



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
HELLENIC REPUBLIC

Αθήνα, 21/06/2024

Αρ. Πρωτ. : 2269



ρυθμιστική αρχή
σιδηροδρόμων
regulatory
authority
for railways

ΑΠΟΦΑΣΗ (51/21.06.2024)

της 259^{ης} Συνεδρίασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ

ΘΕΜΑ: «Λήψη απόφασης επί της αυτεπάγγελτης έρευνας και της στις 23.4.2024 διεξαχθείσας ακρόασης **(α)** της σιδηροδρομικής επιχείρησης με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό τίτλο «HELLENIC TRAIN Α.Ε.», η οποία εδρεύει στην Αθήνα (επί της Λ. Συγγρού αριθ. 41 και Πετμεζιά αριθ. 13) και εκπροσωπείται νόμιμα και **(β)** του διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής με την επωνυμία «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο «ΟΣΕ Α.Ε.» που εδρεύει στην Αθήνα (επί της οδού Καρόλου αριθ. 1-3, Τ.Κ. 104 37) και εκπροσωπείται νόμιμα με θεματικό αντικείμενο τη διερεύνηση της ορθής και αποτελεσματικής εφαρμογής **(1)** των διατάξεων του άρθρου 121 (*Υποχρεώσεις από τις ενδείξεις των σημάτων κάλυψης των σταθμών*) §§1210α και 1213 (*Παραβίαση κλειστού κύριου σήματος*) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης Β' Μέρος, **(2)** των διατάξεων του άρθρου 3 (*Γενικές Διατάξεις*) περίπτωση 39 (*σημασία των οπτικών σημάτων*) σε συνδυασμό **(1)** με τις διατάξεις του άρθρου 5 (*Ειδοποιητικά σήματα καλύψεως σταθμών*) περίπτωση 70 του Γενικού Κανονισμού Κίνησης Α' Μέρος και **(2)** το Παράρτημα ΙΙΙ του Κανονισμού Σημάτων, **(3)** της διαδικασίας SMS/MAN/0052 (*εγχειρίδιο μηχανοδηγού*) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας της

HELLENIC TRAIN Α.Ε. και (4) του άρθρου 23 του Ν.3911/2011 σε συνδυασμό με τις διατάξεις της με αριθμό ΑΣ19/οικ.53229/395 (ΦΕΚ Β' 2838/16.7.2018) κοινής απόφασης των Υπουργών Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων και Υποδομών και Μεταφορών «Αναγνώριση των εκπαιδευτικών κέντρων υποψηφίων μηχανοδηγών και μηχανοδηγών», αναφορικά με το σιδηροδρομικό συμβάν της 23.12.2023 περί παραβίασης σηματοδότη από το προσωπικό έλξης της αμαξοστοιχίας 1313 της σιδηροδρομικής επιχείρησης με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό τίτλο «HELLENIC TRAIN Α.Ε.», στο πλαίσιο της με αριθμό 27/15.3.2024 απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ».

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

Έχοντας υπόψη :

1. Τις διατάξεις :

- α.** Του Ν. 3891/2010 (ΦΕΚ Α' 188/4.11.2010) «Αναδιάρθρωση, εξυγίανση και ανάπτυξη του ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και άλλες διατάξεις για το σιδηροδρομικό τομέα».
- β.** Του Ν. 4727/2020 (ΦΕΚ Α' 184/23.9.2020) «Ψηφιακή Διακυβέρνηση (Ενσωμάτωση στην Ελληνική Νομοθεσία της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/2102 και της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/1024) - Ηλεκτρονικές Επικοινωνίες (Ενσωμάτωση στο Ελληνικό Δίκαιο της Οδηγίας(ΕΕ) 2018/1972) και άλλες διατάξεις».
- γ.** Του Ν. 4632/2019 (ΦΕΚ Α' 159/14.10.2019) «Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία των Οδηγιών 2016/797, 2016 /798και 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και άλλες διατάξεις».
- 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. Του Ν. 3911/2011 (ΦΕΚ Α' 12/8.2.2011) «Πιστοποίηση των μηχανοδηγών και άλλες διατάξεις».
- στ. Της με αριθμό Φ12.1/41012/3768/21.8.2013 (ΦΕΚ Β' 2160/30.8.2013) κοινής απόφασης των υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων «Διαχωρισμός εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής».
- ζ. Της με αριθμό Φ12.1/355250 (ΦΕΚ Β' 6213/23.12.2021) κοινής απόφασης των υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών «Διαχωρισμός Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής».
- η. Της με αριθμό 1020/9.6.2021 (ΦΕΚ Β' 2913/5.7.2021) απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ «Κανονισμός Ακροάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων».
- θ. Της με αριθμό 5791/29.5.2017 (ΦΕΚ Β' 2158/23.6.2017) απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ «Κανονιστικό Πλαίσιο για την Έγκριση Πλαισίου Εποπτείας της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) για την παρακολούθηση των επιδόσεων ασφαλείας μετά τη χορήγηση πιστοποιητικού ασφαλείας ή έγκρισης ασφαλείας».
- ι. Της με αριθμό Δ4δ/οικ.89995/15.12.2018 (ΦΕΚ Β' 5781/21.12.2018) κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών, Διοικητικής Ανασυγκρότησης και Υποδομών και Μεταφορών «Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.)».
- ια. Της με αριθμό ΑΣ10/77243/580 (ΦΕΚ Β' 698/1.3.2019) «Τροποποίηση του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως -Μέρος Β'

