Αξιολόγηση Προμηθευτών» (σχ.1ιγ), (γγ) της διαδικασίας «GEN/PRO/0215-Καταγραφή και Διερεύνηση Περιστατικών Σιδηροδρομικής Ασφάλειας» (σχ.1ιδ), η οποία αντικατέστησε την διαδικασία «MSF/PRO/0013-Διερεύνηση Περιστατικών Ασφαλείας», (δδ) του άρθρου 4 της διαδικασίας «RSP/MET/0030-Μεθοδολογία-Διαχείριση Τεχνικού Φακέλου Συντήρησης» (σχ.1ιε) και (εε) του άρθρου 4 της διαδικασίας «RSP/MET/0031-Μεθοδολογία-Πλαίσιο Δραστηριοποίησης Π.Σ.Τ.Υ.» (σχ.1ι).

(Α) Η εδώ ελεγχόμενη **επικαλείται** με το έγγραφο υπόμνημά της (σχ.31 σελ.34 έως σελ.38) ότι, επειδή δεν αποδεικνύεται καταρχήν η παραβίαση νομοθετικής, κανονιστικής ή τεχνικής υποχρέωσής της είναι αλυσιτελής η επίκληση των ανωτέρω διαδικασιών και επιπρόσθετα, ότι, **(1)** οι διατάξεις του άρθρου 4 της διαδικασίας «MSF/MET/0019-Μεθοδολογία-Έκδοση Κανόνων Ασφαλείας για την Συντήρηση του Τροχαίου Υλικού» (σχ.1ια) τηρήθηκαν αφού η ελεγχόμενη εκδίδει τους κανονισμούς και τις οδηγίες ασφάλειας, **(2)** οι διατάξεις του άρθρου 5 της διαδικασίας «GEN/PRO/0108-Διαδικασία- Αξιολόγηση Προμηθευτών» (σχ.1ιγ) δεν αφορούν σε απαίτηση προσκομιδής πιστοποιητικών συμμόρφωσης του προμηθευτή ή του εξοπλισμού με τη νομοθεσία ή άλλους κανονισμούς ή πρότυπα, **(3)** οι διατάξεις της διαδικασίας «GEN/PRO/0215-Καταγραφή και Διερεύνηση Περιστατικών Σιδηροδρομικής Ασφάλειας» (σχ.1ιδ), η οποία αντικατέστησε την διαδικασία «MSF/PRO/0013-Διερεύνηση Περιστατικών Ασφαλείας», δεν διέπει το στάδιο ανάθεσης και υλοποίησης μιας σύμβασης, και ως εκ τούτου, δεν περιέχει οποιαδήποτε υποχρέωση για την εδώ ελεγχόμενη, **(4)** οι διατάξεις του άρθρου 4 της διαδικασίας «RSP/MET/0030-Μεθοδολογία-Διαχείριση Τεχνικού Φακέλου Συντήρησης» (σχ.1ιε) αφενός μεν, τέθηκαν σε ισχύ στις 5.10.2022, οπότε αφορούν σε συμβάσεις που συνήφθησαν μετά την ανωτέρω ημεροχρονολογία, και αφετέρου, αφορούν αποκλειστικά νέο τεχνικό φάκελο συντήρησης χωρίς να θεσπίζουν υποχρέωση προσκομιδής συγκεκριμένων πιστοποιητικών ως προϋπόθεση εφαρμογής των εν λόγω προτύπων και, τέλος, **(5)** οι διατάξεις του άρθρου 4 της διαδικασίας «RSP/MET/0031-Μεθοδολογία-Πλαίσιο Δραστηριοποίησης Π.Σ.Τ.Υ.» (σχ.1ι) αφενός μεν, τέθηκαν σε ισχύ στις 5.10.2022, οπότε αφορούν σε συμβάσεις που συνήφθησαν μετά την ανωτέρω ημεροχρονολογία, και αφετέρου, αφορούν σε γενικούς κανόνες που ισχύουν στο πλαίσιο υλοποίησης εργασιών συντήρησης και της απαιτούμενης μεθοδολογίας που πρέπει να

ακολουθηθεί, δίχως να αναφέρεται υποχρέωση της ελεγχόμενης για προσκομιδή τυχόν πιστοποιητικών συμμόρφωσης με τις τεχνικές προδιαγραφές των υλικών που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο των εργασιών συντήρησης.

(1) Στη διάταξη του **άρθρου 4 της διαδικασίας «MSF/MET/0019-Μεθοδολογία-Έκδοση Κανόνων Ασφαλείας για την Συντήρηση του Τροχαίου Υλικού»** (σχ.1ια) προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ότι **«ΕΚΔΟΣΗ Ή ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ ΚΑΙ ΟΔΗΓΙΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ** Προκειμένου να υπάρχει πρόληψη, έλεγχος και αντιμετώπιση των αναγνωρισμένων κινδύνων, **απαιτείται** σαφής και ακριβής καθορισμός της μεθοδολογίας εργασίας όλων των εμπλεκομένων με την συντήρηση. Θέματα που ρυθμίζονται στους Κανονισμούς και Οδηγίες Ασφάλειας ενδέχεται να είναι [...]. Ευθύνες και αρμοδιότητες, καταγραφές και αρχεία [...], πιστοποιήσεις, [...], Διορθωτικές ενέργειες μη συμμορφώσεων. Για την σύνταξη των Κανονισμών και Οδηγιών Ασφάλειας **λαμβάνονται υπόψιν** μεταξύ άλλων: [...], η νομοθεσία, σχετικά τεχνικά πρότυπα, οι κοινοτικοί κανόνες για την ασφάλεια [...]. Οι Κανονισμοί και Οδηγίες: [...] **Διανέμονται** στις Οργανωτικές Δομές της Τεχνικής Διεύθυνσης και της Διεύθυνσης Λειτουργιών, στα Συγκροτήματα Συντήρησης και Αποθήκες [...]. Κατά περίπτωση μπορεί να απαιτηθεί και ονομαστική διανομή σε όλους τους εργαζόμενους [...]».

(2) Στη διάταξη του **άρθρου 5 της διαδικασίας «GEN/PRO/0108-Αξιολόγηση Προμηθευτών»** (σχ.1ιγ), προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ότι **«5.1 Αρχική Αξιολόγηση Προμηθευτή - Αναδόχου - Συνεργάτη** Πριν τη συμμετοχή ενός υποψήφιου προμηθευτή - αναδόχου - συνεργάτη σε οποιουδήποτε τύπο διαγωνισμού, είναι δυνατή η ενεργοποίηση της «αρχικής αξιολόγησης» ώστε να αποφασιστεί ποιοι υποψήφιοι θα κληθούν να συμμετέχουν στο διαγωνισμό, ή **ποιοι συμβατικοί όροι πρέπει να τεθούν ώστε να διασφαλίζουν το υψηλότερο δυνατό επίπεδο ποιότητας, ασφάλειας, ασφάλειας πληροφοριών, περιβαλλοντικής και ενεργειακής διαχείρισης,**

ανάλογα με το επίπεδο και τα χαρακτηριστικά των υποψήφιων. Η «Αρχική αξιολόγηση» μπορεί να περιλαμβάνει: [...]. Το επίπεδο επάρκειας που απαιτείται για την εκτέλεση των καθηκόντων [...]. Τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης του προμηθευτή ή του εξοπλισμού με την νομοθεσία ή άλλους κανονισμούς ή πρότυπα [...]. Τις υποχρεώσεις σχετικά με την ανταλλαγή πληροφοριών που αφορούν την ασφάλεια. Την ιχνηλασιμότητα των σχετικών με την ασφάλεια εγγράφων. [...]. 5.2 Κατά τη διάρκεια σύναψης και υλοποίησης της σύμβασης Μετά την αρχική αξιολόγηση του Προμηθευτή - Αναδόχου - Συνεργάτη, ο αρμόδιος σύναψης της σύμβασης μεταξύ των άλλων περιλαμβάνει στη σύμβαση υποχρεώσεις που απορρέουν από την αρχική αξιολόγηση όπως: [...]. -Το επίπεδο επάρκειας που απαιτείται για την εκτέλεση των καθηκόντων -Τις αρμοδιότητες για τα προς εκτέλεση καθήκοντα [...] -Την ιχνηλασιμότητα των σχετικών με την ασφάλεια και την ασφάλεια πληροφοριών εγγράφων [...].

(3) Στη διάταξη του άρθρου 4 της διαδικασίας «RSP/MET/0030-Μεθοδολογία-Διαχείριση Τεχνικού Φακέλου Συντήρησης» (σχ.1ιε) προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ότι **«4. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΡΧΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΦΑΚΕΛΟΥ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ Η** αρμοδιότητα για συγκρότηση του «Τεχνικού Φακέλου Συντήρησης» για όλους τους τύπους ΤΥ που συντηρούνται από την Τεχνική _Διεύθυνση, ανήκει στην Οργανωτική Δομή «ΠΣΤΥ» σύμφωνα με όσα ορίζονται στην Οργανωτική Εγκύκλιο «ΟΔ Νο.12/CEO of 1st Feb 2022» και αναλύονται περαιτέρω στη Μεθοδολογία «Πλαίσιο δραστηριοποίησης ΠΣΤΥ» [RSP/MET/0031]. Κατά τη διαδικασία ανάπτυξης νέου φακέλου συντήρησης λαμβάνονται υπόψη τα εξής:

- Η τεκμηρίωση που διατίθεται από τον κατασκευαστή - προμηθευτή του ΤΥ,
- Η τεκμηρίωση που διατίθεται από τους υποκατασκευαστές των υποσυστημάτων του,
- Οι Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας,
- Τα τεχνικά πρότυπα **UIC, EN, ISO κλπ,** που αφορούν στο ΤΥ. [...]. Η μεθοδολογία που ακολουθείται για την ανάπτυξη και την επαλήθευση των εγγράφων του «Τεχνικού Φακέλου

Συντήρησης» είναι ίδια με αυτή που εφαρμόζεται για όλα τα ελεγχόμενα έγγραφα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και η οποία περιγράφεται στην Οδηγία «Ανάπτυξη και έλεγχος εγγράφων συστημάτων διαχείρισης» [GEN/INS/0002]...».

