



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
HELLENIC REPUBLIC



ρυθμιστική αρχή
σιδηροδρόμων
regulatory
authority
for railways

Αθήνα, 19/12/2022

Αρ. Πρωτ. : 3879

ΑΠΟΦΑΣΗ (108 / 16.12.2022)

της 191^{ης} Συνεδρίασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ

ΘΕΜΑ: «Λήψη απόφασης επί της αυτεπάγγελτης έρευνας και της στις 28.9.2022 διεξαχθείσας ακρόασης της σιδηροδρομικής επιχείρησης με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και το διακριτικό τίτλο «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» με θεματικό αντικείμενο τη διερεύνηση της ορθής και αποτελεσματικής εφαρμογής των διατάξεων των άρθρων (α) 8 §2, 18 §§ 1, 2γ, 3, 5 και 28 §1 και (β) 15, 16, 17 και 18 §§2α και 2β του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007, για την στις 24.1.2022 ακινητοποίηση των αμαξοστοιχιών (1) 885/Καλαμπάκα-Αθήνα, (2) Ι/С54 (Αθήνα-Θεσσαλονίκη), (3) Ι/С55 (Θεσσαλονίκη-Αθήνα), (4) Ι/С56 (Αθήνα-Θεσσαλονίκη) και (5) Ι/С57 (Θεσσαλονίκη - Αθήνα) της σιδηροδρομικής επιχείρησης HELLENIC TRAIN ΑΕ (πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ), στο πλαίσιο των με αριθ. πρωτ. 325/2.2.2022 (8/2.2.2022) και 1693/27.6.2022 (51/2022) αντίστοιχα Αποφάσεων της Ολομέλειας της ΡΑΣ».

**Η ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ (ΡΑΣ)
ΣΕ ΟΛΟΜΕΛΕΙΑ**

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α. Του Ν. 3891/2010 (ΦΕΚ Α' 188/4.11.2010) «Αναδιάρθρωση, εξυγίανση και ανάπτυξη του ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και άλλες διατάξεις για το σιδηροδρομικό τομέα», όπως ισχύει και ιδίως των άρθρων 3, 7, 9, 12, 18, 28 περ. 11, καθώς και του άρθρου 33.

β. Του Ν. 4727/2020 (ΦΕΚ Α' 184/23.9.2020) Ψηφιακή Διακυβέρνηση (Ενσωμάτωση στην Ελληνική Νομοθεσία της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/2102 και της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/1024) - Ηλεκτρονικές Επικοινωνίες (Ενσωμάτωση στο Ελληνικό Δίκαιο της Οδηγίας (ΕΕ) 2018/1972) και άλλες διατάξεις.

γ. Του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου «σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών».

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 Οικονομι-

κών 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.)».

2. Τη με αριθ. πρωτ. 2632684/1.7.2022 Ανακοίνωση του Γ.Ε.ΜΗ. (Απόφαση Γ.Ε.ΜΗ. 6390-1.7.2022, με την οποία εγκρίθηκε η τροποποίηση του άρθρου 1 (επωνυμία) του καταστατικού της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ και καταχωρίστηκε στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο το νέο κείμενο καταστατικού της σιδηροδρομικής επιχείρησης με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN A.E.».
3. Τα από 24.1.2022 και εντεύθεν δημοσιεύματα ηλεκτρονικού και έντυπου τύπου.
4. Τη με αριθμό Α-2022/86α/25.1.2022 παραγγελία του Εισαγγελέα Πρωτοδικών Θηβών.
5. Τις από 26.1.2022 και εντεύθεν αναφορές - παράπονα επιβατών (ενδεικτικά οι με αριθ. πρωτ. HELLENIC TRAIN 27300-22-T9/28.1.2022, 27182-22-T9/25.1.2022, 27288-22-T9/28.1.2022, 27323-22-T9/28.1.2022, 27386-22-T9/28.1.2022, 27335-22-T9/28.1.2022, 27561-22-T9/2.2.2022, 27569-22-T9/2.2.2022, 27679-22-T9/8.2.2022, 27195-22-T9/25.1.2022, 27575-22-T9/3.2.2022, 27352-22-T9/28.1.2022 και η με αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 280/28.1.2022).
6. Τη με αριθ. πρωτ. 325/2.2.2022 Απόφαση (8/2.2.2022) της Ολομέλειας της ΡΑΣ με θέμα: «Διεξαγωγή Αυτεπάγγελτης Έρευνας σχετικά με πιθανολογούμενες παραβάσεις των άρ-

θρων 8 §2, 18 §§ 1, 2γ, 3, 5 και 28 §1 του Κανονισμού ΕΚ 1371/2007, κατά την ακινητοποίηση των αμαξοστοιχιών της σιδηροδρομικής επιχείρησης ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ 885 Καλαμπάκα-Αθήνα, I/C 54 (Αθήνα-Θεσσαλονίκη), I/C 55 (Θεσσαλονίκη-Αθήνα), I/C 56 (Αθήνα-Θεσσαλονίκη) και I/C 57 (Θεσσαλονίκη - Αθήνα) στις 24.1.2022».

7. Τη με αριθ. 11220 Β'3.2.2022 έκθεση επίδοσης του δικαστικού επιμελητή της Περιφέρειας του Εφετείου Αθηνών με έδρα στο Πρωτοδικείο Αθηνών, Αθανάσιου Νικ. Μπουσδούνη, για την προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ επίδοση της ειρημένης (σχ. 6) Απόφασης της ΡΑΣ.
8. Τη με αριθ. πρωτ. 386/4.2.2022 επιστολή της ΡΑΣ προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ με θέμα: «Παροχή στοιχείων στο πλαίσιο αυτεπάγγελτης έρευνας σύμφωνα με τη με αριθμό 325/2.2.2022».
9. Τη με αριθ. πρωτ. 79/22/Ε/Τ128.02.2022 επιστολή της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ προς την ΡΑΣ με θέμα: «απάντηση στην με α.π. 242/25.1.2022 επιστολή σας».
10. Τη με αριθ. πρωτ. 2133/9.2.2022 επιστολή της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ προς την ΡΑΣ με θέμα: «Αίτημα χορήγησης παράτασης στο πλαίσιο της με α.π. 386/4.2.2022 επιστολής της Αρχής σας σε συνέχεια της υπ. Αρ. 8/2022 απόφασης της Αρχής σας».
11. Τη με αριθ. πρωτ. 438/10.2.2022 επιστολή της ΡΑΣ προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ με θέμα: «Χορήγηση παράτασης προθεσμίας αναφορικά με την με αρ. πρωτ. 386/4.2.2022 επιστολή της ΡΑΣ».
12. Τη με αριθ. πρωτ. 2228/22/Γ1/18.2.2022 επιστολή της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. προς την ΡΑΣ με θέμα: «Παροχή Στοιχείων».
13. Τη με αριθ. πρωτ. 9009636/1.3.2022 επιστολή της ΟΣΕ Α.Ε. προς την ΡΑΣ με θέμα: «Διερεύνηση συμβάντος πρόσκρουσης επιβατικής αμαξοστοιχίας με μηχανή ρυμούλκησης στις 24.1.2022».

14. Τη με αριθ. πρωτ. 634/2.3.2022 επιστολή της ΡΑΣ προς την ΟΣΕ Α.Ε. για «Παροχή στοιχείων στο πλαίσιο αυτεπάγγελτης έρευνας σύμφωνα με τη με αριθμό 325/2.2.2022 Απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ».
15. Τη με αριθ. πρωτ. 658/3.3.2022 επιστολή της ΡΑΣ προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ με θέμα: «Παροχή διευκρινίσεων επί του 2228/22/Γ1/18.2.2022 ...»
16. Τη με αριθ. πρωτ. 2350/22/Γ1/4.3.2022 επιστολή της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ προς την ΡΑΣ με θέμα: «Παροχή στοιχείων - Συμπληρωματικό».
17. Τη με αριθ. πρωτ. 2369/22/Γ1/11.3.2022 επιστολή της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ προς την ΡΑΣ με θέμα: «Παροχή στοιχείων - Συμπληρωματικό» μετά σχετικών υποστηρικτικών εγγράφων.
18. Τη με αριθ. πρωτ. 909992/15.3.2022 επιστολή της ΟΣΕ Α.Ε. προς την ΡΑΣ με θέμα: «Παροχή στοιχείων σχετικά με αυτεπάγγελη έρευνα της ΡΑΣ».
19. Το με αριθ. πρωτ. 854/23.3.2022 Πόρισμα - Εισήγηση της Μονάδας Ρύθμισης και Ελέγχου Σιδηροδρομικής Αγοράς (ΜΡΕΣΑ).
20. Την από 13.7.2022 χρονολογούμενη γνώμη του Γραφείου Νομικής Υποστήριξης της ΡΑΣ.
21. Το με αριθ. πρωτ. 454/14.2.2022 ηλεκτρονικό μήνυμα του Γενικού Διευθυντή της ΡΑΣ με θέμα «Παροχή γνωμοδοτήσεων».
22. Τη με αριθ. πρωτ. 665/3.3.2022 επιστολή προς Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών με θέμα «Διαδικασία Ακρόασης για τη διερεύνηση της καταγγελίας με α.π. ΡΑΣ 13973/7.10.2020 της επιβάτιδας Ε. Μπακογιάννη κατά της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ – Απόφαση χορήγησης εξαιρέσεως από την εφαρμογή άρθρων του ΕΚ 1371/2007».

23. Τη με αριθ. πρωτ. 1252/10.5.2022 γνωμοδότηση της Δικηγόρου της ΡΑΣ επί του με αριθ. πρωτ. 454/14.2.2022 αιτήματος του Γενικού Διευθυντή της ΡΑΣ.
24. Τη με αριθ. πρωτ. 1434/31.5.2022 εισήγηση της Προέδρου προς την Ολομέλεια της ΡΑΣ με θέμα «Εφαρμογή του Κανονισμού ΕΚ 1371/2007 σχετικά με τα «Δικαιώματα & τις Υποχρεώσεις των επιβατών των σιδηροδρομικών γραμμών», σύμφωνα με το άρθρο 28 § 11 του Ν.3891/2010».
25. Τη με αριθ. πρωτ. 1452/2.6.2022 Απόφαση (39/31.5.2022) της 166^{ης} συνεδρίασης της Ολομέλειας με θέμα «Εφαρμογή του Κανονισμού 1371/2007 «σχετικά με τα «Δικαιώματα & τις Υποχρεώσεις των επιβατών των σιδηροδρομικών γραμμών», σύμφωνα με το άρθρο 28 §11 του Ν. 3891/2010, η οποία αναρτήθηκε στη «ΔΙΑΥΓΕΙΑ» με ΑΔΑ Ω5Υ8ΟΚΠ2-ΛΔΚ.
26. Τη με αριθ. πρωτ. 1466/2.6.2022 επιστολή προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε., ΟΣΕ Α.Ε. & ΣΤΑΣΥ Α.Ε. με θέμα «Διαβίβαση της υπ. αριθμ. 39/2022 Απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ».
27. Τη με αριθ. πρωτ. 1469/3.6.2022 επιστολή προς Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών με θέμα «Διαβίβαση της υπ. αριθμ. 39/2022 Απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ».
28. Τη με αριθ. πρωτ. 1492/7.6.2022 επιστολή της ΡΑΣ προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. με θέμα: «Παροχή συμπληρωματικών στοιχείων στο πλαίσιο αυτεπάγγελτης έρευνας σύμφωνα με τις με α.π. 325/2.2.2022 (8/2022) και 1452/2.6.2022 (39/2022) Αποφάσεις της Ολομέλειας της ΡΑΣ».
29. Τη με αριθ. πρωτ. 3130/22/Γ1/14.6.2022 επιστολή της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. προς την ΡΑΣ με θέμα: «Αίτημα παράτασης της παροχής συμπληρωματικών στοιχείων».
30. Τη με αριθ. πρωτ. 1584/15.6.2022 απαντητική επιστολή της ΡΑΣ προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. με θέμα: «Χορήγηση παράτασης προθεσμίας αναφορικά με την με αρ. πρωτ. 1492/7.6.2022 επιστολή της ΡΑΣ».

- 31.** Τη με αριθ. πρωτ. 3133/22/Γ1/16.6.22 απαντητική επιστολή της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. με θέμα: «Παροχή Συμπληρωματικών Στοιχείων επί του υπ' αριθμ. 2228/22/Γ1/18.2.2022 Εγγράφου μας».
- 32.** Τη με αριθ. πρωτ. 1672/23.6.2022 εισήγηση της Προέδρου προς την Ολομέλεια της ΡΑΣ με θέμα: «Αυτεπάγγελτη έρευνα σχετικά με πιθανολογούμενες παραβάσεις του Κανονισμού ΕΚ 1371/2007 και ειδικότερα του Κεφ IV «Καθυστερήσεις, απώλεια ανταπόκρισης και ακυρώσεις» και ειδικότερα των άρθρων 15 ,16 ,17 και 18§2 α) και β), κατά την ακινητοποίηση των αμαξοστοιχιών της σιδηροδρομικής επιχείρησης ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ 885 Καλαμπάκα-Αθήνα, I/C 54 (Αθήνα-Θεσσαλονίκη), I/C 55 (Θεσσαλονίκη-Αθήνα), I/C 56 (Αθήνα-Θεσσαλονίκη) και I/C 57 (Θεσσαλονίκη - Αθήνα) στις 24.1.2022.».
- 33.** Τη με αριθ. πρωτ. 1693/27.6.2022 Απόφαση (51/2022) της Ολομέλειας της ΡΑΣ με θέμα: «Αυτεπάγγελτη έρευνα σχετικά με πιθανολογούμενες παραβάσεις του Κανονισμού ΕΚ 1371/2007 και ειδικότερα του Κεφ IV «Καθυστερήσεις, απώλεια ανταπόκρισης και ακυρώσεις» και ειδικότερα των άρθρων 15, 16, 17 και 18 παρ.2 α) και β), κατά την ακινητοποίηση των αμαξοστοιχιών της σιδηροδρομικής επιχείρησης ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ 885 Καλαμπάκα-Αθήνα, I/C 54 (Αθήνα-Θεσσαλονίκη), I/C 55 (Θεσσαλονίκη-Αθήνα), I/C 56 (Αθήνα-Θεσσαλονίκη) και I/C 57 (Θεσσαλονίκη - Αθήνα) στις 24.1.2022.».
- 34.** Τη με αριθμό 11.708 Β/28.6.2022 έκθεση επίδοσης του δικαστικού επιμελητή της Περιφέρειας του Εφετείου Αθηνών με έδρα στο Πρωτοδικείο Αθηνών, Αθανάσιου Νικ Μπουσδούνη, για την προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. επίδοση της ειρημένης (σχ. 33) Απόφασης της ΡΑΣ.

35. Το με αριθ. πρωτ. 1772/1.7.2022 Πόρισμα - Εισήγηση της Μονάδας Ρύθμισης και Ελέγχου Σιδηροδρομικής Αγοράς (ΜΡΕΣΑ).
36. Τη με αριθ. πρωτ. 2139/3.8.2022 Εισήγηση της Προέδρου προς την Ολομέλεια της ΡΑΣ (βάσει του σχ.19 Πορίσματος της Υπηρεσίας).
37. Τη με αριθ. πρωτ. 2175/5.8.2022 Απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ.
38. Τη με αριθ. πρωτ. 2179/5.8.2022 Πράξη της Προέδρου για τον ορισμό του Οργάνου Ακρόασης.
39. Τη με αριθ. πρωτ. 2181/5.8.2022 Πράξη Διεξαγωγής Ακρόασης.
40. Τη με αριθμό 5455 Ε/8.8.2022 έκθεση επίδοσης του δικαστικού επιμελητή της Περιφέρειας του Εφετείου Αθηνών με έδρα στο Πρωτοδικείο Αθηνών, Παναγιώτη Δημ. Παρασκευόπουλου, για την προς την HELLENIC TRAIN ΑΕ επίδοση της ειρημμένης (σχ.39) Πράξης Διεξαγωγής Ακρόασης.
41. Τη με αριθ. πρωτ. 2167/4.8.2022 Εισήγηση της Προέδρου προς την Ολομέλεια της ΡΑΣ (βάσει του σχ.35 Πορίσματος της Υπηρεσίας).
42. Τη με αριθ. πρωτ. 2176/5.8.2022 Απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ.
43. Τη με αριθ. πρωτ. 2180/5.8.2022 Πράξη της Προέδρου για τον ορισμό του Οργάνου Ακρόασης.
44. Τη με αριθ. πρωτ. 2182/5.8.2022 Πράξη Διεξαγωγής Ακρόασης.
45. Τη με αριθμό 5454 Ε/8.8.2022 έκθεση επίδοσης του δικαστικού επιμελητή της Περιφέρειας του Εφετείου Αθηνών με έδρα στο Πρωτοδικείο Αθηνών, Παναγιώτη Δημ. Παρασκευόπουλου, για την προς την HELLENIC TRAIN Α.Ε. επίδοση της ειρημμένης (σχ.44) Πράξης Διεξαγωγής Ακρόασης.

46. Τα με αριθ. πρωτ. 2273/12.8.2022 και 2374/12.8.2022 αιτήματα αναβολής που υπέβαλε στην Αρχή η HELLENIC TRAIN ΑΕ.
47. Οι με αριθ. πρωτ. 2324/23.8.2022 και 2326/23.8.2022 εγκριτικές αποφάσεις του αρμόδιου Οργάνου Ακρόασης επί των ειρημένων (σχ.46) αιτημάτων αναβολής.
48. Το με αριθ. πρωτ. 2686/26.9.2022 Υπόμνημα της HELLENIC TRAIN Α.Ε..
49. Τα πρακτικά της στις 28.9.2022 διεξαχθείσας συνεδρίασης της Επιτροπής Ακροάσεων της ΡΑΣ.
50. Τη με αριθ. πρωτ. 3017/21.10.2022 κοινοποίηση στην HELLENIC TRAIN ΑΕ των ειρημένων (σχ. 49) πρακτικών.
51. Το με αριθ. πρωτ. 3084/26.10.2022 Συμπληρωματικό, κατ' άρθρο 22 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ, Υπόμνημα της HELLENIC TRAIN Α.Ε..
52. Τη με αριθ. πρωτ. 3666/06.12.2022 Πρόσκληση Συνεδρίασης της Επιτροπής Ακροάσεων της ΡΑΣ.
53. Το με αριθ. πρωτ. 3761/12.12.2022 Πόρισμα της Επιτροπής Ακροάσεων της ΡΑΣ.
54. Τη με αριθ. πρωτ. 3785/13.12.2022 Εισήγηση της Προέδρου της ΡΑΣ - Υποβολή Πορίσματος προς την Ολομέλεια.

ΣΚΕΦΘΗΚΕ ΩΣ ΕΞΗΣ:

Ι. ΣΥΝΤΟΜΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΑΥΤΕΠΑΓΓΕΛΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

- Ια.** Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) και συγκεκριμένα, η αρμόδια Μονάδα Ρύθμισης και Ελέγχου Σιδηροδρομικής Αγοράς (ΜΡΕΣΑ) έλαβε γνώση για την ακινητοποίηση των αμαξοστοιχιών **(1)** 885 Καλαμπάκα-Αθήνα, **(2)** I/C 54 (Αθήνα-Θεσσαλονίκη), **(3)** I/C 55 (Θεσσαλονίκη-Αθήνα), **(4)** I/C 56 (Αθήνα-Θεσσαλονίκη) και **(5)** I/C 57 (Θεσσαλονίκη - Αθήνα) της σιδηροδρομικής επιχείρησης με τον διακριτικό τίτλο

«ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ» (και από 1.7.2022 [πρβλ. σχ.2] με τον διακριτικό τίτλο HELLENIC TRAIN A.E.) στις 24.1.2022 και την ταλαιπωρία που υπέστησαν εκατοντάδες επιβάτες στον κύριο άξονα του σιδηροδρομικού δικτύου Αθήνα-Θεσσαλονίκη. Η ενημέρωση προήλθε από σειρά δημοσιευμάτων σε ηλεκτρονικό και έντυπο τύπο, από τα δελτία ειδήσεων ραδιοτηλεοπτικών σταθμών, από τα δελτία τύπου της HELLENIC TRAIN A.E. και του Υπουργείου Υποδομών και καθώς και από σωρεία αναφορών-παραπόνων επιβατών που υποβλήθηκαν στη ΡΑΣ. Λόγω της σοβαρότητας και της έκτασης του θέματος εκτιμήθηκε ότι υπήρχε άμεση και επείγουσα ανάγκη διερεύνησης των συνεπειών της ακινητοποίησης των ως άνω αμαξοστοιχιών της HELLENIC TRAIN A.E. στις 24.1.2022, αναφορικά με πιθανολογούμενη παραβίαση των δικαιωμάτων των επιβατών, όπως απορρέουν από τον Κανονισμό (ΕΚ) 1371 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007 «σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών» και ειδικότερα από τις διατάξεις των άρθρων 8 §2 (ταξιδιωτικές πληροφορίες), 18 §§ 1, 2γ, 3, 5 (συνδρομή) και 28 §1 (πρότυπα ποιότητας των υπηρεσιών) και πρότεινε τη διεξαγωγή αυτεπάγγελτης έρευνας βάσει του άρθρου 5 §2 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ.

- Ιβ.** Η Ολομέλεια με τη με αριθ. πρωτ. 325/2.2.2022 Απόφασή της (σχ. 6, απόφαση 8/2.2.2022), όρισε τη διενέργεια αυτεπάγγελτου ελέγχου και τη σύνταξη πορίσματος με σχετική εισήγηση από δύο (2) στελέχη του προσωπικού της ΜΡΕΣΑ. Ακολούθως, η εν λόγω απόφαση κοινοποιήθηκε (σχ.7) στην HELLENIC TRAIN A.E., ενώ στο πλαίσιο εφαρμογής της και για την έναρξη της διερεύνησης των αναφερομένων σε αυτή ζητημάτων, η ΡΑΣ απέστειλε στην HELLENIC TRAIN ΑΕ επιστολή (σχ.8), με την οποία τής ζητήθηκε η εντός 5 ημερών

πληροφόρηση με την προσκόμιση της κατάλληλης τεκμηρίωσης για τα αυτεπαγγέλτως ερευνώμενα ζητήματα. Η HELLENIC TRAIN ΑΕ ανταποκρίθηκε με απαντητική επιστολή προσκομίζοντας σχετικά έγγραφα (σχ.9, σχ.12 και σχ. 17). Επίσης, προκειμένου να αποσαφηνιστούν σημεία της επιστολής που αφορούσαν τον διαχειριστή της υποδομής, απέστειλε (σχ.14) ερωτήματα στην ΟΣΕ ΑΕ., η οποία ανταποκρίθηκε παρέχοντας σχετικά στοιχεία (σχ.13 και σχ.18) και πληροφορίες.

- Ιγ.** Η Μονάδα Ρύθμισης και Ελέγχου Σιδηροδρομικής Αγοράς, με την ολοκλήρωση της εξέτασης των αυτεπαγγέλτως ερευνώμενων περιστατικών και έπειτα από συγκέντρωση και μελέτη όλων των σχετικών εγγράφων και στοιχείων, υπέβαλε το με αριθ. πρωτ. 854/23.3.2022 Πόρισμα – Εισήγηση (σχ.19) του άρθρου 5 §5 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ στην Πρόεδρο της Αρχής, με την εκτίμηση ότι **(α)** η αυτεπαγγέλτως εξεταζόμενη συμπεριφορά της HELLENIC TRAIN ελέγχεται ως πιθανή παράβαση της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, και ειδικότερα, των άρθρων 8, 18 & 28 του (ΕΚ) 1371/2007, λόγω ελλιπούς πληροφόρησης των επιβατών για καθυστερήσεις - ακυρώσεις δρομολογίων & λόγω περιορισμένης - πλημμελούς παροχής συνδρομής και **(β)** συντρέχει ανάγκη διεξαγωγής ακρόασης με στόχο τον σχηματισμό πλήρους και ακριβούς εικόνας από την ΡΑΣ για τα γεγονότα και τα λοιπά σχετικά με την ερευνώμενη υπόθεση, ήτοι την στις 24.1.2022 ακινητοποίηση των αμαξοστοιχιών **(1)** 885 Καλαμπάκα-Αθήνα, **(2)** I/C 54 (Αθήνα-Θεσσαλονίκη), **(3)** I/C 55 (Θεσσαλονίκη-Αθήνα), **(4)** I/C 56 (Αθήνα-Θεσσαλονίκη) και **(5)** I/C 57 (Θεσσαλονίκη - Αθήνα) της σιδηροδρομικής επιχείρησης HELLENIC TRAIN ΑΕ (πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.).
- Ιδ.** Σε συνέχεια του προαναφερόμενου Πορίσματος-Εισήγησης (σχ.19), και κατόπιν της με αριθ. πρωτ. 2139/3.8.2022 Εισή-

γησης της Προέδρου (σχ.36) προς την Ολομέλεια της ΡΑΣ, εκδόθηκε η με αριθ. πρωτ. 2175/5.8.2022 Απόφαση της Ολομέλειας της Αρχής (σχ.37) για την κλήση σε ακρόαση της HELLENIC TRAIN A.E., με θεματικό αντικείμενο την αυτεπάγγελτη διερεύνηση παραβάσεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, και ειδικότερα, **(Α)** πιθανολογούμενης παράβασης του άρθρου 8 §2 (ταξιδιωτικές πληροφορίες) του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007 σχετικά με τις ταξιδιωτικές πληροφορίες που παρέχονται στον επιβάτη σιδηροδρομικής επιχείρησης κατά τη διάρκεια του ταξιδιού και ειδικότερα τις πληροφορίες που σχετίζονται με τις καθυστερήσεις και με θέματα ασφάλειας και προστασίας του (επιβάτη), **(Β)** πιθανολογούμενης παράβασης του άρθρου 18 §§1, 2γ, 3, 5 (συνδρομή) του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007, σχετικά με τις υποχρεώσεις ενημέρωσης και άμεσης συνδρομής της σιδηροδρομικής επιχείρησης προς τον επιβάτη όταν υφίσταται καθυστέρηση στην άφιξη ή στην αναχώρηση σχετικά με την εκτιμώμενη ώρα αναχώρησης και άφιξης αλλά και στην παροχή εναλλακτικών υπηρεσιών μεταφοράς σε περίπτωση που η σιδηροδρομική υπηρεσία δεν μπορεί πλέον να συνεχιστεί, ή μεταφοράς στον εναλλακτικό τόπο αναχώρησης ή στον τελικό προορισμό, και **(Γ)** πιθανολογούμενης παράβασης του άρθρου 28 §1 (πρότυπα ποιότητας των υπηρεσιών) του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007, σχετικά με τον καθορισμό και την εφαρμογή προτύπων ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών, με στόχο την πλήρη διερεύνηση από την Αρχή των γεγονότων, των καταστάσεων και των λοιπών στοιχείων της ερευνώμενης υπόθεσης. Ακολούθως, εκδόθηκε η με αριθ. πρωτ. 2179/5.8.2022 Πράξη της Προέδρου της Αρχής (σχ.38) για τον ορισμό και τη συγκρότηση της αρμόδιας Τριμελούς Επιτροπής Ακρόασης.

- Ιε.** Επιπρόσθετα, η Μονάδα Ρύθμισης και Ελέγχου Σιδηροδρομικής Αγοράς λαμβάνοντας υπόψη τη με αριθμό 39/31.5.2022

Απόφαση της 166ης συνεδρίασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ (σχ.25 έως σχ.27) με θέμα «Εφαρμογή του Κανονισμού 1371/2007 «σχετικά με τα «Δικαιώματα & τις Υποχρεώσεις των επιβατών των σιδηροδρομικών γραμμών», με την οποία αποφασίστηκε η εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007 σχετικά με τα «Δικαιώματα & τις Υποχρεώσεις των επιβατών των σιδηροδρομικών γραμμών», στο σύνολό του, απέστειλε συμπληρωματικά ερωτήματα (σχ.28) στην HELLENIC TRAIN, προκειμένου να εξετάσει την εφαρμογή των προβλέψεων του Κεφαλαίου IV «καθυστερήσεις, απώλεια ανταπόκρισης και ακυρώσεις», τα οποία απαντήθηκαν με τη με αριθ. πρωτ. 3133/22/Γ1/16.6.2022 επιστολή (σχ.31) της HELLENIC TRAIN Α.Ε..

Ιστ. Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, την απάντηση της HELLENIC TRAIN ΑΕ, τις σχετικές ενδείξεις και τα στοιχεία που είχε ήδη στη διάθεσή της η Αρχή καθώς και το άρθρο 5 §2 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ, η ΜΡΕΣΑ εισηγήθηκε, μέσω της Προέδρου της ΡΑΣ (σχ.32), τη λήψη απόφασης για αυτεπάγγελτη έρευνα από την Αρχή, με ειδικό αντικείμενο τη διερεύνηση πιθανολογούμενων παραβάσεων του Κεφαλαίου IV «Καθυστερήσεις, απώλεια ανταπόκρισης και ακυρώσεις» και ειδικότερα των άρθρων 15, 16,17 και 18 §§2α και 2β του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007 κατά την στις 24.1.2022 ακινητοποίηση των πιο πάνω αναφερόμενων αμαξοστοιχιών. Η Ολομέλεια έκανε δεκτή την ανωτέρω εισήγηση (σχ.32) με την με αριθ. πρωτ. 1693/27.6.2022 Απόφασή της (σχ.33), στην οποία και όρισε τη διενέργεια του αυτεπάγγελτου ελέγχου, την σύνταξη πορίσματος με σχετική εισήγηση από δύο (2) στελέχη του προσωπικού της ΜΡΕΣΑ και η εν λόγω απόφαση κοινοποιήθηκε (σχ.34) στην HELLENIC TRAIN Α.Ε..

Ιζ. Η Μονάδα Ρύθμισης και Ελέγχου Σιδηροδρομικής Αγοράς, μετά τη λήψη απόφασης της Αρχής για αυτεπάγγελτη έρευνα

(σχ.33 και σχ.34), με την ολοκλήρωση της εξέτασης των αυτεπαγγέλτως ερευνώμενων περιστατικών και έπειτα από συγκέντρωση και μελέτη όλων των σχετικών εγγράφων και στοιχείων, υπέβαλε, σύμφωνα με το άρθρο 5 §5 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ στην Πρόεδρο της Αρχής, το με αριθ. πρωτ. 1772/1.7.2022 πόρισμά της (σχ.35), με την εκτίμηση ότι υφίστανται ενδείξεις παράβασης της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, και ειδικότερα, του άρθρου 18 §§2α και 2β του ΕΚ 1371/2007 «Συνδρομή», που αφορά στην παροχή συνδρομής με την εξασφάλιση γευμάτων και καταλύματος σε περιπτώσεις καθυστερήσεων που υπερβαίνουν τα 60 λεπτά (εν προκειμένω περιορισμένη-πλημμελής παροχή) και ότι συντρέχει ανάγκη διεξαγωγής ακρόασης με στόχο τον σχηματισμό πλήρους και ακριβούς εικόνας από την ΡΑΣ για τα γεγονότα και τα λοιπά σχετικά με την ερευνώμενη υπόθεση, ήτοι την στις 24.1.2022 ακινητοποίηση των αμαξοστοιχιών **(1)** 885 Καλαμπάκα-Αθήνα, **(2)** I/C 54 (Αθήνα-Θεσσαλονίκη), **(3)** I/C 55 (Θεσσαλονίκη-Αθήνα), **(4)** I/C 56 (Αθήνα-Θεσσαλονίκη) και **(5)** I/C 57 (Θεσσαλονίκη - Αθήνα) της σιδηροδρομικής επιχείρησης HELLENIC TRAIN A.E. (πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.).