- (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών)» απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.
- ιβ.** Της με αριθμό ΑΣ10/3816/44 (ΦΕΚ Β' 1341/13.4.2020) «Έγκριση Παραρτημάτων II και III του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως -Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών)» έγκρισης του Γενικού Γραμματέα Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.
- ιγ.** Του Γενικού Κανονισμού Κίνησης Α' Μέρος-Κανονισμός Σημάτων (ΦΕΚ Β' 643/23.5.2006) «Έγκριση τεχνικών κανόνων ασφάλειας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές».
- ιδ.** Της με αριθμό 2007/59/ΕΚ Οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23^{ης} Οκτωβρίου 2007 «σχετικά με την πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης μηχανών έλξης και συρμών στο σιδηροδρομικό σύστημα της Κοινότητας».
- ιε.** Της με αριθμό Ε(2009) 8278 Απόφασης της Επιτροπής της 29^{ης} Οκτωβρίου 2009 «σχετικά με τη θέσπιση των βασικών παραμέτρων για τα μητρώα αδειών μηχανοδηγού και τα μητρώα συμπληρωματικών πιστοποιητικών που προβλέπονται στην οδηγία 2007/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου».
- ιστ.** Της με αριθμό ΑΣ19/οικ.53229/395 (ΦΕΚ Β' 2838/16.7.2018) κοινής απόφασης των Υπουργών Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων και Υποδομών και Μεταφορών «Αναγνώριση των εκπαιδευτικών κέντρων υποψηφίων μηχανοδηγών και μηχανοδηγών».
- ιζ.** Της διαδικασίας «Εγχειρίδιο Μηχανοδηγού-SMS/MAN/0052» του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) της HELLENIC TRAIN Α.Ε..
- 2.** Το από 23.12.2023 χρονολογούμενο με αριθ. πρωτ. 38/8.1.2024 έγγραφο (ημερήσιο φύλλο περιστατικών ασφάλειας και καταργήσεων) της HELLENIC TRAIN Α.Ε..

3. Το με αριθ. πρωτ. 117/11.1.2024 έγγραφο (1Σ/9002520/11.1.2024) του ΟΣΕ.
4. Το με αριθ. πρωτ. 639/14.2.2024 έγγραφο της ΡΑΣ.
5. Το με αριθ. πρωτ. 898/6.3.2024 έγγραφο (251/6.3.2024) του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.
6. Το με αριθ. πρωτ. 918/7.3.2024 έγγραφο (720/7.3.2024) του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.
7. Το με αριθ. πρωτ. 995/13.3.2024 έγγραφο (252/12.3.2024) του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.
8. Το με αριθ. πρωτ. 1023/13.3.2024 έγγραφο της ΡΑΣ.
9. Το με αριθ. πρωτ. 1010/13.3.2024 έγγραφο της ΡΑΣ.
10. Το με αριθ. πρωτ. 1031/14.3.2024 έγγραφο της ΡΑΣ.
11. Το από 14.3.2024 χρονολογούμενο με αριθμό πρωτ. 1037/14.3.2024 μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου (email) της HELLENIC TRAIN A.E. με επισυναπτόμενη σχετική αναφορά της επιτροπής εσωτερικής διερεύνησης.
12. Το με αριθ. πρωτ. 1043/14.3.2024 έγγραφο (5158/24/Γ1/7.3.2024) HELLENIC TRAIN A.E..
13. Το με αριθ. πρωτ. 1053/14.3.2024 έγγραφο της HELLENIC TRAIN A.E..
14. Το με αριθ. πρωτ. 1054/15.3.2024 έγγραφο (9015126/14.3.2024) του ΟΣΕ.
15. Το από 15.3.2024 χρονολογούμενο με αριθμό πρωτ. 1082/15.3.2024 μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου (email) της HELLENIC TRAIN A.E..
16. Τη με αριθμό 27/15.3.2024 απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ (ΑΔΑ: 674ΩΟΚΠ2-8ΗΜ) με θέμα «Διεξαγωγή αυτεπάγγελτης έρευνας σχετικά με το Σιδηροδρομικό συμβάν (παραβίαση σηματοδότη) στις 23.12.2023».
17. Το από 19.3.2024 χρονολογούμενο μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου (email) της ΡΑΣ, για την προς την σιδηροδρομική επιχείρηση με την επωνυμία « HELLENIC TRAIN – ΑΝΩΝΥΜΗ

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό τίτλο «HELLENIC TRAIN A.E.» και τον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής με την επωνυμία «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο «ΟΣΕ Α.Ε.» κοινοποίηση, κατ' άρθρο 5 §4 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ, αντιγράφου της ειρημένης (σχ.16) Απόφασης.

18. Το με αριθ. πρωτ. 1110/19.3.2024 έγγραφο της ΡΑΣ.
19. Το με αριθ. πρωτ. 1184/26.3.2024 Πόρισμα των στελεχών της Μονάδας Ασφάλειας Σιδηροδρόμων (ΜΑΣΔ) της Αρχής.
20. Τη με αριθ. πρωτ. 1203/27.3.2024 Εισήγηση της Μονάδας Ασφάλειας Σιδηροδρόμων (ΜΑΣΔ) της Αρχής (δια της Προέδρου της ΡΑΣ) προς την Ολομέλεια της Αρχής.
21. Τη με αριθ. πρωτ. 1209/27.3.2024 Πρόσκληση Συνεδρίασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ.
22. Τη με αριθμό 33/28.3.2024 Απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ.
23. Τη με αριθ. πρωτ. 1236/28.3.2024 Πράξη της Προέδρου για τον ορισμό του Οργάνου Ακρόασης.
24. Τη με αριθ. πρωτ. 1237/28.3.2024 Πράξη Διεξαγωγής Ακρόασης με αντικείμενο τη διερεύνηση της ορθής και αποτελεσματικής εφαρμογής **(1)** των διατάξεων του άρθρου 121 (*Υποχρεώσεις από τις ενδείξεις των σημάτων κάλυψης των σταθμών*) §§1210α και 1213 (*Παραβίαση κλειστού κύριου σήματος*) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης Β' Μέρος, **(2)** των διατάξεων του άρθρου 3 (*Γενικές Διατάξεις*) περίπτωση 39 (*σημασία των οπτικών σημάτων*) σε συνδυασμό **(1)** με τις διατάξεις του άρθρου 5 (*Ειδοποιητικά σήματα καλύψεως σταθμών*) περίπτωση 70 του Γενικού Κανονισμού Κίνησης Α' Μέρος **και (2)** με το Παράρτημα ΙΙΙ του Κανονισμού Σημάτων, **(3)** της διαδικασίας SMS/MAN/0052 (*εγχειρίδιο μηχανοδηγού*) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας της HELLENIC TRAIN A.E. **και (4)** του άρθρου 23 του Ν.3911/2011 σε συνδυασμό με τις

διατάξεις της με αριθμό ΑΣ19/οικ.53229/395 (ΦΕΚ Β' 2838/16.7.2018) κοινής απόφασης των Υπουργών Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων και Υποδομών και Μεταφορών «Αναγνώριση των εκπαιδευτικών κέντρων υποψηφίων μηχανοδηγών και μηχανοδηγών», αναφορικά με το σιδηροδρομικό συμβάν της 23.12.2023 περί παραβίασης σηματοδότη από το προσωπικό έλξης της αμαξοστοιχίας 1313 της σιδηροδρομικής επιχείρησης με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό τίτλο «HELLENIC TRAIN Α.Ε.», στο πλαίσιο της με αριθμό 27/15.3.2024 απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ.