(4) Στη διάταξη του άρθρου 4 της διαδικασίας «RSP/MET/0031-Μεθοδολογία-Πλαίσιο Δραστηριοποίησης Π.Σ.Τ.Υ.» (σχ.1ι) προβλέπεται ότι **«4. ΜΕΛΕΤΗ ΚΑΙ ΣΥΝΤΑΞΗ ΤΟΥ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΦΑΚΕΛΟΥ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΤΥ** Ως «Τεχνικός Φάκελος Συντήρησης», ορίζεται το σύνολο των πληροφοριών που σχετίζονται με την λειτουργία και την συντήρηση του ΤΥ, οι οποίες γίνονται διαθέσιμες προς εφαρμογή σε όλες εκτελεστικές υπηρεσιακές μονάδες. Στο πλαίσιο αυτό, η ΠΣΤΥ: ▪ Καθορίζει την περιοδικότητα επιθεωρήσεων και επισκευών [βήμα συντήρησης], συνολικά για τον κάθε τύπο οχήματος, αλλά και συγκεκριμένα για τους κύριους μηχανισμούς αυτού. Έτσι προσδιορίζεται: - Ο κύκλος των περιοδικών εργασιών. - Το ακριβές περιεχόμενο των εργασιών αυτών. - Η τεχνική μεθοδολογία ελέγχου κάθε μηχανισμού. - Η οργάνωση κάθε τύπου εργασίας. ▪ Συντάσσει και διαχειρίζεται όλα τα επιμέρους ειδικά τεχνικά έντυπα συντήρησης που εφαρμόζονται στην παραγωγή [δελτία εργασίας, δελτία τεχνικού ελέγχου, δελτία ποιοτικού ελέγχου κ.λ.π.], κατ' αρχήν με βάση τα εγχειρίδια του κατασκευαστή και με λοιπές πληροφορίες [Εθνικά και Ευρωπαϊκά τεχνικά πρότυπα, κοινοί μέθοδοι ασφάλειας κλπ.]. Όλα εξετάζονται κριτικά και με βάση την συσσωρευμένη εμπειρία. ▪ Επαναπροσδιορίζει διαρκώς τους κανόνες συντηρήσεως του ΤΥ, μελετώντας με συστηματικό τρόπο τις βλάβες και τις φθορές που παρατηρούνται στους μηχανισμούς του ΤΥ. Τα σχετικά επί της δραστηριότητας αυτής, περιγράφονται στη Μεθοδολογία «Διαχείριση Τεχνικού Φακέλου Συντήρησης» [RSP/MET/0030]».

(Β) Εντούτοις, ο ανωτέρω ισχυρισμός, ως προς το πρώτο σκέλος του **τυγχάνει απορριπτέος, ως αλυσιτελώς προβαλλόμενος**, καθόσον, όπως ήδη καταδείχθηκε στις ανωτέρω παραγράφους (VIIβ,

VIIγ και VIIδ), έχουν παραβιαστεί οι αναφερόμενες στην πράξη διεξαγωγής ακρόασης (σχ.28) διατάξεις του Ν.4632/2019 και του Εκτελεστικού Κανονισμού 2019/779.

(Γ) Επιπρόσθετα, ο ανωτέρω ισχυρισμός, ως προς το δεύτερο σκέλος του **τυγχάνει απορριπτέος ως ουσιαστικά αβάσιμος διότι:**

ΠΡΩΤΟΝ: Οι διατάξεις του **άρθρου 4 της διαδικασίας «MSF/MET/0019-Μεθοδολογία-Έκδοση Κανόνων Ασφαλείας για την Συντήρηση του Τροχαίου Υλικού» (σχ.1ια) δεν εφαρμόστηκαν**, αφού, δεν προσκομίστηκε στην Αρχή οποιοδήποτε έγγραφο ή στοιχείο από το οποίο να αποδεικνύεται με βεβαιότητα οι τήρησή τους.

ΔΕΥΤΕΡΟΝ: Οι διατάξεις του **άρθρου 5 της διαδικασίας «GEN/PRO/0108-Αξιολόγηση Προμηθευτών» (σχ.1ιγ), δεν εφαρμόστηκαν**, αφού, **όχι μόνο** απαιτείται, κατά το στάδιο της αξιολόγησης του προμηθευτή, η προσκομιδή πιστοποιητικών συμμόρφωσής του ή του εξοπλισμού που θα χρησιμοποιήσει με την νομοθεσία ή άλλους κανονισμούς ή πρότυπα, **αλλά και** επιβάλλεται η συμπερίληψη στους όρους της σύμβασης προμήθειας υποχρεώσεων σχετικά με την ανταλλαγή πληροφοριών που αφορούν στην ασφάλεια και την ιχνηλασιμότητα των σχετικών με την ασφάλεια εγγράφων, ενώ, από την επισκόπηση του συνόλου των εγγράφων που προσκόμισε η εδώ ελεγχόμενη συμπεριλαμβανομένων και των 4 συμβάσεων προμήθειας (σχ.20) ουδόλως αποδείχθηκε η (υποχρεωτική) τήρησή τους.

ΤΡΙΤΟΝ: Οι διατάξεις του **άρθρου 4 της διαδικασίας «RSP/MET/0030-Μεθοδολογία-Διαχείριση Τεχνικού Φακέλου Συντήρησης» (σχ.1ιε) εφαρμόζονται για το σύνολο του τροχαίου υλικού και όχι μόνο** σε νέο τεχνικό φάκελο συντήρησης, αφού, κατά τα οριζόμενα στο **άρθρο 3 (ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΦΑΚΕΛΟΣ)** της εν λόγω διαδικασίας ορίζεται ότι «Ως «Τεχνικός Φάκελος Συντήρησης» ενός τύπου ΤΥ, ορίζεται το σύνολο των πληροφοριών που σχετίζονται με την λειτουργία και την συντήρηση του και η οποία πρέπει να γίνεται

διαθέσιμη σε όλους τους εμπλεκόμενους στις συναφείς δραστηριότητες.

Συγκροτείται για κάθε τύπο ΤΥ από τα εξής επιμέρους έντυπα [...]], ενώ, **(αα)** κατά το **άρθρο 1** (ΣΚΟΠΟΣ) προσδιορίζεται ότι η εν λόγω διαδικασία έχει σαν αντικείμενο την παράθεση **βασικών πληροφοριών αναφορικά με τον τρόπο διαχείρισης της τεχνικής τεκμηρίωσης συντήρησης ενός εκάστου τύπου του τροχαίου υλικού** και **(ββ)** κατά το άρθρο 2 (ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ) προβλέπεται ότι «Η ανά χείρας μεθοδολογία **αφορά στη δραστηριότητα συντήρησης Τροχαίου Υλικού**. Οι πληροφορίες που αναφέρονται στο παρόν **συστήνεται να συνεκτιμώνται** κατά την υλοποίηση του έργου συντήρησης του ΤΥ από όλες τις εμπλεκόμενες Οργανωτικές Δομές».

ΤΕΤΑΡΤΟΝ: Οι διατάξεις του **άρθρου 4 της διαδικασίας «RSP/MET/0031-Μεθοδολογία-Πλαίσιο Δραστηριοποίησης Π.Σ.Τ.Υ.»** (σχ.1ι) **δεν εφαρμόστηκαν**, καθόσον, δεν παρασχέθηκε από τη σιδηροδρομική επιχείρηση οποιοδήποτε έγγραφο από το οποίο να συνάγεται με βεβαιότητα ή να αποδεικνύεται ότι **(αα)** στους τεχνικούς φακέλους συντήρησης των επιβαταμαξών που συντηρήθηκαν στο πλαίσιο των ειρημένων (σχ.20) 4 συμβάσεων προμήθειας οριζόταν το σύνολο των πληροφοριών που σχετίζονται με τη λειτουργία και τη συντήρηση κάθε τύπου τροχαίου υλικού **και** **(ββ)** συντάχθηκαν και διαχειρίστηκαν (δεόντως) όλα τα ειδικά έντυπα συντήρησης που εφαρμόστηκαν στην παραγωγή του (τελικώς συντηρηθέντος) τροχαίου υλικού με βάση τα εγχειρίδια του κατασκευαστή και την εθνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία (τεχνικά πρότυπα).

ΠΕΜΠΤΟΝ: Σε κάθε περίπτωση οι διατάξεις των διαδικασιών **(αα)** **«RSP/MET/0030-Μεθοδολογία-Διαχείριση Τεχνικού Φακέλου Συντήρησης»** (σχ.1ιε) και **(ββ)** **«RSP/MET/0031-Μεθοδολογία-Πλαίσιο Δραστηριοποίησης Π.Σ.Τ.Υ.»** (σχ.1ι) τυγχάνουν εφαρμογής για το σύνολο των εδώ ελεγχόμενων 4

συμβάσεων συντήρησης και προμήθειας που σύναψε η εδώ ελεγχόμενη (σχ.20), αφού ακόμη και οι αριθμοί

2022129/13.7.2022 και **2021153/21.12.2021** συμβάσεις ολοκληρώθηκαν 7 και 16 μήνες αντίστοιχα από την ημεροχρονολογία υπογραφής τους, ώστε, η εδώ ελεγχόμενη να είναι υπεύθυνη και υπόχρεη για την εφαρμογή των ανωτέρω διαδικασιών.

VIII. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Με βάση όλα τα ανωτέρω εκτιθέμενα και από όλα ανεξαιρέτως τα προσκομιζόμενα, από την ελεγχόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση ως Υπεύθυνου για την Συντήρηση (μισθωμένου τροχαίου υλικού) Φορέα (ΥΣΦ), στοιχεία, αξιολογούμενα τόσο μεμονωμένα το καθένα από αυτά όσο και συνολικά, όπως διεξοδικά αναλύθηκαν παραπάνω, **διαπιστώνονται, αφενός μεν** για τις τέσσερις (4) συμβάσεις προμήθειας υλικών ανταλλακτικών καθισμάτων επιβαταμαξών, **και ειδικότερα**, (αα) της με αριθμό **2022129/13.7.2022** σύμβασης **προμήθειας ανταλλακτικών καθισμάτων επιβατών** (σχ.13 και εκεί συνημμένο 4) των Ε/Α ΠΣ 41α (Amz, ADmz & Bmz), (ββ) της με αριθμό **202390/18.5.2023** σύμβασης προμήθειας **εδρών Α και Β θέσης καθισμάτων επιβατών επιβαταμαξών** τύπου Amz, ADmz & Bmz (σχ.20 και εκεί συνημμένο 2) μεταξύ της εδώ ελεγχόμενης σιδηροδρομικής επιχείρησης και της ατομικής επιχείρησης με την επωνυμία «ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΟΥΡΖΟΥΛΙΔΗΣ του ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ» και τον διακριτικό τίτλο «TENNIS CRAFT INTERKAT» και (γγ) της με αριθμό **2021153/21.12.2021** σύμβασης για παροχή **υπηρεσίας επισκευής καθισμάτων των Ε/Α ΠΣ 41β και προμήθειας υφάσματος και ανταλλακτικών τους** (σχ.20 και εκεί συνημμένο 2) των Ε/Α ΠΣ 41α (Amz, ADmz & Bmz), (δδ) της με αριθμό **2022249/30.12.2022** σύμβασης για παροχή **υπηρεσιών επισκευής εδρών καθισμάτων επιβατών των Ε/Α ΠΣ 41β για την κάλυψη αναγκών του εργοστασίου Θεσσαλονίκης (ΕΘ)** (σχ.20 και εκεί συνημμένο 2) μεταξύ της εδώ ελεγχόμενης σιδηροδρομικής