- Ιη.** Σε συνέχεια του προαναφερόμενου Πορίσματος-Εισήγησης (σχ.35), και κατόπιν της με αριθ. πρωτ. 2167/4.8.2022 Εισήγησης της Προέδρου (σχ.41) προς την Ολομέλεια της ΡΑΣ, εκδόθηκε η με αριθ. πρωτ. 2176/5.8.2022 Απόφαση της Ολομέλειας της Αρχής για την κλήση σε ακρόαση της HELLENIC TRAIN A.E. (σχ.42), με θεματικό αντικείμενο την αυτεπάγγελτη διερεύνηση παραβάσεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, και ειδικότερα, **(Α)** πιθανολογούμενης παράβασης του άρθρου 15 (ευθύνη για καθυστερήσεις, απώλειες ανταπόκρισης και ακυρώσεις) του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007, σχετικά με την ευθύνη του μεταφορέα (σιδηροδρομική επιχείρηση) έναντι του επιβάτη για τη ζημία που προκύπτει από το γεγονός ότι,

λόγω της κατάργησης, της καθυστέρησης ή της απώλειας ανταπόκρισης, το ταξίδι δεν μπορεί να συνεχιστεί την ίδια μέρα ή η συνέχισή του δεν είναι λογικά απαιτητή την ίδια μέρα λόγω δεδομένων περιστάσεων, **(Β)** πιθανολογούμενης παράβασης του άρθρου 16 (επιστροφή χρημάτων και επαναδρομολόγηση) του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007, σχετικά με το δικαίωμα του επιβάτη να αναζητήσει επιστροφή των χρημάτων που κατέβαλε (κόμιστρο), υπό τους όρους υπό τους οποίους αυτό καταβλήθηκε, σε περίπτωση καθυστέρησης άφιξης στον προορισμό του (άνω των 60 λεπτών) ή συνέχιση του δρομολογίου του ή επαναδρομολόγηση, υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς προς τον τελικό προορισμό του και με την πρώτη ευκαιρία ή σε ύστερη ημερομηνία κατά την προαίρεση του επιβάτη, **(Γ)** πιθανολογούμενης παράβασης του άρθρου 17 (αποζημίωση κομίστρου) του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007, σχετικά με το δικαίωμα του επιβάτη, ο οποίος, χωρίς απώλεια του δικαιώματος μεταφοράς του, δικαιούται να ζητήσει από σιδηροδρομική επιχείρηση αποζημίωση για καθυστερήσεις, εάν αντιμετωπίζει καθυστέρηση για τη διαδρομή από τον τόπο αναχώρησης έως τον τόπο προορισμού που αναφέρεται στο εισιτήριο, και **(Δ)** πιθανολογούμενης παράβασης του άρθρου 18 §§2α και 2β (συνδρομή) του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007, σχετικά με την υποχρέωση της σιδηροδρομικής επιχείρησης, σε περίπτωση τυχόν καθυστέρησης που υπερβαίνει τα 60 λεπτά, δωρεάν παροχής βασικών αγαθών για την κάλυψη στοιχειωδών αναγκών του επιβάτη και δωρεάν παροχής καταλύματος σε περίπτωση που αυτό είναι απαραίτητο, με στόχο την πλήρη διερεύνηση από την Αρχή των γεγονότων, τις καταστάσεων και των λοιπών στοιχείων της ερευνώμενης υπόθεσης. Ακολούθως, εκδόθηκε η με αριθ. πρωτ. 2180/5.8.2022 Πράξη της Προέδρου της Αρχής (σχ.43) για

τον ορισμό και τη συγκρότηση της αρμόδιας Τριμελούς Επιτροπής Ακρόασης.

- Ιθ.** Σε συνέχεια των ανωτέρω, με τις με αριθ. πρωτ. **(α)** 2181/5.8.2022 και **(β)** 2182/5.8.2022 Πράξεις Διεξαγωγής Ακρόασης της Προέδρου της ΡΑΣ (σχ.39 και σχ.44), οι οποίες επιδόθηκαν νομότυπα και εμπρόθεσμα στην HELLENIC TRAIN A.E. (σχ.40 και σχ.45), ορίστηκε η διενέργεια ακρόασης της ελεγχόμενης σιδηροδρομικής επιχείρησης HELLENIC TRAIN A.E. (πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.) ενώπιον της ορισθείσας Τριμελούς Επιτροπής Ακρόασης της ΡΑΣ (σχ.38 και σχ.43) για τις 21.9.2022, οπότε και αναβλήθηκε, κατόπιν υποβολής σχετικού αιτήματος από την ελεγχόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση (σχ.46 και σχ.47), για τις 28.9.2022. Πριν τη διεξαγωγή της ακρόασης η HELLENIC TRAIN A.E. κατέθεσε το με αριθ. πρωτ. 2686/26.9.2022 έγγραφο υπόμνημά της (σχ.48), ενιαίο και για τις δύο (2), όπως παραπάνω, Πράξεις Διεξαγωγής Ακρόασης, καθώς και τα συνημμένα με αυτό έγγραφα.
- Ιι.** Κατά την στις 28.9.2022 συνεδρίαση της Επιτροπής Ακροάσεων της ΡΑΣ και αφού, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 23 του Κανονισμού Ακροάσεων της Αρχής, διατάχθηκε η συνεξέταση των δύο (2), όπως παραπάνω Πράξεων Διεξαγωγής Ακρόασης (σχ.39 και σχ.34), το λόγο έλαβαν οι πληρεξούσιοι δικηγόροι της HELLENIC TRAIN A.E., Αθηνά Ψαράκη, Κυριακή Κύργιου, Γιώργος Κροκίδας και Αναστασία Σακκά και ο νόμιμος εκπρόσωπός της, Maurizio Carotorto του Giovanni, Διευθύνων Σύμβουλος της HELLENIC TRAIN ΑΕ, οι οποίοι τοποθετήθηκαν επί των ερευνώμενων πιθανών παραβάσεων των διατάξεων των άρθρων **(α)** 8 §2, 18 §§ 1, 2γ, 3, 5 και 28 §1 και **(β)** 15, 16, 17 και 18 §§2α και 2β του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007, για την στις 24.1.2022 ακινητοποίηση των αμαξοστοιχιών **(1)** 885 Καλαμπάκα-Αθήνα, **(2)** I/C 54 (Αθήνα-Θεσσαλονίκη), **(3)** I/C 55 (Θεσσαλονίκη-Αθήνα), **(4)** I/C

56 (Αθήνα-Θεσσαλονίκη) και **(5)** I/C 57 (Θεσσαλονίκη - Αθήνα) της σιδηροδρομικής επιχείρησης HELLENIC TRAIN ΑΕ, ανέπτυξαν τις απόψεις τους, έδωσαν διευκρινίσεις και απάντησαν σε ερωτήσεις που τους υπέβαλαν η Πρόεδρος και τα μέλη της Επιτροπής. Με την εξέταση του μάρτυρα και την ολοκλήρωση της ακροαματικής διαδικασίας χορηγήθηκε προθεσμία επτά (7) εργάσιμων ημερών μετά την παραλαβή των πρακτικών από την HELLENIC TRAIN ΑΕ (σχ.50), προκειμένου να υποβάλει το συμπληρωματικό υπόμνημά της και η HELLENIC TRAIN Α.Ε. κατέθεσε το, κατ' άρθρο 22 του Κανονισμού Ακροάσεων της Αρχής, με αριθ. πρωτ. 3084/26.10.2022 (σχ.51) συμπληρωματικό υπόμνημά της.

- Ιια.** Μετά την ολοκλήρωση της ειρημένης ακροαματικής διαδικασίας, η Επιτροπή Ακροάσεων της ΡΑΣ στις 08.12.2022 (σχ. 52) συνήλθε σε διάσκεψη στην αίθουσα συνεδριάσεων των Γραφείων της και αφού έλαβε υπόψη τα στοιχεία του φακέλου της κρινόμενης υπόθεσης, τις απόψεις που διατύπωσε προφορικά η HELLENIC TRAIN Α.Ε. κατά τη συζήτηση της υπόθεσης, τα υπομνήματα που υπέβαλε, καθώς και τα όσα κατέθεσε ο μάρτυράς της κατά την ακροαματική διαδικασία, διατύπωσε το με αριθ. πρωτ. 3761/12.12.2022 (σχ. 53) 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.

II. Η ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ

- Ιια.** 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 εν λόγω σιδηροδρομικής υποδομής, καταβαλλόμενων στην εταιρεία-Διαχειριστή του δικτύου, ΟΣΕ Α.Ε..

- ΙΙβ.** 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»).
- ΙΙγ.** 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. Ο Όμιλος FSI απασχολεί πάνω

από 75.000 εργαζόμενους, ενώ σε ετήσια βάση εξυπηρετεί 830 εκ. επιβάτες και μεταφέρει 50 εκ. τόνους εμπορευμάτων.

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. 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, προα-

στιακών, 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 μέσων σταθερής τροχιάς, ιε. Η διαχείριση ή/και εκμίσθωση σε τρίτους τροχαίου υλικού είτε ιδιοκτητού 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 οποιονδήποτε 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 Δημόσιου 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».

III. ΤΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

IIIα.ΟΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΡΑΣ

(Α) Η ΡΑΣ συστάθηκε με τον Ν. 3891/2010 (ΦΕΚ Α' 188/4.11.2010), ο οποίος διέπει την εν γένει οργάνωση και λειτουργία της (βλ. άρθρα 22 έως 34Α). Αποτελεί τον αρμόδιο ρυθμιστικό φορέα για την ελληνική σιδηροδρομική αγορά, καθώς εποπτεύει και ελέγχει την εν λόγω σιδηροδρομική αγορά ώστε αυτή να λειτουργεί υπό καθεστώς ελεύθερου ανταγωνισμού, να μην υφίστανται διακρίσεις εις βάρος σιδηροδρομικών επιχειρήσεων (ελληνικών ή αλλοδαπών) οι οποίες ήδη δραστηριοποιούνται ή ενδιαφέρονται να δραστηριοποιηθούν στην Ελλάδα, και εν γένει να διασφαλίζεται πλήρως η τήρηση της κείμενης (εθνικής και ενωσιακής) σιδηροδρομικής νομοθεσίας, απευθύνοντας οδηγίες ή συστάσεις, επιβάλλοντας κυρώσεις και λαμβάνοντας κάθε πρόσφορο μέτρο, όπου και όταν αυτό απαιτείται, είτε αυτεπάγγελτα είτε κατόπιν υποβολής ενώπιόν της σχετικής καταγγελίας ή προσφυγής.

(Β) Ειδικότερα, σύμφωνα με το άρθρο 28 (Αρμοδιότητες της Ρ.Α.Σ.) του Ν. 3891/2010, 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 αυτεπάγγελτως ή κατόπιν προσφυγής. Εποπτεύει τη λειτουργία της σιδηροδρομικής αγοράς, την τήρηση των διατάξεων του παρόντος και της σχετικής νομοθεσίας. Επιπλέον, παρακολουθεί την τήρηση των κανόνων του ανταγωνισμού στην αγο-

ρά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, εξασφαλίζει τη δίκαιη και χωρίς διακρίσεις αντιμετώπιση πάντων, λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα και εκδίδει τις απαιτούμενες εκτελεστές πράξεις. Διενεργεί ελέγχους κατόπιν προσφυγών ή και αυτεπαγγέλτως για τα θέματα αρμοδιότητας της. [...] 2. Αποφασίζει επί αναφορών, καταγγελιών και προσφυγών αιτούντων [...]. 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. [...]. **11.** Παρακολουθεί και ελέγχει την τήρηση της εφαρμογής του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371 (ΕΕ L315/14 της 3.12.2007) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών, και λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα με τα οποία εξασφαλίζεται ο σεβασμός των δικαιωμάτων των επιβατών. **12.** Εξετάζει καταγγελίες επιβατών για παραβίαση των διατάξεων του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371 (ΕΕ L315/14 της 3.12.2007) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών/Έχει το δικαίωμα να ζητήσει πληροφορίες από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, πωλητές εισιτηρίων, υπεύθυνους σταθμών, τον επιβάτη και τυχόν τρίτα μέρη που εμπλέκονται προς εξέταση της υποβληθείσας καταγγελίας. [...]. **17.** Απευθύνει οδηγίες ή συστάσεις και επιβάλλει κυρώσεις σύμφωνα

με τις διατάξεις των άρθρων 32 και 33 του παρόντος νόμου.

18. Διεξάγει ακροάσεις, είτε αυτεπαγγέλτως είτε κατόπιν έγγραφης καταγγελίας οποιουδήποτε έχει έννομο συμφέρον, για τη διαπίστωση παραβάσεων διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, καθώς και για κάθε άλλη περίπτωση για την οποία ρητά δίδεται σχετική αρμοδιότητα με τον παρόντα νόμο.

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, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, «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 αποχρώσεις 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 το άρθρο 33 (Διοικητικές κυρώσεις για την παράβαση των διατάξεων του Κανονισμού 1371/2007) του Ν. 3891/2010, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, προβλέπεται ρητά ότι: «1. Σε περίπτωση παραβάσεως των διατάξεων του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371 (ΕΕ L315/14 της 3.12.07) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών, η

Ρ.Α.Σ. δύναται, με ειδικά αιτιολογημένη απόφαση της και ύστερα από προηγούμενη κλήση για παροχή εξηγήσεων των ενδιαφερομένων, να επιβάλει στο υπαίτιο νομικό ή φυσικό πρόσωπο, **σωρευτικά ή διαζευκτικά**, τις ακόλουθες κυρώσεις: **α) Σύσταση για συμμόρφωση σε συγκεκριμένη διάταξη της νομοθεσίας, με προειδοποίηση επιβολής κυρώσεων σε περίπτωση υποτροπής, β) πρόστιμο έως ένα εκατομμύριο (1.000.000) ευρώ**. Για τον καθορισμό του προστίμου λαμβάνεται υπόψη, μετά άλλων, η φύση, η σοβαρότητα και η διάρκεια της παράβασης. 2. Τα πρόστιμα που επιβάλλονται εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κ.Ε.Δ.Ε. υπέρ του Δημοσίου. 3. Η Ρ.Α.Σ. μπορεί να λαμβάνει έκτακτα προσωρινά μέτρα, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 7 του άρθρου 32 του ν. 3891/2010».

(Ε) 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) 1371/2007 (National Enforcement Body-NEB), στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ERA), στο Ανεξάρτητο Δίκτυο Ρυθμιστών για το Σιδηρόδρομο (IRG-Rail), στο Ευρωπαϊκό Δίκτυο Ανταγωνισμού (ECN) και στο δίκτυο των Ευρωπαϊκών Ρυθμιστικών Φορέων Σιδηροδρόμου (ENRRB).

ΙΙΙβ.ΚΑΝΟΝΕΣ ΠΟΥ ΔΙΕΠΟΥΝ ΤΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΚΑΙ ΤΙΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

(Α) Αναφορικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών έχει θεσπιστεί ο Κανονισμός (ΕΚ) 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, ο οποίος τέθηκε σε ισχύ στις 3 Δεκεμβρίου 2009. Ο εν λόγω Κανονισμός αποσκοπεί στη θέσπιση δικαιωμάτων και υποχρεώσεων για τους επιβάτες σιδηροδρομικών γραμμών, ώστε να τους προστατέψει κατά τη διακοπή ενός ταξιδιού, καθώς και να βελτιώσει την αποτελεσματικότητα και την ελκυστικότητα των υπηρεσιών για τους επιβάτες σιδηροδρομικών γραμμών. **Ειδικότερα:**

(i) Αφορά σε όλα τα σιδηροδρομικά ταξίδια και τις υπηρεσίες που παρέχονται βάσει αδείας από μία ή περισσότερες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις βάσει της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, όπως έχει αυτή τροποποιηθεί και ισχύει, εντός της ΕΕ, ενώ, δεν εφαρμόζεται σε ταξίδια και υπηρεσίες που πραγματοποιούνται στην επικράτεια χωρών εκτός της ΕΕ. Μια χώρα της ΕΕ μπορεί να επιλέξει να χορηγεί εξαιρέσεις για τα περισσότερα άρθρα του κανονισμού, πλην των άρθρων 9, 11, 12, 19, 20 § 1 και 26, σε υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών εσωτερικού για μέγιστο χρονικό διάστημα 5 ετών, το οποίο μπορεί να ανανεωθεί δύο φορές και επιπρόσθετα, μπορεί να εξαιρέσει τις αστικές, προαστιακές και περιφερειακές υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών από τον παρόντα κανονισμό.

(ii) Οι επιβάτες των σιδηροδρομικών γραμμών έχουν τα ακόλουθα βασικά δικαιώματα: **ΠΡΩΤΟΝ**, (σύμβαση μεταφοράς και πληροφορίες), πρέπει να δίνονται στους επιβάτες σαφείς και προσβάσιμες πληροφορίες **(1)** πριν από το ταξίδι

και συγκεκριμένα για σχετικές προϋποθέσεις που ισχύουν για τη σύμβαση, τα ωράρια και τα κόμιστρα που ισχύουν· **(2)** κατά τη διάρκεια του ταξιδιού και συγκεκριμένα σχετικά με τυχόν καθυστερήσεις ή ανωμαλίες των υπηρεσιών· **(3)** σχετικά με διαδικασίες για την υποβολή παραπόνων, ενώ, οι πληροφορίες που παρέχονται σε άτομα με αναπηρίες και άτομα με μειωμένη κινητικότητα θα πρέπει να διατίθενται σε προσβάσιμη μορφή. **ΔΕΥΤΕΡΟΝ**, (καθυστερήσεις και ακυρώσεις), σε περίπτωση καθυστέρησης άφιξης στον τελικό προορισμό που υπερβαίνει τα 60 λεπτά, οι επιβάτες έχουν τα εξής δικαιώματα: **(1)** επιστροφής του κομίστρου στο ακέραιο για το μέρος του ταξιδιού που δεν πραγματοποιήθηκε ή συνέχιση του ταξιδιού ή επαναδρομολόγησης, υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς, με την πρώτη ευκαιρία ή σε ύστερη ημερομηνία κατά την προαίρεση του επιβάτη, **(2)** αν οι επιβάτες δεν επιλέξουν την επιστροφή του κομίστρου αλλά τη συνέχιση του ταξιδιού, μπορούν να ζητήσουν ελάχιστη αποζημίωση ίση με το 25 % του κομίστρου για καθυστέρηση 60 έως 119 λεπτών και το 50% του κομίστρου για καθυστέρηση 120 λεπτών και άνω, **(3)** σε περίπτωση καθυστέρησης άφιξης ή αναχώρησης που υπερβαίνει τα 60 λεπτά, οι επιβάτες έχουν τα εξής δικαιώματα: ενημέρωση σχετικά με την κατάσταση και σχετικά με την εκτιμώμενη ώρα αναχώρησης και άφιξης, γεύματα και αναψυκτικά εντός εύλογων ορίων, κατάλυμα σε περίπτωση που είναι απαραίτητη η παραμονή για μία ή περισσότερες νύκτες, μεταφορά από την αμαξοστοιχία στο σιδηροδρομικό σταθμό, στον εναλλακτικό τόπο αναχώρησης ή στον τελικό προορισμό, εάν η αμαξοστοιχία είναι ακινητοποιημένη εκτός σταθμού. **ΤΡΙΤΟΝ**, (άτομα με αναπηρίες και περιορισμένη κινητικότητα). Η νομοθεσία της ΕΕ για τα δικαιώματα των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών θα διασφαλίζει ότι τα άτομα με αναπηρίες και μειωμένη κινητικότητα μπορούν να ταξιδεύουν

με τρόπο συγκρίσιμο με των άλλων πολιτών. Επομένως, ο κανονισμός τους εκχωρεί τα ακόλουθα δικαιώματα: **(1)** το δικαίωμα πρόσβασης χωρίς διακρίσεις στη μεταφορά χωρίς κανένα επιπλέον κόστος, **(2)** κατόπιν αιτήματος, παροχή πληροφοριών σχετικά με την προσβασιμότητα των σιδηροδρομικών υπηρεσιών και σταθμών, **(3)** δωρεάν βοήθεια επί του συρμού και σε επανδρωμένους σταθμούς (οι επιβάτες πρέπει να ενημερώσουν 48 ώρες πριν για τις ανάγκες βοήθειας πριν από την αναχώρηση), **(4)** το δικαίωμα αποζημίωσης σε περίπτωση που η σιδηροδρομική επιχείρηση είναι υπεύθυνη για την απώλεια ή τη βλάβη του εξοπλισμού μετακίνησης.

ΤΕΤΑΡΤΟΝ, (ασφάλεια, καταγγελίες και ποιότητα υπηρεσίας)
Η προσωπική ασφάλεια των επιβατών διασφαλίζεται σε τρένα και σταθμούς από κοινού με τις δημόσιες αρχές, ενώ, πρέπει να συγκροτηθεί ένας αποτελεσματικός μηχανισμός διεκπεραίωσης παραπόνων. Οι επιβάτες μπορούν να υποβάλουν καταγγελία προς οποιαδήποτε εμπλεκόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση και τα ελάχιστα πρότυπα ποιότητας των υπηρεσιών για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις περιλαμβάνουν τα εξής: **(1)** πληροφορίες και εισιτήρια επιβατών, **(2)** χρονική ακρίβεια εκτέλεσης των δρομολογίων, και γενικές αρχές για την αντιμετώπιση των ανωμαλιών, **(3)** ακυρώσεις δρομολογίων, **(4)** καθαριότητα του τροχαίου υλικού και των εγκαταστάσεων των σταθμών, **(5)** έρευνα του βαθμού ικανοποίησης των πελατών, **(6)** διαχείριση παραπόνων, επιστροφές ποσών και αποζημιώσεις για τη μη εκπλήρωση ποιοτικών προτύπων υπηρεσιών και **(7)** συνδρομή παρεχόμενη στα άτομα με αναπηρία και στα άτομα με μειωμένη κινητικότητα.

(iii) Σχετικά με την εφαρμογή του εν λόγω Κανονισμού από τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, προβλέφθηκε ότι αυτές (χώρες ΕΕ) οφείλουν: **(1)** να ορίσουν έναν ή περισσότερους ανεξάρτητους φορείς υπεύθυνους για την επιβολή της

εφαρμογής του κανονισμού (βλ. άρθρα 28 §11 και 33 του Ν. 3891/2010), **(2)** οι επιβάτες δύνανται να υποβάλουν καταγγελία σε οποιονδήποτε από τους εν λόγω φορείς (βλ. άρθρα 28 §12 του Ν. 3891/2010) αν θεωρήσουν πως τα δικαιώματά τους καταπατήθηκαν και **(3)** να θεσπίσουν αποτελεσματικές, ανάλογες και αποτρεπτικές κυρώσεις για τις περιπτώσεις παράβασης του κανονισμού.

(B) Σύμφωνα με την ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, με θέμα: «Ερμηνευτικές κατευθυντήριες γραμμές για τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών», αναφέρεται, μεταξύ άλλων, ότι: «...**Στόχος του είναι να προστατεύονται τα δικαιώματα των επιβατών των σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ένωση, ιδίως σε περίπτωση διακοπής του ταξιδιού, και να βελτιωθεί η ποιότητα και η αποτελεσματικότητα των επιβατικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών.** Αυτό θα πρέπει, στη συνέχεια, να συμβάλει στην αύξηση της χρήσης των σιδηροδρομικών μεταφορών σε σχέση με άλλους τρόπους μεταφοράς. [...].**Σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 4 του κανονισμού,** τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν τις υπηρεσίες εσωτερικού, συμπεριλαμβανομένων των εθνικών υπεραστικών υπηρεσιών, από τις περισσότερες διατάξεις που περιέχει ο κανονισμός για περιορισμένο χρονικό διάστημα (πέντε έτη, με δυνατότητα ανανέωσης δύο φορές, δηλαδή για μέγιστο διάστημα 15 ετών). Ο κανονισμός δεν ορίζει, ωστόσο, συγκεκριμένο χρονικό διάστημα από την έναρξη ισχύος του μέσα στο οποίο επιτρέπεται να χορηγούνται οι εξαιρέσεις αυτές. **Πάντως, το άρθρο 2 παράγραφος 4 θα πρέπει να ερμηνευθεί με βάση την αιτιολογική σκέψη 25 του κανονισμού,** η οποία διευκρινίζει ότι επιτρέπεται η χορήγηση προσωρινών εξαιρέσεων για υπεραστικές υπηρεσί-

ες εσωτερικού, ώστε να υπάρξει μια περίοδος «σταδιακής εισόδου», προκειμένου να διευκολυνθούν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που αντιμετωπίζουν ίσως δυσκολίες στην εφαρμογή όλων των διατάξεων από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του κανονισμού. Το άρθρο 2 παράγραφος 6 επιτρέπει στα κράτη μέλη να χορηγούν εξαιρέσεις από τις διατάξεις του κανονισμού, για μέγιστη περίοδο πέντε ετών, σε συγκεκριμένες υπηρεσίες ή ταξίδια εφόσον σημαντικό μέρος της υπηρεσίας ή του ταξιδιού πραγματοποιείται εκτός της Ένωσης. Το άρθρο 2 παράγραφος 6 ορίζει ότι τα κράτη μέλη μπορούν να ανανεώσουν την αρχική μέγιστη διάρκεια της εξαίρεσης χωρίς να διευκρινίζει πόσες φορές επιτρέπεται αυτή η ανανέωση. Η Επιτροπή κρίνει ότι το άρθρο 2 παράγραφος 6 σκοπό έχει να δοθεί στα κράτη μέλη αρκετός χρόνος για να προσαρμόσουν τις σχέσεις τους με τρίτες χώρες (π.χ. να προσαρμόσουν τις διμερείς συμφωνίες τους) όσον αφορά τις απαιτήσεις βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371/2007 σχετικά με το έδαφος των κρατών μελών. Με βάση τον στόχο επίτευξης υψηλού επιπέδου προστασίας των καταναλωτών εντός της Ένωσης (αιτιολογική σκέψη 24), οι εξαιρέσεις που χορηγούνται δυνάμει του άρθρου 2 παράγραφος 6 δεν πρέπει να θεωρούνται ανανεώσιμες επ' αόριστον. Οι επιβάτες πρέπει να είναι σε θέση να επωφελούνται σταδιακά των δικαιωμάτων τους βάσει του κανονισμού στα τμήματα του ταξιδιού που πραγματοποιούνται στο έδαφος συγκεκριμένου κράτους μέλους, ακόμη και αν σημαντικό μέρος της υπηρεσίας ή του ταξιδιού πραγματοποιείται εκτός της Ένωσης.[...] Η εκτεταμένη χρήση εξαιρέσεων παρεμποδίζει τη δημιουργία ίσων όρων ανταγωνισμού για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις στην Ένωση και στερεί από τους επιβάτες σιδηροδρομικών υπηρεσιών την ασφάλεια δικαίου και την πλήρη άσκηση των δικαιωμάτων τους. [...]».

(Γ) Επιπρόσθετα, σύμφωνα με την έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο της Ευρώπης με θέμα «Εξαιρέσεις χορηγούμενες από τα κράτη μέλη δυνάμει του άρθρου 2 του κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007 σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών», αναφέρεται, μεταξύ άλλων, ότι «...**Στόχος του κανονισμού είναι να προστατεύονται** τα δικαιώματα των επιβατών των σιδηροδρομικών μεταφορών στην ΕΕ, **ιδίως** σε περίπτωση διακοπής του ταξιδιού, και να βελτιωθεί η ποιότητα και η αποτελεσματικότητα των επιβατικών σιδηροδρομικών γραμμών...Μολονότι ο κανονισμός εφαρμόζεται, κατ' αρχήν, σε όλες τις επιβατικές σιδηροδρομικές γραμμές στην ΕΕ, ο κανονισμός επιτρέπει στα κράτη μέλη να χορηγούν εξαιρέσεις για τις εγχώριες επιβατικές σιδηροδρομικές γραμμές, ώστε να διευκολυνθεί η σταδιακή εφαρμογή του κανονισμού. Λόγω του ειδικού χαρακτήρα των αστικών, των προαστιακών και των περιφερειακών επιβατικών σιδηροδρομικών γραμμών, ο κανονισμός επιτρέπει επίσης στα κράτη μέλη να εξαιρέσουν αυτές τις γραμμές από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού... Τα περισσότερα κράτη μέλη που έχουν εξαιρέσει τις εγχώριες υπεραστικές γραμμές έχουν χορηγήσει εξαιρέσεις για τα άρθρα 8, 10, 13, 15, 17 και 18. Τα κράτη μέλη δεν οφείλουν να δικαιολογήσουν λεπτομερώς την έγκριση των εξαιρέσεων, οι εξαιρέσεις όμως πρέπει να χορηγούνται με τρόπο διαφανή και χωρίς διακρίσεις. Είναι σαφές ότι οι εξαιρέσεις έχουν χορηγηθεί κυρίως για τα άρθρα που μπορούν να θεωρηθούν ως τα πλέον οικονομικά επαχθή, δηλαδή εκείνα που αφορούν τις προκαταβολές σε περίπτωση ατυχήματος (άρθρο 13) και εκείνα που αφορούν την ευθύνη σε περίπτωση καθυστέρησης, απώλειας ανταπόκρισης και ματαίωσης δρομολογίου και, άρα, την επιστροφή χρημάτων, την αποζημίωση και την παροχή βοήθειας

(άρθρα 15, 16, 17 και 18). Επίσης τα άρθρα 8 (ταξιδιωτικές πληροφορίες) και 10 (συστήματα ταξιδιωτικών πληροφοριών και κρατήσεων) ενδέχεται να θεωρηθούν επαχθή ή δαπανηρά, εφόσον απαιτηθεί να ανταποκρίνεται το νέο ή ανακαινισμένο τροχαίο υλικό ή τα μηχανογραφικά συστήματα στις υποχρεώσεις δυνάμει των άρθρων αυτών. Από την ανωτέρω περιγραφή **προκύπτει ότι** η χρήση των εξαιρέσεων, ιδίως για τις εγχώριες γραμμές, έχει οδηγήσει σε ένα συνονθύλευμα διαφορετικών δικαιωμάτων για τους επιβάτες των σιδηροδρομικών μεταφορών στην ΕΕ, λόγω των διαφορετικών εθνικών νομοθεσιών που εφαρμόζονται ελλείψει ενιαίας δέσμης της ΕΕ για τα δικαιώματα των επιβατών. Ήδη στα συμπεράσματα της έκθεσής της, της 14ης Αυγούστου 2013, προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού, η Επιτροπή επεσήμανε ότι **«η εκτεταμένη χρήση εξαιρέσεων [είναι] σοβαρό εμπόδιο για την επίτευξη του στόχου του κανονισμού»**, ο οποίος είναι η βελτίωση της ποιότητας και της αποτελεσματικότητας των επιβατικών σιδηροδρομικών γραμμών. Οι εξαιρέσεις στα κράτη μέλη **παράκωλύουν** τη δημιουργία ίσων όρων ανταγωνισμού για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ανά την ΕΕ. **Στερούν επίσης** στους επιβάτες σιδηροδρομικών μεταφορών την ασφάλεια δικαίου και την πλήρη άσκηση των δικαιωμάτων τους....Εν κατακλείδι, μπορεί να ειπωθεί ότι τα κράτη μέλη χορήγησαν εκτεταμένες εξαιρέσεις κατά τα πέντε πρώτα έτη εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371/2007 και είναι δυνατόν να αναμένεται απλώς πολύ περιορισμένη βελτίωση στο εγγύς μέλλον. Επομένως, δεν έχουν καταστεί ακόμη πραγματικότητα οι ισότιμοι όροι ανταγωνισμού για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και το **υψηλό επίπεδο προστασίας για τους επιβάτες στην ΕΕ»**.

IV. ΟΙ ΕΡΕΥΝΟΜΕΝΕΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ

IVα. Στο πλαίσιο εφαρμογής της με αριθ. πρωτ. 325/2.2.2022 Απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ (σχ.6) με θέμα: «Διεξαγωγή Αυτεπάγγελτης Έρευνας σχετικά με πιθανολογούμενες παραβάσεις των άρθρων 8 §2, 18 §§ 1, 2γ, 3, 5 και 28 §1 του Κανονισμού ΕΚ 1371/2007, κατά την ακινητοποίηση των αμαξοστοιχιών της σιδηροδρομικής επιχείρησης ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ 885 Καλαμπάκα-Αθήνα, I/C 54 (Αθήνα-Θεσσαλονίκη), I/C 55 (Θεσσαλονίκη-Αθήνα), I/C 56 (Αθήνα-Θεσσαλονίκη) και I/C 57 (Θεσσαλονίκη - Αθήνα) στις 24.1.2022» και λαμβάνοντας υπόψη, αφενός μεν, το σχετικό πόρισμα της αρμόδιας Μονάδας της Αρχής (σχ.19), και αφετέρου, όλα τα σχετικά έγγραφα και στοιχεία από τα οποία προκύπτουν, μεταξύ άλλων, η περιγραφή, το δρομολόγιο και ο αριθμός των επιβατών κάθε αμαξοστοιχίας, η αναγγελία του ατυχήματος (για την αμαξοστοιχία I/C54) στην ασφαλιστική εταιρεία Generali Hellas SA, σε συνδυασμό και με τα άρθρα 2 §2 περ. ε και 5 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ **διαπιστώθηκαν για την HELLENIC TRAIN A.E., σύμφωνα με αριθ. πρωτ. 2175/5.8.2022 Απόφαση της Ολομέλειας της Αρχής (σχ.37) τα ακόλουθα:**

(Α1) Αναφορικά με τη διάταξη του άρθρου 8 §2 (Ταξιδιωτικές πληροφορίες) του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007, σχετικά με τις ταξιδιωτικές πληροφορίες που παρέχονται στον επιβάτη σιδηροδρομικής επιχείρησης κατά τη διάρκεια του ταξιδιού και ειδικότερα τις πληροφορίες που σχετίζονται με τις καθυστερήσεις και με θέματα ασφάλειας και προστασίας του, για τις αμαξοστοιχίες 885/Καλαμπάκα-Αθήνα, IC 54/Αθήνα-Θεσσαλονίκη, IC55/Θεσσαλονίκη-Αθήνα, IC 56/Αθήνα-Θεσσαλονίκη, και IC 57/Θεσσαλονίκη-Αθήνα, παρότι η HELLENIC TRAIN A.E. αναφέρει (σχ.14, σχ.16 και σχ. 17) ότι παρείχε στους επιβάτες όλες τις ταξιδιωτικές πληροφορίες,

μέσω των υπαλλήλων των ανωτέρω αμαξοστοιχιών, εντούτοις, δεν τεκμηριώνεται επαρκής, έγκαιρη και έγκυρη πληροφόρηση των επιβατών, δεδομένου ότι, υφίστανται καταγεγραμμένα παράπονα (σχ.5) για τη συμπεριφορά του προσωπικού των ανωτέρω αμαξοστοιχιών και τη διαχείριση της κατάστασης κατά τη διάρκεια διαταραχής της κυκλοφορίας, **και ειδικότερα:**

(i) Στην αμαξοστοιχία IC54/Αθήνα-Θεσσαλονίκη: «φωνάζαμε σαν τρελοί, παίρναμε την αστυνομία τηλέφωνο, δεν ερχόταν κανείς να μας ενημερώσει, να ρωτήσει αν είμαστε καλά, τππ, καμία οργάνωση...» (α.π.HELLENIC TRAIN 27300-22-T9/28.01.2022).