- 25.** Τη με αριθ. 2424Γ'/29.3.2024 έκθεση επίδοσης του δικαστικού επιμελητή της Περιφέρειας του Εφετείου Αθηνών με έδρα στο Πρωτοδικείο Αθηνών,, για την προς την σιδηροδρομική επιχείρηση με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό τίτλο «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» επίδοση της ειρημένης (σχ. 24) Πράξης Διεξαγωγής Ακρόασης.
- 26.** Τη με αριθ. 2431Γ'/29.3.2024 έκθεση επίδοσης του δικαστικού επιμελητή της Περιφέρειας του Εφετείου Αθηνών με έδρα στο Πρωτοδικείο Αθηνών,, για την προς τον Διαχειριστή της Σιδηροδρομικής Υποδομής με την επωνυμία «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο «ΟΣΕ Α.Ε.» επίδοση της ειρημένης (σχ. 24) Πράξης Διεξαγωγής Ακρόασης.
- 27.** Τη με αριθ. πρωτ. 1397/9.4.2024 εγκριτική απόφαση του αρμόδιου Οργάνου Ακρόασης επί του από 8.4.2024 χρονολογούμενου αιτήματος του «ΟΣΕ Α.Ε.» περί αναβολής διεξαγωγής ακρόασης.
- 28.** Το με αριθ. πρωτ. 1528/19.4.2024 Υπόμνημα της HELLENIC TRAIN Α.Ε..

29. Το με αριθμό 6833/22.4.2024 ειδικό συμβολαιογραφικό πληρεξούσιο της συμβολαιογράφου Αθηνών,
30. Το με αριθ. πρωτ. 1526/19.4.2024 Υπόμνημα του ΟΣΕ Α.Ε..
31. Το με αριθμό 377/4.4.2024 ειδικό συμβολαιογραφικό πληρεξούσιο της συμβολαιογράφου Αθηνών,
32. Τη με αριθμό πρωτ. 1566/23.4.2024 έγγραφη δήλωση του ΟΣΕ Α.Ε.. περί άσκησης του δικαιώματος της, κατ' άρθρο 16 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ, έγγραφης διενέργειας της ακρόασης.
33. Τα πρακτικά της στις 23.4.2024 διεξαχθείσας συνεδρίασης της Επιτροπής Ακροάσεων της ΡΑΣ.
34. Τη με αριθ. πρωτ. 1887/24.05.2024 κοινοποίηση στην HELLENIC TRAIN Α.Ε. των ειρημένων (σχ.33) πρακτικών.
35. Τη με αριθ. πρωτ. 1887/24.05.2024 κοινοποίηση στην ΟΣΕ Α.Ε. των ειρημένων (σχ. 33) πρακτικών.
36. Το με αριθ. πρωτ. 1946/29.05.2024 Συμπληρωματικό, κατ' άρθρο 22 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ, Υπόμνημα της HELLENIC TRAIN Α.Ε..
37. Το από 18/06/2024 μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου που αφορά την Πρόσκληση Συνεδρίασης της Επιτροπής Ακροάσεων της ΡΑΣ.
38. Το με αριθ. πρωτ. 2254/20.06.2024 Πόρισμα της Επιτροπής Ακροάσεων της ΡΑΣ.
39. Τη με αριθ. πρωτ. 129/20.06.2024 Εισήγηση της Προέδρου της ΡΑΣ προς την Ολομέλεια.

ΣΚΕΦΘΗΚΕ ΩΣ ΕΞΗΣ :

I. ΣΥΝΤΟΜΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΑΥΤΕΠΑΓΓΕΛΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

- Ια.** Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ), στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της ως Εθνική Αρχή Ασφάλειας (Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών), σε εφαρμογή των άρθρων 68 (Καθήκοντα) και 69 (Εποπτεία) του Ν. 4632/2019 (σχ.1γ), λαμβάνει τόσο από τον Διαχειριστή Υποδομής (ΟΣΕ) όσο και την Σιδηροδρομική Επιχείρηση HELLENIC TRAIN, καθώς και άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, έγγραφα σχετικά με ατυχήματα και συμβάντα (αναφορές, εκθέσεις/πορίσματα κ.α.) που λαμβάνουν χώρα στο εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, με σκοπό την τροφοδότηση της στρατηγικής και των σχεδίων εποπτείας των ανωτέρω από τη ΡΑΣ, απαίτηση, η οποία απορρέει από τον κατ' εξουσιοδότηση Κανονισμό (ΕΕ) 2018/761 της 16^{ης} Φεβρουαρίου 2018 «σχετικά με τον καθορισμό κοινών μεθόδων ασφάλειας για την εποπτεία από τις εθνικές αρχές ασφάλειας μετά την έκδοση ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας ή έγκρισης ασφάλειας σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και με την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1077/2012 της Επιτροπής». Στο ανωτέρω πλαίσιο η Αρχή έλαβε το με αριθ. πρωτ. 38/8.1.2024 (σχ.2) έγγραφο (ημερήσιο φύλλο περιστατικών ασφάλειας και καταργήσεων) της HELLENIC TRAIN Α.Ε. με το οποίο γνωστοποίησε, μεταξύ άλλων, στη ΡΑΣ ότι, στις 23.12.2023 η αμαξοστοιχία 1313 (Κιάτο-Πειραιάς, ΗΑ/Α 460.105/205 ΑΜ 300027) λόγω ολίσθησης (ανέφερε) υπέρβαση ερυθρού φωτισήματος του ΣΚΑ. Επίσης, με το με αριθ. πρωτ. 117/11.1.2024 έγγραφο (σχ.3) του ΟΣΕ ενημερώθηκε η Αρχή ότι την ίδια, όπως παραπάνω, ημερομηνία στις 12:19 π.μ. η αμαξοστοιχία 1313 Κιάτο-Πειραιάς ερχόμενη από τον σταθμό Λιοσίων υπερέβη το φωτόσημο P668.
- Ιβ.** Η ΡΑΣ, λαμβάνοντας γνώση των ανωτέρω, απέστειλε το με αριθ. πρωτ. 639/14.2.2024 έγγραφό της (σχ.4) στην HELLENIC TRAIN Α.Ε. αλλά και στον ΟΣΕ Α.Ε. ζητώντας την άμεση αποστολή των σχετικών πορισμάτων τους επί του προαναφερόμενου