επιχείρησης και της εταιρείας με την επωνυμία «GLOBAL INTERIOR SYSTEMS ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥΧΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και αφετέρου, για την συντήρηση των με αριθμό επιβαταμαξών **(α) 73732096503-8** Β' θέσης (βαγόνι Β3 σε 15 έδρες καθισμάτων) και **(β) 73732096569-9** Β' θέσης (βαγόνι Β4 σε 6 έδρες καθισμάτων) της αμαξοστοιχίας IC62/28.2.2023/Αθήνα-Θεσσαλονίκη, τα ακόλουθα:

(Α) Η, κατά τα ανωτέρω, ελεγχόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό τίτλο «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» παραβίασε, για όλους τους ανωτέρω λόγους, απορριπτομένων (ως αβάσιμων και ως απαράδεκτων) των σχετικών ισχυρισμών της, **(α)** τις διατάξεις του άρθρου 66 §§2 και 3 (Συντήρηση οχημάτων) του Ν.4632/2019 (σχ.1γ) σε συνδυασμό και με τις διατάξεις του Παραρτήματος ΙΙΙ του άρθρου 81 (Παραρτήματα Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798-Κοινοί δείκτες ασφαλείας) του ίδιου, όπως παραπάνω, νόμου, **(β)** τις διατάξεις των άρθρων 5 §3 (Υποχρεώσεις των μερών που εμπλέκονται στη διαδικασία συντήρησης), 9 §§1 και 3 (Εξωτερική ανάθεση λειτουργιών συντήρησης) του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/779 (σχ.1θ) σε συνδυασμό και με τα Τμήματα Ι.7 (Πληροφόρηση), Ι.8 (Τεκμηρίωση), Ι.9 (Δραστηριότητες εξωτερικής ανάθεσης), ΙV.2 περίπτωση (γ) και ΙV.10 περίπτωση (βι) του Παραρτήματος ΙΙ, του ίδιου, όπως παραπάνω, Εκτελεστικού Κανονισμού (σχ.1θ) και (γ1) τις διατάξεις του άρθρου 4 της διαδικασίας «MSF/MET/0019-Μεθοδολογία-Έκδοση Κανόνων Ασφαλείας για την Συντήρηση του Τροχαίου Υλικού» (σχ.1ια), (γ2) τις διατάξεις του άρθρου 5 της διαδικασίας «GEN/PRO/0108-Διαδικασία-Αξιολόγηση Προμηθευτών» (σχ.1ιγ), (γ3) τις διατάξεις του άρθρου 4 της διαδικασίας «RSP/MET/0030-Μεθοδολογία-Διαχείριση Τεχνικού Φακέλου Συντήρησης» (σχ.1ιε), (γ4) τις διατάξεις του άρθρου 4 της διαδικασίας «RSP/MET/0031-Μεθοδολογία-Πλαίσιο

Δραστηριοποίησης Π.Σ.Τ.Υ.» (σχ.1ι) του οικείου συστήματος συντήρησης τροχαίου υλικού.

ΙΧ. ΚΥΡΩΣΕΙΣ

(Α) ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ

(Α1) Σύμφωνα με τα οριζόμενα στη διάταξη του άρθρου 79 (Κυρώσεις) του Ν. 4632/2019 προβλέπεται ρητά, μεταξύ άλλων, ότι:

«1. Στις περιπτώσεις παραβάσεων των εθνικών διατάξεων που θεσπίζονται στο δεύτερο μέρος του παρόντος νόμου, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, με ειδικά αιτιολογημένη απόφασή της και ύστερα από προηγούμενη κλήση για παροχή εξηγήσεων των ενδιαφερομένων, μπορεί, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στον Κανονισμό Ακροάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΦΕΚ Β' 3080/2013), να επιβάλλει διοικητικές κυρώσεις στο Διαχειριστή Υποδομής, στις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις και στον υπεύθυνο φορέα συντήρησης. Οι διοικητικές κυρώσεις είναι οι εξής: [α) [...], θ) για τη μη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις με το οικείο σύστημα συντήρησης του υπεύθυνου φορέα για τη συντήρηση επιβάλλεται πρόστιμο είκοσι χιλιάδες (20.000) ευρώ, [...]. 2. Στις περιπτώσεις πολλαπλών παραβάσεων των διατάξεων του δεύτερου μέρους, καθώς και σε περιπτώσεις που δεν εμπίπτουν σαφώς σε μία από τις κατηγορίες των περιπτώσεων της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου επιβάλλεται πρόστιμο το οποίο δεν υπερβαίνει αθροιστικά το ποσό των εκατό χιλιάδων (100.000) ευρώ. 3. Στις περιπτώσεις υποτροπής το επιβληθέν πρόστιμο διπλασιάζεται και ανακαλείται για έναν (1) έως τρεις (3) μήνες το πιστοποιητικό ασφάλειας ή η έγκριση ασφάλειας. 4. Για τον καθορισμό του προστίμου λαμβάνεται υπόψη, μεταξύ άλλων, η φύση,

η σοβαρότητα και η διάρκεια της παράβασης. **5. Οι πιο πάνω αναφερόμενες διοικητικές κυρώσεις επιβάλλονται πέραν των οποιωνδήποτε ποινικών, αστικών ή άλλων κυρώσεων που προβλέπονται από άλλες διατάξεις.** Τα πρόστιμα εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα περί Εισπράξεως Δημοσίων Εσόδων και αποτελούν έσοδα του Κρατικού Προϋπολογισμού [...]».

(Α2) Περαιτέρω, σύμφωνα με το άρθρο 6 (Αρμοδιότητες Μονάδων) του Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της ΡΑΣ προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ότι: **«...i) Η Μονάδα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας ασκεί τις αρμοδιότητες της Εθνικής Αρχής για την Ασφάλεια των Σιδηροδρόμων/Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών που απορρέουν από το ν. 4199/2013 (Α' 216), το π.δ. 160/2007 (Α' 201) όπως ισχύει, το ν. 3911/2011 (Α' 12) όπως ισχύει, το π.δ. 104/2010 (Α' 181) όπως ισχύει και την αντίστοιχη ευρωπαϊκή νομοθεσία. [...]**
iii) Ειδικότερα, η Μονάδα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας στο πλαίσιο της ασφάλειας σιδηροδρόμων έχει την ευθύνη της διαχείρισης, του ελέγχου και της εποπτείας θεμάτων που σχετίζονται με τους Εθνικούς Κανόνες Ασφάλειας [...]».

(Α3) Επιπρόσθετα, σύμφωνα με τον Κανονισμό Ακροάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΦΕΚ Β' 2913/5.7.2021) προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ότι: **«...άρθρο 1 (πεδίο εφαρμογής) Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) διενεργεί ακροάσεις, είτε αυτεπαγγέλτως είτε κατόπιν έγγραφης καταγγελίας οποιουδήποτε έχει έννομο συμφέρον, για τη διερεύνηση παραβάσεων των διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, καθώς και για κάθε άλλη περίπτωση η οποία εμπίπτει στις αρμοδιότητές της κατά τις διατάξεις του ν.3891/2010 και της κείμενης νομοθεσίας, όπως εκάστοτε**

ισχύουν, **και επιβάλλει**, όπου κρίνει απαραίτητο, τις προβλεπόμενες κυρώσεις και μέτρα», **άρθρο 2** (σκοπός – αντικείμενο της διαδικασίας ακρόασης) 1. Η διαδικασία ακρόασης έχει ως σκοπό το σχηματισμό πλήρους και ακριβούς εικόνας από τη ΡΑΣ για γεγονότα, καταστάσεις και στοιχεία σχετικά με υπόθεση η οποία εμπίπτει στην αρμοδιότητά της, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία. 2. Η διαδικασία ακρόασης έχει ως αντικείμενο, ιδίως, τη διαπίστωση εάν έχουν λάβει χώρα: **α)** παραβάσεις των διατάξεων του ν. 3891/2010 και της εν γένει σιδηροδρομικής νομοθεσίας, όπως εκάστοτε ισχύουν, καθώς και κάθε άλλη περίπτωση παράβασης κανόνων, **ο έλεγχος της τήρησης των οποίων υπάγεται στην αρμοδιότητα της ΡΑΣ κατά τις κείμενες διατάξεις, όπως εκάστοτε ισχύουν, β)** [...], **γ)** [...], **δ)** παραβάσεις των εθνικών διατάξεων που θεσπίζονται στο δεύτερο μέρος του ν.4632/2019 (Α' 159). **ε)** [...]. 3. Εφόσον διαπιστώνεται ότι έχει λάβει χώρα σχετική παράβαση, **η ΡΑΣ επιβάλλει**, όπου αυτό κρίνεται αναγκαίο, **τις εκάστοτε προβλεπόμενες κυρώσεις και μέτρα».**

(Α4) Τέλος, σύμφωνα με τις διατάξεις **(i)** του άρθρου 1 §3 (Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής) του Εκτελεστικού Κανονισμού 2019/779 ορίζεται, μεταξύ άλλων, ότι **«3. Ο παρών κανονισμός καθορίζει τις απαιτήσεις με τις οποίες πρέπει να συμμορφώνονται οι υπεύθυνοι για τη συντήρηση φορείς όσον αφορά τη διαχείριση κρίσιμων για την ασφάλεια κατασκευαστικών στοιχείων», (ii)** του άρθρου 8 (Συμμόρφωση των υπεύθυνων για τη συντήρηση φορέων) του ίδιου Κανονισμού ορίζεται, μεταξύ άλλων, ότι **«1. Ο οργανισμός πιστοποίησης επιτηρεί τον υπεύθυνο για τη συντήρηση φορέα, προκειμένου να επαληθεύει τη συνεχή συμμόρφωσή του με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο παράρτημα ΙΙ.**