(ii) Στην αμαξοστοιχία IC55/Θεσσαλονίκη-Αθήνα: «...οι υπεύθυνοι ήταν το λιγότερο απαράδεκτοι. Μόνιμα δικαιολογίες οι οποίες φαινόταν ψευδείς, αν μη τι άλλο και δεν ήξεραν να μας παραπέμψουν σε κάποιον υπεύθυνο, μόνο ότι αυτοί δεν ευθύνονταν για την κατάσταση. Εννοείται ότι στις 8.00 που άναψαν τα αίματα, κατηγορούσαν και έριχναν ευθύνες ο 'σταθμάρχης στον εισπράκτορα και τούμπαλιν.» (α.π. HELLENIC TRAIN 27182-22-T9/25.01.2022), «...οι ανακοινώσεις ήταν λιγοστές και δεν έδιναν ουσιαστικές πληροφορίες. Ρωτούσαμε τους υπαλλήλους τι συμβαίνει και η απάντηση που παίρναμε ήταν μονίμως «δεν ξέρω»...»(α.π.HELLENIC TRAIN 27288-22-T9/28.01.2022), «...γύρω στις 22:15 φτάνουμε Οινόη όπου είναι σταματημένα άλλα δύο τρένα και εκεί κορυφώνεται το δράμα. Η πρώτη ενημέρωση ήταν ότι θα παραμείνουμε ένα τέταρτο εκεί λόγω κυκλοφοριακού. Έχει περάσει πάνω από μία ώρα χωρίς καμία ενημέρωση τι συμβαίνει....όλοι οι επιβάτες παίρναμε τηλέφωνο στην πολιτική προστασία και μας έλεγαν ότι η ευθύνη είναι της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ενώ όταν καλούσαμε την ΤΡΑΙΝΟΣΕ έριχνε το μπαλάκι στην πολιτική προστασία και την αστυνομία. Γύρω

στις 00:00 είχαμε την επόμενη ενημέρωση ότι θα περιμένουμε εκεί μέχρι νεοτέρας και ότι το πρόβλημα είναι μεγάλο. Η επόμενη ανακοίνωση μετά τα μεσάνυχτα ήταν στις 06:00 το πρωί μετά από παράκληση πολλών επιβατών να μας ενημερώσουν. 6 ώρες μετά. Σε όλο αυτό το διάστημα δεν μας έδωσαν καμία εξήγηση και διευκρίνιση !! »(α.π.HELLENIC TRAIN 27323/--22-T9/28.01.2022) και «... η πρώτη μεγάλη καθυστέρηση συνέβη στον σταθμό της Τιθορέας, όπου για 2 και πλέον ώρες το τρένο ακινητοποιήθηκε, χωρίς να παρασχεθεί καμία ενημέρωση στους επιβάτες σχετικά με το λόγο της καθυστέρησης αυτής. Στη συνέχεια το τρένο ακινητοποιήθηκε στο σταθμό της Οινόης. Οι επιβάτες του τρένου, χωρίς να έχουν καμία σχετική ενημέρωση ...παρέμειναν μέχρι τις 08:40 το πρωί της Τρίτης 25.01.2022 εγκλωβισμένοι και αβοήθητοι...»(α.π.HELLENIC TRAIN 27386-22-T9/28.01.2022).

(iii) Στην αμαξοστοιχία IC56/Αθήνα-Θεσσαλονίκη: «...παραμείναμε εγκλωβισμένοι στα βαγόνια για 20 ώρες με το προσωπικό να είναι ανύπαρκτο και να μη μας δίνει απολύτως καμία πληροφορία για το τι συμβαίνει και πότε θα φύγουμε...» (σχ.5, αριθ. πρωτ. HELLENIC TRAIN 27335-22-T9/28.1.2022), «...παρακαλώ να ληφθεί υπόψη ότι κατά τη διάρκεια της παραμονής μας στην Οινόη ουδέποτε λάβαμε επίσημη ανακοίνωση για το λόγο της καθυστέρησης/ακύρωσης του δρομολογίου, παρά μόνο από ΜΜΕ...» (σχ.5, αριθ. πρωτ. HELLENIC TRAIN 27561-22-T9/2.2.2022), «...η εξυπηρέτηση ορισμένων υπαλλήλων σας ήταν απάνθρωπη και απαράδεκτη μας προέτρεπαν να λιώσουμε χιόνι για να πιούμε νερό και να βγούμε να χτυπήσουμε τα κουδούνια για να βρούμε να φάμε...» (σχ.5, αριθ. πρωτ. HELLENIC TRAIN 27569-22-T9/2.2.2022), «...18:30... ανακοίνωση πως ο χρόνος αναμονής είναι άγνωστος λόγω κάποιου προβλήματος στις σιδηροδρομικές γραμμές και οι επιβάτες θα ενημερω-

θούν αντίστοιχα για την εξέλιξη της κατάστασης. 20:00 ...δεν υπάρχουν νέα ακόμα 20:35 διαβάσαμε από την εφημερίδα πρώτο θέμα για το ατύχημα της IC 54 στη Λιβαδειά...» (σχ.5, αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 280/28.1.2022) και «...υπάρχει έντονη διαμαρτυρία και ζητούνται εξηγήσεις. Κανείς δε γνωρίζει τι ακριβώς γίνεται...όλα αυτά καθησυχάζοντας μας κάθε φορά ότι σε μια ώρα το πολύ θα έχουμε αναχωρήσει για τον προορισμό μας...» (σχ.5, αριθ. πρωτ. HELLENIC TRAIN 27679-22-T9/8.2.2022).

(iv) Στην αμαξοστοιχία IC57/Θεσσαλονίκη-Αθήνα: «...όλοι διαβεβαιώνουν στο σταθμό Θεσσαλονίκης ότι δεν υπάρχει πρόβλημα στο δίκτυο.... Οι υπεύθυνοι, μια κυρία και ένας κύριος μας λένε ότι δεν έχουν καμία ενημέρωση....» (σχ.5, αριθ. πρωτ. HELLENIC TRAIN 27195-22-T9/25.1.2022), «...καμία ενημέρωση. Μετακινηθήκαμε πίσω στο Λειανοκλάδι περιμέναμε μια ώρα μέσα στο κρύο τα ΚΤΕΛ, τα οποία περίμεναν 4 ώρες ακίνητα αφού ήρθαν...» (σχ.5, αριθ. πρωτ. HELLENIC TRAIN 27575-22-T9/3.2.2022) και «... εκεί και παρά τη μεγάλη ταλαιπωρία που υπέστη, σε έκκλησή μου για ενημέρωση, ο συντονιστής (όπως ενημερώθηκα ότι είναι και χωρίς να μου δώσει περαιτέρω στοιχεία) της εταιρείας σας, είχε απαξιωτική συμπεριφορά και ήταν αγενής στα όρια εξύβρισης...» (σχ.5, αριθ. πρωτ. HELLENIC TRAIN 27352-22-T9/28.1.2022).

(A2) Αναφορικά με τις διατάξεις του άρθρου 18 §§ 1, 2γ,3 και 5 (συνδρομή) του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007, σχετικά με τις υποχρεώσεις ενημέρωσης και άμεσης συνδρομής της σιδηροδρομικής επιχείρησης προς τον επιβάτη όταν υφίσταται καθυστέρηση στην άφιξη ή στην αναχώρηση σχετικά με την εκτιμώμενη ώρα αναχώρησης και άφιξης αλλά και στην παροχή εναλλακτικών υπηρεσιών μεταφοράς σε περίπτωση που η σιδηροδρομική υπηρεσία δεν μπορεί πλέον να συνεχι-

στεί, ή μεταφοράς στον εναλλακτικό τόπο αναχώρησης ή στον τελικό προορισμό, παρότι η HELLENIC TRAIN Α.Ε. αναφέρει (σχ. 14, σχ. 16 και σχ. 17) ότι το προσωπικό της αμαξοστοιχίας ενημέρωνε συνεχώς τους επιβάτες σύμφωνα με τη διαδικασία GEN/PRO/0087, εντούτοις:

(i) Δεν τεκμηριώνεται επαρκώς η τήρηση της εν λόγω διαδικασίας στην οποία αναφέρεται ότι: **«Οι συνοδοί και οι μηχανοδηγοί χρησιμοποιούν τα τυποποιημένα μηνύματα ή το μήνυμα έκτακτης πληροφόρησης που αποστέλλεται από το ΚΕΚ και κάνουν το συντομότερο δυνατό Ανακοίνωση εντός του συρμού. Οι Ανακοινώσεις επαναλαμβάνονται ανά δεκάλεπτο περιλαμβάνοντας κάθε νέα πληροφορία. Αν δεν είναι γνωστός με βεβαιότητα ο τρόπος και ο χρόνος αποκατάστασης, η Ανακοίνωση λέει «εργαζόμαστε για την αποκατάσταση και θα σας ενημερώσουμε το συντομότερο δυνατό για τον ακριβή χρόνο αναχώρησης». Αν είναι γνωστό με βεβαιότητα πως η ευθύνη δεν είναι της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, αυτό περιλαμβάνεται στην Ανακοίνωση».** Επίσης, δεν τεκμηριώνεται ολοκληρωμένη και συνεκτική πληροφόρηση των πρακτόρων, συνοδών για την επικρατούσα κατάσταση, και κατ' επέκταση των επιβατών, δεδομένου ότι: **(α)** τα emails έχουν γενικόλογη αναφορά, **(β)** τα sms που προωθήθηκαν αφορούσαν μόνο την αμαξοστοιχία IC54/Αθήνα-Θεσσαλονίκη, **(γ)** τα tweets από ώρα 22:26μ.μ. της 24.1.2022 μόνο στις 23:48 μ.μ. της ίδιας ημέρας αναφέρουν ότι τα δρομολόγια των αμαξοστοιχιών IC55/Θεσσαλονίκη-Αθήνα & IC56/Αθήνα-Θεσσαλονίκη από Οινόη θα καταλήξουν στην Αθήνα και μόλις τα δύο από αυτά (tweets) ότι η γραμμή είναι ασφαλής, ενώ, **(δ1)** για το δρομολόγιο της αμαξοστοιχίας IC57/Θεσσαλονίκη-Αθήνα ότι επιστρέφει στο Λειανοκλάδι και θα καταλήξει στη Λάρισα για διανυκτέρευση, δε συνέβη ποτέ και **(δ2)** για την αμαξοστοιχία 885/Καλαμπάκα-Αθήνα ότι οι 39 επιβάτες θα

διανυκτερεύσουν στη Λαμία ποτέ δεν διορθώθηκε. Επιπρόσθετα, ενώ υπήρχαν ακυρώσεις δρομολογίων από το πρωί της 24.1.2022 και emails για γενική ανωμαλία λόγω καιρικών συνθηκών σε αξονικά δρομολόγια και στον προαστιακό Αθηνών, οι πράκτορες, σύμφωνα με τα παράπονα των επιβατών, διαβεβαίωναν για την κανονικότητα των δρομολογίων ή για πιθανές καθυστερήσεις.

(ii) Δεν τεκμηριώνεται επιχειρησιακή ετοιμότητα και αποτελεσματικότητα της HELLENIC TRAIN A.E. για τη συνδρομή της, αφενός μεν, σε περίπτωση καθυστέρησης άνω των 60 λεπτών σε αμαξοστοιχία ακινητοποιημένη εκτός σταθμού και μεταφοράς της (αμαξοστοιχίας) στον πλησιέστερο σιδηροδρομικό σταθμό ή μεταφοράς της σε εναλλακτικό τόπο ή στον τελικό προορισμό, και αφετέρου, η οργάνωση εναλλακτικών υπηρεσιών μεταφοράς, όταν προβλέπεται ότι, δεν μπορεί να συνεχιστεί η υπηρεσία, δεδομένου ότι: **(α)** η αμαξοστοιχία 885/Καλαμπάκα-Αθήνα καταργήθηκε στις 21:30 (στις 24.1.2022), οι επιβάτες μεταφέρθηκαν σε ξενοδοχείο και στις 25.1.2022 και ώρα 15:50 αναχώρησαν από τον σιδηροδρομικό σταθμό Λειανοκλαδίου με προορισμό την Αθήνα, όπου και έφτασαν στις 20:30 της 25.1.2022. **(β)** η αμαξοστοιχία IC54/Αθήνα-Θεσσαλονίκη αρχικά ακινητοποιήθηκε στις 13:46 την 24.1.2022 στο σιδηροδρομικό σταθμό Λιβαδειάς, στις 16:20 στάλθηκαν εφεδρικές μηχανές που ώθησαν 2χλμ την αμαξοστοιχία, ώσπου ακινητοποιήθηκε και πάλι, στις 17:44 στο Χ.Σ. 144+000 (για (2) ώρες εκτός σταθμού πριν το ατύχημα), ενώ, στις 19:45 συνέβη η σύγκρουση, ρυμουλκήθηκε στο σιδηροδρομικό σταθμό Δαύλειας στις 21:15 και στη συνέχεια στις 00:20 στο σιδηροδρομικό σταθμό Λειανοκλαδίου. Οι επιβάτες της εν λόγω αμαξοστοιχίας διανυκτέρευσαν σε ξενοδοχεία της Λαμίας και στις 25.1.22 μεταφέρθηκαν από τις 9:30 – 13:40 στο σιδηροδρομικό σταθμό Λειανοκλαδίου, ενώ,

στις 16:24 αναχώρησε η ειδική αμαξοστοιχία IC 54 και έφτασε 19:03 στη Θεσσαλονίκη. **(γ)** η αμαξοστοιχία IC55/Θεσσαλονίκη-Αθήνα στις 15:13 ήταν σε αναμονή στο σιδηροδρομικό σταθμό Τιθορέας. Στις 18:15 ξεκίνησε και ακινητοποιήθηκε κοντά στη Θήβα, στις 18:47 (Χ.Σ.105+000) (για (1,5) ώρα εκτός σταθμού) και στις 20:21 έφτασε στο σιδηροδρομικό σταθμό Οινόης και αργότερα στις 00:15 καταργήθηκε (από 21:00 το τμήμα ΣΚΑ - Οινόη λόγω διακοπής ηλεκτρικής τροφοδοσίας τέθηκε εκτός κυκλοφορίας έως τις 14:45 την 25.01.22). Στις 00:25 (25.1.2022) ξεκίνησε τηλεφωνική αναζήτηση οδικών μέσων, ενώ, στις 07:20 βρέθηκε πάροχος και ξεκίνησαν 10 λεωφορεία για τη μεταφορά των επιβατών από την Οινόη με άφιξη στο σιδηροδρομικό σταθμό Αθηνών στις 10:20. **(δ)** η αμαξοστοιχία IC 56/Αθήνα-Θεσσαλονίκη, έφτασε στο σιδηροδρομικό σταθμό Οινόης στις 16:45 της 24.1.2022 και στις 05:00 της 25.1.2022 αποφασίστηκε η κατάργησή της, ενώ, υπήρξε αίτημα για μεταφορά των αμαξοστοιχιών IC55/Θεσσαλονίκη-Αθήνα & IC56/Αθήνα-Θεσσαλονίκη με ρυμούλκηση από εκχιονιστικό, το οποίο απορρίφθηκε. Οι επιβάτες (προς Θεσσαλονίκη) επιβιβάστηκαν σε λεωφορεία στις 09:00 – 09:30 της 25.1.2022 από το σιδηροδρομικό σταθμό Οινόης και επέστρεψαν στο σιδηροδρομικό σταθμό Αθηνών στις 10:30 της 25.1.2022, ενώ τον τελικό προορισμό τους μεταφέρθηκαν στις 25 & 26.1.2022. **(ε)** η αμαξοστοιχία IC 57/Θεσσαλονίκη-Αθήνα έφτασε στις 18:15 της 24.1.2022 στο σιδηροδρομικό σταθμό Τιθορέας, στις 22:20 παρουσίασε βλάβη και τελικά στις 01:20 (της 25.1.2022) ρυμουλκήθηκε στο σιδηροδρομικό σταθμό Λειανοκλαδίου. Οι επιβάτες της αμαξοστοιχίας μεταφέρθηκαν στις 04:00 με τρία (3) λεωφορεία στον σιδηροδρομικό σταθμό Λαρίσης στις 08:30-09:00 της 25.1.2022.

(Α3) Αναφορικά με τις διατάξεις του άρθρου 28 §1, (πρότυπα ποιότητας των υπηρεσιών) του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007, σχετικά με τον καθορισμό και την εφαρμογή προτύπων ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών, η HELLENIC TRAIN Α.Ε. δεν τεκμηρίωσε επαρκώς και αιτιολογημένα την υλοποίηση της διαδικασίας «Έλεγχος και Διαχείριση της Κυκλοφορίας GEN/PRO/0081» και «Ταξιδιωτική Πληροφόρηση GEN/PRO/0087» του Ενιαίου Συστήματος Διαχείρισης Ποιότητας, Ασφάλειας, Περιβάλλοντος και Ενέργειας που διαθέτει, δεδομένου ότι, με τα στοιχεία που προσκομίστηκαν στην Αρχή (σχ. 12 και σχ. 18) δεν ανταποκρίθηκε αιτιολογημένα στον τρόπο εφαρμογής των ελάχιστων ποιοτικών προτύπων των παρεχόμενων από αυτήν (GEN/PRO/0081 και GEN/PRO/0087) υπηρεσιών.

IVβ. Στο πλαίσιο εφαρμογής της με αριθ. πρωτ. 1693/27.6.2022 Απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ (σχ.33) με θέμα: «Αυτεπάγγελτη έρευνα σχετικά με πιθανολογούμενες παραβάσεις του Κανονισμού ΕΚ 1371/2007, και ειδικότερα των άρθρων 15, 16, 17 και 18 §§2α και 2β του Κεφαλαίου IV «Καθυστερήσεις, απώλεια ανταπόκρισης και ακυρώσεις» του Κανονισμού ΕΚ 1371/2007, κατά την ακινητοποίηση των αμαξοστοιχιών της σιδηροδρομικής επιχείρησης ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ 885 Καλαμπάκα-Αθήνα, I/C 54 (Αθήνα-Θεσσαλονίκη), I/C 55 (Θεσσαλονίκη-Αθήνα), I/C 56 (Αθήνα-Θεσσαλονίκη) και I/C 57 (Θεσσαλονίκη - Αθήνα) στις 24.1.2022» και λαμβάνοντας υπόψη, αφενός μεν, το σχετικό πόρισμα της αρμόδιας Μονάδας της Αρχής (σχ.35), και αφετέρου, όλα τα σχετικά έγγραφα και στοιχεία (σχ.31) από τα οποία προκύπτουν, μεταξύ άλλων, ο αριθμός των επιβατών κάθε αμαξοστοιχίας, ο αριθμός των ηλεκτρονικά αλλά και από τα εκδοτήρια της HELLENIC TRAIN Α.Ε. εκδοθέντων εισιτηρίων, σε συνδυασμό και με τα άρθρα 2 §2 περ. ε και 5 του Κανονισμού Ακροάσε-

ων της ΡΑΣ **διαπιστώθηκαν** για την HELLENIC TRAIN A.E., σύμφωνα με τις με αριθ. πρωτ. 1452/2.6.2022 (σχ.25) και αριθ. πρωτ. 2176/5.8.2022 (σχ.42) Αποφάσεις της Ολομέλειας της Αρχής τα ακόλουθα:

(B1) Αναφορικά με **(i)** τη διάταξη του άρθρου 15 (ευθύνη για καθυστερήσεις, απώλειες ανταπόκρισης και ακυρώσεις) του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007, σχετικά με την ευθύνη του μεταφορέα (σιδηροδρομική επιχείρηση) έναντι του επιβάτη για τη ζημία που προκύπτει από το γεγονός ότι, λόγω της κατάργησης, της καθυστέρησης ή της απώλειας ανταπόκρισης, το ταξίδι δεν μπορεί να συνεχιστεί την ίδια μέρα ή η συνέχισή του δεν είναι λογικά απαιτητή την ίδια μέρα λόγω δεδομένων περιστάσεων, **(ii)** τη διάταξη του άρθρου 16 (επιστροφή χρημάτων και επαναδρομολόγηση) του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007, σχετικά με το δικαίωμα του επιβάτη να αναζητήσει επιστροφή των χρημάτων που κατέβαλλε (κόμιστρο), υπό τους όρους υπό τους οποίους αυτό καταβλήθηκε, σε περίπτωση καθυστέρησης άφιξης στον προορισμό του (άνω των 60 λεπτών) ή συνέχιση του δρομολογίου του ή επαναδρομολόγηση, υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς προς τον τελικό προορισμό του και με την πρώτη ευκαιρία ή σε ύστερη ημερομηνία κατά την προαίρεση του επιβάτη και **(iii)** τη διάταξη του άρθρου 17 (αποζημίωση κομίστρου), σχετικά με το δικαίωμα του επιβάτη, ο οποίος, χωρίς απώλεια του δικαιώματός μεταφοράς του, δικαιούται να ζητήσει από σιδηροδρομική επιχείρηση αποζημίωση για καθυστερήσεις, εάν αντιμετωπίζει καθυστέρηση για τη διαδρομή από τον τόπο αναχώρησης έως τον τόπο προορισμού που αναφέρεται στο εισιτήριο, παρότι η HELLENIC TRAIN A.E. **αναφέρει (σχ.31) ότι**, αφενός μεν, προέβη σε πληροφόρηση των εκδοτηρίων της πανελλαδικά, ώστε να προβαίνουν **(α)** άμεσα σε αποζημίωση των εισιτηρίων των επιβατών που προσέρχονταν στα ταμεία της και ζη-

τούσαν αποζημίωση είτε με μετρητά είτε με κουπόνι, **(β)** να ενημερώνουν τους επιβάτες των ηλεκτρονικών εισιτηρίων ότι το θέμα (της αποζημίωσής τους) θα το χειριστεί η Εμπορική Διεύθυνση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε., και αφετέρου, παραθέτει (με σχετικούς πίνακες τον αριθμό των επιβατών κάθε αμαξοστοιχίας) τον αριθμό των 340 συνολικά επιβατών με ηλεκτρονικό εισιτήριο που αποζημιώθηκαν πλήρως και τον αριθμό των 347 επιβατών με εισιτήριο από τα πωλητήριά της (από το σύνολο των 480 συνολικά) που, λόγω της μη προσέλευσής τους στα αντίστοιχα πωλητήριά της (γκισέ), δεν αποζημιώθηκαν. Εντούτοις:

(1) δεν προσδιορίζει με σαφήνεια και πληρότητα τα ποσά των αποζημιώσεων των επιβατών των εν λόγω αμαξοστοιχιών που η ίδια κατέβαλε, δεδομένου ότι, κάθε μία από τις διατάξεις των άρθρων 15 (σε συνδυασμό και με το άρθρο 32 στο οποίο ρητά παραπέμπει), 16 και 17 του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007 αναφέρεται ρητά σε διαφορετικό είδος αποζημίωσης, και

(2) δεν τεκμηριώνει με επάρκεια τον τρόπο ενημέρωσης και πληροφόρησης του επιβατικού της κοινού, για τον τρόπο και είδος της αποζημίωσης που αυτοί δικαιούνται, ενώ

(3) αρκείται σε γενικόλογη άρνηση της με αριθμό 39/31.5.2022 απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ (σχ.23 έως σχ.27) με την οποία (απόφαση) ρυθμίζεται από την Αρχή η εφαρμογή του Κανονισμού 1371/2007 στο σύνολό του και δίχως εξαιρέσεις.

(B2) Αναφορικά με τις διατάξεις του άρθρου 18 §§2α και 2β (συνδρομή) του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007, σχετικά με την υποχρέωση της σιδηροδρομικής επιχείρησης, σε περίπτωση τυχόν καθυστέρησης που υπερβαίνει τα 60 λεπτά, δωρεάν παροχής βασικών αγαθών για την κάλυψη στοιχειωδών αναγκών του επιβάτη και δωρεάν παροχής καταλύματος

σε περίπτωση που αυτό είναι απαραίτητο, η HELLENIC TRAIN Α.Ε. **δεν τεκμηριώνει** καθ' οιονδήποτε τρόπο την εφαρμογή της εν λόγω διάταξης, δεδομένου ότι, από τα παράπονα των επιβατών (σχ.5) που έχει επεξεργαστεί η Αρχή, διαφάνηκε η πλημμελής εφαρμογή της εν λόγω διάταξης.

V. ΟΙ ΙΣΧΥΡΙΣΜΟΙ ΤΗΣ ΑΥΤΕΠΑΓΓΕΛΤΩΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

Vα. Η HELLENIC TRAIN Α.Ε. **αρνείται και αντικρούει** τις προαναφερόμενες και από την Αρχή διαπιστωθείσες πλημμέλειές της (σχ.39 και σχ.40) σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 8 §2, 18 §§1, 2γ, 3, 5 και 28 §1 του Κανονισμού 1371/2007 κατά την στις 24.1.2022 ακινητοποίηση των αμαξοστοιχιών της 885 Καλαμπάκα-Αθήνα, I/C 54 (Αθήνα-Θεσσαλονίκη), I/C 55 (Θεσσαλονίκη-Αθήνα), I/C 56 (Αθήνα-Θεσσαλονίκη) και I/C 57 (Θεσσαλονίκη - Αθήνα) και με τα υπομνήματά της (σχ.48 και σχ.51) αλλά και με τα με αυτά προσκομιζόμενα για πρώτη φορά ενώπιον της Αρχής έγγραφα και στοιχεία **ισχυρίζεται** (σχ.48) την πλήρη συμμόρφωσή της προς τις επίμαχες διατάξεις του ειρημένου Κανονισμού, **και ειδικότερα:**

(Α1) Αναφορικά με τη συμμόρφωσή της προς το περιεχόμενο της διάταξης του άρθρου 8 §2 του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007 επικαλείται ότι, τα πληρώματα των αμαξοστοιχιών, ήτοι οι συνοδοί, προέβαιναν σε κάθε αναγκαία ενέργεια, δηλαδή σε ανακοινώσεις, σύμφωνα με τα όσα γνώριζαν μέσω της επικοινωνίας τους με το ΚΕΚ, καθώς και σε παροχή όποιας άλλης πληροφορίας ήταν διαθέσιμη λόγω της έκρυθμης κατάστασης που προκάλεσαν οι πρωτοφανείς καιρικές συνθήκες που επικρατούσαν στις 24.1.2022, μνημονεύοντας τις προσκομιζόμενες εκθέσεις των συνοδών για κάθε μία από τις εν λόγω αμαξοστοιχίες χωριστά.

(Α2) Αναφορικά με τη συμμόρφωσή της προς το περιεχόμενο της διάταξης του άρθρου 18 §1 του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007 επικαλείται ότι, τα πληρώματα των αμαξοστοιχιών της δεν είχαν ενημέρωση κατά την αναχώρησή τους περί της ύπαρξης τυχόν προβλημάτων στο δίκτυο τα οποία θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε καθυστερήσεις, καθώς, παρέλαβαν κανονικά τα Φύλλα Πορείας τους και το σιδηροδρομικό δίκτυο είχε δοθεί από την ΟΣΕ ΑΕ σε πλήρη κυκλοφορία.

(Α3) Αναφορικά με τη συμμόρφωσή της προς το περιεχόμενο της διάταξης του άρθρου 18 §2γ του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007 επικαλείται ότι, η εν λόγω διάταξη τυγχάνει εφαρμογής μόνο για τις αμαξοστοιχίες που είναι ακινητοποιημένες εκτός σταθμού, ήτοι την αμαξοστοιχία I/C 54 (Αθήνα-Θεσσαλονίκη), η οποία ακινητοποιήθηκε εκτός του σιδηροδρομικού σταθμού Λειβαδιάς και την αμαξοστοιχία I/C 55 (Θεσσαλονίκη-Αθήνα), η οποία ακινητοποιήθηκε αρχικά πλησίον της Θήβας και τελικά στον σιδηροδρομικό σταθμό Οινόης. Επιπρόσθετα, ισχυρίζεται ότι, καταβλήθηκε κάθε δυνατή προσπάθεια μεταφοράς των επιβατών των εν λόγω αμαξοστοιχιών τουλάχιστον προς τον σταθμό, ώστε να καταστεί δυνατή η μετέπειτα μεταφορά τους, δεδομένου ότι, η μεταφορά των επιβατών από το σημείο της ακινητοποίησης (της αμαξοστοιχίας) ήταν αδύνατη, λόγω των πρωτοφανών καιρικών συνθηκών που επικρατούσαν στην περιοχή, καθιστώντας όχι μόνο υλικά μη εφικτή αυτή την ενέργεια αλλά και επικίνδυνη για τους επιβάτες. Τέλος, όπως ισχυρίζεται ότι, ακόμα και μετά τη μεταφορά των επιβατών, αρχικά στο σιδηροδρομικό σταθμό Δαύλειας, όπου και παρασχέθηκαν οι πρώτες βοήθειες, και τελικώς στο σιδηροδρομικό σταθμό Λειανοκλαδίου, δεν ήταν συνεπές να συνεχιστεί το ταξίδι επιβατών και προσωπικού που είχαν υποστεί σωματική και ψυχική ταλαιπωρία.

(Α4) Αναφορικά με τη συμμόρφωσή της προς το περιεχόμενο της διάταξης του άρθρου 18 §3 του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007 επικαλείται ότι, αφενός μεν, για τις αμαξοστοιχίες 885 Καλαμπάκα-Αθήνα και I/C 54 (Αθήνα-Θεσσαλονίκη) κρίθηκε απαραίτητη και ασφαλέστερη η μεταφορά των επιβατών σε ξενοδοχεία και οργανώθηκε υπηρεσία μεταφοράς τους προς τους προορισμούς τους την επόμενη (25.1.2022) ημέρα, και αφετέρου, ότι για τις αμαξοστοιχίες I/C 55 (Θεσσαλονίκη-Αθήνα), I/C 56 (Αθήνα-Θεσσαλονίκη) και I/C 57 (Θεσσαλονίκη - Αθήνα) έγινε, δεδομένης της σφοδρής κακοκαιρίας που συνεχίστηκε και την επόμενη (25.1.2022), κάθε προσπάθεια εντοπισμού διαθέσιμων λεωφορείων προκειμένου να μεταφερθούν οι επιβάτες στον τελικό προορισμό τους.

(Α5) Αναφορικά με τη συμμόρφωσή της προς το περιεχόμενο της διάταξης του άρθρου 18 §5 του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007 επικαλείται ότι, παρασχέθηκε κάθε συνδρομή σε επιβάτες που έχρηζαν βοήθειας, ενώ δεν υπήρχαν δηλωμένοι επιβάτες ως ΑΜΕΑ ή ως ΑΜΚ, ενώ το προσωπικό συνοδείας προσέφερε επιπλέον φροντίδα στους επιβάτες της αμαξοστοιχίας I/C 54 (Αθήνα-Θεσσαλονίκη) και σε δύο (2) επιβάτες των αμαξοστοιχιών I/C 55 (Θεσσαλονίκη-Αθήνα), και I/C 57 (Θεσσαλονίκη - Αθήνα) που έχρηζαν περαιτέρω φροντίδας λόγω νόσου και αδιαθεσίας αντίστοιχα.