σιδηροδρομικού συμβάντος, ενώ, με το ίδιο έγγραφο (σχ.4) ζητήθηκε από την HELLENIC TRAIN Α.Ε. η άμεση αποστολή του δελτίου έλξης και του φύλλου πορείας του εν λόγω δρομολογίου. Ακολούθως, η Αρχή με το με αριθ. πρωτ. 1010/13.3.2024 έγγραφό της (σχ.9) ζήτησε αφενός μεν από την HELLENIC TRAIN και τον ΟΣΕ την έως 15.3.2024 αποστολή των, σύμφωνα με τα οικεία Συστήματα Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ), εκθέσεων διερεύνησης του ανωτέρω συμβάντος, και αφετέρου, από τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. την έως 15.3.2024 αποστολή της, κατ' άρθρο 42 του Ν.5014/2023, σχετικής με το ανωτέρω συμβάν έκθεσης διερεύνησης.

- Ιγ. Η HELLENIC TRAIN Α.Ε. με το από 14.3.2024 χρονολογούμενο μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου (σχ.11) ενημέρωσε την Αρχή για το σιδηροδρομικό συμβάν της 23.12.2023 (παράβαση φωτόσημου) αναφέροντας, μεταξύ άλλων, ότι ο μηχανοδηγός της αμαξοστοιχίας 1313,, έσφαλε καθυστερώντας να πεδήσει, ώστε να σταθμεύσει προ του ερυθρού φωτοσήματος Ρ668. Για τον λόγο αυτό εφάρμοσε ακαριαία πέδη στο ερυθρό φωτόσημο Ρ668, αλλά το υπερέβη προφανώς για μήκος τέτοιο που δεν προκάλεσε προβλήματα στη ρύθμιση της κυκλοφορίας και γι' αυτό δεν κλήθηκε από τον Κεντρικό Χειριστή του ΣΚΑ να παλινδρομήσει (για να απελευθερώσει το κύκλωμά του), ενώ, σε άλλο σημείο της σχετικής αναφοράς (σχ.11) αναφέρει, ότι οι συνομιλίες μεταξύ του Χειριστή του ΣΚΑ και των αμαξοστοιχιών στην περιοχή κατά την ώρα του συμβάντος δεν ήταν σύμφωνες με τα προβλεπόμενα στον Γενικό Κανονισμό Κίνησης και Κυκλοφορίας. Επίσης, παρότι ζητήθηκε από την Αρχή (σχ.4) η προσκομιδή του ταχογράφου της ανωτέρω αμαξοστοιχίας, η HELLENIC TRAIN Α.Ε. με το από 14.3.2024 χρονολογούμενο μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου (σχ.12) ενημέρωσε τη ΡΑΣ πως τα στοιχεία του ταχογράφου της αμαξοστοιχίας που ενεπλάκη στο συμβάν της 23.12.2023 δεν υπάρχουν.

- Ιδ.** Η ΡΑΣ με το με αριθ. πρωτ. 1053/14.3.2024 έγγραφό της (σχ.13) ζήτησε από την ανωτέρω σιδηροδρομική επιχείρηση την έως 15.3.2024 προσκομιδή, μεταξύ άλλων, της ταινίας ταχογράφου της αμαξοστοιχίας που ενεπλάκη στο συμβάν της 23.12.2023.
- Ιε.** Ο ΟΣΕ με το με αριθ. πρωτ. 1054/15.3.2024 έγγραφό του (σχ.14) ενημέρωσε την Αρχή, προσκομίζοντας το σχετικό με το προαναφερόμενο συμβάν πόρισμά του, ότι υπεύθυνος για το συμβάν είναι ο μηχανοδηγός της αμαξοστοιχίας, ο οποίος αγνόησε το φωτόσημο Ρ646 με ένδειξη πορτοκαλί σε απόσταση περίπου 1200 μέτρα προ του φωτοσήματος Ρ688 και δεν εφάρμοσε έγκαιρα πέδηση, ώστε να σταθμεύσει προ του ερυθρού φωτοσήματος με αποτέλεσμα την υπέρβασή του, ενώ σε άλλο σημείο του ίδιου πορίσματός του αναφέρει, ότι για τον χειριστή κυκλοφορίας δεν προκύπτουν ευθύνες επειδή δεν ανέφερε το στοιχείο της αμαξοστοιχίας και χρησιμοποίησε τη λέξη «ΚΙΑΤΟ», διότι ήταν η μοναδική (αμαξοστοιχία) προερχόμενη από αυτό τον Σταθμό.
- Ιστ.** Η ΡΑΣ, αφού αξιολόγησε τα ληφθέντα από το Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων της Μονάδας Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας (ΜΑΣΔ) στοιχεία και λαμβάνοντας υπόψη την προφορική Εισήγηση της Προέδρου της ΡΑΣ προς την Ολομέλεια της Αρχής εξέδωσε, σύμφωνα με το άρθρο 5 §2 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ, τη με αριθμό 27/15.3.2024 απόφαση της Ολομέλειας της Αρχής (σχ.16) για διεξαγωγή αυτεπάγγελτης έρευνας σχετικά με το σιδηροδρομικό συμβάν στις 23.12.2023 (παραβίαση σηματοδότη). Συνακόλουθα, η σχετική έρευνα αποφασίστηκε να διενεργηθεί από στελέχη του προσωπικού της αρμόδιας Μονάδας Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας (ΜΑΣΔ) της ΡΑΣ, σύμφωνα με τους ορισμούς του Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της ΡΑΣ (σχ.1η) και κοινοποίησε (σχ.17) την ειρημένη απόφαση (σχ.16) στην HELLENIC TRAIN Α.Ε. και στον ΟΣΕ Α.Ε., ενώ, στο πλαίσιο

εφαρμογής της ειρημένης απόφασης (σχ.16) η ΜΑΣΔ, συγκέντρωσε όλα τα απαραίτητα στοιχεία για τη διερεύνηση του ενλόγω ζητήματος.