[...]. **2.** Εφόσον ο οργανισμός πιστοποίησης **διαπιστώσει** ότι υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας δεν συμμορφώνεται πλέον με τις απαιτήσεις βάσει των οποίων εξέδωσε την πιστοποίηση ΥΣΦ, μπορεί να λάβει ένα από τα ακόλουθα μέτρα: – **συμφωνεί** ένα βελτιωτικό σχέδιο με τον υπεύθυνο για τη συντήρηση φορέα, – **αποφασίζει** να περιορίσει το πεδίο της πιστοποίησης ΥΣΦ, – **αναστέλλει** ή ανακαλεί την πιστοποίηση, ανάλογα με τον βαθμό μη- συμμόρφωσης. **3.** Εφόσον ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας **δεν ακολουθήσει το βελτιωτικό σχέδιο** ή **συνεχίζει να μην συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παραρτήματος ΙΙ**, ο οργανισμός πιστοποίησης **αποφασίζει περιορισμό** του πεδίου της πιστοποίησης ΥΣΦ ή **την ανακαλεί**, ανάλογα με τον βαθμό μη συμμόρφωσης. **4.** Σε περίπτωση ανάκλησης της πιστοποίησης ΥΣΦ, ο φορέας που είναι υπεύθυνος για το εθνικό ή το ευρωπαϊκό μητρώο οχημάτων εξασφαλίζει την αναστολή της καταχώρισης των οχημάτων που θίγονται από την ανάκληση, μέχρι να καταχωρισθεί νέος υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας για τα συγκεκριμένα οχήματα. [...]» και (iii) του άρθρου 11 (Ρόλος των εθνικών αρχών ασφάλειας) ορίζεται ότι «Εάν μια εθνική αρχή ασφάλειας γνωρίζει ότι ένας υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παραρτήματος ΙΙΙ της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 ή με τις απαιτήσεις πιστοποίησης του παρόντος κανονισμού, ενημερώνει τους εθνικούς φορείς ή τις εθνικές αρχές που είναι αρμόδιες για τη διαπίστευση ή την αναγνώριση, τον Οργανισμό, τον οργανισμό πιστοποίησης και άλλα ενδιαφερόμενα μέρη, κατά περίπτωση».

(Α5) Από τις ανωτέρω διατάξεις **μόνο αυτές του άρθρου 79 §1** (Κυρώσεις) του Ν. 4632/2019 προβλέπουν συγκεκριμένο ποσό

διοικητικής κύρωσης. **Αντιθέτως οι διατάξεις του άρθρου 79 §2 του ίδιου νόμου** δεν προσδιορίζουν τη βάση για τον υπολογισμό του προστίμου, ωστόσο, προσδιορίζουν, με γνώμονα κυρίως τη φύση, τη σοβαρότητα και τη διάρκεια της παράβασης, ένα ανώτατο ποσοτικό όριο (100.000,00 ευρώ), το οποίο δεν επιτρέπεται να υπερβεί η ΡΑΣ.

(Α6) Κατά την άσκηση της ανωτέρω αρμοδιότητάς της, η ΡΑΣ έχει ευρεία διακριτική ευχέρεια (εντός του κατά τον νόμο ανώτατου ορίου, βλ. άρθρο 79 §2 του ίδιου νόμου) για τη συγκεκριμενοποίηση του εκάστοτε επιβληθσόμενου προστίμου, προκειμένου να διασφαλίζεται με επάρκεια το επιδιωκόμενο αποτρεπτικό αποτέλεσμα.

(Α7) Συναφώς, επισημαίνεται ότι το πρόστιμο πρέπει, **αφενός μεν**, να επιβάλλεται ως κύρωση για ορισμένη παράβαση (ειδικό αποτρεπτικό αποτέλεσμα), **και αφετέρου**, να συντελεί στην αποτροπή της σιδηροδρομικής επιχείρησης από την επανάληψη παρόμοιων παραβατικών συμπεριφορών στο μέλλον (γενικό αποτρεπτικό αποτέλεσμα). Η ανάγκη εξασφάλισης του αρκούντως αποτρεπτικού χαρακτήρα του προστίμου επιβάλλει την κατάλληλη προσαρμογή του ύψους του, ώστε να λαμβάνεται υπόψη ο επιδιωκόμενος αντίκτυπος στη σιδηροδρομική επιχείρηση και στον διαχειριστή της υποδομής στους οποίους επιβάλλεται το ενλόγω πρόστιμο, προκειμένου το πρόστιμο αυτό να μην είναι αμελητέο, ή αντιθέτως, υπερβολικά υψηλό, σύμφωνα με τις επιταγές, **(α)** της εξασφάλισης της αποτελεσματικότητας του προστίμου και **(β)** της τήρησης της αρχής της αναλογικότητας. Ωστόσο, πρέπει να επισημανθεί ότι, σύμφωνα με τη νομολογία του ΔΕΕ, η αρχή της αναλογικότητας επιτάσσει να μην υπερβαίνουν οι πράξεις των οργάνων της Ένωσης το πρόσφορο και αναγκαίο μέτρο για την επίτευξη των θεμιτών σκοπών που επιδιώκει η σχετική ρύθμιση. **Δηλαδή, όταν υφίσταται δυνατότητα επιλογής μεταξύ περισσότερων του ενός πρόσφορων μέτρων, πρέπει να επιλέγεται το λιγότερο επαχθές** και ότι τα μειονεκτήματα που

προκαλούνται δεν πρέπει να είναι υπέρμετρα σε σχέση με τους επιδιωκόμενους σκοπούς. Συνεπώς, το πρόστιμο δεν πρέπει να είναι υπέρμετρο σε σχέση με τους επιδιωκόμενους σκοπούς, ήτοι σε σχέση με την τήρηση των διατάξεων του Δεύτερου Μέρους του Ν. 4632/2019, και το ποσό του επιβαλλόμενου σε μια σιδηροδρομική επιχείρηση και στον διαχειριστή της υποδομής προστίμου για παράβαση λόγω μη εφαρμογής ή πλημμελούς εφαρμογής των διατάξεων του ανωτέρω νόμου (δεύτερο μέρος του Ν.4632/2019), ήτοι των διατάξεων που θεσπίζουν την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, πρέπει να είναι ανάλογο με την παράβαση, εκτιμώμενη στο σύνολό της, λαμβάνοντας υπόψη, ειδικότερα, τη σοβαρότητα, τη φύση και τη διάρκεια της παράβασης αυτής.

(Β) ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΠΡΟΣΤΙΜΟΥ

(Β1) Προκειμένου να αξιολογηθεί η σοβαρότητα της παράβασης των διατάξεων για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων στην οποία υπέπεσε η εδώ ελεγχόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση, η ΡΑΣ λαμβάνει υπόψη, ιδίως, το είδος της παράβασης, τα αποτελέσματα που προκλήθηκαν και το ειδικό βάρος της σιδηροδρομικής επιχείρησης ως υπεύθυνου για την συντήρηση (του τροχαίου υλικού) φορέα.

(Β2) Για να υπολογιστεί η διάρκεια της παράβασης που έχει ως αντικείμενο την παράβαση των διατάξεων **(αα)** του Ν.4632/2019 και **(ββ)** του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/779, πρέπει να εξακριβώνεται η περίοδος κατά την οποία υποχρεούται η σιδηροδρομική επιχείρηση να συμμορφώνονται με το σύνολο των ανωτέρω κανόνων και απαιτήσεων μέχρι την ημερομηνία κατά την οποία πράγματι υφίσταται αυτή η συμμόρφωση. Δηλαδή, η παράβαση διαρκεί όσο εξακολουθεί να υφίσταται η μη εφαρμογή ή η πλημμελής εφαρμογή των σχετικών με την ασφάλεια των σιδηροδρόμων εθνικών διατάξεων και Κανονισμών.

(Γ) ΟΙ ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΣΤΗΝ ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΗ ΥΠΟΘΕΣΗ

Εν προκειμένω, σε σχέση με τα επιμέρους κριτήρια περί της σοβαρότητας, της φύσης και της διάρκειας των εξεταζόμενων παραβάσεων (η κύρωση των οποίων προβλέπεται και ρυθμίζεται από τη διάταξη του άρθρου **79 §2** του Ν.4632/2019), τα οποία συνεκτιμώνται, επισημαίνονται τα εξής:

(Γ1) Είδος/Φύση της παράβασης:

(Ι) Η HELLENIC TRAIN, όπως καταδείχθηκε εκτενώς ανωτέρω, **προέβη, εκτός από** τις περιπτώσεις παραβάσεων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου **79 §1** του Ν.4632/2019 **και σε παράβαση** διατάξεων, οι κυρώσεις των οποίων προβλέπονται στο άρθρο 79 §2 του Ν.4632/2019, **και ειδικότερα:**

(Ια) των διατάξεων του άρθρου **66 §§2 και 3** (Συντήρηση οχημάτων) του **Ν.4632/2019** (σχ.1γ) **σε συνδυασμό** και με τις διατάξεις του **Παραρτήματος ΙΙΙ του άρθρου 81** (Παραρτήματα Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798-Κοινοί δείκτες ασφαλείας) του ίδιου, όπως παραπάνω, νόμου, **και**

(Ιβ) των διατάξεων των άρθρων **5 §3** (Υποχρεώσεις των μερών που εμπλέκονται στη διαδικασία συντήρησης), **9 §§1 και 3** (Εξωτερική ανάθεση λειτουργιών συντήρησης) του **Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/779** (σχ.1θ) **σε συνδυασμό** και με τα **Τμήματα I.7** (Πληροφόρηση), **I.8** (Τεκμηρίωση), **I.9** (Δραστηριότητες εξωτερικής ανάθεσης), **IV.2 περίπτωση (γ)** και **IV.10 περίπτωση (βι) του Παραρτήματος ΙΙ**, του ίδιου, όπως παραπάνω, Εκτελεστικού Κανονισμού.

Οι εν λόγω παραβάσεις του Ν.4632/2019 και του Εκτελεστικού Κανονισμού 2019/779, έχουν από τη φύση τους πρόδηλα περιοριστικό για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων περιεχόμενο και συνιστούν παράβαση εθνικών και ευρωπαϊκών κανόνων που διασφαλίζουν, ότι την ευθύνη για την ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος και τον έλεγχο των σχετικών κινδύνων

αναλαμβάνουν και ο υπεύθυνος για την συντήρηση του τροχαίου υλικού φορέας (ΥΣΦ).