(Α6) Αναφορικά με τη συμμόρφωσή της προς το περιεχόμενο της διάταξης του άρθρου 28 §1 του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007 επικαλείται ότι τέθηκαν σε εφαρμογή και υλοποιήθηκαν τα Συστήματα Διαχείρισης Ποιότητας που η ίδια διαθέτει, δηλαδή, αφενός μεν, η προβλεπόμενη GEN/PRO/0081 διαδικασία, σύμφωνα με την οποία είχαν τεθεί σε ετοιμότητα οι μηχανές εκχιονισμού, η επάνδρωσή τους με το αναγκαίο προσωπικό και η διάθεσή τους στον Διαχειριστή υποδομής, και αφετέρου, η προβλεπόμενη GEN/PRO/0087 διαδικασία

σύμφωνα με την οποία αποστέλλονταν ηλεκτρονικά μηνύματα από το ΚΕΚ προς τα εμπλεκόμενα γραφεία έκδοσης εισιτηρίων και το προσωπικό συνοδείας ενημέρωνε το επιβατικό κοινό.

Ββ. Η HELLENIC TRAIN A.E. αρνείται και αντικρούει ως ανεπίτρεπτο τον έλεγχο συμμόρφωσής της προς το σύνολο του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007 (σχ.44 και σχ.45) και ειδικότερα τη συμμόρφωσή της προς τις διατάξεις των άρθρων **15, 16, 17 και 18 §§ 2α και 2β του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007 ισχυριζόμενη ότι:**

(B1) Η γνωστοποίηση από την Αρχή σε αυτήν (HELLENIC TRAIN A.E.) της με αριθμό 39/2022 απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ (σχ.23 έως σχ.27), σύμφωνα με την οποία η ΡΑΣ, σε εφαρμογή του άρθρου 28 §11 του Ν. 3891/2010, παρακολουθεί και ελέγχει, χωρίς εξαιρέσεις, την τήρηση και εφαρμογή του Κανονισμού 1371/2007, δεν συνιστά έγγραφο από το οποίο μπορεί να εξαχθεί η άρση των εξαιρέσεων, οι οποίες έχουν θεσπιστεί με τη με αριθ. Φ4/οικ93662/821/27.12.2019 απόφαση του Υφυπουργού Υποδομών και Μεταφορών, ενώ, η ειρημένη απόφαση, με την οποία ανανεώθηκε η χορήγηση εξαιρέσεων από την εφαρμογή των διατάξεων των άρθρων 10, 13, 15-17 18 §§ 2 α-β και 4 και 28 §2 του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007 έχει εκδοθεί από αρμόδιο διοικητικό όργανο και είναι υποστατή.

(B2) Ακόμη και αν γίνει δεκτό ότι η ειρημένη διοικητική πράξη είναι ανίσχυρη λόγω μη δημοσίευσής της στο ΦΕΚ, λόγω της αρχής της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης του διοικούμενου το ελάττωμα αυτό δεν μπορεί να επηρεάσει τα γεγονότα που συνέβησαν στο χρονικό διάστημα κατά το οποίο η Διοίκηση, την οποία εμπιστευόταν η HELLENIC TRAIN A.E., δρούσε με γνώμονα την ισχύ των επίμαχων εξαιρέσεων.

(B3) Η συμπεριφορά της HELLENIC TRAIN Α.Ε. είναι, σε κάθε περίπτωση, σύμφωνη με τα προβλεπόμενα στις διατάξεις των άρθρων 15, 16, 17 και 18 §§ 2 α και 2 β του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007 δεδομένου ότι, στο άρθρο 4 των Γενικών Όρων Μεταφοράς Επιβατών (ΓΟΜΕ) υφίσταται πρόβλεψη αποζημίωσης των επιβατών. Επιπλέον, ισχυρίζεται ότι, στην περίπτωση ηλεκτρονικής αγοράς των εισιτηρίων δεν υφίσταται ζήτημα ταυτοποίησης του επιβάτη και ότι έχουν όλοι οι επιβάτες αποζημιωθεί για αποζημίωση κομίστρου, ενώ, στην περίπτωση των εισιτηρίων που εκδόθηκαν από τα εκδοτήριά της και αυτά δεν έχουν προσκομιστεί, πιθανολογεί ότι οι επιβάτες τα έχουν κρατήσει, ώστε να μπορέσουν να αποδείξουν ότι πράγματι επέβαιναν στις εν λόγω αμαξοστοιχίες και να λάβουν το ποσό των 1.000,00 ευρώ.

(B4) Η HELLENIC TRAIN Α.Ε. παρότι ισχυρίζεται ότι δεν ρωτήθηκε από την Αρχή σχετικά με το εάν η συμπεριφορά της ήταν σύμφωνη με το περιεχόμενο των διατάξεων του άρθρου 18 §§2α και 2β του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007, με τα με αριθ. 2228/22/Γ1/18.2.2022 (σχ.12) και 2369/22/Γ1/11.3.2022 (σχ.17) έγγραφα της που επικαλείται και προσκομίζει παρείχε στους επιβάτες των προαναφερόμενων αμαξοστοιχιών, μέχρι εξαντλήσεως των αποθεμάτων, τα στοιχειώδη αγαθά από τα κυλικεία των αμαξοστοιχιών της.

(B5) Τέλος, ισχυρίζεται ότι η συνδρομή ασυνήθους μορφής και έντασης χιονόπτωσης δημιούργησε συνθήκες ανωτέρας βίας που αίρουν κατά τον νόμο την όποια ελάχιστη τυχόν υπαιτιότητά της σχετικά με την μη προσήκουσα εφαρμογή των διατάξεων των άρθρων 15, 16, 17 και 18 §§ 2α και 2β του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007.

VI. ΝΟΜΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΑΡΧΗΣ

Από τη συσχέτιση, τη συνδυαστική ερμηνεία και τη συνολική αξιολόγηση των στοιχείων της αυτεπαγγέλτως ερευνώμενης υπόθεσης κατά της HELLENIC TRAIN Α.Ε. δυνάμει των με αριθ. πρωτ. 325/2.2.2022 (σχ.6) και 1693/27.6.2022 (σχ.33) Αποφάσεων της Ολομέλειας της ΡΑΣ, προέκυψαν τα ακόλουθα:

VIα. Επί του ισχυρισμού της HELLENIC TRAIN ΑΕ **περί πλήρους συμμόρφωσής της με τη διάταξη του άρθρου 8 §2 του Κανονισμού ΕΚ 1371/2007**, κατά την ακινητοποίηση των αμαξοστοιχιών της (885 Καλαμπάκα-Αθήνα, IC54/Αθήνα-Θεσσαλονίκη, IC55/Θεσσαλονίκη-Αθήνα, IC56/Αθήνα-Θεσσαλονίκη και IC57/Θεσσαλονίκη-Αθήνα στις 24.1.2022), λόγω ενημέρωσης του επιβατικού κοινού, μέσω ανακοινώσεων, από το προσωπικό των εν λόγω αμαξοστοιχιών.

(1) Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 8 §2 (ταξιδιωτικές πληροφορίες) του Κανονισμού 1371/2007 σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών, προβλέπεται ρητά, ότι: «Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις παρέχουν στον επιβάτη, κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, τουλάχιστον τις πληροφορίες που περιλαμβάνονται στο παράρτημα II μέρος II», δηλαδή, τις πληροφορίες, στη διάρκεια του ταξιδιού, που σχετίζονται με τις υπηρεσίες επί της αμαξοστοιχίας, με τον επόμενο σταθμό, με τις καθυστερήσεις, με τις κύριες ανταποκρίσεις και με θέματα ασφάλειας και προστασίας.

(2) Με το με αριθ. πρωτ. 2686/26.9.2022 έγγραφο υπόμνημά της (σχ.48) η HELLENIC TRAIN ΑΕ, επικαλείται και προσκομίζει για πρώτη φορά ενώπιον της Αρχής **(α)** την από 3.2.2022 χρονολογούμενη έκθεση της Μαρίας Γουγουλιά, δόκιμης συνοδού της αμαξοστοιχίας IC54/Αθήνα-Θεσσαλονίκη, **(β)** την από 31.1.2022 χρονολογούμενη έκθεση της Καρούκη

Καλλιόπης, ελεγκτή της αμαξοστοιχίας IC54/Αθήνα-Θεσσαλονίκη, (γ) την άνευ ημερομηνίας και άνευ σφραγίδας αναφορά του Ηλία Κύδρου, δόκιμου συνοδού της αμαξοστοιχίας IC54/Αθήνα-Θεσσαλονίκη, (δ) την άνευ ημερομηνίας και άνευ σφραγίδας αναφορά του Αναστάσιου Σπαντώνη, δόκιμου συνοδού της αμαξοστοιχίας IC54/ Αθήνα-Θεσσαλονίκη, (ε) την από 27.1.2022 χρονολογούμενη αναφορά του Πολύδωρα Τζιτζιάκου, ελεγκτή της αμαξοστοιχίας IC55/Θεσσαλονίκη-Αθήνα, (στ) την από 27.1.2022 χρονολογούμενη έκθεση του Χρήστου Ζαράνη, ελεγκτή της αμαξοστοιχίας IC56/Αθήνα-Θεσσαλονίκη και (ζ) την από 31.1.2022 χρονολογούμενη έκθεση της Μαρίας Μιάρη, ελεγκτή της αμαξοστοιχίας IC56/Αθήνα-Θεσσαλονίκη ισχυριζόμενη ότι, τα πληρώματα όλων των αμαξοστοιχιών, ήτοι οι συνοδοί, προέβαιναν σε κάθε αναγκαία ενέργεια, δηλαδή ανακοινώσεις, με βάση τα όσα γνώριζαν μέσω της επικοινωνίας τους με το ΚΕΚ προκειμένου να υποστηρίξει τον ανωτέρω ισχυρισμό της. Πράγματι, από τις εν λόγω αναφορές σαφώς αναδεικνύεται ότι η επικοινωνία του προσωπικού των αμαξοστοιχιών με το ΚΕΚ και τον Σταθμάρχη ήταν συχνή και άμεση.

(3) Ωστόσο, δεν προκύπτει, αφενός μεν, ότι οι πληροφορίες, των οποίων λάμβανε γνώση το προσωπικό των αμαξοστοιχιών από το ΚΕΚ ανακοινώνονταν περαιτέρω στο επιβατικό κοινό, δεδομένου ότι, αυτές (οι πληροφορίες του ΚΕΚ) απλώς καταγράφονται στις εν λόγω εκθέσεις, **και αφετέρου**, ο με το ειρημένο υπόμνημα προβαλλόμενος ισχυρισμός τυγχάνει αόριστος, δεδομένου ότι, ουδόλως ταυτίζεται **(α)** με τα επιχειρήματα της HELLENIC TRAIN ΑΕ, όπως αυτά διατυπώθηκαν με το με αριθ. πρωτ. 2228/22/Γ1/18.02.2022 (σχ. 12) έγγραφό της (σε απάντηση των σχετικών με την ερευνώμενη υπόθεση ερωτημάτων που της τέθηκαν από την αρμόδια Μονάδα της Αρχής [βλ σχ.8] και πριν από την έκδοση του με α-

ριθ. πρωτ. 854/23.3.2022 Πορίσματος βλ. σχ.19), ότι δηλαδή, το προσωπικό των αμαξοστοιχιών παρείχε στους επιβάτες όλες τις ταξιδιωτικές πληροφορίες που απαιτούνται από το αναφερόμενο άρθρο και συγκεκριμένα ότι, οι υπάλληλοι της κάθε αμαξοστοιχίας στη διάρκεια του ταξιδιού προέβησαν σε ανακοινώσεις για τις υπηρεσίες επί της αμαξοστοιχίας, τις αφίξεις στους σταθμούς, τις καθυστερήσεις και τους σταθμούς στους οποίους υπήρχε η δυνατότητα μετεπιβίβασης των επιβατών σε αμαξοστοιχίες για άλλο κλάδο γραμμής και **(β)** με το περιεχόμενο της διάταξης του άρθρου 8 §2 (ταξιδιωτικές πληροφορίες) του Κανονισμού 1371/2007, η οποία παραπέμπει στο Παράρτημα ΙΙ Μέρος ΙΙ (πληροφορίες στη διάρκεια του ταξιδιού) του εν λόγω Κανονισμού, σύμφωνα με το οποίο κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, το επιβατικό κοινό ενημερώνεται από τη σιδηροδρομική επιχείρηση για τις υπηρεσίες που παρέχονται επί της αμαξοστοιχίας, για τον επόμενο σταθμό, για τυχόν καθυστερήσεις, για τις κύριες ανταποκρίσεις και για θέματα ασφάλειας και προστασίας του. Τούτο διότι, δεν προβάλλεται με αυτόν (ισχυρισμό) οποιαδήποτε πληροφορία η οποία να δόθηκε στο επιβατικό κοινό και να σχετίζεται με τις απαιτήσεις του εν λόγω άρθρου, αφού οι ενέργειες στις οποίες προέβη το προσωπικό των εν λόγω αμαξοστοιχιών **σχετικά με την ενημέρωση** του επιβατικού κοινού, περιορίστηκαν τελικά στον εφησυχασμό του (επιβατικού κοινού-επιβατών) για τις πολύωρες καθυστερήσεις και αναμονές των αμαξοστοιχιών και στην ενημέρωσή του (επιβατικού κοινού-επιβατών) για δωρεάν παροχή προμηθειών από το κυλικείο των αμαξοστοιχιών και δωρεάν παροχή διαμονής σε καταλύματα, στις περιπτώσεις που αυτή χρειάστηκε. Αναφορικά δε με την ενημέρωση για την ύπαρξη τραυματιών στην αμαξοστοιχία IC54/Αθήνα-Θεσσαλονίκη αυτή (ενημέρωση) αναφέρεται στο ΚΕΚ και όχι στο επιβατικό κοινό, ενώ, ουδόλως σχε-

τίζεται με τα διαλαμβανόμενα στη διάταξη του άρθρου 8 §2 (ταξιδιωτικές πληροφορίες) του Κανονισμού 1371/2007. Δηλαδή, η ελεγχόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση δεν εισφέρει κανένα στοιχείο από το οποίο να συνάγεται η συμμόρφωσή της με τη διάταξη του άρθρου 8 §2 (ταξιδιωτικές πληροφορίες) του Κανονισμού 1371/2007 σε συνδυασμό και με το Παράρτημα ΙΙ Μέρος ΙΙ (πληροφορίες στη διάρκεια του ταξιδιού) του εν λόγω Κανονισμού.

(4) Άλλωστε, η αοριστία του εν λόγω ισχυρισμού ενισχύεται και από την κατάθεση του μάρτυρα της HELLENIC TRAIN Α.Ε., ο οποίος, σε σχετική ερώτηση που του τέθηκε για τον τρόπο **ενημέρωσης του επιβατικού κοινού κατά τη διάρκεια του ταξιδιού** και εάν αυτή (η ενημέρωση) προκύπτει μόνο από τις αναφορές των συνοδών, απάντησε καταφατικά (βλ. σχ.49 σελ. 19-20), δηλαδή, **ότι εκτός από τις αναφορές των συνοδών δεν υφίσταται κάποιο άλλο στοιχείο από το οποίο να μπορεί να αποδειχθεί η συμμόρφωση** της αυτεπαγγέλτως ελεγχόμενης σιδηροδρομικής επιχείρησης με τις υποχρεώσεις της, όπως αυτές διατυπώνονται στη διάταξη του άρθρου 8 §2 (ταξιδιωτικές πληροφορίες) του Κανονισμού 1371/2007.

VIβ. Επί του ισχυρισμού της HELLENIC TRAIN ΑΕ **περί πλήρους συμμόρφωσής της με τη διάταξη του άρθρου 18 §1 του Κανονισμού ΕΚ 1371/2007**, κατά την ακινητοποίηση των αμαξοστοιχιών της (885 Καλαμπάκα-Αθήνα, IC54/Αθήνα-Θεσσαλονίκη, IC55/Θεσσαλονίκη-Αθήνα, IC56/Αθήνα-Θεσσαλονίκη και IC57/Θεσσαλονίκη-Αθήνα στις 24.1.2022), λόγω έλλειψης ενημέρωσης των πληρωμάτων των αμαξοστοιχιών της κατά την αναχώρησή τους περί της ύπαρξης τυχόν προβλημάτων τα οποία θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε κα-

θυστερήσεις, καθώς, παρέλαβαν κανονικά τα Φύλλα Πορείας τους και το σιδηροδρομικό δίκτυο ήταν σε πλήρη κυκλοφορία.

(1) Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 18 §1 (συνδρομή) του ειρημένου Κανονισμού, προβλέπεται ρητά, ότι: «1. Σε περίπτωση καθυστέρησης στην άφιξη ή στην αναχώρηση, οι επιβάτες τηρούνται ενήμεροι σχετικά με την κατάσταση και σχετικά με την εκτιμώμενη ώρα αναχώρησης και την εκτιμώμενη ώρα άφιξης, από τη σιδηροδρομική επιχείρηση ή από τον υπεύθυνο σταθμού αμέσως μόλις υπάρξει σχετική πληροφορία. [2...]».

(2) Με το με αριθ. πρωτ. 2686/26.9.2022 έγγραφο υπόμνημά της (σχ.48) η HELLENIC TRAIN A.E., επικαλείται (α) το με αριθ. πρωτ. 9009992/15.3.2022 έγγραφο (σχ.18) της ΟΣΕ Α.Ε., σύμφωνα με το οποίο, το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο ήταν ανοιχτό πριν από την αναχώρηση των ειρημένων αμαξοστοιχιών, αφού δεν υπήρχε κάποιο πρόβλημα ή κώλυμα που να δικαιολογεί ή να επιβάλλει την κατάργηση ή την τροποποίηση των αναχωρήσεων των επίμαχων αμαξοστοιχιών, (β) τις αναφορές των συνοδών και (γ) τα συνολικά επτά (7) sms και τα αντίστοιχα tweets τα οποία εξέδωσε η Διεύθυνση Εξωτερικών Σχέσεων της σιδηροδρομικής επιχείρησης από το πρωί (10:19) της 24.1.2022 έως το βράδυ (23:11) της ίδιας ημέρας, ενώ, με το με αριθ. πρωτ. 2228/22/Γ1/18.02.2022 (σχ.12) έγγραφό της έχει ισχυριστεί ότι το προσωπικό των αμαξοστοιχιών της ενημέρωνε συνεχώς τους επιβάτες **για τη συνέχιση του δρομολογίου** σύμφωνα με τις πληροφορίες που του παρέχονταν από τους σταθμούς Λειανοκλαδίου, Τιθορέας και από το Κέντρο Ελέγχου Κυκλοφορίας της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ακολουθώντας τη διαδικασία GEN/PRO/0087 “Ταξιδιωτική Πληροφόρηση”.

(3) Σύμφωνα δε με τη διαδικασία GEN/PRO/0087 “Ταξιδιωτική Πληροφόρηση” της HELLENIC TRAIN A.E., προβλέ-

πεται, μεταξύ άλλων, ότι **«ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗ ΣΕ ΜΗ ΚΑΝΟΝΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ 5.1 Ορισμός μη κανονικών συνθηκών & ενεργοποίηση εσωτερικού μηχανισμού πληροφόρησης 1. «Μη κανονικές συνθήκες» για τον σκοπό της παρούσας Διαδικασίας ορίζονται τα σιδηροδρομικά Περιστατικά Κυκλοφορίας και Ασφάλειας, που προκαλούν καθυστερήσεις >5 λεπτών για το περιφερειακό και προαστιακό δίκτυο και >15 λεπτών για το δίκτυο των μεγάλων αποστάσεων. 2. Σε κάθε μη κανονική συνθήκη ενεργοποιείται ο μηχανισμός εσωτερικής πληροφόρησης μέσω του ΚΕΚ, όπως αυτός ορίζεται στον Πίνακα Αναγγελίας Σιδηροδρομικών Περιστατικών της Διαδικασίας «Έλεγχος και Διαχείριση της Κυκλοφορίας».**

5.2 Βήματα και τυποποίηση πληροφόρησης επιβατών σε πραγματικό χρόνο 1. Οι συνοδοί και οι μηχανοδηγοί χρησιμοποιούν τα τυποποιημένα μηνύματα ή το μήνυμα έκτακτης πληροφόρησης που αποστέλλεται από το ΚΕΚ και κάνουν το συντομότερο δυνατό Ανακοίνωση εντός του συρμού. Οι Ανακοινώσεις επαναλαμβάνονται ανά δεκάλεπτο περιλαμβάνοντας κάθε νέα πληροφορία. Αν δεν είναι γνωστός με βεβαιότητα ο τρόπος και ο χρόνος αποκατάστασης, η Ανακοίνωση λέει «εργαζόμαστε για την αποκατάσταση και θα σας ενημερώσουμε το συντομότερο δυνατό για τον ακριβή χρόνο αναχώρησης». Αν είναι γνωστό με βεβαιότητα πως η ευθύνη δεν είναι της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, αυτό περιλαμβάνεται στην Ανακοίνωση. 2. Η Εμπορική Διεύθυνση παρέχει στη Διεύθυνση Πληροφορικής τα απαραίτητα στοιχεία επικοινωνίας (contact list με τηλέφωνα και emails) σχετικά με τα εκδοτήρια και τα σημεία επαφής που χρειάζεται να ενημερωθούν. Το ΚΕΚ χρησιμοποιώντας την υπόψη λίστα αποδεκτών, η οποία έχει προετοιμαστεί από την Διεύθυνση Πληροφορικής, αποστέλλει email με επισυναπτόμενο τυποποιημένο μήνυμα, στο οποίο αναγράφονται όλες οι απαραίτη-

τες πληροφορίες. Στην παρούσα Διαδικασία επισυνάπτονται όλες οι κατηγορίες των τυποποιημένων μηνυμάτων. **Στις Αποβάθρες των αξονικών σταθμών το κοινό ενημερώνεται** από τους Σταθμάρχες του ΟΣΕ ή το ΡΙΣ, ενώ στους μικρούς σταθμούς από το ΡΙΣ ή τους εκδότες, σύμφωνα με την ενημέρωση που λαμβάνουν από το ΚΕΚ. Το κείμενο που αναρτάται στα ΡΙΣ συντάσσεται από τη Διεύθυνση Λειτουργίας. 5.3 Πληροφόρηση ευρέος κοινού για το γεγονός 1. Αναλόγως της σπουδαιότητας του περιστατικού, η Διεύθυνση Εξωτερικών Σχέσεων αναλαμβάνει την επικοινωνία με το κοινό μέσω - Social media - Δελτίων τύπου - Οργάνωσης συνεντεύξεων κ.ο.κ. 2. Ανάλογα με την εξέλιξη του περιστατικού, τη βαρύτητα, τη διερεύνηση του, η Διεύθυνση Εξωτερικών Σχέσεων μπορεί να οργανώσει νέο κύκλο πληροφόρησης του κοινού».

(4) Επιπρόσθετα, επικαλούμενη τα οριζόμενα στην παράγραφο 917 του Γενικού Κανονισμού Κίνησης-Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών - ΦΕΚ Β' 698/1.3.2019) ισχυρίζεται ότι οι πράκτορες ενεργούν αν όχι εναλλακτικά τουλάχιστον συνδυαστικά με τους σταθμάρχες.

(5) Ο ισχυρισμός της HELLENIC TRAIN ΑΕ περί συμμόρφωσής της με το περιεχόμενο της διάταξης του άρθρου 18 §1 του Κανονισμού ΕΚ 1371/2007, τυγχάνει αόριστος, διότι, λαμβανομένου υπόψη και του συνόλου των παραπόνων του επιβατικού κοινού που έχουν υποβληθεί ενώπιον της Αρχής και τα οποία έχει επεξεργαστεί (σχ.5) συνάγονται τα ακόλουθα: **Πρώτον**, το προαναφερόμενο έγγραφο (σχ.18) της ΟΣΕ Α.Ε. ουδόλως σχετίζεται με τα διαλαμβανόμενα στη διάταξη του άρθρου 18 §1 του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007, καθόσον, αναφέρεται σε γεγονότα τα οποία ανάγονται σε χρόνο κατά τον οποίο δεν εφαρμόζεται η ειρημένη διάταξη του Κανονισμού 1371/2007, αφού κατά τους χρόνους αναχώρησης των επίμαχων αμαξοστοιχιών, πράγματι, δεν υπήρχε πρόβλημα

στο σιδηροδρομικό δίκτυο που να δικαιολογεί την κατάργησή τους. **Δεύτερον**, οι αναφορές των συνοδών των εν λόγω αμαξοστοιχιών δεν περιέχουν πληροφορίες οι οποίες να δόθηκαν στο επιβατικό κοινό σχετικά με την εκτιμώμενη ώρα αναχώρησης και την εκτιμώμενη ώρα άφιξης των αμαξοστοιχιών που ακινητοποιήθηκαν στις 24.1.2022 αμέσως μόλις λήφθηκε (από τους συνοδούς) σχετική ενημέρωση από το ΚΕΚ ή από τον σταθμάρχη. **Τρίτον**, η κατά την εν λόγω διάταξη ενημέρωση του επιβατικού κοινού περί της ώρας αναχώρησης ή άφιξης, γίνεται διαζευκτικά είτε από τον σταθμάρχη είτε από την εμπλεκόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση και όχι σωρευτικά, επομένως η HELLENIC TRAIN A.E. δεν απαλλάσσεται από την υποχρέωσή της για την εφαρμογή της διάταξης του άρθρου 18 §1 του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007. **Τέταρτον**, η από την HELLENIC TRAIN A.E. ισχυριζόμενη (βλ. σχ.12, το με αριθ. πρωτ. 2228/22/Γ1/18.02.2022 έγγραφό της, σελ. 11-12) τήρηση της διαδικασίας GEN/PRO/0087 “Ταξιδιωτική Πληροφόρηση” στις 24.1.2022 δεν συνοδεύεται από έγγραφα και στοιχεία που να επιβεβαιώνουν ότι αυτή (διαδικασία) πράγματι τηρήθηκε, αφού αρκείται μόνο στις αναφορές των συνοδών των αμαξοστοιχιών και σε κανένα άλλο στοιχείο είτε του ΚΕΚ είτε της αρμόδιας Διεύθυνσής της.

VIγ. Επί του ισχυρισμού της HELLENIC TRAIN ΑΕ περί πλήρους συμμόρφωσής της με τη διάταξη του άρθρου 18 §2γ του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007, κατά την ακινητοποίηση εκτός σταθμού των αμαξοστοιχιών IC54/Αθήνα-Θεσσαλονίκη και IC55/Θεσσαλονίκη-Αθήνα.

(1) Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 18§2γ (συνδρομή) του ειρημένου Κανονισμού, προβλέπεται ρητά, ότι: «2. Στην περίπτωση τυχόν καθυστέρησης κατά την παράγραφο 1 που υπερβαίνει τα 60 λεπτά προσφέρονται δωρεάν στους ε-

πιβάτες:...[α... β...], γ) εάν η αμαξοστοιχία είναι ακινητοποιημένη εκτός σταθμού, μεταφορά από την αμαξοστοιχία στο σιδηροδρομικό σταθμό, στον εναλλακτικό τόπο αναχώρησης ή στον τελικό προορισμό, όταν και όπου αυτό είναι υλικά εφικτό».

(2) Με το με αριθ. πρωτ. 2686/26.9.2022 έγγραφο υπόμνημά της (σχ.48 σελ. 15-16) η HELLENIC TRAIN A.E., επικαλείται ότι ακολούθησε όλες τις ενδεδειγμένες ενέργειες ώστε, οι εν λόγω αμαξοστοιχίες να κατευθυνθούν **είτε** προς τον αρχικό προορισμό τους **είτε** προς τον σιδηροδρομικό σταθμό από όπου και θα ήταν δυνατή και ασφαλής η περαιτέρω μετακίνηση του επιβατικού κοινού.

(3) Εντούτοις, ο ισχυρισμός αυτός της ελεγχόμενης σιδηροδρομικής επιχείρησης τυγχάνει αβάσιμος, διότι:

ΠΡΩΤΟΝ (αναχώρηση και πορεία της αμαξοστοιχίας IC54/Αθήνα-Θεσσαλονίκη): Η αμαξοστοιχία IC54/Αθήνα-Θεσσαλονίκη με την ηλεκτράμαξα HS015, αναχώρησε από την Αθήνα τη Δευτέρα 24.1.2022 και ώρα 12:22 με τελικό προορισμό τη Θεσσαλονίκη, στελεχωνόταν από 4 συνοδούς, ως προσωπικό κίνησης, και 2 μηχανοδηγούς και επέβαιναν σε αυτή 181 επιβάτες, ενώ δεν υπήρχαν κρατήσεις και δεν αναφέρθηκαν ΑΜΕΑ ή ΑΜΚ. Εξαιτίας προβλήματος που αντιμετώπισε στην μετόπη της κινητήριας μονάδας (σπασμένη ποδιά) λόγω της έντονης χιονόπτωσης και της συσσώρευσης χιονιού στην υποδομή ακινητοποιήθηκε μέσα στο σταθμό της Λιβαδειάς στις 13:46. **Κατά το χρονικό αυτό σημείο**, ήτοι το μεσημέρι (13:46) της 24.1.2022 η ελεγχόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση και πριν ακόμη προχωρήσει σε όλες τις υπόλοιπες ενέργειες που στόχο είχαν τη συνέχιση του δρομολογίου και οι οποίες τελικώς κατέληξαν στην **ακινητοποίηση** της εν λόγω αμαξοστοιχίας, λόγω βραχυκυκλώματος, εκτός σταθμού (στο ΧΣ 144+00) στις 17:44, ήτοι, τέσσερις ώρες αργότερα,

όφειλε και μπορούσε να προτείνει στην ΟΣΕ Α.Ε. (δεδομένου ότι οι αρμόδιες διοικήσεις της ΟΣΕ Α.Ε. και της HELLENIC TRAIN Α.Ε. συναποφάσιζαν για τις ενέργειές τους και συνεννοούνταν και με την Πολιτική Προστασία για την αντιμετώπιση των ακραίων καιρικών συνθηκών) **την κατάργηση** του εν λόγω δρομολογίου και να εφαρμόσει την παράγραφο 3 του άρθρου 18 του Κανονισμού 1371/2007 σύμφωνα με την οποία «Εάν η σιδηροδρομική υπηρεσία δεν μπορεί πλέον να συνεχισθεί, η σιδηροδρομική επιχείρηση οργανώνει το συντομότερο δυνατόν εναλλακτικές υπηρεσίες μεταφοράς για τους επιβάτες», ώστε να προλάβει αφενός μεν, την έγκαιρη και ασφαλή εναλλακτική μεταφορά των επιβατών, και αφετέρου, την μη περαιτέρω ταλαιπωρία τους.

ΔΕΥΤΕΡΟΝ (αναχώρηση και πορεία της αμαξοστοιχίας IC55/Θεσσαλονίκη/Αθήνα): Η αμαξοστοιχία IC55 /Θεσσαλονίκη-Αθήνα με την μηχανή HS016, αναχώρησε από τη Θεσσαλονίκη τη Δευτέρα 24.1.2022 και ώρα **12:15** με τελικό προορισμό την Αθήνα, στελεχωνόταν από 2 συνοδούς, ως προσωπικό κίνησης, και 2 μηχανοδηγούς και επέβαιναν σε αυτή 185 επιβάτες, ενώ δεν υπήρχαν κρατήσεις και δεν αναφέρθηκαν ΑΜΕΑ ή ΑΜΚ παρά μόνο ένα (1) άτομο που, κατά δήλωσή του, έπασχε από εκφυλιστική νόσο. Στις **15:13** η αμαξοστοιχία ανέμενε στην Τιθορέα, λόγω πτώσης δέντρου επί της γραμμής έμπροσθεν του προπορευόμενου εμπορευματικού τρένου 80505. Ξεκίνησε από την Τιθορέα στις **18:15** αλλά στις **18:47** ακινητοποιήθηκε, εκτός σταθμού, κοντά στη Θήβα στο (ΧΣ 105+000) λόγω ηλεκτρικού προβλήματος που παρουσίασε εξαιτίας της έντονης χιονόπτωσης για μία (1) ώρα περίπου. Στάλθηκε η μηχανή βοήθειας HS018 του συρμού IC55 και τελικά αφίχθη στις **20:21** στο σιδηροδρομικό σταθμό Οινόης. **Κατά το χρονικό αυτό σημείο**, ήτοι το μεσημέρι (15:13) της 24.1.2022 η ελεγχόμενη σιδηροδρομική επιχείρη-

ση και πριν ακόμη προχωρήσει σε όλες τις υπόλοιπες ενέργειες που στόχο είχαν τη συνέχιση του δρομολογίου (αναμένοντας να δοθούν στην κυκλοφορία οι γραμμές προς Αθήνα, οι οποίες παρουσίαζαν προβλήματα στις αλλαγές, στην ηλεκτροκίνηση και στην έντονη χιονόπτωση) και οι οποίες τελικώς κατέληξαν στην **κατάργηση** της εν λόγω αμαξοστοιχίας, στις 00:15, ήτοι, τέσσερις ώρες αργότερα, **όφειλε και μπορούσε να προτείνει στην ΟΣΕ Α.Ε.** (δεδομένου ότι οι αρμόδιες διοικήσεις της ΟΣΕ Α.Ε. και HELLENIC TRAIN Α.Ε. συναποφάσιζαν για τις ενέργειές τους και συνεννοούνταν και με την Πολιτική Προστασία) **την κατάργηση** του εν λόγω δρομολογίου **και να εφαρμόσει την παράγραφο 3 του άρθρου 18 του Κανονισμού 1371/2007** σύμφωνα με την οποία «Εάν η σιδηροδρομική υπηρεσία δεν μπορεί πλέον να συνεχισθεί, η σιδηροδρομική επιχείρηση οργανώνει το συντομότερο δυνατόν εναλλακτικές υπηρεσίες μεταφοράς για τους επιβάτες», ώστε να προλάβει αφενός μεν, την έγκαιρη και ασφαλή εναλλακτική μεταφορά των επιβατών, και αφετέρου, την μη περαιτέρω ταλαιπωρία τους.