- Ιζ. Η Μονάδα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας της ΡΑΣ 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. 1184/26.3.2024 Πόρισμα (σχ.19) του άρθρου 5 §5 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ στην Πρόεδρο της Αρχής, με την εκτίμηση ότι **(Α)** ο (υπάλληλος-προσθηθείς της εν λόγω σιδηροδρομικής επιχείρησης με αριθμό Ευρωπαϊκής άδειας), ως μέλος του πληρώματος που ενεπλάκη στο σιδηροδρομικό συμβάν της 23.12.2023 (παραβίαση σηματοδότη) παρότι διέθετε, συμπληρωματικό πιστοποιητικό στο οποίο αναγραφόταν η υποδομή και το τροχαίο υλικό επί των οποίων του επιτρεπόταν να μηχανοδηγεί, δηλαδή, πληρούσε τις προϋποθέσεις του άρθρου 13 του Ν.3911/2011, εντούτοις, για το εδώ ερευνώμενο συμβάν, αφενός μεν υπερέβη τον ερυθρό σηματοδότη χωρίς εντολή σταθμάρχη **κατά παράβαση (Α1)** των διατάξεων του άρθρου 121 (*Υποχρεώσεις από τις ενδείξεις των σημάτων κάλυψης των σταθμών*) §§1210α και 1213 (*Παραβίαση κλειστού κύριου σήματος*) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης Β' Μέρος (σχ.1ια), **(Α2)** των διατάξεων του άρθρου 3 (*Γενικές Διατάξεις*) περίπτωση 39 (σημασία των οπτικών σημάτων) σε συνδυασμό **(1)** με τις διατάξεις του άρθρου 5 (*Ειδοποιητικά σήματα καλύψεως σταθμών*) περίπτωση 70 του Γενικού Κανονισμού Κίνησης Α' Μέρος (σχ.1ιγ) και **(2)** με το Παράρτημα ΙΙΙ του Κανονισμού Σημάτων (σχ.1ιγ) και **(Α3)** της διαδικασίας SMS/MAN/0052 (*εγχειρίδιο μηχανοδηγού*) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (σχ.1ιζ) της HELLENIC TRAIN A.E., δεδομένου ότι, σύμφωνα με την ανωτέρω διαδικασία προβλέπεται, μεταξύ άλλων, (πρβλ.σελ.31 [3.3-Πορεία των τραίνων και 3.3.1-

Σεβασμός των σημάτων] της εν λόγω διαδικασίας) ότι ο μηχανοδηγός ή ο δεύτερος παριστάμενος στον θάλαμο μηχανοδηγός οφείλει να προσέχει την αμαξοστοιχία, έτσι ώστε να αντιληφθεί και να ενεργήσει εγκαίρως σε περίπτωση επίδειξης σημάτων από το προσωπικό της αμαξοστοιχίας ή του σταθμού, **και αφετέρου**, δεν ήταν ενταγμένος στο Μητρώο Πιστοποιημένων Εκπαιδευτών Μηχανοδηγών και Υποψήφιων Μηχανοδηγών, ώστε να μπορεί να δικαιολογηθεί η, κατά σύνηνομο τρόπο (στο πλαίσιο εκπαιδευτικής διαδικασίας-πρακτική εκπαίδευση σε πορεία), παρουσία του (τότε) υποψήφιου μηχανοδηγού Νεκτάριου Βαφειάδη, η άδεια του οποίου (.....) εκδόθηκε με τη με αριθ. πρωτ. 843/1.3.2024 απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ, ήτοι σε χρόνο μεταγενέστερο του συμβάντος, **κατά παράβαση (Α4)** του άρθρου 23 του Ν.3911/2011 (σχ.1ε) σε συνδυασμό με τις διατάξεις της με αριθμό ΑΣ19/οικ.53229/395 (ΦΕΚ Β' 2838/16.7.2018) κοινής απόφασης (σχ.1ιστ) των Υπουργών Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων και Υποδομών και Μεταφορών «Αναγνώριση των εκπαιδευτικών κέντρων υποψηφίων μηχανοδηγών και μηχανοδηγών». Επίσης, στο ίδιο, όπως παραπάνω, πόρισμα (σχ.19) της ΜΑΣΔ διαπιστώθηκε, αναφορικά με τον ΟΣΕ, ότι, η εκπαίδευση του (τότε) υποψήφιου μηχανοδηγού Νεκτάριου Βαφειάδη δεν έγινε από εξειδικευμένο και έχοντα προς τούτου σχετική πιστοποίηση προσωπικό (πιστοποιημένο εκπαιδευτή) **κατά παράβαση (Β1)** της διάταξης του άρθρου 23 του Ν. 3911/2011 (σχ.1ε) **και (Β2)** της με αριθμό ΑΣ19/οικ.53229/395 (ΦΕΚ Β' 2838/16.7.2018) κοινής απόφασης (σχ.1ιστ) των Υπουργών Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων και Υποδομών και Μεταφορών «Αναγνώριση των εκπαιδευτικών κέντρων υποψηφίων μηχανοδηγών και μηχανοδηγών».