(Γ2) Σοβαρότητα της παράβασης: Η HELLENIC TRAIN Α.Ε. αποτελεί εκτός από τον βασικό πάροχο σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων στην Ελλάδα χρησιμοποιώντας το εθνικό δίκτυο και την εν γένει σιδηροδρομική υποδομή η οποία ανήκει στο Ελληνικό Δημόσιο και τον υπεύθυνο, ήδη από τον Νοέμβριο του 2022, για την συντήρηση του μισθωμένου τροχαίου υλικού. Το είδος των παραβάσεων που προεκτέθηκαν συνιστούν εξ αντικειμένου περιορισμό, δηλαδή μη τήρηση των κανόνων για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων που τίθενται από την ελληνική και ευρωπαϊκή έννομη τάξη και θέτουν τη λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος σε επισφαλή θέση, δεδομένου ότι, στο πλαίσιο εκτέλεσης των ειρημένων (σχ.20) 4 συμβάσεων συντήρησης, όπως έχει ήδη αναλυτικά αναφερθεί, δεν τεκμηριώθηκε η οποιαδήποτε ιχνηλασιμότητα εγγράφων ασφαλείας αναφορικά με το σύνολο των υλικών που χρησιμοποιήθηκαν για την συντήρηση των μισθωμένων επιβαταμαξών καθώς και η τήρηση διατάξεων που αφορούν στα τα καθίσματα και την πυροπροστασία στο πλαίσιο των Προγραμματικών Συμβάσεων 41α και 41β.

(Γ3) Διάρκεια της παράβασης:

Αναφορικά με τη διάρκεια των διαπιστωθέντων παραβάσεων από την εδώ ελεγχόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση, και ειδικότερα:

αφενός μεν, των διατάξεων του άρθρου 66 §§2 και 3 (Συντήρηση οχημάτων) του Ν.4632/2019 (σχ.1γ) **σε συνδυασμό** και με τις διατάξεις του Παραρτήματος ΙΙΙ του άρθρου 81 (Παραρτήματα Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798-Κοινοί δείκτες ασφαλείας) του ίδιου, όπως παραπάνω, νόμου, **και αφετέρου**, των διατάξεων των άρθρων 5 §3 (Υποχρεώσεις των μερών που εμπλέκονται στη διαδικασία συντήρησης), 9 §§1 και 3 (Εξωτερική ανάθεση λειτουργιών συντήρησης) του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/779 (σχ.1θ) **σε συνδυασμό** και με τα Τμήματα **Ι.7** (Πληροφόρηση), **Ι.8**

(Τεκμηρίωση), **I.9** (Δραστηριότητες εξωτερικής ανάθεσης), **IV.2 περίπτωση (γ)** και **IV.10 περίπτωση (βi) του Παραρτήματος II**, του ίδιου, όπως παραπάνω, Εκτελεστικού Κανονισμού, **άρχεται** στις ημερομηνίες σύναψης των ειρημένων συμβάσεων, δηλαδή,

(i) της με αριθμό **2022129/13.7.2022** σύμβασης **προμήθειας ανταλλακτικών καθισμάτων επιβατών** των Ε/Α ΠΣ 41α (Amz, ADmz & Bmz) στις **13.7.2022**,

(ii) της με αριθμό **202390/18.5.2023** σύμβασης **προμήθειας εδρών Α και Β θέσης καθισμάτων επιβατών επιβαταμαξών** τύπου Amz, ADmz & Bmz στις **18.5.2023**,

(iii) της με αριθμό **2021153/21.12.2021** σύμβασης για παροχή **υπηρεσίας επισκευής καθισμάτων των Ε/Α ΠΣ 41β και προμήθειας υφάσματος και ανταλλακτικών τους** (σχ.20 και εκεί συνημμένο 2) των Ε/Α ΠΣ 41α (Amz, ADmz & Bmz) στις **21.12.2021**,

(iv) της με αριθμό **202249/30.12.2022** σύμβασης για παροχή **υπηρεσιών επισκευής εδρών καθισμάτων επιβατών των Ε/Α ΠΣ 41β για την κάλυψη αναγκών του εργοστασίου Θεσσαλονίκης (ΕΘ) στις 30.12.2022**, ενώ,

(v) της συντήρησης των με αριθμό **(α) 73732096503-8** Β' θέσης (βαγόνι Β3 σε 15 έδρες καθισμάτων) και **(β) 73732096569-9** Β' θέσης (βαγόνι Β4 σε 6 έδρες καθισμάτων) της αμαξοστοιχίας IC62/28.2.2023/Αθήνα-Θεσσαλονίκη στις **21.11.2021** και **1.11.2021** αντίστοιχα, και δεδομένης της, σύμφωνα με τα όσα αναλύθηκαν στο **κεφάλαιο VII**, μη προσκομιδής σχετικών εγγράφων πιστοποίησης συμμόρφωσης και ιχνηλασιμότητας των εγγράφων ασφάλειας στο πλαίσιο υλοποίησης όλων των ανωτέρω εργασιών συντήρησης, πλην του με αριθμό 94723-1 αναθεωρημένου πιστοποιητικού δοκιμών ευφλεκτότητας του IFS Laboratories Limited, όλες οι εδώ διαπιστωμένες παραβάσεις συνεχίζονται έως και σήμερα.

(Δ) Λαμβάνοντας συνολικά υπόψη τα προεκτεθέντα κριτήρια και στοιχεία, και ιδίως την αυξημένη σοβαρότητα, τη φύση και την διάρκεια των διαπιστωθέντων στο ως άνω σκεπτικό παραβάσεων, **η**

κύρωση των οποίων ρυθμίζεται από το άρθρο 79 §2 του Ν.4632/2019:

(Δ1) Προσδιορίζεται για την HELLENIC TRAIN Α.Ε. για τις διαπιστωθείσες παραβάσεις (i) των διατάξεων του άρθρου 66 §§2 και 3 (Συντήρηση οχημάτων) του Ν.4632/2019 (σχ.1γ) σε συνδυασμό και με τις διατάξεις του Παραρτήματος ΙΙΙ του άρθρου 81 (Παραρτήματα Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798-Κοινοί δείκτες ασφαλείας) του ίδιου, όπως παραπάνω, νόμου, και (ii) των διατάξεων των άρθρων 5 §3 (Υποχρεώσεις των μερών που εμπλέκονται στη διαδικασία συντήρησης), 9 §§1 και 3 (Εξωτερική ανάθεση λειτουργιών συντήρησης) του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/779 (σχ.1θ) σε συνδυασμό και με τα Τμήματα Ι.7 (Πληροφόρηση), Ι.8 (Τεκμηρίωση), Ι.9 (Δραστηριότητες εξωτερικής ανάθεσης), ΙV.2 περίπτωση (γ) και ΙV.10 περίπτωση (βι) του Παραρτήματος ΙΙ, του ίδιου, όπως παραπάνω, Εκτελεστικού Κανονισμού, πρόστιμο (άρθρου 79 §2 του Ν. 4632/2019) χρηματικού ποσού εκατό χιλιάδων (100.000,00€) ευρώ.

(Ε) Λαμβάνοντας υπόψη τις διαπιστωθείσες από την Αρχή παραβάσεις της σιδηροδρομικής επιχείρησης (Hellenic Train), η κύρωση των οποίων ρυθμίζεται από το άρθρο 79 §1 του Ν.4632/2019:

Προσδιορίζεται για την HELLENIC TRAIN Α.Ε. για τις διαπιστωθείσες παραβάσεις των διατάξεων

(Ε1) του άρθρου 4 της διαδικασίας «MSF/MET/0019-Μεθοδολογία-Εκδοση Κανόνων Ασφαλείας για την Συντήρηση του Τροχαίου Υλικού»,

(Ε2) του άρθρου 5 της διαδικασίας «GEN/PRO/0108-Διαδικασία- Αξιολόγηση Προμηθευτών»,

(Ε3) του άρθρου 4 της διαδικασίας «RSP/MET/0030-Μεθοδολογία-Διαχείριση Τεχνικού Φακέλου Συντήρησης»
και

(Ε4) του άρθρου 4 της διαδικασίας «RSP/MET/0031-Μεθοδολογία-Πλαίσιο Δραστηριοποίησης Π.Σ.Τ.Υ.» του οικείου συστήματος συντήρησης τροχαίου υλικού, διοικητικό πρόστιμο (άρθρου 79 §1 περίπτωση (θ) του Ν. 4632/2019) χρηματικού ποσού είκοσι χιλιάδων (20.000,00€) ευρώ.

(ΣΤ) Η ΡΑΣ διατηρεί την αρμοδιότητά της να επανέλθει σε μεταγενέστερο από την έκδοση της παρούσας απόφασης χρόνο, προκειμένου να αξιολογήσει την τήρηση των όρων της και, σε περίπτωση διαπίστωσης παράβασης, να εξετάσει την επιβολή κυρώσεων ή άλλων μέτρων με στόχο την προσήκουσα ρύθμιση και την σύννομη λειτουργία της σιδηροδρομικής αγοράς στο πλαίσιο της κρινόμενης διαφοράς.

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

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

A. ΔΙΑΠΙΣΤΩΝΕΙ τις, από την σιδηροδρομική επιχείρηση με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» ως άνω περιγραφόμενες παραβάσεις, και ειδικότερα:

(Α1) των διατάξεων του άρθρου 66 §§2 και 3 (Συντήρηση οχημάτων) του Ν.4632/2019 σε συνδυασμό και με τις διατάξεις του Παραρτήματος ΙΙΙ του άρθρου 81 (Παραρτήματα Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798-Κοινοί δείκτες ασφαλείας) του ίδιου, όπως παραπάνω, νόμου,

(Α2) των διατάξεων των άρθρων 5 §3 (Υποχρεώσεις των μερών που εμπλέκονται στη διαδικασία συντήρησης), 9 §§1 και 3 (Εξωτερική ανάθεση λειτουργιών συντήρησης) του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/779 (σχ.1θ) σε συνδυασμό και με τα Τμήματα I.7 (Πληροφόρηση), I.8 (Τεκμηρίωση), I.9 (Δραστηριότητες εξωτερικής ανάθεσης), IV.2 περίπτωση (γ) και IV.10 περίπτωση

(βι) του Παραρτήματος II, του ίδιου, όπως παραπάνω, Εκτελεστικού Κανονισμού και

(Α3) των διατάξεων (αα) του άρθρου 4 της διαδικασίας «**MSF/MET/0019**-Μεθοδολογία-Έκδοση Κανόνων Ασφαλείας για την Συντήρηση του Τροχαίου Υλικού», (ββ) του άρθρου 5 της διαδικασίας «**GEN/PRO/0108**-Διαδικασία- Αξιολόγηση Προμηθευτών», (γγ) του άρθρου 4 της διαδικασίας «**RSP/MET/0030**-Μεθοδολογία-Διαχείριση Τεχνικού Φακέλου Συντήρησης» και (δδ) του άρθρου 4 της διαδικασίας «**RSP/MET/0031**-Μεθοδολογία-Πλαίσιο Δραστηριοποίησης Π.Σ.Τ.Υ.» του οικείου συστήματος συντήρησης τροχαίου υλικού.