ΤΡΙΤΟΝ: Η ανωτέρω εκτίμηση της αρχής ενισχύεται και από έγγραφα τα οποία προσκόμισε η HELLENIC TRAIN Α.Ε. με το με αριθ. πρωτ. 3084/26.10.2022 συμπληρωματικό υπόμνημά της (σχ.51) και σύμφωνα με τα οποία, κατά τους ανωτέρω χρόνους, ήτοι το μεσημέρι της 24.1.2022 και ενώ οι ανωτέρω αμαξοστοιχίες βρίσκονταν ακινητοποιημένες το πρώτον εντός του σιδηροδρομικού σταθμού της Λιβαδειάς (13:46) η IC54 και εντός του σιδηροδρομικού σταθμού της Τιθορέας η IC55 (15:13), **είχαν ήδη εκδοθεί** από τις αρμόδιες Διευθύνσεις **(α)** της Αστυνομίας Φθιώτιδας (βλ. προσκομιζόμενο έγγραφο με ΑΔΑ:Ψ09146ΜΤΛΒ-Β74), **(β)** της Τροχαίας Θεσσαλονίκης (βλ. προσκομιζόμενο έγγραφο με ΑΔΑ:ΨΘΩΦ46ΜΤΛΒ-4ΒΤ), **(γ)** της Τροχαίας Αττικής (βλ. προσκο-

μιζόμενα έγγραφα με ΑΔΑ: 6Δ5Υ46ΜΤΛΒ-ΟΟΩ, ΑΔΑ: 9ΣΚΥ46ΜΤΛΒ-ΞΡ9 και ΑΔΑ: ΨΠ9Π46ΜΤΛΒ-ΑΦ7) και (δ) της Αστυνομίας Βοιωτίας (βλ. προσκομιζόμενο έγγραφο με ΑΔΑ: 6Ρ0Φ46ΜΤΛΒ-0Λ6) σχετικές αποφάσεις για πλήρη διακοπή της κυκλοφορίας όλων των οχημάτων, ήδη από τις 10:45, 11:00, 14:00, 11:55, 8:40 και 09:00 αντίστοιχα για ιδιαίτερους λόγους ασφάλειας προς τον σκοπό αποφυγής πρόκλησης κυκλοφοριακών προβλημάτων και λόγω εκδήλωσης δυσμενών καιρικών φαινομένων.

ΤΕΤΑΡΤΟΝ: Η προαναφερόμενη εκτίμηση της Αρχής επιβεβαιώνεται εξάλλου και από τον μάρτυρα της HELLENIC TRAIN ΑΕ, οποίος, κατά την κατάθεσή του, μεταξύ άλλων, αναφέρει (βλ. σχ.49, σελ. 21-45) ότι: «...άρα πρέπει να κάνουμε μια αναφορά στις οδικές συνθήκες εκείνη την ημέρα. Οι αποφάσεις που έχουν βγει, νομίζω σας έχουν δοθεί στο υπόμνημα...Η Αττική οδός έκλεισε στις 14:00 όμως από την Αθήνα μέχρι το 60ο χιλιόμετρο, δηλαδή από εδώ μέχρι τα σύνορα με τη Βοιωτία εκεί προς τα εκεί κάπου από τις 08:00 το πρωί 24 του μηνός κυκλοφορούν μόνο τα λεωφορεία... και από τις 17:50 το απόγευμα εκείνης της ημέρας που εμείς προσπαθούσαμε να βάλουμε το τρένο στο αεροδρόμιο κλείνουν όλα, όλη η γραμμή. Η εθνική από Αθήνα μέχρι το 60ο χιλιόμετρο, είναι μέσα στις αποφάσεις θα τις δείτε, είναι κλεισμένη. Δεν μιλάμε για να επιτρέπονται τα λεωφορεία... Το βράδυ λοιπόν εκείνης της ημέρας η εθνική είναι κλειστή μέχρι τη Βοιωτία. Η Βοιωτία τώρα, θα πιάσω τη Βοιωτία όχι στο κομμάτι της εθνικής οδού γιατί και αυτό είναι πολύ σημαντικό, Βοιωτία όσον αφορά το δρόμο προς τη Χαλκίδα, το δρόμο προς την Οινόη, προς τη Μαγούλα, προς την Ελευσίνα κλπ. Είναι χωριστές αποφάσεις μέσα στα χαρτιά σας. **Από τις 09:00 το πρωί όλα, όχι τα βαρέα μόνο ή τα λεωφορεία, όλα τα οχήματα είναι κλεισμένα από τις 08:49, στις 20:00**

δε το απόγευμα επαναλαμβάνω βγάζουνε συνεχόμενες αποφάσεις, είναι όλα κλεισμένα... Τώρα, η εθνική οδός στη Λαμία η οποία έπαιξε πολύ μεγάλο ρόλο επίσης στα εναλλακτικά μέσα. Από τα όρια της Βοιωτίας το 121ο χιλιόμετρο προς τη Λαμία τώρα κάπου στο Μαρτίνο εκεί στο Θεολόγο κάπου μέχρι και τις Ράχες, δηλαδή όλος ο δρόμος μέχρι Λαμία και μετά που πάει προς τις Ράχες προς τη Λάρισα, **από τις 08:30 το πρωί είναι κλεισμένα για οποιοδήποτε όχημα πάνω από 1,5 τόνο και για λεωφορεία.** Από τις 08:30 το πρωί 24 του μηνός. Από τις δε 20:00 το βράδυ για όλα, ούτε για τα 1,5 τόνο. Αυτά γίνονται 24 του μηνός στην εθνική οδό από Ράχες, Λαμία, Μαρτίνο. Όλη η εθνική οδός. Σημειώστε το γιατί έχει νόημα. Σας είπα και από πάνω τι έγινε...Εμείς λοιπόν είμαστε στο ΚΕΚ, δεν τα ξέρουμε σαν αποφάσεις, δεν μας έρχονται αλλά τα βλέπομε στις ειδήσεις. Και βλέπουμε ότι όλη η εθνική έχει πρόβλημα. Η δε εθνική εδώ κάτω Αθήνα, Βοιωτία, Λαμία, Ράχες κλειστή. 08:00 η ώρα, 09:00, 18:00, 19:00 η ώρα. Είναι μέσα στα χαρτιά σας...Εγώ λοιπόν είμαι στο ΚΕΚ, έχω τα τρένα που κολλάνε, να σώσω τους επιβάτες...**Σε κάποια στιγμή εμείς είπαμε το δίκτυο είναι κομμένο, μαζί με τον ΟΣΕ το είπαμε.** Σε ποια στιγμή το είπαμε; **Δεν το είπαμε στις 19:00 το απόγευμα την ώρα του συμβάντος γιατί είχαμε ακόμα την MLW την διπλή στο Λιανοκλάδι....**Εκείνη την ώρα, 21:30 λοιπόν εγώ έχω στο νου μου ότι τέρμα η γραμμή, τέρμα τα λεωφορεία, **τέρμα και η γραμμή τι κάνω εγώ τώρα εγώ εκείνη την ώρα;** Εκείνη την ώρα είναι που λέω στον κύριο Πατέρα στον ΟΣΕ ή στην Πολιτική Προστασία θέλω το τρένο μου για να το στείλω επάνω. Δεν έχω λεωφορεία, δεν έχω γραμμές. Κομμένη από κάτω η Οινόη, τα ξέρετε, τα γράφει ο ΟΣΕ. Δέντρα, πολυδένδρι, ηλεκτροκίνηση όλα χαλασμένα. Από πάνω δεν έχω όπως σας εξήγησα, επομένως τι κάνω; Παίρνω τον Πατέρα και λέω Σπύ-

ρο, μιλάμε καλά και δεν το λέω ανταγωνιστικά, λέω Σπύρο καίγομαι. Δεν έχω λεωφορεία, δεν έχω γραμμές πια θέλω τον συρμό σε εμένα...**Επομένως είναι 24:00 το βράδυ και είναι η πρώτη στιγμή που εγώ αρχίζω να ψάχνω για λεωφορεία.** Σας στείλαμε εχθές πιο αναλυτική λίστα τα τηλεφωνήματα που προσπαθήσαμε να κάνουμε από το ΚΕΚ για ανεύρεση λεωφορειών...**Κάναμε για εναλλακτικά μέσα προσπάθειες άκαρπες γύρω στις 24:00, 00:30** η ώρα και περιμένουμε να έρθει το εκχιονιστικό... Όμως το εκχιονιστικό...έφτασε στην Οινόη στις 05:30...Εκείνη την ώρα λοιπόν τώρα αρχίζει να φαίνεται και το φως τέλος πάντων της ημέρας, αρχίζουμε εμείς να ξανά ψάχνουμε για εναλλακτικά μέσα...Ψάχνουμε τώρα 05:30 απεγνωσμένα για εναλλακτικά μέσα...Ελάτε λίγο στη θέση μας, **είναι 05:00 η ώρα**, οι δρόμοι είναι κλειστοί, η ΕΛ.ΑΣ. δεν απαντάει, από το προηγούμενο βράδυ ξέρω ότι είναι κλειστά μέχρι τις Ράχες και τη Μαγνησία να βάλω 06:00 η ώρα, 07:00, 08:00 να βάλω κόσμο μέσα που είναι 10 ώρες μέσα στο τρένο, οι επιβάτες μιλάω, συν το προσωπικό. Το προσωπικό θα έκλεινε 17 ώρες. Πού να στείλω το λεωφορείο στη Θεσσαλονίκη; Το λεωφορείο ανέβηκε νομίζω επάνω 08:00-08:30 ανέβηκε πάνω και 09:30 κατέβηκαν, 10:00. Δηλαδή στις **08:30** η ώρα θα μπορούσα εγώ, δεν το σκέφτηκα καν να σας πω την αλήθεια, δεν υπήρχε περίπτωση να σκεφτώ να συνεχίσω αυτούς τους επιβάτες να τους πάω στη Θεσσαλονίκη να φτάσουν το μεσημέρι αποχιονισμένη η εθνική στις 14:00 την άλλη μέρα, δεν το σκέφτηκα...Η πιο απλή και η πιο σταθερή απάντηση είναι ότι την απόφαση για αποκοπή της γραμμής και κατάργηση των δρομολογίων τη λαμβάνει αποκλειστικά ο ΟΣΕ... εφόσον ο ΟΣΕ δεν κήρυξε αποκομμένη τη γραμμή Οινόης-Λιανοκλαδίου δεν ήταν αποκομμένη και **δεν είχαμε κανένα λόγο να ακυρώσουμε τρένα...καταργήσατε εσείς δρομολόγια γιατί δεν είχατε μηχα-**

νοδηγούς...βεβαίως... Η συνεργασία είναι άψογη και όχι μόνο συνεργασία... **Η επικοινωνία μας με τον ΟΣΕ και η αντίληψη μας μπορώ να σας πω με τον ΟΣΕ σε θέματα εκχιονισμών και σιδηροδρόμων κλπ. είναι κοινή.** Δηλαδή ο ΟΣΕ που διατείνεται στο έγγραφό του ότι δεν υπήρχε λόγος να μην φύγει το 56, αυτό που σας έλεγα και εγώ. Και εγώ έτσι το κρίνω... Θα μπορούσαμε να δηλώσουμε μια κατάργηση έστω και αν ο ΟΣΕ δεν έκλεινε τη γραμμή από υπερβολική ευαισθησία, όμως σε καμία των περιπτώσεων που συζητάμε σήμερα δεν υπήρχε αυτό το πράγμα. Αν δήλωνα ακυρωμένο το 55 στις 05:00 η ώρα το πρωί της επομένης δεν είχα λεωφορεία να το βάλω μέσα. Δηλαδή καταλαβαίνετε; Πουθενά δεν καθυστερήσαμε τη σωτηρία των επιβατών ή την διευθέτησή τους, πουθενά δεν την καθυστερήσαμε λόγω της μη ανακοίνωσης κατάργησης, πουθενά... Το 55 ξεκίνησε από τη Θεσσαλονίκη στις 12:00 η ώρα το μεσημέρι, όλα μέλι γάλα. Φτάνει στην Τιθορέα και μπροστά υπάρχει ένα πρόβλημα με ένα δέντρο που έχει πέσει στη γραμμή και έχει πάει κάποιος να το κόψει, προφανώς και δεν κόβεις το δρομολόγιο της Θεσσαλονίκης γιατί για μια ώρα θα ανοίξει η γραμμή. Την ανοίγουν τη γραμμή, πηγαίνει η MLW με ένα πριόνι, ανοίγουν τη γραμμή, ξεκινάει το 55, προχωράει, στη Θήβα χαλάει. Χάλασε. Και φτάνει 21:00 η ώρα στην Οινόη όπου και διανυκτερεύει. Είτε το δηλώσω ακυρωμένο στις 21:00 είτε το δηλώσω στις 06:00 το πρωί δεν υπάρχει περίπτωση να το διασώσω. Το αντιλαμβάνεσθε φαντάζομαι. Είτε γιατί είναι κλειστή η εθνική οδός, είτε γιατί είναι κλειστή η σιδηροδρομική οδός από τις 21:00 και μετά δεν έχω τρόπο να το σώσω...».

ΠΕΜΠΤΟΝ: Επομένως, η ελεγχόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση μέσω των υπαλλήλων της, οι οποίοι ενήργησαν υπό την ιδιότητά τους ως προστηθέντες της εν λόγω εταιρείας, δεν εφάρμοσε, από αμέλειά της (επιμέλεια που απαιτείται

στις συναλλαγές, δηλαδή η επιμέλεια την οποία καταβάλλει ο συνετός άνθρωπος μέσα στο κύκλο της επαγγελματικής του δραστηριότητας), τη γενική υποχρέωση πρόνοιας (άγραφοι κανόνες επιμέλειας που η τήρησή τους επιβάλλεται για την εξουδετέρωση των κινδύνων από τη χρησιμοποίηση των σύγχρονων τεχνικών μέσων, κατασκευών, συγκοινωνιών κλπ) των εννόμων αγαθών άλλων προσώπων με τα οποία ήρθε σε επαφή.

VIδ. Επί του ισχυρισμού της HELLENIC TRAIN A.E. περί πλήρους συμμόρφωσής της με τη διάταξη του άρθρου 18 §3 του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007, κατά την ακινητοποίηση των αμαξοστοιχιών της (885 Καλαμπάκα-Αθήνα, IC54/Αθήνα-Θεσσαλονίκη, IC55/Θεσσαλονίκη-Αθήνα, IC56/Αθήνα-Θεσσαλονίκη και IC57/Θεσσαλονίκη-Αθήνα στις 24.1.2022).

(1) Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 18 §3 (συνδρομή) του ειρημένου Κανονισμού, προβλέπεται ρητά, ότι: «Εάν η σιδηροδρομική υπηρεσία δεν μπορεί πλέον να συνεχισθεί, η σιδηροδρομική επιχείρηση οργανώνει το συντομότερο δυνατόν εναλλακτικές υπηρεσίες μεταφοράς για τους επιβάτες».

(2) Με το με αριθ. πρωτ. 2686/26.9.2022 έγγραφο υπόμνημά της (σχ.48 σελ. 17-18) η HELLENIC TRAIN A.E., επικαλείται ότι για τις αμαξοστοιχίες 885/Καλαμπάκα-Αθήνα και IC54/Αθήνα-Θεσσαλονίκη οργάνωσε τη μεταφορά των επιβατών καταρχήν σε ξενοδοχεία, κρίνοντας ότι αυτή η λύση ήταν η ασφαλέστερη για τους επιβάτες της, και στη συνέχεια οργανώθηκε υπηρεσία μεταφοράς τους στους προορισμούς τους την επόμενη ημέρα (25.1.2022), ενώ, για τους επιβάτες των υπόλοιπων αμαξοστοιχιών επικαλείται ότι, κατέβαλε κάθε δυνατή προσπάθεια εντοπισμού διαθέσιμων λεωφορείων προκειμένου οι επιβάτες των αμαξοστοιχιών να μεταφερθούν είτε

στον τελικό προορισμό τους είτε στο σημείο εκκίνησης για συνέχιση του ταξιδιού την επόμενη ημέρα (25.1.2022).

(3) Εντούτοις, ο ισχυρισμός αυτός της ελεγχόμενης σιδηροδρομικής επιχείρησης τυγχάνει αβάσιμος, διότι, λαμβάνοντας υπόψη και όλα όσα αναφέρθηκαν στην προηγούμενη (ΙVγ) παράγραφο αλλά και την παραδοχή της (βλ. σχ.12 σελ. 18) ότι για το σύνολο των αμαξοστοιχιών δεν ήταν δυνατή (λόγω του περιστατικού με την αμαξοστοιχία IC54/Αθήνα-Θεσσαλονίκη και αποκλεισμός της γραμμής λόγω χιονιού, πτώσης δέντρου, διακοπής ηλεκτροδότησης) η συνέχιση της σιδηροδρομικής υπηρεσίας, συνάγονται τα ακόλουθα:

ΠΡΩΤΟΝ: Η οργάνωση από την ελεγχόμενη επιχείρηση των εναλλακτικών μέσων μεταφοράς όχι μόνο δεν έγινε το «συντομότερο δυνατόν», όπως επιτάσσει η διάταξη του άρθρου 18 §3 (συνδρομή) του ειρημένου Κανονισμού, αλλά και όταν αυτή έλαβε χώρα, επιχειρήθηκε ατάκτως, δίχως πρόβλεψη, παρότι γνώριζε τη σοβαρότητα και την τοπική και χρονική εμβέλεια των καιρικών συνθηκών, και χωρίς οργανωμένο σχέδιο και στόχο.

ΔΕΥΤΕΡΟΝ: Η HELLENIC TRAIN A.E., όφειλε και μπορούσε, επιδεικνύοντας την απαιτούμενη με τις περιστάσεις επιμέλεια και τηρώντας τη γενική υποχρέωση πρόνοιας προς τους επιβάτες όλων των με την παρούσα υπόθεση εξεταζόμενων αμαξοστοιχιών και ανεξάρτητα από το εάν το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας ήταν και επίσημα ανοιχτό μέχρι το βράδυ (21:00) της 24.1.2022, να προτείνει και στη συνέχεια προβεί σε κατάργηση των εν λόγω αμαξοστοιχιών όταν ακόμη οι αμαξοστοιχίες βρίσκονταν εντός των σταθμών, δεδομένου ότι οι αρμόδιες υπηρεσίες της, αφενός μεν, γνώριζαν τη δυσκολία και σοβαρότητα των καιρικών συνθηκών, και αφετέρου, ήταν σε συνεχή και άμεση επικοινωνία με τον Διαχειριστή Υποδομής (ΟΣΕ Α.Ε.).

TRITON: Οι απέλπιδες ενέργειες στις οποίες προέβη η HELLENIC TRAIN A.E. το βράδυ της 24.1.2022 στην προσπάθειά της να ανεύρει εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς των επιβατών και να συμμορφωθεί με το περιεχόμενο της ειρημμένης διάταξης, ουδόλως αναιρούν την υποχρέωσή της για έγκαιρη, ασφαλή και σωστά προγραμματισμένη μεταφορά των επιβατών σε χρόνο πολύ προγενέστερο από αυτόν που πράγματι ενήργησε, αφού, ήδη γνώριζε πολύ καλά ότι, οι καιρικές συνθήκες στην διάρκεια της ημέρας διαρκώς επιδεινώνονταν και το οδικό δίκτυο της χώρας, τουλάχιστον στον κεντρικό άξονά του, είχε διακοπεί για λόγους ασφάλειας και ως εκ τούτου τη χρονική στιγμή που αποφάσισε την κατάργηση των εν λόγω αμαξοστοιχιών η αναζήτηση εναλλακτικών υπηρεσιών μεταφοράς των επιβατών ήταν δυσχερής έως αδύνατη, ενώ, ήδη από το μεσημέρι (βλ. μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου της αρμόδιας Διεύθυνσης του Διαχειριστή Υποδομής προς την ελεγχόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση με θέμα «δρομολόγια MLW εκχιονισμού κατά τη διάρκεια της νύχτας», το οποίο προσκομίστηκε από την ελεγχόμενη εταιρεία με το από 26.10.2022 συμπληρωματικό υπόμνημά της - σχ.51) της 24.1.2022 είχε ενημερωθεί για τα τμήματα του σιδηροδρομικού δικτύου και τις ώρες που θα έπρεπε να κυκλοφορήσουν οι μηχανές εκχιονισμού.

VIε. Επί του ισχυρισμού της HELLENIC TRAIN ΑΕ περί πλήρους συμμόρφωσής της με τη διάταξη του άρθρου 18 §5 του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007, κατά την ακινητοποίηση των αμαξοστοιχιών της (885 Καλαμπάκα-Αθήνα, IC54/Αθήνα-Θεσσαλονίκη, IC55/Θεσσαλονίκη-Αθήνα, IC56/Αθήνα-Θεσσαλονίκη και IC57/Θεσσαλονίκη-Αθήνα στις 24.1.2022).

(1) Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 18§5 (συνδρομή) του ειρημένου Κανονισμού, προβλέπεται ρητά, ότι: «Κατά την

εφαρμογή των παραγράφων 1, 2 και 3, η ενδιαφερόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση προσέχει ιδιαίτερα τις ανάγκες των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα και τα πρόσωπα που τους συνοδεύουν».

(2) Με το με αριθ. πρωτ. 2686/26.9.2022 έγγραφο υπόμνημά της (σχ.48 σελ. 18) η HELLENIC TRAIN ΑΕ, επικαλείται ότι, παρασχέθηκε κάθε συνδρομή προς τους επιβάτες που έχρηζαν βοήθειας ενώ δεν υπήρχαν δηλωμένοι επιβάτες ΑΜΕΑ ή ΑΜΚ.

(3) Ο ισχυρισμός αυτός είναι βάσιμος, δεδομένου ότι, όπως προκύπτει από τα στοιχεία που προσκομίστηκαν στην Αρχή, δεν υπήρχαν δηλωμένοι επιβάτες ως ΑΜΕΑ ή ως ΑΜΚ στις προαναφερόμενες αμαξοστοιχίες, εκτός από **(α)** την αμαξοστοιχία IC55/Θεσσαλονίκη-Αθήνα, για την οποία ένα (1) άτομο (χωρίς συνοδό) που δεν ήταν δηλωμένο ως ΑΜΕΑ, αλλά ανέφερε, κατά δήλωσή του, ότι έπασχε από εκφυλιστική νόσο και **(β)** την αμαξοστοιχία IC56/Αθήνα-Θεσσαλονίκη, για την οποία ένα (1) υπερήλικο άτομο ήταν δηλωμένο ως ΑΜΚ αλλά δεν εμφανίστηκε να ταξιδέψει. Επομένως, εφόσον, δεν υπήρχαν, μεταξύ των επιβατών των με την παρούσα υπόθεση εξεταζόμενων αμαξοστοιχιών της HELLENIC TRAIN Α.Ε., άτομα με αναπηρία ή άτομα με μειωμένη κινητικότητα και πρόσωπα που να τους συνοδεύουν, δεν τίθεται ζήτημα ελέγχου της Αρχής περί εφαρμογής ή μη της εν λόγω διάταξης του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007.

VIστ. Επί του ισχυρισμού της HELLENIC TRAIN ΑΕ περί **πλήρους συμμόρφωσής της με τη διάταξη του άρθρου 28 §1 του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007**, κατά την ακινητοποίηση των αμαξοστοιχιών της 885 Καλαμπάκα-Αθήνα, IC54/Αθήνα-Θεσσαλονίκη, IC55/Θεσσαλονίκη-Αθήνα, IC56/Αθήνα-Θεσσαλονίκη και IC57/Θεσσαλονίκη-Αθήνα στις 24.1.2022.

(1) Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 28 §1 (πρότυπα ποιότητας των υπηρεσιών) του ίδιου, όπως παραπάνω, Κανονισμού, προβλέπεται ρητά, ότι: «1. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις καθορίζουν πρότυπα ποιότητας των υπηρεσιών και εφαρμόζουν σύστημα διαχείρισης της ποιότητας προκειμένου να τη διατηρήσουν. Αυτά τα πρότυπα ποιότητας των υπηρεσιών καλύπτουν τουλάχιστον τα θέματα που απαριθμούνται στο παράρτημα ΙΙΙ».

(2) Σύμφωνα με το Παράρτημα ΙΙΙ (ελάχιστα ποιοτικά πρότυπα παρεχόμενων υπηρεσιών) του εν λόγω Κανονισμού τα πρότυπα των παρεχόμενων υπηρεσιών καλύπτουν, κατ'ελάχιστον, θέματα που σχετίζονται με τις πληροφορίες και τα εισιτήρια, τη χρονική ακρίβεια εκτέλεσης των δρομολογίων, τις γενικές αρχές για την αντιμετώπιση των ανωμαλιών, τις ακυρώσεις δρομολογίων, την καθαριότητα του τροχαίου υλικού και των εγκαταστάσεων των σταθμών (ποιότητα του αέρα στις άμαξες, καθαριότητα των εγκαταστάσεων υγιεινής κ.λπ.), την έρευνα του βαθμού ικανοποίησης των πελατών, τη διαχείριση παραπόνων, τις επιστροφές ποσών και τις αποζημιώσεις για τη μη εκπλήρωση ποιοτικών προτύπων υπηρεσιών και την παρεχόμενη στα άτομα με αναπηρία και στα άτομα με μειωμένη κινητικότητα συνδρομή.

(3) Στην προκειμένη περίπτωση, η HELLENIC TRAIN Α.Ε. με το με αριθ. πρωτ. 2686/26.9.2022 έγγραφο υπόμνημά της (σχ.48 σελ. 18-20) ισχυρίζεται ότι, τήρησε **(α)** όλα όσα προβλέπονται στη διαδικασία GEN/PRO/0081 «Έλεγχος και Διαχείριση Κυκλοφορίας» θέτοντας σε ετοιμότητα τις μηχανές εκχιονισμού με το ανάλογο προσωπικό της και την περαιτέρω διάθεσή τους (μηχανές και προσωπικό) στον Διαχειριστή Υποδομής και **(β)** όλα όσα προβλέπονται στη διαδικασία GEN/PRO/0087 «Ταξιδιωτική Πληροφόρηση». Ο ισχυρισμός

αυτός (και ως προς τα δύο σκέλη του) είναι αόριστος για τους ακόλουθους λόγους:

ΠΡΩΤΟΝ: Στη διαδικασία GEN/PRO/0081 «Έλεγχος και Διαχείριση κυκλοφορίας» και ιδιαίτερα για τη Μέριμνα των Επιβατών (επανδρώνεται από προσωπικό κίνησης) της HELLENIC TRAIN A.E. αναφέρεται ότι: «**4.3** Η εν λόγω θέση **μεριμνά** για την παροχή των πληροφοριών εντός της αμαξοστοιχίας καθώς και εντός των σταθμών. Θεωρείται θέση κλειδί για την εξυπηρέτηση των πελατών τόσο κατά την κυκλοφορία υπό κανονικές συνθήκες όσο, και ειδικότερα, υπό μη φυσιολογικές συνθήκες και σε περίπτωση συμβάντων ή ανωμαλιών: - Σε περίπτωση διαταραχής της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας **εγγυάται την πληροφόρηση και την υποστήριξη των Πελατών**, σε συνεργασία με τις σχετικές Οργανωτικές Δομές της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, του Δ.Υ. και ελέγχει τα feed-back. - Ορίζει τις υπηρεσίες με λεωφορείο σε περίπτωση ανωμαλιών κατά τη σιδηροδρομική λειτουργία. Σε περίπτωση ανωμαλιών και ειδικών περιστάσεων ή εκδηλώσεων, σε συνεργασία με την Εμπορική Διεύθυνση, **ορίζει τις ανακοινώσεις** που πρέπει να αποσταλούν επί της αμαξοστοιχίας κατά τη Λειτουργική Διαχείριση...**5.3 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΝΩΜΑΛΙΩΝ ΣΤΗΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ (ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΙΣ – ΚΑΤΑΡΓΗΣΕΙΣ)** Το τμήμα «**Μέριμνας Επιβατών**», σχετικά με καθυστερήσεις, χρόνους επαναφοράς της κυκλοφορίας, ενέργειες οι οποίες εφαρμόστηκαν, εναλλακτικές λύσεις για την συνέχιση του ταξιδιού, **οφείλει να: Ενημερώνει** το Προσωπικό Κίνησης επί των εμπλεκόμενων αμαξοστοιχιών σχετικά με τις ανωμαλίες/συμβάντα που έχουν προκύψει. Σε περιπτώσεις που υπάρχει ανταπόκριση με άλλα μέσα πχ λεωφορεία στο Κιάτο, ενημερώνεται το προσωπικό αυτών για την ανάλογη αναμονή της ανταπόκρισης. Ενημερώνει, τροφοδοτεί εγκαίρως το περιεχόμενο των μηνυμάτων που ανακοινώνονται επί των αμα-

ξοστοιχιών. **Ενημερώνει** μέσω sms, e-mail όλες τις εμπλεκόμενες Διευθύνσεις (Διεύθυνση Λειτουργίας, Διεύθυνση Συντήρησης και Εμπορική Διεύθυνση). Σχετικά με τα συμβάντα και τις ανωμαλίες που προκύπτουν κατά τη σιδηροδρομική λειτουργία **το Κ.Ε.Κ. οφείλει να ενημερώνει** (σύμφωνα με τον επισυναπτόμενο Πίνακα αναγγελίας Σιδηροδρομικών Περιστατικών, TABLE/0089): Τους τοπικούς Διευθυντές/Στελέχη επιφυλακής, σύμφωνα με τη διαδικασία GEN/PRO/0086. **Τους εκάστοτε** Υπευθύνους των εμπλεκόμενων Τμημάτων Λειτουργίας. **Τον εκάστοτε** Υπεύθυνο Εταιρικής Προστασίας σε περιπτώσεις συμβάντων των οποίων η επίλυση απαιτεί επέμβαση της Αστυνομίας ή της Πολιτικής Προστασίας». Ωστόσο, η HELLENIC TRAIN ΑΕ κατά τρόπο γενικόλογο και αόριστο ισχυρίζεται ότι, εφάρμοσε την ανωτέρω διαδικασία στο σύνολό της, δεδομένου ότι, εκτός από την (καθυστερημένη κατά τα ανωτέρω εκτεθέντα) εξασφάλιση ξενοδοχείων για τη διαμονή των επιβατών των αμαξοστοιχιών 885/Καλαμπάκα-Αθήνα και IC54/Αθήνα-Θεσσαλονίκη και των εναλλακτικών υπηρεσιών μεταφοράς των επιβατών των αμαξοστοιχιών IC55/Θεσσαλονίκη-Αθήνα, IC56/Αθήνα-Θεσσαλονίκη και IC57/Θεσσαλονίκη-Αθήνα, δεν αναφέρει και δεν προσδιορίζει με συγκεκριμένα επιχειρήματα και αποδεικτικά στοιχεία τον τρόπο και τον χρόνο ενημέρωσης και πληροφόρησης των επιβατών (πλην των αναφορών των συνοδών), το περιεχόμενο των πληροφοριών που οι συνοδοί των αμαξοστοιχιών ανέφεραν στους επιβάτες, την αμεσότητα της πληροφόρησης από το ΚΕΚ και την περαιτέρω διάχυσή της προς το επιβατικό κοινό, ενώ, δεν αναφέρει, επικαλούμενη οποιοδήποτε στοιχείο, την ενημέρωση που όφειλε να κάνει το ΚΕΚ, κατά την ανωτέρω διαδικασία, στους διευθυντές ή στα στελέχη επιφυλακής, στους υπεύθυνους των εμπλεκόμενων τμημάτων λειτουργίας και στον υπεύθυνο εταιρικής προστασίας.