Ιη. Σε συνέχεια του προαναφερόμενου Πορίσματος (σχ.19), και κατόπιν της με αριθ. πρωτ. 1203/27.3.2024 Εισήγησης (σχ.20) της ΜΑΣΔ (δια της Προέδρου της Αρχής) προς την Ολομέλεια της ΡΑΣ,

εκδόθηκε η με αριθμό 33/28.3.2024 Απόφαση της Ολομέλειας της Αρχής (σχ.22) για την κλήση σε ακρόαση **(α)** της εταιρείας με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό τίτλο «HELLENIC TRAIN Α.Ε με θεματικό αντικείμενο τη διερεύνηση της ορθής και αποτελεσματικής εφαρμογής της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, και ειδικότερα **(Α1)** παράβαση των διατάξεων του άρθρου 121 (Υποχρεώσεις από τις ενδείξεις των σημάτων κάλυψης των σταθμών) §§1210α και 1213 (Παραβίαση κλειστού κύριου σήματος) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης Β' Μέρος, **(Α2)** παράβαση των διατάξεων του άρθρου 3 (Γενικές Διατάξεις) περίπτωση 39 (σημασία των οπτικών σημάτων) σε συνδυασμό **(1)** με τις διατάξεις του άρθρου 5 (Ειδοποιητικά σήματα καλύψεως σταθμών) περίπτωση 70 του Γενικού Κανονισμού Κίνησης Α' Μέρος και **(2)** με το Παράρτημα ΙΙΙ του Κανονισμού Σημάτων, **(Α3)** παράβαση της διαδικασίας SMS/MAN/0052 (εγχειρίδιο μηχανοδηγού) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας της HELLENIC TRAIN Α.Ε. και **(Α4)** παράβαση του άρθρου 23 του Ν.3911/2011 σε συνδυασμό με τις διατάξεις της με αριθμό ΑΣ19/οικ.53229/395 (ΦΕΚ Β' 2838/16.7.2018) κοινής απόφασης των Υπουργών Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων και Υποδομών και Μεταφορών «Αναγνώριση των εκπαιδευτικών κέντρων υποψηφίων μηχανοδηγών και μηχανοδηγών», αναφορικά με το σιδηροδρομικό συμβάν της 23.12.2023 (παραβίαση σηματοδότη) της αμαξοστοιχίας 1313 (Κιάτο-Πειραιάς) της σιδηροδρομικής επιχείρησης με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό τίτλο «HELLENIC TRAIN Α.Ε.», και **(β)** του Διαχειριστή της Σιδηροδρομικής Υποδομής με την επωνυμία «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο «ΟΣΕ Α.Ε.» με θεματικό αντικείμενο τη διερεύνηση της ορθής και αποτελεσματικής εφαρμογής της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, και ειδικότερα, **(Β1)** παράβαση της διάταξης του άρθρου 23 του Ν.

3911/2011 **και (B2)** παράβαση της με αριθμό ΑΣ19/οικ.53229/395 (ΦΕΚ Β' 2838/16.7.2018) κοινής απόφασης των Υπουργών Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων και Υποδομών και Μεταφορών «Αναγνώριση των εκπαιδευτικών κέντρων υποψηφίων μηχανοδηγών και μηχανοδηγών», αναφορικά με το σιδηροδρομικό συμβάν της 23.12.2023 (παραβίαση σηματοδότη) της αμαξοστοιχίας 1313 (Κιάτο-Πειραιάς) της σιδηροδρομικής επιχείρησης με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό τίτλο «HELLENIC TRAIN Α.Ε.».

- Ιθ.** Σε συνέχεια των ανωτέρω, με τη με αριθμό 1237/28.3.2024 Πράξη Διεξαγωγής Ακρόασης της Προέδρου της ΡΑΣ (σχ.24), η οποία επιδόθηκε νομότυπα και εμπρόθεσμα αφενός μεν, στην HELLENIC TRAIN Α.Ε. (σχ.25), και αφετέρου, στον ΟΣΕ Α.Ε. (σχ.26) ορίστηκε η διενέργεια ακρόασης **(α)** της σιδηροδρομικής επιχείρησης HELLENIC TRAIN Α.Ε. και **(β)** του ΟΣΕ Α.Ε. ενώπιον της ορισθείσας Τριμελούς Επιτροπής Ακρόασης της ΡΑΣ για τις 10.4.2024, οπότε και αναβλήθηκε (σχ.27), κατ' άρθρο 14 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ, για τις 23.4.2024. Πριν τη διεξαγωγή της ακρόασης η HELLENIC TRAIN Α.Ε. κατέθεσε το με αριθ. πρωτ. 1528/19.4.2024 έγγραφο υπόμνημά της (σχ.28 και σχ.29) καθώς και τα συνημμένα με αυτό έγγραφα, ενώ ο ΟΣΕ Α.Ε. κατέθεσε το με αριθ. πρωτ. 1526/19.4.2024 έγγραφο υπόμνημά του (σχ.30 και σχ.31).
- Ιι.** Κατά την στις 23.4.2024 συνεδρίαση της Επιτροπής Ακροάσεων της ΡΑΣ, το λόγο έλαβαν οι πληρεξούσιοι δικηγόροι της HELLENIC TRAIN Α.Ε.,, και (σχ.29) οι οποίοι τοποθετήθηκαν επί των ερευνώμενων παραβάσεων κατά την στις 23.12.2023 (παραβίαση σηματοδότη), 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 πέντε (5) ημερών μετά την παραλαβή των πρακτικών (σχ.34 και σχ.35) από τις ελεγχόμενες επιχειρήσεις, προκειμένου να υποβάλουν τα συμπληρωματικά υπόμνημά τους και, η HELLENIC TRAIN Α.Ε. κατέθεσε το, κατ' άρθρο 22 του Κανονισμού Ακροάσεων της Αρχής, με αριθ. πρωτ. 3608/29.5.2024 (σχ.36) συμπληρωματικό υπόμνημά της, ενώ, ο ΟΣΕ Α.Ε. δεν κατέθεσε συμπληρωματικό υπόμνημα.

Ιια. Μετά την ολοκλήρωση της ειρημένης ακροαματικής διαδικασίας, η Επιτροπή Ακροάσεων της ΡΑΣ στις 19.06.2024 (σχ. 37) συνήλθε σε διάσκεψη στην αίθουσα συνεδριάσεων των Γραφείων της, και αφού, έλαβε υπόψη τα στοιχεία του φακέλου της κρινόμενης υπόθεσης, τις απόψεις που διατύπωσαν προφορικά οι ελεγχόμενες επιχειρήσεις (διαχειριστής σιδηροδρομικής υποδομής και σιδηροδρομική επιχείρηση) κατά τη συζήτηση της υπόθεσης, τα υπομνήματα που υπέβαλαν, καθώς και τα όσα κατέθεσε ο μάρτυρας της HELLENIC TRAIN Α.Ε. κατά την ακροαματική διαδικασία, διατύπωσε το με αριθ. πρωτ. 2254/20.06.2024 (σχ. 38) 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.