Β. ΕΠΙΒΑΛΛΕΙ στη σιδηροδρομική επιχείρηση με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό «HELLENIC TRAIN Α.Ε.»

(Β1) για τις διαπιστωθείσες παραβάσεις (αα) των διατάξεων του άρθρου 66 §§2 και 3 (Συντήρηση οχημάτων) του Ν.4632/2019 σε συνδυασμό και με τις διατάξεις του Παραρτήματος III του άρθρου 81 (Παραρτήματα Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798-Κοινοί δείκτες ασφαλείας) του ίδιου, όπως παραπάνω, νόμου και (ββ) των διατάξεων των άρθρων 5 §3 (Υποχρεώσεις των μερών που εμπλέκονται στη διαδικασία συντήρησης), 9 §§1 και 3 (Εξωτερική ανάθεση λειτουργιών συντήρησης) του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/779 (σχ.1θ) σε συνδυασμό και με τα Τμήματα I.7 (Πληροφόρηση), I.8 (Τεκμηρίωση), I.9 (Δραστηριότητες εξωτερικής ανάθεσης), IV.2 περίπτωση (γ) και IV.10 περίπτωση (βι) του Παραρτήματος II, του ίδιου, όπως παραπάνω, Εκτελεστικού Κανονισμού, διοικητικό πρόστιμο (άρθρου 79 §2 του Ν.4632/2019) χρηματικού ποσού εκατό χιλιάδων (100.000,00€) ευρώ.

(Β2) για τις διαπιστωθείσες παραβάσεις των διατάξεων (αα) του άρθρου 4 της διαδικασίας «**MSF/MET/0019**-Μεθοδολογία-Έκδοση Κανόνων Ασφαλείας για την Συντήρηση του Τροχαίου Υλικού», (ββ) του άρθρου 5 της διαδικασίας «**GEN/PRO/0108**-

Διαδικασία- Αξιολόγηση Προμηθευτών», (γγ) του άρθρου 4 της διαδικασίας «RSP/MET/0030-Μεθοδολογία-Διαχείριση Τεχνικού Φακέλου Συντήρησης» και (δδ) του άρθρου 4 της διαδικασίας «RSP/MET/0031-Μεθοδολογία-Πλαίσιο Δραστηριοποίησης Π.Σ.Τ.Υ.» του οικείου συστήματος συντήρησης τροχαίου υλικού, διοικητικό πρόστιμο (άρθρου 79 §1 περίπτωση (θ) του Ν.4632/2019) χρηματικού ποσού είκοσι χιλιάδων (20.000,00€) ευρώ.

Γ. ΥΠΟΧΡΕΩΝΕΙ τη σιδηροδρομική επιχείρηση με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό τίτλο «HELLENIC TRAIN Α.Ε.»:

(Γ1) αναφορικά με την συντήρηση οχημάτων στο πλαίσιο εκτέλεσης των ήδη ολοκληρωμένων με αριθμό (α) 2021153/21.12.2021, (β) 2022249/30.12.2022, (γ) 2022129/13.7.2022 και (δ) 202390/18.5.2023 συμβάσεων προμήθειας υλικών και ανταλλακτικών καθισμάτων επιβαταμαξών που σύναψε με την εταιρεία με την επωνυμία «G.I.S. ΙΚΕ» και με την ατομική επιχείρηση «TENNIS CRAFT INTERKAT», να συμμορφωθεί με την υπ' αριθ. 2025-RL01-018 Σύσταση Ασφαλείας του ΕΟΔΑΣΑΑΜ και να ολοκληρώσει εντός αποκλειστικής προθεσμίας τριών (3) μηνών από την κοινοποίηση σε αυτήν της παρούσας απόφασης, όλες τις τρέχουσες δράσεις του αναλυτικού σχεδίου δράσης που έχει υποβάλει στην Αρχή και να υποβάλει ενώπιον της Αρχής εντός ενός (1) μηνός από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης έκθεση προόδου για όλες τις ενέργειές της που σχετίζονται με την υλοποίηση και ολοκλήρωση του σχεδίου δράσης.

(Γ2) να τηρεί το σύνολο των απαιτήσεων του οικείου Συστήματος Συντήρησης Τροχαίου Υλικού (ΣΣΤΥ), και ειδικότερα την ιχνηλασιμότητα όλων των απαραίτητων πληροφοριών και να προσκομίσει στην Αρχή βελτιωμένη διαδικασία ιχνηλασιμότητας όλων των πληροφοριών που αφορούν τη συντήρηση των καθισμάτων και των υλικών που χρησιμοποιούνται.

(Γ3) να εφαρμόσει άμεσα μέτρα με σκοπό να επαυξήσουν την πυρασφάλεια των συρμών, αλλά και να εγκαταστήσουν κουλτούρα ασφαλείας στο προσωπικό και στους επιβάτες, βάσει των απαιτήσεων για συνεχή βελτίωση (Παράρτημα II.1.4. του Εκτελεστικού Κανονισμού 2019/779), όπως αυτά απαριθμούνται στο Παράρτημα I της παρούσας. Εντός ενός μήνα από την επίδοση της απόφασης της Αρχής, η Hellenic Train να υποβάλλει σχέδιο δράσης για την εφαρμογή των προτεινόμενων βραχυπρόθεσμων και μεσοπρόθεσμων μέτρων.

(Γ4) να εφαρμόσει πρόσθετα μέτρα, τα οποία θα περιλαμβάνουν:

α. Πλήρη εφαρμογή του σημείου 4.2.3.7 του Παραρτήματος του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/773 (TSI OPE), «Διαχείριση κατάστασης έκτακτης ανάγκης», ιδίως όσον αφορά στα ενδεδειγμένα μέτρα διαχείρισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης [Σχέδια Έκτακτης Ανάγκης (ΣΕΑ)], λόγω «Πυρκαγιάς σε Αμαξοστοιχίας».

- Ανασκόπηση των υφιστάμενων ΣΕΑ
- Επικαιροποίηση/Τροποποίηση των υφιστάμενων ΣΕΑ, με βάση τις εμπειρίες και τα διδάγματα από το σιδηροδρομικό ατύχημα στα Τέμπη.

β. Υποχρεωτική υποβολή του ΣΕΑ «Πυρκαγιά σε Αμαξοστοιχία» σε ετήσια δοκιμή για διάφορα σενάρια, σε συνεργασία με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, σύμφωνα με το σημείο 5.5.6 του Παραρτήματος II του Κατ' Εξουσιοδότηση Κανονισμού (ΕΕ) 2018/762 (CSM SMS).

Δ. ΥΠΟΧΡΕΩΝΕΙ τη σιδηροδρομική επιχείρηση με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό «HELLENIC TRAIN Α.Ε.», κατ' εφαρμογή του άρθρου 3 §§1 και 2 (εξωτερική ανάθεση λειτουργιών συντήρησης) του Εκτελεστικού Κανονισμού 2019/779,

(Δ1) να ενημερώνει την Αρχή κάθε φορά που αναθέτει μία ή περισσότερες από τις λειτουργίες που αναφέρονται στο άρθρο 66 §3 του Ν.4632/2019 στοιχεία β), γ) και δ).

(Δ2) να αποδεικνύει στην Αρχή τον τρόπο συμμόρφωσής της προς όλες τις απαιτήσεις και τα κριτήρια αξιολόγησης του παραρτήματος ΙΙΙ (άρθρου 81 του Ν.4632/2019) αναφορικά με τις λειτουργίες για τις οποίες αποφάσισε την εξωτερική ανάθεση.

Ε. ΥΠΟΧΡΕΩΝΕΙ τη σιδηροδρομική επιχείρηση με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» ,

(Ε1) να παραλείπει την παράβαση του συνόλου των διατάξεων της κείμενης ευρωπαϊκής και ελληνικής σιδηροδρομικής νομοθεσίας στο μέλλον,

(Ε2) να τηρεί το σύνολο των απαιτήσεων του οικείου συστήματος συντήρησης τροχαίου υλικού.

ΣΤ. ΑΠΕΙΛΕΙ την 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 των διαπιστωθέντων με την παρούσα παραβάσεων.

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 10.8.2026

Η Πρόεδρος της ΡΑΣ

GEORGIA AYFANTOPOULOU
10/08/2026 14:02

Δρ.Γεωργία Αϋφαντοπούλου

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Κατάλογος μέτρων προς τον ΥΣΦ Hellenic Train Α.Ε., με σκοπό την αύξηση της πυρασφάλειας των συρμών και της δημιουργίας κουλτούρας ασφαλείας στο προσωπικό και στους επιβάτες:

1.Εισαγωγή – Βασικά κριτήρια επιλογής και τεκμηρίωσης των Μέτρων

Τα βασικά κριτήρια επιλογής των βελτιωτικών Μέτρων είναι αφ' ενός το χρονικό πλαίσιο που αυτά ευλόγως αναμένεται να τεθούν σε εφαρμογή, και αφ' ετέρου η τεκμηριωμένη συμβολή τους στην απομείωση της διακινδύνευσης.

Με βάση τον αναμενόμενο χρόνο ολοκλήρωσης και θέσης σε εφαρμογή, τα Μέτρα μπορούν να διαχωριστούν σε δύο (2) κύριες κατηγορίες:

ι. Βραχυπρόθεσμα: Ως βραχυπρόθεσμα μέτρα μπορούν να θεωρηθούν μέτρα άμεσης υλοποίησης με σκοπό να επαυξήσουν την πυρασφάλεια των συρμών αλλά και να εγκαταστήσουν κουλτούρα ασφαλείας στο προσωπικό.

Σε αυτό το πλαίσιο μέτρα όπως ενδεικτικά

- η απομάκρυνση μη κρίσιμων υλικών από τους συρμούς με σκοπό τη μείωση της δυνητικά καύσιμης μάζας,
- η προσθήκη επιπλέον πυροσβεστήρων,
- η έκτακτη συντήρηση των μέσων ασφαλείας,
- η θέσπιση προτύπων εκπαίδευσης του προσωπικού,
- η μείωση των διαστημάτων επιθεώρησης / συντήρησης του τροχαίου υλικού,

μπορούν να θεωρηθούν μέτρα άμεσης θέσης σε εφαρμογή.

ii. Μεσοπρόθεσμα: Ως μέτρα μεσοπρόθεσμης εφαρμογής μπορούν να θεωρηθούν εργασίες οι οποίες αναμένεται να απαιτήσουν χρόνο μελέτης και τεχνικής αξιολόγησης πριν την εφαρμογή τους.