ΔΕΥΤΕΡΟΝ: Η από την HELLENIC TRAIN Α.Ε. ισχυριζόμενη τήρηση της διαδικασίας GEN/PRO/0087 “Ταξιδιωτική Πληροφόρηση” στις 24.1.2022, όπως ήδη αναφέρθηκε (βλ. παράγραφος VIβ) δεν συνοδεύεται από έγγραφα και στοιχεία από τα οποία να προκύπτει με βεβαιότητα και σαφήνεια ότι αυτή (διαδικασία) πράγματι τηρήθηκε ως προς την εντός του κάθε συρμού παρεχόμενη προς τους επιβάτες πληροφόρηση, αφού, αρκείται μόνο στις αναφορές των συνοδών των αμαξοστοιχιών και σε εννέα (9) μηνύματα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου (emails) τα οποία αφορούσαν σε προβλήματα με το τροχαίο υλικό και τις καθυστερήσεις ή καταργήσεις δρομολογίων και στάλθηκαν προς τα εμπλεκόμενα γραφεία έκδοσης εισιτηρίων και σε κανένα άλλο στοιχείο είτε του ΚΕΚ είτε της αρμόδιας Διεύθυνσής Εξωτερικών Σχέσεων και του τρόπου με τον οποίο η τελευταία ανέλαβε την επικοινωνία (δελτία τύπου, συνεντεύξεις κλπ) με το κοινό.

ΤΡΙΤΟΝ: Επιπρόσθετα, ο μάρτυρας της ελεγχόμενης επιχείρησης, όπως προκύπτει από τα απομανητοφωνημένα πρακτικά της συνεδρίασης της 28.9.2022 (σχ.49), με την κατάθεσή του και παρά το γεγονός, ότι λόγω της ιδιότητάς του (στέλεχος της Διεύθυνσης Λειτουργίας Μεταφορών) είχε άμεση και πλήρη γνώση των πραγματικών περιστατικών της 24.1.2022 και της ακινητοποίησης των προαναφερόμενων αμαξοστοιχιών, ουδέν στοιχείο προσέθεσε για την πλήρη τήρηση και τους τρόπους υλοποίησης των ανωτέρω διαδικασιών. Επομένως, εξαιτίας των ουσιωδών ελλείψεων των από την ελεγχόμενη επιχείρηση προσκομιζόμενων στοιχείων δεν καθίσταται εφικτός ο έλεγχος από την Αρχή, ότι πράγματι τηρήθηκαν οι εν λόγω διαδικασίες.

VIζ. Επί του ισχυρισμού της HELLENIC TRAIN ΑΕ περί συμμόρφωσής της με τις διατάξεις των άρθρων 15, 16, 17 και 18

§§2α και 2β του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007, λόγω **(α)** ανεπίτρεπτου από την Αρχή ελέγχου σε εξαιρετέες (ως προς την εφαρμογή τους στην Ελλάδα) διατάξεις, **(β)** μη αντίθεσης, σε κάθε περίπτωση, της συμπεριφοράς της προς το περιεχόμενο των εν λόγω διατάξεων λόγω σχετικών προβλέψεων οι οποίες είναι ενσωματωμένες στους Γενικούς Όρους Μεταφορών Επιβατών (ΓΟΜΕ) της και **(γ)** άρσης της υπαιτιότητάς της για λόγους ανωτέρας βίας (ακραίες καιρικές συνθήκες αποκλεισμού) κατά την ακινητοποίηση των αμαξοστοιχιών της (885 Καλαμπάκα-Αθήνα, IC54/Αθήνα-Θεσσαλονίκη, IC55/Θεσσαλονίκη-Αθήνα, IC56/Αθήνα-Θεσσαλονίκη και IC57/Θεσσαλονίκη-Αθήνα στις 24.1.2022).

(Α) Αναφορικά με το πρώτο σκέλος του ανωτέρω ισχυρισμού της ελεγχόμενης σιδηροδρομικής επιχείρησης επισημαίνονται τα ακόλουθα:

(Α1) Στις διατάξεις του άρθρου 2 §§4, 5, 6 και 7 του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007 σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών, ορίζεται, ότι: «**4. Εκτός των διατάξεων που ορίζονται με την παράγραφο 3, το κράτος μέλος μπορεί, με διαφάνεια και αμεροληψία, να χορηγεί εξαίρεση για χρονικό διάστημα που δεν υπερβαίνει τα πέντε έτη, το οποίο μπορεί να ανανεωθεί δις για μέγιστο χρονικό διάστημα πέντε ετών κάθε φορά, από την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος κανονισμού σε υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών στο εσωτερικό. 5. Εκτός των διατάξεων που ορίζονται με την παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου, τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρέσουν από την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος κανονισμού τις αστικές, προαστιακές και περιφερειακές υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών. Ο-**

σον αφορά τη διάκριση μεταξύ αστικών, προαστιακών και περιφερειακών υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών, τα κράτη μέλη εφαρμόζουν τους ορισμούς που περιλαμβάνονται στην οδηγία 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 29ης Ιουλίου 1991, για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων. **Κατά την εφαρμογή των ορισμών αυτών, τα κράτη μέλη λαμβάνουν υπόψη τα εξής κριτήρια:** απόσταση, συχνότητα υπηρεσιών, αριθμός προγραμματισμένων στάσεων, χρησιμοποιούμενο τροχαίο υλικό, συστήματα έκδοσης εισιτηρίων, διακυμάνσεις στον αριθμό των επιβατών μεταξύ των υπηρεσιών κατά τις ώρες αιχμής και κατά τις ώρες μη αιχμής, κωδικοί και ωράρια των αμαξοστοιχιών. **6. Για μέγιστο χρονικό διάστημα πέντε ετών, τα κράτη μέλη μπορούν, με διαφάνεια και αμεροληψία, να χορηγούν ανανεώσιμη προσωρινή εξαίρεση από την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος κανονισμού για συγκεκριμένες γραμμές ή ταξίδια, επειδή σημαντικό μέρος της επιβατικής σιδηροδρομικής γραμμής, συμπεριλαμβανομένου τουλάχιστον ενός τακτικού σταθμού, ευρίσκεται εκτός Κοινότητας. 7. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για τη χορήγηση εξαιρέσεων σύμφωνα με τις παραγράφους 4, 5 και 6. Η Επιτροπή δρα αναλόγως εφόσον θεωρηθεί ότι τυχόν εξαίρεση δεν συνάδει προς τις διατάξεις του παρόντος άρθρου. Το αργότερο στις 3 Δεκεμβρίου 2014, η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο έκθεση για τις εξαιρέσεις που χορηγήθηκαν δυνάμει των παραγράφων 4, 5 και 6».**

(Α2) Με το με αριθ. πρωτ. Φ4/οικ93662/821/27.12.2019 έγγραφο της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών (Διεύθυνση Σιδηροδρομικών Μεταφορών – Τμήμα Σιδηροδρομικών και Συνδυασμένων Μεταφορών), έγινε αποδεκτό το αίτημα (των ΟΣΕ ΑΕ, ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. και ΣΤΑΣΥ Α.Ε.) για **δεύτερη** ανανέωση της χορήγησης

εξαιρέσεων από την εφαρμογή των διατάξεων του Κανονισμού 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007 σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών. Σύμφωνα με το εν λόγω έγγραφο: «...λαμβάνοντας υπόψη:

- τις διατάξεις του Κανονισμού 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007 σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών, όπως ισχύει,

- την ιδιαιτερότητα της Ελληνικής Σιδηροδρομικής Αγοράς, όπως διαμορφώνεται και από τις λειτουργικές συνθήκες του σιδηροδρομικού δικτύου

- τους συγκεντρωτικούς πίνακες εξαιρέσεων στα Κράτη Μέλη της ΕΕ του Μαΐου 2014 και Μαρτίου 2019

Αποδεχόμαστε το αίτημα για δεύτερη ανανέωση της χορήγησης εξαιρέσεων από την εφαρμογή των διατάξεων του Κανονισμού 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007 σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών.

Οι Διατάξεις επί των οποίων χορηγείται εξαίρεση από την εφαρμογή του Κανονισμού 1371/2007 είναι οι ακόλουθες:

Άρθρο 10: «Συστήματα ταξιδιωτικών πληροφοριών και κρατήσεων»

Άρθρο 13: «Προκαταβολές»

Άρθρο 15: « Ευθύνη για καθυστερήσεις, απώλειες ανταπόκρισης και ακυρώσεις»

Άρθρο 16: «Επιστροφή χρημάτων και επαναδρομολόγηση»

Άρθρο 17: «Αποζημίωση κομίστρου»

Οι παράγραφοι 2α, 2β, 4 του Άρθρου 18: «Συνδρομή»

Η παράγραφος 2 του Άρθρου 28: «Πρότυπα ποιότητας των Υπηρεσιών»

Οι Υπηρεσίες επί των οποίων χορηγείται εξαίρεση από την εφαρμογή του Κανονισμού 1371/2007 είναι:

α) Το σύνολο των υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών στο εσωτερικό της Ελληνικής Επικράτειας, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών αστικής, προαστιακής και περιφερειακής μεταφοράς επιβατών.

β) Τα σιδηροδρομικά ταξίδια που πραγματοποιούνται με αφετηρία την Ελλάδα και προορισμό τη Σερβία ή χώρες πέραν της Σερβίας και αντίστροφα, μέσω της Βόρειας Μακεδονίας με τις εκάστοτε κυκλοφορούσες απευθείας αμαξοστοιχίες ή συνδέσεις με ανταπόκριση

Το Χρονικό Διάστημα χορήγησης εξαίρεσης από την εφαρμογή του Κανονισμού 1371/2007, άρχεται την 1/12/2019 και ισχύει για:

α) Πέντε έτη αναφορικά με τις διατάξεις:

Άρθρο 10: «Συστήματα ταξιδιωτικών πληροφοριών και κρατήσεων»

Άρθρο 13: «Προκαταβολές»

Άρθρο 15: « Ευθύνη για καθυστερήσεις, απώλειες ανταπόκρισης και ακυρώσεις»

Άρθρο 16: «Επιστροφή χρημάτων και επαναδρομολόγηση»

Άρθρο 17: «Αποζημίωση κομίστρου»

Των παραγράφων 2α, 2β , και 4 του άρθρου 18: «Συνδρομή»,

β) Τρία έτη αναφορικά με τις διατάξεις:

Της παραγράφου 2 του άρθρου 28 « Πρότυπα ποιότητας των Υπηρεσιών».

(Α3) Επιπρόσθετα, σύμφωνα με το με αριθμό πρωτ. Φ4/οικ4875/56/23.1.2020 έγγραφο της Γενικής Διεύθυνσης του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών προς την Μόνιμη Αντιπροσωπεία της Ελλάδας στην Ευρωπαϊκή Ένωση (ΜΕΑ) με θέμα: **«Χορήγηση εξαίρεσης** σε υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών του Κανονισμού 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινο-

βουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007 σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών» και με αναφορά (ως σχετικό) στο ειρημένο (με αριθμ. πρωτ. Φ4/οικ93662/821/27.01.2019) έγγραφο του Υφυπουργού Υποδομών και Μεταφορών σχετικά με την ανανέωση της χορήγησης των εξαιρέσεων, αναφέρει, μεταξύ άλλων, ότι: «Σε συνέχεια του ανωτέρω σχετικού εγγράφου, το οποίο επισυνάπτεται, και λαμβάνοντας υπόψη:

- Τις διατάξεις του Κανονισμού 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007 σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών όπως ισχύει

- Την ιδιαιτερότητα της Ελληνικής Σιδηροδρομικής Αγοράς, όπως διαμορφώνεται και από τις λειτουργικές συνθήκες του σιδηροδρομικού δικτύου

- Τους συγκεντρωτικούς πίνακες εξαιρέσεων στα Κράτη Μέλη της ΕΕ του Μαΐου 2014 και Μαρτίου 2019

Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών αποδέχτηκε το αίτημα για δεύτερη ανανέωση της χορήγησης των εξαιρέσεων από την εφαρμογή του Κανονισμού 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007 σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών.

Διατάξεις επί των οποίων χορηγείται εξαίρεση από των εφαρμογή ίου Κανονισμού 1371/2007

Άρθρο 10: «Συστήματα ταξιδιωτικών πληροφοριών και κρατήσεων»

Άρθρο 13: «Προκαταβολές»

Άρθρο 15: «Ευθύνη για καθυστερήσεις, απώλειες ανταπόκρισης και ακυρώσεις»

Άρθρο 16: «Επιστροφή χρημάτων και επαναδρομολόγηση»

Άρθρο 17: «Αποζημίωση κομίστρου»

Άρθρο 18: «Συνδρομή» (παράγραφοι 2α, 2β, 4)

Άρθρο 28: «Πρότυπα ποιότητας των Υπηρεσιών» (παράγραφος 2)

Υπηρεσίες επί των οποίων χορηγείται εξαίρεση από την εφαρμογή του Κανονισμού 1371/2007

α) Το σύνολο των υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών στο εσωτερικό της Ελληνικής Επικράτειας, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών αστικής, προαστιακής και περιφερειακής μεταφοράς επιβατών.

β) Τα σιδηροδρομικά ταξίδια που πραγματοποιούνται με αφετηρία την Ελλάδα και προορισμό τη Σερβία ή χώρες πέραν της Σερβίας και αντίστροφα, μέσω της Βόρειας Μακεδονίας με τις εκάστοτε κυκλοφορούσες απευθείας αμαξοστοιχίες ή συνδέσεις με ανταπόκριση.

Χρονικό διάστημα χορήγησης εξαίρεσης από την εφαρμογή του Κανονισμού 1371/2007, το οποίο άρχεται την 01.12.2019 και ισχύει για:

α) Πέντε έτη αναφορικά με τις διατάξεις:

Άρθρο 10: «Συστήματα ταξιδιωτικών πληροφοριών και κρατήσεων»

Άρθρο 13: «Προκαταβολές»

Άρθρο 15: «Ευθύνη για καθυστερήσεις, απώλειες ανταπόκρισης και ακυρώσεις»

Άρθρο 16: «Επιστροφή χρημάτων και επαναδρομολόγηση»

Άρθρο 17: «Αποζημίωση κομίστρου»

Των παραγράφων 2α, 2β και 4 του Άρθρου 18: «Συνδρομή»

β) Τρία έτη αναφορικά με τις διατάξεις:

Της παραγράφου 2 του Άρθρου 28: «Πρότυπα ποιότητας των Υπηρεσιών»

Τα υπόλοιπα άρθρα του Κανονισμού, πλην των ανωτέρω, εφαρμόζονται σε όλες τις υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφο-

ράς επιβατών, ενώ για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές εφαρμόζονται στο σύνολό τους.

Σημειώνουμε ότι οι χορηγούμενες εξαιρέσεις είναι μειωμένες σε σχέση με τις χορηγούμενες τα έτη 2009 και 2014 καθώς στο άρθρο 18 έχουν περιοριστεί στις παραγράφους 2α, 2β και 5 και στο άρθρο 28 στην παράγραφο 2 (για 3 χρόνια).

Σε εφαρμογή του Κανονισμού 1371/2007 άρθρο 2 παρ. 7 παρακαλούμε όπως ενημερωθεί η Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την ανωτέρω χορήγηση εξαιρέσεων».

(Α4) Οι Κανονισμοί (άρθρο 288 §2 ΣΛΕΕ), ως νομοθετικές πράξεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης, έχουν ως αποδέκτες όλα τα κράτη μέλη, τα φυσικά και νομικά πρόσωπα της Ένωσης, καθώς και τα όργανα της Ένωσης και θεσπίζονται όταν υπάρχει ανάγκη ομοιογενούς ρύθμισης μιας κατάστασης. Πρόκειται για νομοθετικές πράξεις με γενική και άμεση ισχύ και δεσμευτικότητα ως προς όλα τα μέρη τους και όχι μόνο ως προς το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα. Δηλαδή, δεν απαιτείται να ενσωματωθούν στην εθνική διοίκηση, τους διοικούμενους και τους ιδιώτες σύμφωνα με τους κανόνες του εθνικού δικαίου ή να κυρωθούν με νόμο. Ως εκ τούτου, από την ημερομηνία έναρξης ισχύος τους, οι Κανονισμοί **αυτοδίκαια** καθίστανται μέρος της έννομης τάξης του κάθε κράτους μέλους και **δεσμεύουν** τις εθνικές αρχές και τα εθνικά δικαστήρια, ενώ οι πολίτες μπορούν να τους επικαλούνται έναντι της Ένωσης, των εθνικών αρχών, αλλά και άλλων πολιτών.

(Α5) Η έννοια της άμεσης ισχύος θα πρέπει, ωστόσο, να διακρίνεται από αυτή της άμεσης εφαρμογής, **καθώς, για την εκτέλεση των Κανονισμών** ενδέχεται να απαιτούνται συμπληρωματικά εθνικά μέτρα εφαρμογής, κυρίως χάριν εξειδίκευσης ή διευκόλυνσης της εφαρμογής τους. Τα κράτη μέλη **υποχρεούνται** να υιοθετούν τέτοια μέτρα, προκειμένου να

εγγυώνται την άμεση και ανεμπόδιστη εφαρμογή των Κανονισμών, ιδιαίτερα όταν αυτά έχουν αποφασιστική σημασία για την ανάπτυξη των αποτελεσμάτων τους. Η παράλειψη συμμόρφωσης με αυτή την υποχρέωση συνιστά παράβαση του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τα μέτρα θα πρέπει να είναι δεσμευτικού χαρακτήρα προκειμένου να διασφαλιστεί η ασφάλεια δικαίου και **δεν μπορεί να έχουν το χαρακτήρα εγκυκλίου ή οδηγίας**. Σε μερικούς Κανονισμούς παρέχεται ρητή εξουσιοδότηση στα κράτη μέλη να υιοθετούν συμπληρωματικές διατάξεις για την εκτέλεσή τους. Εάν όμως δεν υπάρχει σχετική στον Κανονισμό πρόβλεψη, τότε τα κράτη μέλη δεν έχουν αρμοδιότητα να συμπληρώσουν κενά του Κανονισμού ή να τροποποιούν το εύρος των ουσιαστικών του διατάξεων. Τα συμπληρωματικά μέτρα εφαρμογής πρέπει να μην εμποδίζουν την άμεση εφαρμογή του Κανονισμού και να μην τροποποιούν τον σκοπό και την άμεση ισχύ του. **Δεν επιτρέπεται η επανάληψη των αμέσου ισχύος διατάξεων του Κανονισμού σε εθνικές νομοθετικές ή κανονιστικές πράξεις.**

(Α6) Συνήθως, τα συμπληρωματικά μέτρα εφαρμογής του Κανονισμού είναι ρυθμίσεις ποινικές καθώς και ρυθμίσεις διοικητικών κυρώσεων ή προστίμων, **είτε ρυθμίσεις που καθορίζουν τα αρμόδια διοικητικά όργανα για την εφαρμογή του Κανονισμού**, τις αρμοδιότητες και τις σχετικές διαδικασίες. Σύμφωνα με την πάγια νομολογία του ΣΤΕ, **δεν νοείται ενσωμάτωση των Κανονισμών στην ελληνική έννομη τάξη λόγω της άμεσης ισχύος τους** στο εσωτερικό των κρατών μελών, ενώ με τα προεδρικά διατάγματα που εκδίδονται βάσει εξουσιοδοτικών ρυθμίσεων **επιτρέπεται μόνο** η λήψη των αναγκαίων συμπληρωματικών μέτρων για την εφαρμογή των Κανονισμών (άρθρο 1 του Ν. 1338/1983-Εφαρμογή του Κοινοτικού Δικαίου).

(Α7) Ο Κανονισμός (ΕΚ) 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών τέθηκε σε ισχύ στις 3 Δεκεμβρίου 2009. Στόχος του Κανονισμού είναι να προστατεύονται τα δικαιώματα των επιβατών των σιδηροδρομικών μεταφορών στην ΕΕ, ιδίως σε περίπτωση διακοπής του ταξιδιού, και να βελτιωθεί η ποιότητα και η αποτελεσματικότητα των επιβατικών σιδηροδρομικών γραμμών. Μολονότι ο Κανονισμός εφαρμόζεται, κατ' αρχήν, σε όλες τις επιβατικές σιδηροδρομικές γραμμές στην ΕΕ, ο Κανονισμός **επιτρέπει στα κράτη μέλη να χορηγούν εξαιρέσεις** για τις εγχώριες επιβατικές σιδηροδρομικές γραμμές, ώστε να διευκολυνθεί η σταδιακή εφαρμογή του. Λόγω του ειδικού χαρακτήρα των αστικών, των προαστιακών και των περιφερειακών επιβατικών σιδηροδρομικών γραμμών, ο Κανονισμός επιτρέπει επίσης στα κράτη μέλη να εξαιρέσουν αυτές τις γραμμές από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού. **Το άρθρο 2 του Κανονισμού επιτρέπει συνεπώς στα κράτη μέλη να εξαιρέσουν** ορισμένες γραμμές από την πλήρη εφαρμογή του κανονισμού, και ειδικότερα: (α) **Άρθρο 2 §4**: επιβατικές σιδηροδρομικές γραμμές εσωτερικού για μέγιστη περίοδο πέντε ετών, με δυνατότητα ανανέωσης δύο φορές (πλην των διατάξεων του άρθρου 2 παράγραφος 3 του κανονισμού).·(β) **Άρθρο 2 §5**: Αστικές, προαστιακές και περιφερειακές επιβατικές σιδηροδρομικές γραμμές (πλην των διατάξεων του άρθρου 2 παράγραφος 3 του κανονισμού). (γ) **Άρθρο 2 §6**: επιβατικές σιδηροδρομικές γραμμές ή ταξίδια, μεγάλο μέρος των οποίων εκτελείται εκτός της ΕΕ για μέγιστη περίοδο πέντε ετών. Η εξαίρεση αυτή είναι ανανεώσιμη.

(Α8) Με το με αριθ. πρωτ. Φ4/οικ93662/821/27.12.2019 έγγραφο της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών του Υπουργείου

Υποδομών & Μεταφορών (Διεύθυνση Σιδηροδρομικών Μεταφορών – Τμήμα Σιδηροδρομικών και Συνδυασμένων Μεταφορών) υπογραφόμενο από τον τότε υφυπουργό **έγινε προσπάθεια ανανέωσης** των ήδη υπαρχόντων εξαιρέσεων από τον Κανονισμό (ΕΚ) 1371/2007 σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών των σιδηροδρομικών γραμμών η οποία ερείδεται νομοτεχνικά στη διάταξη του άρθρου 2 του εν λόγω Κανονισμού.

(Α9) Ωστόσο, το εν λόγω έγγραφο της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών **δεν δύναται να χαρακτηριστεί ως κανονιστική πράξη την οποία απαιτεί ο Ν. 1338/1983 (άρθρο 1)**, δεδομένου ότι από τις διατάξεις των άρθρων 42 §1 και 35 §1 του Συντάγματος προκύπτει η βασική αρχή ότι για την τελείωση των τυπικών νόμων και των προεδρικών διαταγμάτων, **αλλά και των λοιπών κανονιστικού χαρακτήρα διοικητικών πράξεων, απαιτείται η δημοσίευσή τους στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, ως συστατικό στοιχείο του κύρους τους.** Και οι μεν νόμοι και τα κανονιστικά διατάγματα πρέπει, κατά τη συνταγματική επιταγή, να δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, αλλιώς στερούνται νόμιμης υπόστασης, οι λοιπές δε κανονιστικές πράξεις μπορούν, εφόσον το ορίζει ο νόμος, να δημοσιεύονται με άλλο πρόσφορο μέσο, που προσιδιάζει στο αντικείμενο και τον χαρακτήρα της επιχειρούμενης ρύθμισης. Ο κοινός νομοθέτης δεν δύναται όμως να ορίζει ότι οι κανονιστικές πράξεις δε δημοσιεύονται καθόλου (ΣΤΕ 2999/1988 Ολομ., 3136/1989 Ολομ., 3735/1992, 7μ., 2353/2016 κ.ά.). Σύμφωνα με τη συνταγματική αυτή επιταγή, στο άρθρο 5 §2 περ. θ' του Ν. 3469/2006 (ΦΕΚ Α'131/28.6.2006) ορίζεται ότι: «2. Στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως δημοσιεύονται: α) ... θ) **οι κανονιστικού χαρακτήρα πράξεις** του Πρωθυπουργού, του Υπουργικού Συμ-

βουλίου, των Υπουργών, **καθώς και οποιουδήποτε άλλου οργάνου της Διοίκησης**, με την επιφύλαξη των ειδικών διατάξεων του άρθρου 8 του νόμου αυτού και εφόσον η κείμενη νομοθεσία δεν προβλέπει άλλον ειδικότερο τρόπο δημοσίευσης, η) ...».

(Α10) Εντούτοις, η με αριθμό πρωτοκόλλου Φ4/οικ93662/821/27.12.2019 «κανονιστική πράξη-απόφαση» της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών (Διεύθυνση Σιδηροδρομικών Μεταφορών – Τμήμα Σιδηροδρομικών και Συνδυασμένων Μεταφορών), **με την οποία ρυθμίζεται η εξαίρεση της Ελλάδας**, ως κράτος μέλος από την εφαρμογή των διατάξεων των άρθρων 10, 13, 15, 16, 17, 18 §§2α, 2β,4 (για πέντε έτη, ήτοι από 1.12.2019 έως 1.12.2024) και του άρθρου 28 §2 (για τρία έτη, ήτοι από 1.12.2019 έως 1.12.2022) του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007 σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών, **περιέχει αφηρημένη και απρόσωπη ρύθμιση** ως εκ τούτου, ενόψει του περιεχομένου της, **έχει χαρακτήρα κανονιστικής διοικητικής πράξης, η οποία έπρεπε να έχει δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως**, σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 5 §2 περ. θ' του Ν. 3469/2006, δεδομένου ότι, δεν προβλέπεται γι' αυτήν στον νόμο άλλος τρόπος δημοσιότητας. Όπως, όμως, προκύπτει αλλά και επιβεβαιώνεται από το με αριθμό πρωτ. Φ4/οικ4875/56/23.1.2020 έγγραφο της Γενικής Διεύθυνσης του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών προς την Μόνιμη Αντιπροσωπεία της Ελλάδας στην Ευρωπαϊκή Ένωση (ΜΕΑ) με θέμα: **«Χορήγηση εξαίρεσης σε υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών του Κανονισμού 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007 σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών»**, σε συνδυασμό με το με αριθ. πρωτ.

Φ21.1/50046/18.2.2022 έγγραφο της ίδιας, όπως παραπάνω, Γενικής Διεύθυνσης, προς το Τμήμα Κοινοβουλευτικού Ελέγχου σύμφωνα με το οποίο: «...Επί του τέταρτου ερωτήματος, η παράγραφος 7 του άρθρου 2 του Κανονισμού 1371/2007 προβλέπει στα πρώτα δύο εδάφια την ακόλουθη υποχρέωση: 'Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για τη χορήγηση εξαιρέσεων σύμφωνα με τις παραγράφους 4, 5 και 6. Η Επιτροπή δρα αναλόγως εφόσον θεωρηθεί ότι τυχόν εξαίρεση δεν συνάδει προς τις διατάξεις του παρόντος άρθρου'. **Τα Κράτη Μέλη της ΕΕ υποχρεούνται να αποστείλουν τις εξαιρέσεις που έχουν χορηγήσει, και όχι την πρόθεση χορήγησης** και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν έχει υποχρέωση απάντησης αλλά παρατηρήσεων επί της συμμόρφωσης με τα προβλεπόμενα στον Κανονισμό. **Δυνάμει της ανωτέρω διάταξης έχει σταλεί το με αριθμό πρωτοκόλλου Φ4/οικ4875/56/23.1.2020 έγγραφο της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών με το οποίο ενημερώνεται** η Ευρωπαϊκή Επιτροπή μέσω της Μόνιμης Αντιπροσωπείας της Ελλάδος στην ΕΕ...», η με αριθ. πρωτ. Φ4/οικ93662/821/27.12.2019 «κανονιστική πράξη» της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών **δεν έχει δημοσιευθεί** στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, ούτε προκύπτει δημοσίευσή της με άλλον τρόπο, **συνεπώς είναι ανυπόστατη**.

(Α11) Οι ανυπόστατες πράξεις καταρχάς **δεν έχουν τεκμήριο νομιμότητας**. Πάσχουν από ένα τόσο βαρύ ελάττωμα, ώστε η παρανομία τους είναι εμφανής και τις αποξενώνει από την άσκηση δημόσιας εξουσίας, η οποία διέπεται από την αρχή της νομιμότητας και με αυτό τον τρόπο, και από τις αρχές της ασφάλειας δικαίου και της προστασίας της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης των διοικουμένων. Ελλείπουν, δηλαδή, από αυτές τα χαρακτηριστικά γνωρίσματα που συνιστούν τη νομική θεμελίωση αυτού του τεκμηρίου. Επίσης, **δεν παρά-**

γουν έννομα αποτελέσματα, δεν δεσμεύουν κανένα, δεν χρειάζεται καν να ακυρωθούν ή να ανακληθούν. Τυχόν ένδικο βοήθημα που ασκείται κατ' αυτών απορρίπτεται ως απαράδεκτο, εκτός, εάν έχουν εφαρμοστεί, οπότε αναγνωρίζεται η νομική ανυπαρξία τους για λόγους ασφάλειας δικαίου. Για τον ίδιο λόγο δεν τίθεται ζήτημα προθεσμίας στην περίπτωση τους για την άσκηση ένδικου βοηθήματος ή για την ανάκλησή τους. Η ανυπαρξία τους μπορεί να διαπιστωθεί οποτεδήποτε είτε από το δικαστήριο, είτε από τη Διοίκηση στο πλαίσιο ευθέως ή παρεμπόπτοντος ελέγχου, ή στο πλαίσιο διαδικασίας ανάκλησης αντίστοιχα. Με τις με αριθμό 87/2011, 4754-4755/2012 και 216/2016 αποφάσεις της η Ολομέλεια του Συμβουλίου της Επικρατείας έκρινε ότι οι ανυπόστατες, λόγω της φύσης και του περιεχομένου τους, κανονιστικές πράξεις ελλείπει νόμιμης δημοσίευσής τους, είναι ακυρωτέες για λόγους ασφάλειας δικαίου, ώστε να διαπιστωθεί το ανίσχυρο αυτών ή προς αποφυγή του ενδεχομένου της εφαρμογής τους στο μέλλον. Τέλος, **δεν δημιουργούν αστική ή άλλη ευθύνη για τη Διοίκηση, αλλά είναι δυνατόν να συνεπάγονται πειθαρχική ευθύνη, ενδεχομένως και αστική ή ποινική για το όργανο που τις εφάρμοσε.**

(Α12) Επομένως, η με αριθμό πρωτοκόλλου Φ4/οικ93662/821/27.12.2019 «κανονιστική πράξη» της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών, για να λάβει νόμιμη υπόσταση, έπρεπε να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, σύμφωνα με τα προαναφερόμενα, εφόσον, δεν προβλέπεται γι' αυτήν ειδικότερος τρόπος δημοσίευσης. Όπως, όμως, βεβαιώνεται (α) με το με αριθμό πρωτ. Φ4/οικ4875/56/23.1.2020 έγγραφο της Γενικής Διεύθυνσης του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών προς την Μόνιμη Αντιπροσωπεία της Ελλάδας στην Ευρωπαϊκή Ένωση και (β) με το με αριθ. πρωτ.

Φ21.1/50046/18.2.2022 έγγραφο της ίδιας, όπως παραπάνω, Γενικής Διεύθυνσης, προς το Τμήμα Κοινοβουλευτικού Ελέγχου, η με αριθμό πρωτοκόλλου Φ4/οικ93662/821/27.12.2019 «κανονιστική πράξη» της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών, περί εξαιρέσεως της Ελλάδος από την εφαρμογή των σε αυτήν (πράξη) αναφερόμενων διατάξεων του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007 δεν έχει δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, αλλά μόνο έχει αποσταλεί στις αρμόδιες σιδηροδρομικές εταιρείες και άλλους φορείς, προκειμένου να ενημερωθούν για την εφαρμογή της.