Πε. 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 με συστήματα σταθερής τροχιάς. γ. Η ανάπτυξη, οργάνωση και εκμετάλλευση αστικών, προαστιακών, περιφερειακών, υπεραστικών και διεθνών λεωφορειακών επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών, στην ημεδαπή ή την αλλοδαπή. δ. Η ίδρυση και λειτουργία γραφείων γενικού τουρισμού της αλλοδαπής ή της ημεδαπής, καθώς και η πρακτόρευση μεταφορικών εταιρειών και γραφείων γενικού τουρισμού. ε. Η παροχή πάσης φύσεως υπηρεσιών διαχείρισης εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics), καθώς

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

συμπεριλαμβανομένου τροχαίου υλικού που τυχόν της ανατεθεί από το Ελληνικό Δημόσιο δυνάμει του άρθρου 23 του Ν. 4111/13. Για την εκπλήρωση του σκοπού της, η Εταιρεία μπορεί να ιδρύει θυγατρικές εταιρείες, να εξαγοράζει ή να συμμετέχει σε οποιαδήποτε επιχείρηση, οποιουδήποτε εταιρικού τύπου, κοινοπραξία ή συνεταιρισμό, με όμοιους ή παρεμφερείς με τους πιο πάνω σκοπούς, να εκχωρεί μέρος των δραστηριοτήτων της, να συνεργάζεται ή να συνεταιρίζεται με οποιοδήποτε νομικό ή φυσικό πρόσωπο, συνεταιρισμούς ή Κοινοπραξίες με οποιονδήποτε τρόπο, να ιδρύει υποκαταστήματα, γραφεία στο εσωτερικό ή το εξωτερικό, να αντιπροσωπεύει οποιαδήποτε επιχείρηση αλλοδαπή ή ημεδαπή με όμοιους ή παρεμφερείς σκοπούς, να συνάπτει συμβάσεις προς εξεύρεση οικονομικών πόρων, να εκδίδει δάνεια με ανώνυμες ομολογίες, να αναθέτει σε τρίτους οποιοδήποτε έργο, προμήθεια, να εποπτεύει και συντονίζει τις απαιτούμενες εργασίες, να αποκτά ή να διαθέτει τα περιουσιακά της στοιχεία, κινητά, ακίνητα ή δικαιώματα, με αγορά, πώληση, απαλλοτρίωση, ανταλλαγή ή με 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 οιοδήποτε τρίτο και γενικότερα να προβαίνει σε οποιαδήποτε εργασία, για την εκπλήρωση του πιο πάνω σκοπού της».

ΙΙΙ. Ο ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΟΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

ΙΙΙα. Η εταιρεία με την επωνυμία «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο «ΟΣΕ ΑΕ» ιδρύθηκε το 1970 ως δημόσια επιχείρηση με τη μορφή ανώνυμης εταιρείας και εδρεύει στην Αθήνα (οδός Καρόλου 1-3). Ο ΟΣΕ είναι Διαχειριστής

της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής και αρμόδιος για την εκτέλεση των αναπτυξιακών έργων υποδομής. Ειδικότερα, στα καθήκοντα του ΟΣΕ περιλαμβάνονται η διαχείριση και εκμετάλλευση της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής, η ευθύνη της κατασκευής νέας υποδομής, η συντήρηση και λειτουργία της υφιστάμενης υποδομής, η διαχείριση των συστημάτων ρύθμισης και ασφάλειας της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, η κατανομή της χωρητικότητας του δικτύου στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και η διαχείριση υπηρεσιών όπως επιβατικών σταθμών, τερματικών σταθμών μεταφοράς φορτίου, σταθμών διαλογής, εγκαταστάσεων σχηματισμού συρμών, εγκαταστάσεων ανεφοδιασμού. Η κατασκευή νέας υποδομής εκτελείται, κατά κύριο λόγο, από τη θυγατρική εταιρία του ομίλου ΟΣΕ με την επωνυμία «ΕΡΓΑ ΟΣΕ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό τίτλο «ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ», η οποία διαχειρίζεται έργα του επενδυτικού προγράμματος του ΟΣΕ και ιδιαίτερα εκείνα τα οποία συγχρηματοδοτούνται από προγράμματα της ΕΕ.

IIIβ. Ο ΟΣΕ συνιστά μονομετοχική εταιρεία του Δημοσίου, αναπτύσσει δραστηριότητα κοινής ωφέλειας και λειτουργεί με διοικητική, νομική και οικονομική αυτοτέλεια υπό την εποπτεία του Κράτους και σύμφωνα με τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας.

IIIγ. Στο πλαίσιο της λειτουργίας του ο ΟΣΕ έχει, σύμφωνα με τις οικείες διατάξεις, την ευθύνη για τη λειτουργία, τη συντήρηση, την αναβάθμιση και την ανακαίνιση της σιδηροδρομικής υποδομής στο δίκτυο, καθώς και την ευθύνη για τη συμμετοχή στην ανάπτυξή της, σύμφωνα με τους κανόνες που καθορίζει το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, στο πλαίσιο της γενικής πολιτικής του για την ανάπτυξη και τη χρηματοδότηση της υποδομής. Ως διαχειριστής της Σιδηροδρομικής Υποδομής, ο ΟΣΕ ασκεί τη διαχείριση και εκμετάλλευση της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής και έχει ιδίως την ευθύνη κατασκευής νέας υποδομής, συντήρησης και λειτουργίας της υφιστάμενης υποδομής, διαχείρισης των

συστημάτων ρύθμισης και ασφάλειας της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, καθώς και όσων αρμοδιοτήτων προβλέπονται από την εθνική και κοινοτική νομοθεσία για το διαχειριστή Σιδηροδρομικής Υποδομής.

IV. ΤΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ-ΟΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΡΑΣ

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

δίκαιη και χωρίς διακρίσεις αντιμετώπιση πάντων, λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα και εκδίδει τις απαιτούμενες εκτελεστές πράξεις. Διενεργεί ελέγχους κατόπιν προσφυγών ή και αυτεπαγγέλτως για 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. [...]. 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 [...].