Σε αυτό το πλαίσιο μέτρα όπως ενδεικτικά

- η αντικατάσταση των καθισμάτων και του λοιπού εσωτερικού εξοπλισμού των βαγονιών,
 - ο εκσυγχρονισμός του συστήματος φωνητικών ανακοινώσεων,
 - ο εκσυγχρονισμός των συστημάτων κλιματισμού / εξαερισμού,
 - ο εκσυγχρονισμός των συστημάτων αναγγελίας κινδύνου,
- μπορούν να θεωρηθούν μέτρα μεσοπρόθεσμης εφαρμογής.

Καθώς τα εν λόγω μέτρα απαιτούν σημαντική επένδυση επί του υφιστάμενου τροχαίου υλικού και αναμένεται να υιοθετηθούν στην φάση ανακαίνισης / εκσυγχρονισμού αυτού, η οικονομοτεχνική τους αρτιότητα θα πρέπει να αξιολογηθεί σε σχέση και με την ηλικία των συρμών, δεδομένου και του γεγονότος ότι ενδεχομένως δεν θα οδηγήσουν σε πλήρη συμμόρφωση του τροχαίου υλικού με τα ισχύοντα πρότυπα.

2. Βραχυπρόθεσμα μέτρα

Α. Βραχυπρόθεσμα μέτρα άμεσης εφαρμογής	
A.1	Ενημέρωση επιβατών Ενημέρωση των επιβατών για την ασφάλεια εντός της αμαξοστοιχίας και για περίπτωση έκτακτης ανάγκης σε ελληνικά και αγγλικά κατ' ελάχιστον. Η ενημέρωση θα πρέπει να λαμβάνει χώρα μέσω των εξής διαύλων: - Έντυπο υλικό (φυλλάδιο) που μοιράζεται στους επιβάτες ή/και είναι διαθέσιμο σε κάθε βαγόνι. - Ιστοσελίδες Σιδηροδρομικών Εταιρειών. - Φωνητικές αναγγελίες μέσω μεγαφωνικής εγκατάστασης συρμού. Η ενημέρωση των επιβατών μπορεί να περιλαμβάνει και μέτρα μείωσης από ενδεχόμενο κίνδυνο πυρκαγιάς.

Α. Βραχυπρόθεσμα μέτρα άμεσης εφαρμογής	
	Το παρόν αποτελεί ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΟ μέτρο με σκοπό τη μείωση των ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ανεπιθύμητου συμβάντος.
A.2	Πυροσβεστήρες Εγκατάσταση επιπλέον πυροσβεστήρων σε κάθε όχημα προκειμένου να καλύπτονται κατ' ελάχιστον οι κάτωθι απαιτήσεις: - Οι πυροσβεστήρες πρέπει να είναι κατάλληλοι για την προβλεπόμενη χρήση τους. - Τα σιδηροδρομικά οχήματα πρέπει να είναι εξοπλισμένα με κατάλληλους και επαρκείς πυροσβεστήρες σύμφωνα με τις απαιτήσεις των προτύπων EN 3-7:2004+A1:2007, EN 3-8:2021, EN 3-9:2006 και EN 3-10:2009 σε κατάλληλες θέσεις. Πρόσθετες απαιτήσεις: - το συνολικό βάρος ενός πυροσβεστήρα δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 15 kg - οι πυροσβεστήρες πρέπει να είναι χρησιμοποιήσιμοι όταν το τρένο βρίσκεται σε λειτουργία. Οι πυροσβεστήρες που είναι κατάλληλοι για πυρκαγιές κατηγορίας Α, όπως ορίζονται στο πρότυπο EN 2:1992, πρέπει να έχουν ελάχιστη πιστοποίηση 13Α σύμφωνα με το πρότυπο EN 3-7: 2004+A1:2007. Οι πυροσβεστήρες για πυρκαγιές κατηγορίας Β, όπως ορίζονται στο πρότυπο EN 2:1992, πρέπει να έχουν ελάχιστη πιστοποίηση 144Β σύμφωνα με το πρότυπο EN 3-7: 2004+A1:2007. Όταν υπάρχουν απαιτήσεις για πυροσβεστήρες διαφορετικών κατηγοριών, αυτοί μπορούν να συνδυαστούν σε έναν πυροσβεστήρα. Εγκατάσταση πυροσβεστήρων Όλες οι ακόλουθες απαιτήσεις πρέπει να χρησιμοποιούνται σε συνδυασμό: - ένας πυροσβεστήρας πρέπει να τοποθετείται σε απόσταση 15 μέτρων από οποιοδήποτε σημείο σε χώρο επιβατών ή προσωπικού - πρέπει να υπάρχει πυροσβεστήρας σε απόσταση 6 μέτρων από το τέλος της αμαξοστοιχίας ή από το αδιέξοδο - εάν ένας χώρος επιβατών ή προσωπικού έχει μήκος μεγαλύτερο από 6 m, πρέπει να είναι εξοπλισμένος με έναν επιπλέον πυροσβεστήρα.

A. Βραχυπρόθεσμα μέτρα άμεσης εφαρμογής

Οι πυροσβεστήρες μπορούν να εγκατασταθούν έτσι ώστε να μην είναι ορατοί, εφόσον η θέση τους επισημαίνεται με πινακίδα σύμφωνα με το πρότυπο EN 61310-1:2008,4.2.2.

Οι πυροσβεστήρες μπορούν να τοποθετούνται οριζόντια ή κάθετα, εκτός εάν το φύλλο προδιαγραφών του πυροσβεστήρα ορίζει κατεύθυνση.

Οι πυροσβεστήρες θα πρέπει να αναρτώνται ασφαλώς, κατά τρόπο τέτοιο ώστε να μην μπορούν να αποσπαστούν από την θέση τους λόγω κραδασμών κατά την συνήθη λειτουργία του συρμού, αλλά και σε έκτακτα γεγονότα (π.χ. εκτροχιασμός, σύγκρουση)

Συγκεκριμένες θέσεις για τους πυροσβεστήρες

Κάθε θάλαμος μηχανοδήγησης πρέπει να είναι εξοπλισμένος με πυροσβεστήρα.

Στους χώρους μαγειρέματος πρέπει να υπάρχει ένας επιπλέον κατάλληλος πυροσβεστήρας. Εάν γίνεται τηγάνισμα με λίπος ή λάδι, πρέπει επίσης να υπάρχει πυροσβεστική κουβέρτα σύμφωνα με το πρότυπο EN 1869:2019.

Όταν εξοπλισμός καύσης είναι τοποθετημένος πάνω από το δάπεδο εντός του σιδηροδρομικού οχήματος, πρέπει να υπάρχει ένας επιπλέον πυροσβεστήρας κοντά στον εξοπλισμό. Ο πυροσβεστήρας αυτός πρέπει να είναι τοποθετημένος έτσι ώστε να είναι προσβάσιμος σε περίπτωση πυρκαγιάς που αφορά τον εξοπλισμό καύσης.

Το παρόν αποτελεί **ΤΕΧΝΙΚΟ** μέτρο με σκοπό τη μείωση των **ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ** ανεπιθύμητου συμβάντος.

A.3 Συντήρηση πυροσβεστήρων

Τακτικός έλεγχος πυροσβεστήρων, διαθεσιμότητας αυτών επί των οχημάτων, ημερομηνιών αναγόμωσης. Άμεση αντικατάσταση αν απαιτείται.

Α. Βραχυπρόθεσμα μέτρα άμεσης εφαρμογής	
	Το παρόν αποτελεί ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ μέτρο με σκοπό τη μείωση των ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ανεπιθύμητου συμβάντος.
A.4	Συντήρηση εργαλείων διαφυγής Ημερήσιος έλεγχος παρουσίας εργαλείων διαφυγής (π.χ. σφυριά θραύσης κρυστάλλων). Άμεση αναπλήρωση εάν έχουν αφαιρεθεί. Όταν παρέχονται εργαλεία για το άνοιγμα των εξόδων κινδύνου, ισχύουν τα ακόλουθα: - να είναι εύκολα εντοπίσιμα ακόμη και όταν ο κύριος φωτισμός του οχήματος έχει διακοπεί - κοντά σε κάθε έξοδο κινδύνου πρέπει να αναρτώνται σαφείς οδηγίες χρήσης τους - τα εργαλεία και οι οδηγίες πρέπει να τοποθετούνται έτσι ώστε να είναι πάντα ορατά και να μην καλύπτονται από περσίδες, κουρτίνες ή ρούχα που κρέμονται σε κρεμάστρες. Το παρόν αποτελεί ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ μέτρο με σκοπό τη μείωση των ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ανεπιθύμητου συμβάντος.
A.5	Συντήρηση σήμανσης ασφαλείας Έλεγχος και αντικατάσταση/συμπλήρωση σήμανσης ασφαλείας (πινακίδες υπόδειξης θέσης πυροσβεστήρων / κομβίων-μοχλών συναγερμού / εξόδων κινδύνου) και εκκένωσης οχημάτων. Οι θέσεις όλων των - συσκευών συναγερμού επιβατών - εξόδων έκτακτης ανάγκης - εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης (π.χ. πυροσβεστήρες και σφυριά έκτακτης ανάγκης), πρέπει να φέρουν σαφή μόνιμη σήμανση, εύκολα ορατή υπό συνθήκες φωτισμού έκτακτης ανάγκης. Ο σχεδιασμός, το χρώμα και το μέγεθος των πινακίδων έκτακτης ανάγκης πρέπει να είναι σύμφωνα με το πρότυπο ISO 3864-1:2011.