(Α13) Επιπρόσθετα, η με αριθμό πρωτοκόλλου Φ4/οικ93662/821/27.12.2019 «κανονιστική πράξη» της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών, **εκδόθηκε χωρίς νομοθετική εξουσιοδότηση**, κατά παράβαση του άρθρου 43 §2 εδ. β' του Συντάγματος (ΣτΕ 3692/2009, Ολομ. κ.ά.).

(Α14) Λαμβάνοντας υπόψη **(α)** τη διάταξη του άρθρου 28 §11 (αρμοδιότητες της ΡΑΣ) του Ν. 3891/2010 σύμφωνα με την οποία: Η ΡΑΣ, μεταξύ άλλων, «Παρακολουθεί και ελέγχει την τήρηση της εφαρμογής του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371 (ΕΕ L315/14 της 3.12.2007) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών, **και λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα με τα οποία εξασφαλίζεται ο σεβασμός των δικαιωμάτων των επιβατών**», **(β)** τη διάταξη του άρθρου 33 (διοικητικές κυρώσεις για την παράβαση του Κανονισμού 1371/2007) του Ν. 3891/2010 σύμφωνα με την οποία: «1. Σε περίπτωση παραβάσεως των διατάξεων του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371 (ΕΕ L315/14 της 3.12.07) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007, σχετικά με τα δικαιώ-

ματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών, η Ρ.Α.Σ. δύναται, με ειδικά αιτιολογημένη απόφαση της και ύστερα από προηγούμενη κλήση για παροχή εξηγήσεων των ενδιαφερομένων, να επιβάλει στο υπαίτιο νομικό ή φυσικό πρόσωπο, σωρευτικά ή διαζευκτικά, τις ακόλουθες κυρώσεις: **α)** Σύσταση για συμμόρφωση σε συγκεκριμένη διάταξη της νομοθεσίας, με προειδοποίηση επιβολής κυρώσεων σε περίπτωση υποτροπής, **β)** πρόστιμο έως ένα εκατομμύριο (1.000.000) ευρώ. Για τον καθορισμό του προστίμου λαμβάνεται υπόψη, μετά άλλων, η φύση, η σοβαρότητα και η διάρκεια της παράβασης. **2.** Τα πρόστιμα που επιβάλλονται εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κ.Ε.Δ.Ε. υπέρ του Δημοσίου.» και **(γ)** τον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΦΕΚ Β' 5781/21.12.2018), **συνάγεται αναμφίβολα, ότι:**

(i) η με αριθ. πρωτ. Φ4/οικ93662/821/27.12.2019 «κανονιστική πράξη» της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών, περί εξαιρέσεων της Ελλάδος από την εφαρμογή των σε αυτήν αναφερόμενων διατάξεων του Κανονισμού 1371/2007, όπως ήδη αναλύθηκε παραπάνω, **συνιστά** ανυπόστατη πράξη, **όχι μόνο** λόγω έλλειψης νόμιμης δημοσίευσής της, **αλλά και** λόγω έλλειψης σχετικής εξουσιοδότησης (του άρθρου 43 §2 εδ. β' του Συντάγματος) κατά τον χρόνο έκδοσής της.

(ii) Κατά γενική αρχή του διοικητικού δικαίου, οι κανονιστικές διοικητικές πράξεις **δεν έχουν** αναδρομική ισχύ, ήτοι, τα έννομα αποτελέσματά τους δεν μπορούν να ανατρέξουν σε χρόνο προγενέστερο από την έκδοσή τους, η οποία συντελείται με τη δημοσίευσή τους στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (βλ. άρθρο 18 §1 του Ν. 2690/1999 – Κώδικας Διοικητικής Διαδικασίας). **Κατ' εξαίρεση**, αναγνωρίζεται η αναδρομική ισχύς αυτών, **εάν τούτο ρητά προβλέπεται από διάταξη**

νόμου. Από τις διατάξεις που προαναφέρθηκαν, ερμηνευόμενες σε συνδυασμό με την ως άνω γενική αρχή του διοικητικού δικαίου, συνάγεται ότι, η από τις διατάξεις του άρθρου 2 §§4, 5 και 6 του Κανονισμού 1371/2007 δυνατότητα κράτους μέλους για ανανέωση των εξαιρέσεων από το πεδίο εφαρμογής του εν λόγω Κανονισμού, εφόσον συντρέχουν οι ειδικότερες προϋποθέσεις που τίθενται από την εθνική μας νομοθεσία (νόμιμη δημοσίευση και ειδική εξουσιοδότηση στο διοικητικό όργανο) δεν μπορεί να ανατρέξει, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 2 §4 του Κανονισμού 1371/2007 σε χρονικό διάστημα πέραν του μηνός Δεκεμβρίου 2019. Επομένως, **δεν υφίσταται δυνατότητα**, αναδρομικής εφαρμογής της με αριθ. πρωτ. Φ4/οικ93662/821/27.12.2019 «κανονιστικής πράξης» της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών, **ακόμη και αν** εκλείψουν οι παθογένειές της, ήτοι **(α)** η νόμιμη δημοσίευσή της **και (β)** η ύπαρξη σχετικής νομοθετικής εξουσιοδότησης, **λόγω ρητής αντίθετης πρόβλεψης** από τον Κανονισμό 1371/2007 (άρθρο 2 §4).

(iii) Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων αποτελεί, μεταξύ άλλων, σύμφωνα με την εθνική αλλά και την ευρωπαϊκή νομοθεσία, τον εθνικό φορέα ελέγχου της τήρησης του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007 και της επιβολής των αντίστοιχων κυρώσεων σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων του εν λόγω Κανονισμού.

(iv) Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων **υποχρεούται** λόγω του ανυπόστατου χαρακτήρα της με αριθ. πρωτ. Φ4/οικ93662/821/27.12.2019 «κανονιστικής πράξης» της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών **να μην την εφαρμόσει**, έστω και αν αυτή είναι ακυρωτέα, κατά τα ανωτέρω διαλαμβανόμενα, ενώπιον του ΣΤΕ για λόγους ασφάλειας δικαίου και δεν έχει ακόμη ακυρωθεί, δεδομένου ότι, δεν παράγει έννομα αποτέλεσμα και ως

εκ τούτου ο Κανονισμός 1371/2007 είναι εφαρμοστέος στο σύνολό του.

(v) Επομένως, η έρευνα ή η διαπίστωση από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, ως Εθνικού Εκτελεστικού Φορέα, στο πλαίσιο παρεμπόδισης ελέγχου της συμμόρφωσης ή μη της εδώ ελεγχόμενης επιχείρησης με το περιεχόμενο των διατάξεων των άρθρων 15, 16, 17 και 18 §§2α και 2β του Κανονισμού 1371/2007, καθίσταται όχι μόνο επιτρεπτή και σύμφωνη αλλά και απολύτως επιβεβλημένη (σχ.25) και ως εκ τούτου τα διαλαμβανόμενα στον εδώ εξεταζόμενο ισχυρισμό της ελεγχόμενης επιχείρησης τυγχάνουν απορριπτέα ως αβάσιμα.

(B) Αναφορικά με το δεύτερο σκέλος του ανωτέρω ισχυρισμού της ελεγχόμενης σιδηροδρομικής επιχείρησης επισημαίνονται τα ακόλουθα:

(B1) Στους Γενικούς Όρους Μεταφοράς των Επιβατών (ΓΟΜΕ) που είχε υιοθετήσει τον Ιανουάριο του 2021 η εδώ ελεγχόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση προβλεπόταν ρητά ότι: «...1... Για την ανάληψη και εκτέλεση της σιδηροδρομικής μεταφοράς, καθώς και γενικότερα για τη διεξαγωγή της επιβατικής μεταφοράς στο ελληνικό σιδηροδρομικό Δίκτυο έχουν εφαρμογή: α...β. Οι διατάξεις του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23/10/2007 σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών **με την επιφύλαξη των ισχυουσών για την Ελλάδα εξαιρέσεων** από τα Άρθρα 10, 13, 15-18 και 28 του Κανονισμού: για τις υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών στο εσωτερικό της χώρας, οι οποίες εξυπηρετούνται από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών αστικής, προαστιακής και περιφερειακής σιδηροδρομικής μεταφοράς. [...]».

(B2) Ωστόσο, μετά την γνωστοποίηση σε αυτή (εδώ ελεγχόμενη επιχείρηση) της με αριθμό 39/31.5.2022 απόφασης της Ολομέλειας της Αρχής στην οποία προέβη η ΡΑΣ (σχ.25 και σχ.26) η HELLENIC TRAIN A.E. τροποποίησε τους Γενικούς Όρους Μεταφοράς των Επιβατών της (ΓΟΜΕ) **συμμορφούμενη** με το περιεχόμενο της ειρημένης (σχ.25) απόφασης και έκτοτε, ήτοι από τον Αύγουστο του 2022, οι ΓΟΜΕ της έχουν, για το εξεταζόμενο εδώ ζήτημα, ως εξής: «1... Για την ανάληψη και εκτέλεση της σιδηροδρομικής μεταφοράς, καθώς και γενικότερα για τη διεξαγωγή της επιβατικής μεταφοράς στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο **έχουν εφαρμογή**: α...β. **Οι διατάξεις του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23/10/2007 σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών. Υπεύθυνος φορέας για την επιβολή του ΕΚ 1371, είναι η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (www.ras-el.gr) ...». Επομένως, η HELLENIC TRAIN A.E. αποδέχεται έμπρακτα την ορθότητα, βασιμότητα και νομιμότητα της με αριθμό 39/31.5.2022 απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ (σχ.25) δεδομένου ότι, όχι μόνο συνολογεί στην εφαρμογή του Κανονισμού 1371/2007 στο σύνολό του, αλλά και, αναγνωρίζει ρητά ότι, υπεύθυνος φορέας για τον έλεγχο τήρησής του (εν λόγω Κανονισμού) είναι η ΡΑΣ, δεδομένου ότι, **δεν έχει καθ' οιονδήποτε προβεί στην προσβολή** της ειρημένης (σχ.25) απόφασης για οποιονδήποτε (ουσιαστικό ή τυπικό) λόγο.**

(B3) Επομένως, ο ισχυρισμός της HELLENIC TRAIN A.E. ότι σε κάθε περίπτωση τα προβλεπόμενα στα άρθρα 15, 16, 17 και 18 §§2α και 2β του Κανονισμού 1371/2007 συνιστούν ακρογωνιαίους λίθους της δράσης της και γι' αυτό έχουν υιοθετηθεί από την ίδια και προβλέπονται ρητά στους Γενικούς Όρους Μεταφοράς των Επιβατών της, τυγχάνει (α) αντιφατι-

κός σε σχέση με τον προαναφερόμενο ισχυρισμό ήτοι, τον ανεπίτρεπτο έλεγχο της Αρχής (βλ. ΙVζ §§ Α1 έως Α14), και (β) αόριστος, αφού, δεν προσκομίζει επαρκή αποδεικτικά στοιχεία από τα οποία να προκύπτει με ακρίβεια, πληρότητα και σαφήνεια η τήρηση των εν λόγω διατάξεων, δεδομένου ότι, (β1) κάθε μία από αυτές (διατάξεις των άρθρων 15, 16, 17 και 18 §§2α και 2β) αναφέρεται σε διαφορετικής φύσης και έκτασης δικαιώματα αποζημιωτικού χαρακτήρα και (β2) οι ΓΟΜΕ δεν αναφέρονται στο σύνολο (άρθρα 15, 16 και 17) των ανωτέρω διατάξεων, ώστε να καταλήξει η Αρχή σε βέβαια και ασφαλή συμπεράσματα.

(Γ) Αναφορικά με το τρίτο σκέλος του ανωτέρω ισχυρισμού της ελεγχόμενης σιδηροδρομικής επιχείρησης επισημαίνονται τα ακόλουθα:

(Γ1) Στην ελληνική έννομη τάξη διακρίνονται δύο βαθμοί υπαιτιότητας, ανάλογα με τη βαρύτητά της. Ο δόλος (η βαρύτερη περίπτωση) και η αμέλεια. Η συνδρομή του δόλου θεμελιώνεται στις ακόλουθες περιπτώσεις: **(α)** όταν ο δράστης κατευθύνει τη βούλησή του κατευθείαν στο παράνομο αποτέλεσμα, ήτοι επιδιώκει το αποτέλεσμα αυτό, **(β)** όταν ο δράστης δεν επιδιώκει το παράνομο αποτέλεσμα, αλλά προβλέπει ότι αυτό θα επέλθει ως αναγκαία συνέπεια της πράξης του και μολαταύτα προβαίνει σ' αυτή, αποδεχόμενος το αποτέλεσμα και **(γ)** όταν ο δράστης, χωρίς να επιδιώκει το παράνομο αποτέλεσμα, προβλέπει ότι αυτό θα επέλθει ως ενδεχόμενη (όχι αναγκαία) συνέπεια της πράξης του και μολαταύτα την επιχειρεί, αποδεχόμενος το αποτέλεσμα. Κοινό γνώρισμα των ανωτέρω περιπτώσεων είναι ότι ο ζημιών επιδοκιμάζει, ήτοι αποδέχεται τελικά το παράνομο αποτέλεσμα (θεωρία της αποδοχής ή επιδοκιμασίας). Εάν ο δράστης θέλει το παράνομο αποτέλεσμα, ήτοι το επιδιώκει ή το προβλέπει σαν αναγκαίο

και το αποδέχεται (ανωτέρω περ. α' και β'), γίνεται λόγος για άμεσο δόλο (dolus directus). Εάν ο δράστης προβλέπει το αποτέλεσμα σαν ενδεχόμενο και το αποδέχεται (ανωτέρω περ. γ') γίνεται λόγος για ενδεχόμενο δόλο (dolus eventualis). Αντιθέτως, αμέλεια συντρέχει **είτε** όταν ο δράστης προβλέπει το ενδεχόμενο επέλευσης του παράνομου αποτελέσματος αλλά ελπίζει ότι θα το αποφύγει (ενσυνείδητη αμέλεια), **είτε** όταν ο δράστης δεν επιδεικνύει την απαιτούμενη προσοχή και έτσι δεν προβλέπει το παράνομο αποτέλεσμα (άνευ συνειδήσεως αμέλεια). Ως προς το μέτρο της απαιτούμενης επιμέλειας για την αποτροπή του αποτελέσματος, γίνεται δεκτό ότι αυτό καθορίζεται αντικειμενικά, σε συνάρτηση με τη συμπεριφορά του μέσου συνετού και επιμελούς ανθρώπου του επαγγελματικού, κοινωνικού, οικονομικού κ.λπ. κύκλου στον οποίο εντάσσεται ο ζημιών.

(Γ2) Κατ' αντιδιαστολή προς τα ανωτέρω, ο όρος τυχηρά (γεγονότα) χρησιμοποιείται για όλα τα περιστατικά που δεν οφείλονται σε πταίσμα (δόλο ή αμέλεια) του ζημιώσαντος. Πρόκειται, δηλαδή, για τα περιστατικά εκείνα που, σύμφωνα με την αρχή της υπαιτιότητας, δε δημιουργούν ευθύνη για το πρόσωπο αυτό. Κατά τούτο, ο νόμος χρησιμοποιεί σχετικά, εκτός από τους όρους «τύχη» ή «τυχαίο» γεγονός ή περιστατικό (ΑΚ 311, 344, 391, 549, 640, 731 κ.λπ.) και την έκφραση «γεγονός για το οποίο δεν έχει ευθύνη» (ΑΚ 336, 338, 342 κ.λπ.). Τα τυχηρά (υπό ευρεία έννοια) υποδιακρίνονται στα τυχηρά υπό στενή έννοια (ή απλά, συνήθη τυχηρά) **και στα γεγονότα ανωτέρας βίας**. Όποιο τυχηρό δεν εμπίπτει στην έννοια της ανωτέρας βίας, είναι τυχηρό υπό στενή έννοια. Το τυχηρό υπό ευρεία έννοια μπορεί να ορισθεί, κατά τον ακριβέστερο τρόπο, αρνητικά, ώστε να περιλάβει οτιδήποτε δεν είναι δόλος ή αμέλεια του δράστη. Εκεί που τελειώνει η αμέλεια, αρχίζουν τα τυχηρά. Στο περιεχόμενό τους, έτσι, ανή-

κουν τα γεγονότα που δεν προβλέφθηκαν, ούτε μπορούσαν να προβλεφθούν ή να αποφευχθούν από ένα μέσο εχέφρονα άνθρωπο.

(Γ3) Η οριοθέτηση των περιπτώσεων ανωτέρας βίας (*vis major*) είναι δυσχερής (βλ. ΝΣΚ 89/2015). Περί αυτής υποστηρίζονται δύο θεωρίες. Η αντικειμενική (απόλυτη), η οποία θεωρεί ότι κρίσιμο για την έννοιά της στοιχείο είναι ότι τα γεγονότα είναι «εξωτερικά» σε σχέση με το υποκείμενο και είναι από τη φύση τους αναπότρεπτα (πόλεμοι, σεισμοί, ναυάγιο κ.λπ.) και η υποκειμενική (σχετική) θεωρία, που περιλαμβάνει στην έννοια της ανωτέρας βίας και γεγονότα «εσωτερικά», θεωρεί δε κρίσιμο μόνο ότι τα γεγονότα αυτά είναι απρόβλεπτα (άρα ασυνήθιστα) και αναπότρεπτα και με μέτρα άκρας επιμέλειας και σύνεσης του ενδιαφερομένου. Η έννοια της ανωτέρας βίας στο Ενωσιακό Δίκαιο (βλ. ενδ. απόφαση ΔΕΚ στην υπόθεση C-266/84 *Denkavit*, Συλλογή 1986, σελ. 149, απόφαση ΔΕΚ στην υπόθεση C-209/83, *Ferriere, Valsabbia*, Συλλογή 1984, σ. 3089) συντίθεται από ένα αντικειμενικό στοιχείο (ασύνηθες και ανεξάρτητο από τη βούληση του ενδιαφερόμενου περιστατικό) και ένα υποκειμενικό στοιχείο (επίδειξη εκ μέρους του ενδιαφερομένου κάθε δυνατής επιμέλειας, πλην των «υπέρμετρων θυσιών»). Κατά γενική αρχή του δικαίου [πρβλ. άρθρο 255 ΑΚ, άρθρου 10 §6 του Ν.2690/1999 (Κ.Διοικ.Διαδ.), άρθρο 27 §5 του π.δ. 18/1989, άρθρο 152 §1 ΚΠολΔ] περίπτωση ανωτέρας βίας συνιστά οποιοδήποτε ανυπαίτιο γεγονός εντελώς εξαιρετικής φύσης, το οποίο δεν αναμενόταν, ούτε ήταν δυνατό να προληφθεί ή να αποτραπεί, ούτε με μέτρα άκρας επιμέλειας και σύνεσης, ανεξάρτητα αν το γεγονός είναι εσωτερικό ή όχι. Περαιτέρω, η συνδρομή λόγου ανώτερης βίας στο πρόσωπο εκείνου που την επικαλείται συνιστά, κατά την έκταση που είναι αυτό εφικτό, λόγο άρσης του συνόλου των δυσμενών συνεπειών, οι

οποίες προκαλούνται από τη μη εκπλήρωση ή τη μη έγκαιρη εκπλήρωση, εκ μέρους του ανωτέρω, των υποχρεώσεων, οι οποίες επιβάλλονται σε αυτόν από συγκεκριμένες διατάξεις νόμου. Τέλος, η ανωτέρα βία αποτελεί αόριστη νομική έννοια και η υπαγωγή σε αυτή συγκεκριμένων πραγματικών περιστατικών ελέγχεται αναιρετικά (περί των ανωτέρω βλ. ΑΠ 1506/2013, ΣτΕ 1176/2011, 367/2001, ΝΣΚ 420/2013, 226/2008 κ.α.).

(Γ4) Ωστόσο, σύμφωνα με την ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής με θέμα: «Ερμηνευτικές κατευθυντήριες γραμμές για τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών», αναφέρεται, μεταξύ άλλων, ότι: «...4.2.2. **Δικαίωμα αποζημίωσης σε περίπτωση «ανωτέρας βίας».** Στην απόφαση του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 26ης Σεπτεμβρίου 2013 στην υπόθεση C-509/11 διευκρινίζεται ότι η αρχή της «ανωτέρας βίας» **δεν ισχύει στο πλαίσιο του δικαιώματος αποζημίωσης που παρέχεται από το άρθρο 17 του κανονισμού για καθυστερήσεις, απώλειες ανταπόκρισης και ματαιώσεις.** Ειδικότερα, το Δικαστήριο επισήμανε ότι **ο κανονισμός δεν περιέχει ρήτρα «ανωτέρας βίας» που να περιορίζει την ευθύνη των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων** όσον αφορά την επιστροφή του αντιτίμου του εισιτηρίου, όπως ορίζεται στο άρθρο 17. Σύμφωνα με την απόφαση του ΔΕΚ, το άρθρο 17 καθορίζει πάγιας μορφής κατ' αποκοπή αποζημίωση για τη μη παροχή υπηρεσίας σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς, από την οποία **δεν είναι δυνατόν να υπάρξει παρέκκλιση σε περίπτωση «ανωτέρας βίας»,** διότι η διάταξη αυτή **δεν περιέχει τέτοια ρήτρα.** Αντιθέτως, το άρθρο 32 παράγραφος 2 των ενιαίων κανόνων στο παράρτημα Ι αφορά την ευθύνη του μεταφορέα για ατομική ζημία ή

απώλεια που προκύπτει από την καθυστέρηση ή ματαίωση αμαξοστοιχίας, για την οποία πρέπει να υποβληθεί ατομική αξίωση. **Δεν επιτρέπεται**, επομένως, στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να περιλαμβάνουν στους γενικούς όρους μεταφοράς ρήτρα απαλλαγής τους από την υποχρέωση καταβολής αποζημίωσης βάσει του άρθρου 17 όταν η καθυστέρηση οφείλεται σε «ανωτέρα βία» ή αποδίδεται σε έναν από τους λόγους που προβλέπονται στο άρθρο 32 παράγραφος 2 των ενιαίων κανόνων. Ως εκ τούτου, **οι επιβάτες δικαιούνται αποζημίωση από τη σιδηροδρομική επιχείρηση ακόμη και σε περιπτώσεις «ανωτέρας βίας»...».**

(Γ5) Λαμβάνοντας υπόψη όλα τα παραπάνω και κυρίως τη ρητή, κατά τα ανωτέρω (περίπτωση Γ4) απαγόρευση επίκλησης ανωτέρας βίας για τα ζητήματα που ρυθμίζονται από το άρθρο 17 του Κανονισμού 1371/2007, συνάγεται ότι ο εν λόγω ισχυρισμός της HELLENIC TRAIN A.E. τυγχάνει αντιφατικός, και ως εκ τούτου αλυσιτελώς προβαλλόμενος, διότι, ενώ, η ίδια διατείνεται ότι, εφάρμοσε πλήρως τα προβλεπόμενα στις διατάξεις του άρθρου 18 §§2α και 2β (δωρεάν παροχή γευμάτων και καταλυμάτων) σε συνδυασμό και με τις διατάξεις του άρθρου 15 του Κανονισμού 1371/2007, και αποζημίωσε το κόμιστρο (άρθρο 17 του εν λόγω Κανονισμού) των επιβατών της, εντούτοις αντιφάσκει εκ νέου αφού, με το με αριθ. πρωτ. 3133/16.6.2022 έγγραφό της (σχ.31) ισχυρίζεται ότι, δεν έχουν αποζημιωθεί 347 επιβάτες-κάτοχοι έγχαρτων εισιτηρίων, ενώ με το με αριθ. πρωτ. 2686/26.10.2022 έγγραφο υπόμνημά της (σχ.48 σελ. 28) ισχυρίζεται ότι δεν έχουν αποζημιωθεί 146 επιβάτες-κάτοχοι έγχαρτων εισιτηρίων, δίχως να αιτιολογεί, καθ' οιοδήποτε τρόπο, την ανωτέρω απόκλιση, αλλά και δίχως να προσκομίζει την οποιαδήποτε απόδειξη, ώστε να μπορεί να εξαχθεί ασφαλές και βέβαιο συμπέρασμα **(α)** για τον ακριβή αριθμό των επιβατών που

μέχρι και τις 26.10.2022 (ημερομηνία υποβολής του υπομνήματός της) είχαν τελικώς αποζημιωθεί και **(β)** για το είδος της αποζημίωσης που καταβλήθηκε. Επιπρόσθετα, δεν προσκομίζει οποιοδήποτε αποδεικτικό έγγραφο (π.χ. βεβαιώσεις-αποδείξεις πληρωμών, ακριβές ποσό αποζημίωσης για κάθε επιβάτη, σε τι συνίσταται το ποσό της αποζημίωσης, τι είδους αποζημίωση κατέβαλε, σε ποιες περιπτώσεις κατέβαλε αποζημίωση κομίστρου και σε ποιες επιστροφή χρημάτων, εάν και πότε επιλέχθηκε από τον επιβάτη επαναδρομολόγηση κλπ) για την ενίσχυση του εν λόγω ισχυρισμού της. Τέλος, η επίκληση από την ελεγχόμενη επιχείρηση περί της καταβολής της προβλεπόμενης από το άρθρο 17 αποζημίωσης δεν αίρει την υποχρέωσή της για την ικανοποίηση και των δικαιωμάτων αποζημίωσης των επιβατών όπως αυτά (δικαιώματα) οριοθετούνται και διακρίνονται στις διατάξεις των άρθρων 15 και 16 του ίδιου Κανονισμού, καθόσον, η εφαρμογή του ενός δεν αποκλείει την εφαρμογή του άλλου δεδομένου ότι, οι εν λόγω διατάξεις αφορούν (τα άρθρα 15, 16 και 17) σε διαφορετικό είδος αποζημίωσης.

(Δ) Τέλος, αναφορικά με την αρχή της δικαιολογημένης ή προστατευόμενης εμπιστοσύνης του διοικουμένου επισημαίνονται στο σημείο αυτό τα ακόλουθα:

(Δ1) Η έννοια της προστατευόμενης εμπιστοσύνης, την οποία τρέφει ο πολίτης έναντι της δημόσιας διοίκησης και του κράτους γενικότερα, συνίσταται στην εύλογη πεποίθηση που αυτός έχει διαμορφώσει, ότι μια πραγματική έννομη κατάσταση που τον αφορά πρόκειται να συνεχιστεί και στο μέλλον με τον ίδιο τρόπο. (Ευ. ΚΟΥΤΟΥΠΑ – ΡΕΓΚΑΚΟΥ, 1995, Η αρχή της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης του διοικουμένου, Αρμενόπουλος, Τεύχος II, σελ. 1381). Είναι η αρχή που επιβάλλει ότι, πριν από την άρση ή τη μεταβολή μιας συγκεκριμένης

πράξης, πρακτικής της διοίκησης, ή μιας κρατούσας νομικής κατάστασης, θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κατά πόσο έχει εμπεδωθεί ως εύλογη πεποίθηση στον διοικούμενο ότι η κατάσταση αυτή πρόκειται να διαρκέσει. Συνακόλουθα, δεν είναι επιτρεπτή η μεταβολή μέσω αιφνίδιων διοικητικών μέτρων μιας συγκεκριμένης έννομης κατάστασης, που ο διοικούμενος εύλογα απέκτησε την πεποίθηση ότι αυτή πρόκειται να διαρκέσει, εκτός εάν η απρόοπτη αυτή μεταβολή κρίνεται από την πολιτεία ως επιβεβλημένη για λόγους δημοσίου συμφέροντος.

(Δ2) Από την επεξεργασία της θεωρίας και της νομολογίας του Συμβουλίου της Επικρατείας και του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης προκύπτει ότι, η προστατευόμενη εμπιστοσύνη του διοικουμένου έχει υποκειμενικά και αντικειμενικά στοιχεία, ενώ, νομικά θεμελιώνεται στο Κράτος δικαίου, στα θεμελιώδη δικαιώματα και ειδικότερα στα άρθρα 2 §1 και 5 §1 του Συντάγματος, στην αρχή της συνέπειας της Διοίκησης, στη μη ανατροπή κεκτημένων δικαιωμάτων και ευνοϊκών καταστάσεων και στο κοινωνικό Κράτος.

(Δ3) Η καθιέρωση της αρχής της προστασίας της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης **(α)** δεσμεύει πλέον και τις τρεις συνταγματικές εξουσίες, **(β)** επιβάλλει την ερμηνεία συνταγματικών και μη διατάξεων υπό το φως αυτής, **(γ)** υποχρεώνει στην τήρησή της όχι μόνο στο στάδιο ερμηνείας αλλά και στο στάδιο της συμμόρφωσης και **(δ)** συνιστά αυτοτελές αγαθό, ικανό να σταθμιστεί ισότιμα με άλλα συνταγματικά αγαθά, Επίσης, εφαρμόζεται σε όλους τους κλάδους του διοικητικού δικαίου με εξαίρεση τον τομέα του εσωτερικού φορολογικού δικαίου (το ΣτΕ δέχεται την εφαρμογή της εξεταζόμενης αρχής μόνο σε υποθέσεις που αφορούν τον επιρριπτόμενο στην κατανάλωση φόρο κύκλου εργασιών), ενώ, επίκληση της εν λόγω αρχής επιτρέπεται όχι μόνο έναντι της εκτελεστικής αλλά και της νομοθετικής εξουσίας και υπό την επίδραση της

ευρωπαϊκής νομολογίας καθίσταται δυνατή η επίκλησή της και έναντι της δικαστικής εξουσίας.

(Δ4) Κατά το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης η προστατευόμενη εμπιστοσύνη έχει **αντικειμενική** (βάσιμες προσδοκίες που δημιουργούνται στον μέσο σώφρονα ενημερωμένο κοινών του οικείου κλάδου δραστηριότητας) **και υποκειμενική διάσταση** (εκτίμηση υποκειμενικών δεδομένων που αναιρούν την τυχόν προβλεψιμότητα μιας μεταβολής και δικαιολογούν τυχόν διαφοροποίηση από την αντικειμενική διάσταση της αρχής), ενώ για πρώτη φορά αναγνωρίστηκε ως «αναπόσπαστο κομμάτι της κοινοτικής έννομης τάξης» στην απόφαση του ΔΕΕ C-78/74 Deuka, Deutsche Kraftfutter GmbH, B. J. Stolp v Einfuhr- und Vorratsstelle für Getreide und Futtermittel της 18/03/1975 και ως «θεμελιώδης αρχή του κοινοτικού δικαίου» στην απόφαση του ΔΕΕ C-112/80 Dürbeck / Hauptzollamt Frankfurt a. M. της 05/05/1981.

(Δ5) Κατά τη νομολογία του ΔΕΕ, η δυνατότητα επίκλησης της προστασίας της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης παρέχεται σε όλους τους διοικουμένους στους οποίους το αρμόδιο κοινοτικό όργανο δημιούργησε βάσιμες προσδοκίες, παρέχοντας ακριβείς διαβεβαιώσεις, ανεξαρτήτως μορφής, οι οποίες ήταν απαλλαγμένες από αιρέσεις, περιείχαν συγκλίνοντα πληροφοριακά στοιχεία και προέρχονταν από έγκυρες και αξιόπιστες πηγές και ήταν σύμφωνες με τους ισχύοντες κανόνες (C-426/2010 P Bell & Ross BV v Office for Harmonisation in the Internal Market (Trade Marks and Designs), Klockgrossisten i Norden AB της 22/09/2011 σκ.56, C-67/2009 Nuova Agricast Srl, Cofra Srl v European Commission της 14/10/2010 σκ.71, C-537/2008 P Kahla/Thüringen Porzellan GmbH v Freistaat Thüringen, Federal Republic of Germany, European Commission της 16/12/2010 σκ.63, C-519/2007 P Commission of the

European Communities v Koninklijke Friesland Campina NV της 17/09/2009 σκ.84).

(Δ6) Επιβάλλεται να σημειωθεί στο σημείο αυτό ότι, η ελεγχόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση ενώ επικαλείται την αρχή της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης της προς τη Διοίκηση και την πεποίθηση που είχε δημιουργηθεί σε αυτή ότι η με αριθ. πρωτ. Φ4/οικ93662/821/27.12.2019 «κανονιστική πράξη» που εκδόθηκε από τη Γενική Διεύθυνση Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών είναι καθόλα υποστατή και ισχύει, εντούτοις, αντιφάσκει, ισχυριζόμενη (βλ. ανωτέρω VIζ § Β2) ότι, στους Γενικούς Όρους Μεταφοράς Επιβατών (από τον Αύγουστο του 2022 και μετά την επίδοση σε αυτή [σχ. 25 και σχ.26] της με αριθμό 39/31.5.2022 απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ) εφαρμόζεται ο Κανονισμός 1371/2007 χωρίς εξαιρέσεις. Ως εκ τούτου διαψεύδει, άνευ άλλου τινός, τη δικαιολογημένη της εμπιστοσύνη.

VII.ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Με βάση όλα τα ανωτέρω εκτιθέμενα και από όλα ανεξαιρέτως τα προσκομιζόμενα από την ελεγχόμενη επιχείρηση στοιχεία, αξιολογούμενα τόσο μεμονωμένα το καθένα από αυτά όσο και συνολικά, όπως αναλύθηκαν παραπάνω, διαπιστώνονται τα ακόλουθα:

(Α) Η αυτεπαγγέλτως ελεγχόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση με τον διακριτικό τίτλο HELLENIC TRAIN Α.Ε. κατά την ακινητοποίηση των αμαξοστοιχιών της **(1)** 885/Καλαμπάκα-Αθήνα, **(2)** IC54/Αθήνα-Θεσσαλονίκη, **(3)** IC55/Θεσσαλονίκη-Αθήνα), **(4)** IC56/Αθήνα-Θεσσαλονίκη και **(5)** IC57/Θεσσαλονίκη-Αθήνα, στις 24.1.2022, παραβίασε, για όλους τους ανωτέρω λόγους, απορριπτομένων (ως αόριστων ή αβάσιμων) των σχετικών ισχυρισμών της, τις διατάξεις των

άρθρων 8 §2, 18 §§1, 2γ, 3 και 28 §1 του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου «σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών». Κατά συνέπεια, συντρέχει περίπτωση εφαρμογής των διατάξεων των άρθρων 28 §11 και 33 §1β του Ν. 3891/2010.

(Β) Η εν λόγω σιδηροδρομική επιχείρηση, για τα ίδια, όπως παραπάνω, πραγματικά περιστατικά παραβίασε τις διατάξεις των άρθρων 15, 16, 17 και 18 §§ 2α και 2β του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου «σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών». Ωστόσο, λόγω της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης της προς τη Διοίκηση και της πεποίθησης που είχε δημιουργηθεί σε αυτή (εδώ ελεγχόμενη) ότι η με αριθ. πρωτ. Φ4/οικ93662/821/27.12.2019 «κανονιστική πράξη» που εκδόθηκε από τη Γενική Διεύθυνση Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών είναι καθόλα υποστατή και ισχύει, και ως τούτου θεωρούσε εξαιρετέες τις εν λόγω διατάξεις κατά την ανάληψη, εκτέλεση και διεξαγωγή της σιδηροδρομικής μεταφοράς, συντρέχει περίπτωση εφαρμογής των διατάξεων των άρθρων 28 §11 και 33 §1α του Ν. 3891/2010.

VIII.ΚΥΡΩΣΕΙΣ

(Α) ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ

(Α1) Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 28 §11 (αρμοδιότητες της ΡΑΣ) του Ν. 3891/2010 η ΡΑΣ, μεταξύ άλλων, «Παρακολουθεί και ελέγχει την τήρηση της εφαρμογής του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371 (ΕΕ L315/14 της 3.12.2007) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών, και λαμβάνει

τα αναγκαία μέτρα με τα οποία εξασφαλίζεται ο σεβασμός των δικαιωμάτων των επιβατών».

(Α2) Περαιτέρω, κατά τη διάταξη του άρθρου 33 (διοικητικές κυρώσεις για την παράβαση του Κανονισμού 1371/2007) του Ν. 3891/2010: «1. Σε περίπτωση παραβάσεως των διατάξεων του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371 (ΕΕ L315/14 της 3.12.07) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών, η Ρ.Α.Σ. δύναται, με ειδικά αιτιολογημένη απόφαση της και ύστερα από προηγούμενη κλήση για παροχή εξηγήσεων των ενδιαφερομένων, να επιβάλει στο υπαίτιο νομικό ή φυσικό πρόσωπο, **σωρευτικά ή διαζευκτικά**, τις ακόλουθες κυρώσεις: **α) Σύσταση** για συμμόρφωση σε συγκεκριμένη διάταξη της νομοθεσίας, με προειδοποίηση επιβολής κυρώσεων σε περίπτωση υποτροπής, **β) πρόστιμο** έως ένα εκατομμύριο (1.000.000) ευρώ. Για τον καθορισμό του προστίμου **λαμβάνεται υπόψη**, μετά άλλων, η φύση, η σοβαρότητα και η διάρκεια της παράβασης. **2.** Τα πρόστιμα που επιβάλλονται εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κ.Ε.Δ.Ε. υπέρ του Δημοσίου».

(Α3) Επίσης, σύμφωνα με τον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΦΕΚ Β' 5781/21.12.2018) προβλέπεται, μεταξύ άλλων, στο άρθρο 6 (αρμοδιότητες μονάδων) ότι: «...Η Μονάδα Ρύθμισης και Ελέγχου της Σιδηροδρομικής Αγοράς διαρθρώνεται στα κάτωθι δύο τμήματα: α) Τμήμα Αδειοδότησης και Εποπτείας Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων. 1. Ενημερώνει [...] **16. Ελέγχει την τήρηση** της εφαρμογής του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών και λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για την εξασφάλιση των δικαιωμάτων των επιβα-

τών. **17. Εξετάζει καταγγελίες** επιβατών για παραβίαση των διατάξεων του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών. Ζητά πληροφορίες από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, πωλητές εισιτηρίων, υπεύθυνους σταθμών, επιβάτες και τυχόν τρίτα μέρη που εμπλέκονται προς εξέταση της υποβληθείσας καταγγελίας. **18. Παρακολουθεί και ελέγχει** την τήρηση από τα εμπλεκόμενα μέρη (σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, διαχειριστή υποδομής, υπεύθυνους σταθμών, πωλητές εισιτηρίων, ταξιδιωτικούς πράκτορες) των υποχρεώσεών τους σχετικά με συμβάσεις μεταφοράς, την παύση λειτουργίας διεθνών γραμμών, **την παροχή ταξιδιωτικών πληροφοριών προ του ταξιδιού και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού**, τη διαθεσιμότητα εισιτηρίων, εισιτήρια απ' ευθείας μεταφοράς και κρατήσεις εισιτηρίων βάσει του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007. **19. Παρακολουθεί και ελέγχει** την τήρηση από τα εμπλεκόμενα μέρη των υποχρεώσεών τους **σχετικά με την ασφάλιση των επιβατών, τις αποσκευές τους και τη χορήγηση προκαταβολών σε περιπτώσεις ζημίας, τις καθυστερήσεις δρομολογίων, απώλειες ανταπόκρισης, ακυρώσεις δρομολογίων και καταβολή ανάλογων αποζημιώσεων.** **20. Παρακολουθεί και ελέγχει** την τήρηση από τις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις της υποχρέωσής τους για συνδρομή κάθε επιβάτη που ζητεί αποζημίωση για ζημία από τρίτους. **21. Παρακολουθεί και ελέγχει** την τήρηση από τα εμπλεκόμενα μέρη των υποχρεώσεών τους έναντι των Ατόμων Με Αναπηρία (ΑμεΑ) και των Ατόμων Με Μειωμένη Κινητικότητα (ΑΜΚ) (θέσπιση κανόνων πρόσβασης, παροχή πληροφοριών, εξασφάλιση πρόσβασης στο σταθμό και στις λοιπές υποδομές, παροχή συνδρομής στο σταθμό και στην αμαξοστοιχία, αποζημίωση για απώλεια εξοπλισμού μετακίνησης). **22. Παρακολουθεί και ελέγχει** την τήρηση από τα ε-

μπλεκόμενα μέρη των υποχρεώσεών τους σχετικά με τη λήψη μέτρων ασφαλείας για τη διασφάλιση της προσωπικής ασφαλείας των επιβατών, την ύπαρξη και τήρηση μηχανισμού διεκπεραίωσης παραπόνων των επιβατών και τη δημοσιοποίηση ετήσιων στατιστικών στοιχείων, **τον καθορισμό προτύπων ποιότητας υπηρεσιών, την εφαρμογή συστήματος διαχείρισης ποιότητας** και για δημοσίευση ετήσιας έκθεσης επίδοσης αναφορικά με τα πρότυπα ποιότητας υπηρεσιών».

(Α4) Τέλος, 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) παραβάσεις συστάσεων της ΡΑΣ** για συμμόρφωση

με διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας, γ [...], δ [...], ε) **παραβάσεις των διατάξεων του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007 σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών**, στ [...]. 3. Εφόσον διαπιστώνεται ότι έχει λάβει χώρα σχετική παράβαση, **η ΡΑΣ επιβάλλει**, όπου αυτό κρίνεται αναγκαίο, **τις εκάστοτε προβλεπόμενες κυρώσεις και μέτρα**».

(Α5) Οι ανωτέρω διατάξεις 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 (1.000.000,00 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 το νόμο ανώτατου ορίου, βλ. άρθρο 33 του Ν. 3891/2010) για τη συγκεκριμενοποίηση του εκάστοτε επιβληθησομένου 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 στην οποία επιβάλλεται το εν λόγω 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.

(Α8) 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 Κανονισμού 1371/2007, και το ποσό του επιβαλλόμενου σε μια σιδηροδρομική επιχείρηση προστίμου για παράβαση λόγω μη εφαρμογής ή πλημμελούς εφαρμογής των διατάξεων του ανωτέρω Κανονισμού, ήτοι των διατάξεων που θεσπίζουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών, πρέπει να είναι ανάλογο με την παράβαση, εκτιμώμενη στο σύνολό της, λαμβάνοντας υπόψη, ειδικότερα, τη σοβαρότητα, τη φύση και τη διάρκεια της παράβασης αυτής.

(B) ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΠΡΟΣΤΙΜΟΥ

(B1) Προκειμένου να αξιολογηθεί η σοβαρότητα της παράβασης του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007, η ΡΑΣ λαμβάνει υπόψη ιδίως το είδος της παράβασης, τα αποτελέσματα που προκλήθηκαν ή απειλήθηκαν να προκληθούν στους επιβάτες των σιδηροδρομικής γραμμής και το ειδικό βάρος της σιδηροδρομικής επιχείρησης στην εν λόγω αγορά.

(B2) Για να υπολογιστεί η διάρκεια της παράβασης που έχει ως αντικείμενο την πλημμελή ικανοποίηση των δικαιωμά-

των (σύμβαση μεταφοράς και πληροφορίες, καθυστερήσεις και ακυρώσεις, άτομα με αναπηρίες και μειωμένη κινητικότητα, ασφάλεια, καταγγελίες και ποιότητα υπηρεσίας) των επιβατών σιδηροδρομικών μεταφορών από μια σιδηροδρομική επιχείρηση, πρέπει να εξακριβώνεται η περίοδος από τη σύναψη της σύμβασης μεταφοράς μέχρι την ημερομηνία κατά την οποία ικανοποιούνται τα δικαιώματα των επιβατών. Δηλαδή, η παράβαση διαρκεί όσο εξακολουθεί να υφίσταται η μη εφαρμογή ή η πλημμελής εφαρμογή των σχετικών με τα δικαιώματα των επιβατών διατάξεων του Κανονισμού 1371/2007.

(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, τα οποία συνεκτιμώνται, επισημαίνονται τα εξής:

(Γ1) Είδος/Φύση της παράβασης: Η HELLENIC TRAIN Α.Ε. προέβη, όπως καταδείχθηκε εκτενώς ανωτέρω, σε παράβαση των διατάξεων των άρθρων:

(i) 8 §2 (ταξιδιωτικές πληροφορίες) του Κανονισμού 1371/2007, διότι, οι ενέργειες στις οποίες προέβη το προσωπικό (προσθηθέντες της ελεγχόμενης επιχείρησης) των εν λόγω αμαξοστοιχιών **σχετικά με την ενημέρωση** του επιβατικού κοινού, περιορίστηκαν μόνο στον εφησυχασμό του (επιβατικού κοινού-επιβατών) για τις πολύωρες καθυστερήσεις και αναμονές των αμαξοστοιχιών και στην ενημέρωσή του (επιβατικού κοινού-επιβατών) για δωρεάν παροχή προμηθειών από το κυλικείο των αμαξοστοιχιών και δωρεάν παροχή διαμονής σε καταλύματα, στις περιπτώσεις που αυτή χρειάστη-

κε, και όχι για τις υπηρεσίες που παρέχονται επί της αμαξοστοιχίας, για τον επόμενο σταθμό, για τυχόν καθυστερήσεις, για τις κύριες ανταποκρίσεις και για θέματα ασφάλειας και προστασίας του.

(ii) 18 §1 (συνδρομή) του Κανονισμού 1371/2007, διότι, οι αναφορές των συνοδών των εν λόγω αμαξοστοιχιών δεν περιείχαν πληροφορίες οι οποίες δόθηκαν στο επιβατικό κοινό σχετικά με την εκτιμώμενη ώρα αναχώρησης και την εκτιμώμενη ώρα άφιξης των πέντε (5) αμαξοστοιχιών που ακινητοποιήθηκαν στις 24.1.2022 αμέσως μόλις λήφθηκε (από τους συνοδούς) σχετική ενημέρωση από το ΚΕΚ ή από τον σταθμάρχη.

(iii) 18 §2γ (συνδρομή) του Κανονισμού 1371/2007, διότι, το μεσημέρι της 24.1.2022 και ειδικότερα στις 13:46 και στις 15:13 για τις αμαξοστοιχίες IC54/Αθήνα-Θεσσαλονίκη και IC55/Θεσσαλονίκη-Αθήνα, οι οποίες είχαν ακινητοποιηθεί στους σταθμούς Λειβαδιάς και Τιθορέας αντίστοιχα, **όφειλε και μπορούσε να προτείνει στην ΟΣΕ Α.Ε.** (δεδομένου ότι οι αρμόδιες διοικήσεις της ΟΣΕ Α.Ε. και HELLENIC TRAIN Α.Ε. συναποφάσιζαν για τις ενέργειές τους και συνεννοούνταν και με την Πολιτική Προστασία, ενώ, ήδη είχαν εκδοθεί σχετικές αποφάσεις από τις αρμόδιες διευθύνσεις της Τροχαίας και της Αστυνομίας για πλήρη διακοπή της κυκλοφορίας όλων των οχημάτων) **την κατάργηση των εν λόγω δρομολογίων και να εφαρμόσει την παράγραφο 3 του άρθρου 18 του Κανονισμού 1371/2007**, ώστε να προλάβει αφενός μεν, την έγκαιρη και ασφαλή εναλλακτική μεταφορά των επιβατών, και αφετέρου, την μη περαιτέρω ταλαιπωρία τους με την ακινητοποίηση των ειρημένων αμαξοστοιχιών τέσσερις ώρες αργότερα εκτός σταθμού.

(iv) 18 §3 (συνδρομή) του Κανονισμού 1371/2007, διότι, η οργάνωση των εναλλακτικών μέσων μεταφοράς επιχειρήθη-

κε δίχως πρόβλεψη, ενώ, όφειλε και μπορούσε, επιδεικνύοντας την απαιτούμενη με τις περιστάσεις επιμέλεια και τηρώντας τη γενική υποχρέωση πρόνοιας προς τους επιβάτες όλων των με την παρούσα υπόθεση εξεταζόμενων αμαξοστοιχιών και ανεξάρτητα από το εάν το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας ήταν και επίσημα ανοιχτό μέχρι το βράδυ (21:00) της 24.1.2022, να προτείνει και στη συνέχεια προβεί σε κατάργηση των εν λόγω αμαξοστοιχιών, όταν ακόμη οι αμαξοστοιχίες βρίσκονταν εντός των σταθμών, δεδομένου ότι οι αρμόδιες υπηρεσίες της, αφενός μεν, γνώριζαν τη δυσκολία και σοβαρότητα των καιρικών συνθηκών, και αφετέρου, ήταν σε συνεχή και άμεση επικοινωνία με τον Διαχειριστή Υποδομής (ΟΣΕ Α.Ε.).

(v) 28 §1 (πρότυπα ποιότητας των υπηρεσιών) του Κανονισμού 1371/2007, διότι, δεν τηρήθηκαν οι διαδικασίες GEN/PRO/0081 και GEN/PRO/0087, αφού, για τη μεν πρώτη (διαδικασία) σε ό,τι αφορά στη μέριμνα των επιβατών δεν καταδείχθηκε ο τρόπος και ο χρόνος ενημέρωσης και πληροφόρησης των επιβατών, το περιεχόμενο των από τον Κανονισμό οριζόμενων πληροφοριών που οι συνοδοί των αμαξοστοιχιών πράγματι ανέφεραν στους επιβάτες, η αμεσότητα της πληροφόρησης από το ΚΕΚ και η περαιτέρω διάχυσή της προς το επιβατικό κοινό, η ενημέρωση που όφειλε να κάνει το ΚΕΚ, κατά την ανωτέρω διαδικασία, στους διευθυντές ή στα στελέχη επιφυλακής, στους υπεύθυνους των εμπλεκόμενων τμημάτων λειτουργίας και στον υπεύθυνο εταιρικής προστασίας, ενώ, για τη δεύτερη (διαδικασία) δεν προέκυψε με σαφήνεια και πληρότητα η εντός του κάθε συρμού παρεχόμενη προς τους επιβάτες πληροφόρηση αλλά και ούτε κάποιο άλλο στοιχείο του ΚΕΚ ή της αρμόδιας Διεύθυνσης Εξωτερικών Σχέσεων και του τρόπου με τον οποίο η τελευταία ανέλαβε την επικοινωνία με το κοινό.

(vi) **15** (ευθύνη για καθυστερήσεις, απώλειες ανταπόκρισης και ακυρώσεις), **16** (επιστροφή χρημάτων και επαναδρομολόγηση), **17** (αποζημίωση κομίστρου) και **18 §§2α και 2β** (συνδρομή) του Κανονισμού 1371/2007, διότι, δεν προσκομίστηκαν επαρκή αποδεικτικά στοιχεία (π.χ. βεβαιώσεις-αποδείξεις πληρωμών, ακριβές ποσό αποζημίωσης για κάθε επιβάτη, σε τι συνίσταται το ποσό της αποζημίωσης, τι είδους αποζημίωση κατέβαλε, σε ποιες περιπτώσεις κατέβαλε αποζημίωση κομίστρου και σε ποιες επιστροφή χρημάτων, εάν και πότε επιλέχθηκε από τον επιβάτη επαναδρομολόγηση κλπ) από τα οποία να προκύπτει με ακρίβεια, πληρότητα και σαφήνεια η τήρηση των εν λόγω διατάξεων, δεδομένου ότι, κάθε μία από αυτές (διατάξεις των άρθρων 15, 16, 17 και 18 §§2α και 2β) αναφέρεται σε διαφορετικής φύσης και έκτασης δικαιώματα αποζημιωτικού χαρακτήρα, ενώ, οι ΓΟΜΕ δεν αναφέρονται στο σύνολο (άρθρα 15, 16 και 17) των ανωτέρω διατάξεων, ώστε να καταλήξει η Αρχή σε βέβαια και ασφαλή συμπεράσματα **(α)** για τον ακριβή αριθμό των επιβατών που μέχρι και τις 26.10.2022 (ημερομηνία υποβολής του υπομνήματός της) είχαν τελικώς αποζημιωθεί και **(β)** για το είδος της αποζημίωσης που καταβλήθηκε. Άλλωστε, η επίκληση από την ελεγχόμενη επιχείρηση περί της καταβολής της προβλεπόμενης από το άρθρο 17 αποζημίωσης δεν αίρει την υποχρέωσή της για την ικανοποίηση και των δικαιωμάτων αποζημίωσης των επιβατών όπως αυτά (δικαιώματα) οριοθετούνται και διακρίνονται στις διατάξεις των άρθρων 15 και 16 του ίδιου Κανονισμού, καθόσον, η εφαρμογή του ενός δεν αποκλείει την εφαρμογή του άλλου, δεδομένου ότι, αφορούν (τα άρθρα 15, 16 και 17) σε διαφορετικό είδος αποζημίωσης.

Οι εν λόγω παραβάσεις, έχουν από τη φύση τους πρόδηλα περιοριστικό των δικαιωμάτων των επιβατών σιδηροδρομικών μεταφορών περιεχόμενο και συνιστούν παράβαση κα-

νόμων γενικής και άμεσης ισχύος (άρθρο 288 §2 ΣΛΕΕ), ήτοι του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007 «σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών».

(Γ2) Σοβαρότητα της παράβασης: Η HELLENIC TRAIN Α.Ε. 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. Το είδος των παραβάσεων που προεκτέθηκαν συνιστούν εξ αντικειμένου περιορισμό, δηλαδή μη ικανοποίηση των δικαιωμάτων των επιβατών των σιδηροδρομικών γραμμών ιδιαίτερης σοβαρότητας, που είχε αντίκτυπο σε σύνολο 820 επιβατών πέντε (5) αμαξοστοιχιών. Οι επιβάτες εκτέθηκαν σε πολύ δύσκολες καιρικές συνθήκες, κάποιοι εξ' αυτών τραυματίστηκαν εξαιτίας λανθασμένων επιλογών της ελεγχόμενης επιχείρησης και εν τέλει τάλαιπωρήθηκαν σωματικά και ψυχικά μένοντας εγκλωβισμένοι εντός των συρμών και εντός ή εκτός σταθμών, δίχως να έχουν πλήρη και σαφή ενημέρωση και έγκυρη και έγκαιρη πληροφόρηση για την εκτέλεση των δρομολογίων τους. Οι αποζημιώσεις που τους καταβλήθηκαν δεν ανταποκρίνονται στο σύνολο των απαιτήσεων που προδιαγράφονται στις σχετικές περί αποζημίωσης διατάξεις του Κανονισμού 1371/2007, ενώ και οι επιβάτες που μέχρι σήμερα δεν έχουν αποζημιωθεί στερούνται οποιασδήποτε ενημέρωσης περί των δικαιωμάτων τους για αποζημίωση. Παρά το γεγονός ότι η ελεγχόμενη επιχείρηση ήδη από τον Αύγουστο του 2022 προσάρμοσε τους ΓΟΜΕ, ώστε να ανταποκρίνονται, δίχως εξαιρέσεις, στον ανωτέρω Κανονισμό, εντούτοις δεν έχει μέχρι

σήμερα καταδειχθεί η εναρμόνισή τους (των ΓΟΜΕ) με τους κανόνες άμεσης και γενικής ισχύος του εν λόγω Κανονισμού.

(Γ3) Διάρκεια της παράβασης:

(I) Αναφορικά με τη διάρκεια των διαπιστωθέντων παραβάσεων των άρθρων 8 §2, 18 §§1, 2, 3 και 28 §1 του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007 «σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών» αυτή άρχεται στις 24.1.2022, ήτοι την ημερομηνία κατά την οποία ακινητοποιήθηκαν οι πέντε (5) προαναφερόμενες αμαξοστοιχίες της ελεγχόμενης σιδηροδρομικής επιχείρησης και λήγει στις 26.1.2022, ημερομηνία μεταφοράς των επιβατών στον τελικό προορισμό τους. Κατά συνέπεια η HELLENIC TRAIN Α.Ε. ευθύνεται για το ως άνω διάστημα.

(II) Ωστόσο, για τις διαπιστωθείσες παραβάσεις των άρθρων 15, 16 και 17 και του ίδιου, όπως παραπάνω Κανονισμού άρχεται στις 26.1.2022, ημερομηνία μεταφοράς των επιβατών στον τελικό προορισμό τους και λήγει την ημερομηνία κατά την οποία η ελεγχόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση θα ικανοποιήσει τα σχετικά δικαιώματα καταβάλλοντας αποζημίωση και στον τελευταίο από τους 820 επιβάτες των αμαξοστοιχιών της. Κατά συνέπεια, για τις τελευταίες αυτές παραβάσεις η HELLENIC TRAIN Α.Ε. συνεχίζει να παραβιάζει τις εν λόγω διατάξεις δεδομένου ότι, δεν έχει πληροφορήσει τους επιβάτες των ελεγχόμενων αμαξοστοιχιών που ακινητοποιήθηκαν στις 24.1.2022 για τα σχετικά τους δικαιώματα και του τρόπου ικανοποίησής τους, παρότι και η ίδια έχει έμπρακτα αναγνωρίσει, όπως διεξοδικά αναλύθηκε παραπάνω, την εφαρμογή του Κανονισμού 1371/2007 στο σύνολό του και δίχως εξαιρέσεις. Περαιτέρω, προκειμένου να αποδείξει η ελεγχόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση ότι έθεσε τέρμα στις

παραβάσεις 15, 16 και 17 του ίδιου, όπως παραπάνω Κανονισμού, πρέπει να παρέχει επαρκείς αποδείξεις περί αποζημίωσης του συνόλου των 820 επιβατών ή έστω αποδείξεις ότι, παρότι ενημέρωσε τους επιβάτες για τα σχετικά με την αποζημίωσή τους δικαιώματα, εκείνοι δεν επιθυμούν την αποζημίωσή τους.

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

(Ε) Προσδιορίζεται για τις διαπιστωθείσες παραβάσεις των άρθρων 8 §2, 18 §§1, 2γ, 3 και 28 §1 του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007 «σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών», πρόστιμο χρηματικού ποσού τριακοσίων χιλιάδων ευρώ (300.000,00€).

(ΣΤ) Προσδιορίζεται για τις διαπιστωθείσες παραβάσεις των άρθρων 15, 16, 17 και 18 §§2α και 2β του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007 «σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών», λόγω της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης της προς τη Διοίκηση και της πεποίθησης που είχε δημιουργηθεί σε αυτή (εδώ ελεγχόμενη) ότι η με αριθ. πρωτ. Φ4/οικ93662/821/27.12.2019 «κανονιστική πράξη» που εκδόθηκε από τη Γενική Διεύθυνση Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών είναι καθόλα υποστατή και ισχύει, και ως τούτου θεωρούσε εξαιρετές τις εν λόγω διατάξεις κατά την ανάληψη, εκτέλεση και διεξαγωγή της σιδηροδρομικής

μεταφοράς, προθεσμία για την λήψη συγκεκριμένων διαδικαστικών μέτρων-συστάσεων, και ειδικότερα:

(ΣΤ1) Η HELLENIC TRAIN Α.Ε. καλείται να παρέχει στους επιβάτες κατάλληλες πληροφορίες για τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους και αυτές (πληροφορίες) να παρέχονται σε τέτοιο (πραγματικό) χρόνο ώστε, κατά τη σύναψη της σύμβασης μεταφοράς, οι επιβάτες να έχουν λάβει πληροφορίες σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους βάσει αυτής της σύμβασης. Οι πληροφορίες είναι δυνατόν να παρέχονται σε εναλλακτική μορφή, πρέπει όμως να έχουν πρόσβαση σε αυτές τα άτομα με αναπηρία και να είναι απευθείας προσβάσιμες στους επιβάτες, ώστε, εάν μπορούν να κάνουν κρατήσεις ή να πληρώνουν εισιτήρια στον σταθμό, να ενημερώνονται στον σταθμό και να μην παραπέμπονται μόνο στο διαδίκτυο για την πληροφόρησή τους.

(ΣΤ2) Η HELLENIC TRAIN Α.Ε. καλείται να προβεί στις απαιτούμενες και αναγκαίες τροποποιήσεις **(α)** των Γενικών Όρων Μεταφοράς των Επιβατών (ΓΟΜΕ) της, **(β)** της διαδικασίας GEN/PRO/0081 «Έλεγχος και Διαχείριση Κυκλοφορίας» και **(γ)** της διαδικασίας GEN/PRO/0087 «Ταξιδιωτική Πληροφόρηση» ώστε το περιεχόμενό τους, αφενός μεν, να ανταποκρίνεται πλήρως στις απαιτήσεις του συνόλου των διατάξεων του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007 και των Παραρτημάτων του, και αφετέρου, να τεκμηριώνεται ο τρόπος εφαρμογής και υλοποίησης αυτών των διαδικασιών, ώστε να καθίσταται εφικτός ο σχετικός από την Αρχή έλεγχος.

(ΣΤ3) Η HELLENIC TRAIN Α.Ε. καλείται να προβεί σε ενημέρωση των επιβατών των ειρημένων αμαξοστοιχιών, οι οποίοι δεν έχουν ακόμη αποζημιωθεί, με σχετική πληροφόρηση την οποία θα παράσχει όχι μόνο στον επίσημο ιστότοπό της αλλά και με σχετικά δελτία τύπου, ώστε να λάβουν γνώση των σχετικών δικαιωμάτων τους.

(ΣΤ4) Η HELLENIC TRAIN Α.Ε. καλείται να πράξει όλα τα παραπάνω σε χρονικό διάστημα ενός (1) μηνός από την κοινοποίηση σε αυτήν της παρούσας απόφασης.

(Ζ) Η ΡΑΣ διατηρεί την αρμοδιότητα 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 τη 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 ως άνω περιγραφόμενες παραβάσεις των άρθρων 8 §2, 18 §§1, 2γ, 3 και 28 §1 του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007 «σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών» από τη σιδηροδρομική εταιρεία με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» κατά την ακινητοποίηση των αμαξοστοιχιών της **(1)** 885/Καλαμπάκα-Αθήνα, **(2)** IC54/Αθήνα-Θεσσαλονίκη, **(3)** IC55/Θεσσαλονίκη-Αθήνα), **(4)** IC56/Αθήνα-Θεσσαλονίκη και **(5)** IC57/Θεσσαλονίκη-Αθήνα, η οποία έλαβε χώρα στις 24.1.2022.

B. ΕΠΙΒΑΛΛΕΙ στη σιδηροδρομική εταιρεία με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» για τις ως άνω παραβάσεις των άρθρων 8 §2, 18 §§1, 2γ, 3 και

28 §1 του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007 «σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών» το πρόστιμο των τριακοσίων χιλιάδων ευρώ (300.000,00€).

Γ. ΥΠΟΧΡΕΩΝΕΙ τη σιδηροδρομική εταιρεία με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» να παραλείπει την παράβαση του συνόλου των διατάξεων του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007 «σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών» στο μέλλον.

Δ. ΚΑΛΕΙ τη σιδηροδρομική εταιρεία με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» εντός ενός (1) μηνός από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης:

Δ1. ΝΑ ΠΑΡΕΧΕΙ στους επιβάτες κατάλληλες πληροφορίες για τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους και αυτές (πληροφορίες) να παρέχονται σε τέτοιο (πραγματικό) χρόνο ώστε, κατά τη σύναψη της σύμβασης μεταφοράς, οι επιβάτες να έχουν λάβει πληροφορίες σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους βάσει αυτής της σύμβασης. Οι πληροφορίες είναι δυνατόν να παρέχονται σε εναλλακτική μορφή, πρέπει όμως να έχουν πρόσβαση σε αυτές τα άτομα με αναπηρία και να είναι απευθείας προσβάσιμες στους επιβάτες, ώστε, εάν μπορούν να κάνουν κρατήσεις ή να πληρώνουν εισιτήρια στον σταθμό, να ενημερώνονται στον σταθμό και να μην παραπέμπονται μόνο στο διαδίκτυο για την πληροφόρησή τους.

Δ2. ΝΑ ΠΡΟΒΕΙ στις απαιτούμενες και αναγκαίες τροποποιήσεις **(α)** των Γενικών Όρων Μεταφοράς των Επιβατών

(ΓΟΜΕ) της, **(β)** της διαδικασίας GEN/PRO/0081 «Έλεγχος και Διαχείριση Κυκλοφορίας» και **(γ)** της διαδικασίας GEN/PRO/0087 «Ταξιδιωτική Πληροφόρηση» ώστε, το περιεχόμενό τους, **αφενός μεν**, να ανταποκρίνεται πλήρως στις απαιτήσεις του συνόλου των διατάξεων του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007 και των Παραρτημάτων του, **και αφετέρου**, να τεκμηριώνεται ο τρόπος εφαρμογής και υλοποίησης αυτών των διαδικασιών, ώστε να καθίσταται εφικτός ο σχετικός από την Αρχή έλεγχος.

Δ3. ΝΑ ΠΡΟΒΕΙ σε ενημέρωση των επιβατών των ειρημένων αμαξοστοιχιών, οι οποίοι δεν έχουν ακόμη αποζημιωθεί, με σχετική πληροφόρηση την οποία θα παράσχει όχι μόνο στον επίσημο ιστότοπό της αλλά και με σχετικά δελτία τύπου, ώστε να λάβουν γνώση των σχετικών δικαιωμάτων τους.

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

ΣΤ. ΑΝΑΚΑΛΕΙ τη με αριθμό 240/25.1.2022 απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ.

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 16.12.2022

Η Πρόεδρος της ΡΑΣ

Ιωάννα Τσιαπαρίκου