Α. Βραχυπρόθεσμα μέτρα άμεσης εφαρμογής	
	Όλες οι εξωτερικές πόρτες επιβατών ή οι εξωτερικές πόρτες προσωπικού που προορίζονται να χρησιμοποιηθούν ως έξοδοι κινδύνου πρέπει να είναι εξοπλισμένες για εκκένωση και διαφυγή σύμφωνα με τις απαιτήσεις του προτύπου EN 14752:2019+A1:2021 για τις διατάξεις εξόδου και πρόσβασης, τις ετικέτες, τις πινακίδες και τον φωτισμό έκτακτης ανάγκης. Κλειδωμένες καθώς και θύρες που δεν ανοίγουν για κυκλοφορία μεταξύ των οχημάτων, θα πρέπει να είναι εμφανώς σηματοσμένες σύμφωνα με το ISO 3864-1:2011. Στους χώρους επιβατών ή προσωπικού, που είναι κατειλημμένοι κατά την κανονική λειτουργία, αλλά δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως διαμπερείς οδεύσεις, η διαδρομή εκκένωσης θα πρέπει να είναι εμφανώς σηματοσμένη. Το παρόν αποτελεί ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ μέτρο με σκοπό τη μείωση των ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ανεπιθύμητου συμβάντος.
A.6	Συντήρηση/ καθαρισμός Λεπτομερής και συστηματικός καθαρισμός χώρων (συμπεριλαμβανομένων αεραγωγών κλπ) από χνούδια, σκόνη, χαρτιά και λοιπά απορρίμματα που μπορεί να συντηρήσουν φλόγα. Το παρόν αποτελεί ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ μέτρο με σκοπό τη μείωση της ΣΥΧΝΟΤΗΤΑΣ & των ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ επέλευσης ανεπιθύμητου συμβάντος.
A.7	Συντήρηση/ έλεγχος συστήματος ηχητικών αναγγελιών Συστηματικός έλεγχος καλής λειτουργίας συστήματος ηχητικών αναγγελιών. Αποκατάσταση όπου απαιτείται. Το παρόν αποτελεί ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ μέτρο με σκοπό τη μείωση των ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ανεπιθύμητου συμβάντος.
A.8	Συντήρηση/ έλεγχος φωτισμού έκτακτης ανάγκης

Α. Βραχυπρόθεσμα μέτρα άμεσης εφαρμογής	
	Έλεγχος φωτισμού έκτακτης ανάγκης. Αποκατάσταση όπου απαιτείται. Το παρόν αποτελεί ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ μέτρο με σκοπό τη μείωση των ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ανεπιθύμητου συμβάντος.
A.9	Διαχείριση και περιορισμός καύσιμων υλικών Αφαίρεση – μη απαραίτητου για την λειτουργία καύσιμου – υλικού με σκοπό την κατά το δυνατόν ελάττωση των μέσων διάδοσης και τροφοδότησης πιθανής πυρκαγιάς. Τέτοιο «μη αναγκαίο» υλικό μπορεί να είναι ενδεικτικά: - Πτυσσόμενα κουρτινάκια. - Ελαφρά διαχωριστικά μεταξύ θέσεων. - Αφαιρετά μαξιλαράκια. - Κουβέρτες. - Πλαστικοί κάδοι απορριμμάτων. - Κινητά στοιχεία επίπλωσης (π.χ. καρέκλες / τραπεζάκια εστιατορίου) εφ’ όσον είναι κατασκευασμένα από καύσιμο υλικό. Αντικατάσταση με μεταλλικά ή πιστοποιημένα -ως προς την πυρασφάλεια- υλικά. Εξαιρούνται υλικά με πιστοποιημένα αποδεκτή επίδοση συμπεριφοράς σε φωτιά. Το παρόν αποτελεί ΤΕΧΝΙΚΟ μέτρο με σκοπό τη μείωση των ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ανεπιθύμητου συμβάντος.
A.10	Εκπαίδευση προσωπικού αμαξοστοιχιών Εκπαίδευση προσωπικού αμαξοστοιχιών στις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης, στην χρήση των μέσων ασφαλείας και πυρόσβεσης και στις διαδικασίες εκκένωσης. Περιοδικές ασκήσεις. Ειδικότερα, το προσωπικό θα πρέπει να λάβει τεκμηριωμένη εκπαίδευση τουλάχιστον στα κάτωθι αντικείμενα: α) Αρχές για την ασφάλεια των επιβατών: - υποστήριξη των επιβατών με μειωμένη κινητικότητα, - ταυτοποίηση των κινδύνων, - διαδικασίες σε περίπτωση ατυχήματος στο οποίο εμπλέκονται άτομα, - εκδήλωση πυρκαγιάς και/ή καπνού,

Α. Βραχυπρόθεσμα μέτρα άμεσης εφαρμογής	
	- εκκένωση επιβατών. β) Αρχές ανακοίνωσης: - προσδιορισμός του προσώπου επαφής και κατανόηση των μεθόδων επικοινωνίας, ιδίως με τον ρυθμιστή σηματοδότησης κατά τη διάρκεια περιστατικού εκκένωσης, - προσδιορισμός των αιτίων/καταστάσεων και των αιτημάτων για την έναρξη επικοινωνίας - μέθοδοι επικοινωνίας για την ενημέρωση των επιβατών, - μέθοδοι επικοινωνίας σε καταστάσεις υποβαθμισμένης λειτουργίας/ έκτακτης ανάγκης, Το παρόν αποτελεί ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΟ μέτρο με σκοπό τη μείωση των ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ανεπιθύμητου συμβάντος.
A.11	Εκπαίδευση προσωπικού αμαξοστοιχιών Εκπαίδευση προσωπικού αμαξοστοιχιών στην διατήρηση ελεύθερων οδεύσεων διαφυγής. Θα πρέπει να διασφαλίζεται η ανεμπόδιστη διαδρομή εκκένωσης σε όλο το μήκος των χώρων επιβατών κάθε οχήματος. Οι διαδρομές εκκένωσης θα πρέπει να διατηρούνται καθαρές από εμπόδια (αποσκευές, ποδήλατα κλπ.) Το παρόν αποτελεί ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΟ μέτρο με σκοπό τη μείωση των ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ανεπιθύμητου συμβάντος.
A.12	Εφαρμογή μέτρων πρόληψης Η πρόσβαση σε όλους τους χώρους που δεν προορίζονται για χρήση από επιβάτες πρέπει να απαγορεύεται. Αυτοί περιλαμβάνουν, κατά περίπτωση, μεταξύ άλλων: - θαλάμους μηχανοδότησης - τους χώρους του προσωπικού, για παράδειγμα τα γραφεία του προσωπικού, τα διαμερίσματα, τους χώρους εστίασης και μαγειρέματος - τους χώρους αποσκευών - χώρους πίσω από καταπακτές οροφής ή πάνελ πρόσβασης - το εσωτερικό των τεχνικών θαλάμων (συμπεριλαμβανομένων των θαλάμων κινητήρα)

Α. Βραχυπρόθεσμα μέτρα άμεσης εφαρμογής	
	- το εσωτερικό των ερμαρίων εξοπλισμού κάτω από το δάπεδο. Οι περιοχές ελεγχόμενης πρόσβασης πρέπει να είναι κλειδωμένες ή να ασφαλίζονται με άλλο τρόπο. Το παρόν αποτελεί ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΟ μέτρο με σκοπό τη μείωση της ΣΥΧΝΟΤΗΤΑΣ επέλευσης ανεπιθύμητου συμβάντος.

3. Μεσοπρόθεσμα μέτρα

Β. Μεσοπρόθεσμα μέτρα	
B.1	Ανακαίνιση συρμών (καθίσματα) Αντικατάσταση καθισμάτων με νέα σύμφωνα με τις προβλέψεις του EN 45545. Το μέτρο αυτό είναι συμβατό και με τη Σύσταση Ασφαλείας 2025-RL01-018 του ΕΟΔΑΣΑΑΜ, η οποία εκδόθηκε συνεπεία της διερεύνησης του σιδηροδρομικού ατυχήματος στα Τέμπη. Η πρόταση εντάσσεται στο πλαίσιο της συνεχούς βελτίωσης του Συστήματος Συντήρησης Τροχαίου Υλικού, σύμφωνα με το Παράρτημα II.1.4. του Εκτελεστικού Κανονισμού 2019/779 Τα καθίσματα πρέπει να έχουν σχήμα που να ελαχιστοποιεί τις κοιλότητες, τις προεξοχές και άλλες περιοχές όπου μπορούν να συσσωρευτούν εύφλεκτα απορρίμματα μέσα ή γύρω από το κάθισμα, ιδίως κάτω από αυτό. Τα καθίσματα πρέπει να είναι σχεδιασμένα έτσι ώστε τα εύφλεκτα προϊόντα (π.χ. απορρίμματα χαρτιού, σκουπίδια) να μπορούν να αφαιρούνται εύκολα από το ίδιο το κάθισμα και από την περιοχή εντός ή γύρω από το κάθισμα, ιδίως κάτω από το κάθισμα, κατά τον καθαρισμό και τη συντήρηση. Το παρόν αποτελεί ΤΕΧΝΙΚΟ μέτρο με σκοπό τη μείωση της ΣΥΧΝΟΤΗΤΑΣ επέλευσης ανεπιθύμητου συμβάντος.
B.2	Ανακαίνιση συρμών (ράφια αποσκευών) Αντικατάσταση ραφιών αποσκευών με νέα που επιτρέπουν την θέαση από κάτω. Η εν λόγω πρόβλεψη αποσκοπεί στον ταχύ εντοπισμό συνθηκών που μπορεί να οδηγήσουν στην εκδήλωση πυρκαγιάς (π.χ. υπερθέρμανση ενός Powerbank επιβάτη), καθώς και στον ταχύ εντοπισμό και προσβολή αυτής σε περίπτωση που τελικά εκδηλωθεί. Το παρόν αποτελεί ΤΕΧΝΙΚΟ μέτρο με σκοπό τη μείωση της ΣΥΧΝΟΤΗΤΑΣ & των ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ επέλευσης ανεπιθύμητου συμβάντος.
B.3	Ανακαίνιση συρμών (κάδοι και τασάκια) Εγκατάσταση μεταλλικών κάδων απορριμμάτων με καπάκι.

Β. Μεσοπρόθεσμα μέτρα

Τα τασάκια, οι κάδοι απορριμμάτων, οι διανομείς χαρτοπετσετών και οι κάδοι για τις χρησιμοποιημένες χαρτοπετσέτες θα πρέπει να είναι σχεδιασμένα με στόχο την αποτροπή της εξάπλωσης εσωτερικής πυρκαγιάς.

Αυτό μπορεί να επιτευχθεί, για παράδειγμα, με τη χρήση μεταλλικού δοχείου ή δοχείου κατασκευασμένου από υλικά που παρέχουν αντοχή στη φωτιά τουλάχιστον E10

Το παρόν αποτελεί **ΤΕΧΝΙΚΟ** μέτρο με σκοπό τη μείωση των **ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ** επέλευσης ανεπιθύμητου συμβάντος.