(Δ) Επιπρόσθετα, σύμφωνα με το άρθρο 68 (Καθήκοντα) του Δεύτερου Μέρους (Ενσωμάτωση της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 11^{ης} Μαΐου 2016 (ΕΕ L 138)) του Ν. 4632/2019 ορίζεται, μεταξύ άλλων, ότι: «**1. Ως εθνική αρχή ασφάλειας ορίζεται η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων.** Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων διαθέτει την απαραίτητη εσωτερική και εξωτερική οργανωτική ικανότητα από άποψη ανθρώπινων και υλικών πόρων. Είναι ανεξάρτητη ως προς την οργάνωση, τη νομική μορφή και τη λήψη αποφάσεων από οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση, διαχειριστή υποδομής, αιτούντα ή αναθέτοντα φορέα και από οποιονδήποτε φορέα αναθέτοντα δημόσιες συμβάσεις υπηρεσιών, ενώ, σύμφωνα με άρθρο 70 (Αρχές για τη λήψη αποφάσεων) του ίδιου, όπως παραπάνω νόμου προβλέπεται ότι: «1. [...] **2. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων έχει το δικαίωμα να διενεργεί όλες τις επιθεωρήσεις, τους ελέγχους και τις έρευνες που**

απαιτούνται για την εκπλήρωση των καθηκόντων της και έχει πρόσβαση σε όλα τα σχετικά έγγραφα, καθώς και στους χώρους, τις εγκαταστάσεις και τον εξοπλισμό των διαχειριστών υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, καθώς και, εφόσον απαιτείται, οποιοδήποτε παράγοντα που αναφέρεται στο άρθρου 56 (πρβλ. άρθρο 3 §1 περίπτωση (α) του Ν.3911/2011, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει κατά τα διαλαμβανόμενα στο άρθρο 88 §5 του Ν.4632/2019) [...]. **10. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μπορεί να απευθύνει προειδοποιήσεις** προς τον διαχειριστή υποδομής και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις σε περίπτωση μη συμμόρφωσης αυτών με τις υποχρεώσεις τους, όπως αυτές αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου. [...]

(Ε) Εξάλλου, σύμφωνα με άρθρο 70 (Αρχές για τη λήψη αποφάσεων) του ίδιου, όπως παραπάνω νόμου προβλέπεται ότι: «1. [...] **2. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων έχει το δικαίωμα να διενεργεί όλες τις επιθεωρήσεις, τους ελέγχους και τις έρευνες που απαιτούνται για την εκπλήρωση των καθηκόντων της και έχει πρόσβαση σε όλα τα σχετικά έγγραφα, καθώς και στους χώρους, τις εγκαταστάσεις και τον εξοπλισμό των διαχειριστών υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, καθώς και, εφόσον απαιτείται, οποιουδήποτε παράγοντα που αναφέρεται στο άρθρο 56. 3. Οι αποφάσεις της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων υπόκεινται στα ένδικα βοηθήματα του άρθρου 34 του ν. 3891/2010. [...]**».

(ΣΤ) Επίσης, σύμφωνα με τα οριζόμενα στη διάταξη του άρθρου 79 (Κυρώσεις) του Δεύτερου Μέρους (Ενσωμάτωση της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 11^{ης} Μαΐου 2016 (ΕΕ L 138)) του Ν. 4632/2019 προβλέπεται ρητά, μεταξύ άλλων, ότι: «1. **Στις περιπτώσεις παραβάσεων των εθνικών διατάξεων που θεσπίζονται στο δεύτερο μέρος του παρόντος νόμου, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, με ειδικά αιτιολογημένη απόφασή**

της και ύστερα από προηγούμενη κλήση για παροχή εξηγήσεων των ενδιαφερομένων, μπορεί, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στον Κανονισμό Ακροάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Β' 3080/2013), να επιβάλλει διοικητικές κυρώσεις στο Διαχειριστή Υποδομής, στις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις και στον υπεύθυνο φορέα συντήρησης. **Οι διοικητικές κυρώσεις είναι οι εξής:** [...], **β)** για τη μη συμμόρφωση προς τις συστάσεις που εκδίδονται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και τις συστάσεις ασφάλειας που εκδίδονται από την Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων επιβάλλεται πρόστιμο δέκα χιλιάδες (10.000) ευρώ, **γ) για τη μη αποστολή στοιχείων** που ζητούνται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων προς εκπλήρωση των καθηκόντων της επιβάλλεται πρόστιμο χίλια (1.000) ευρώ, [...], **η) για τη μη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις με το οικείο σύστημα διαχείρισης ασφάλειας του Διαχειριστή Υποδομής και των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων** επιβάλλεται πρόστιμο είκοσι χιλιάδες (20.000) ευρώ, [...]. **2.** Στις περιπτώσεις πολλαπλών παραβάσεων των διατάξεων του δεύτερου μέρους, **καθώς και σε περιπτώσεις που δεν εμπίπτουν σαφώς σε μία από τις κατηγορίες των περιπτώσεων της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου** επιβάλλεται πρόστιμο το οποίο δεν υπερβαίνει αθροιστικά το ποσό των εκατό χιλιάδων (100.000) ευρώ. **3.** Στις περιπτώσεις υποτροπής το επιβληθέν πρόστιμο διπλασιάζεται και ανακαλείται για έναν (1) έως τρεις (3) μήνες το πιστοποιητικό ασφάλειας ή η έγκριση ασφάλειας. **4.** Για τον καθορισμό του προστίμου λαμβάνεται υπόψη, μεταξύ άλλων, η φύση, η σοβαρότητα και η διάρκεια της παράβασης. **5.** Οι πιο πάνω αναφερόμενες διοικητικές κυρώσεις επιβάλλονται πέραν των οποιωνδήποτε ποινικών, αστικών ή άλλων κυρώσεων που προβλέπονται από άλλες διατάξεις. Τα πρόστιμα εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα περί Εισπράξεως Δημοσίων Εσόδων και αποτελούν έσοδα του Κρατικού Προϋπολογισμού [...].».

(Ζ) Ακόμη, σύμφωνα με τον Ν.3911/2011 (σχ.1γ), σκοπός του οποίου είναι η συμμόρφωση με την Οδηγία 2007/59/ΕΚ (ΕΕ L 315/51 της 3.12.2007) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23^{ης} Οκτωβρίου 2007 σχετικά με την πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης μηχανών έλξης και συρμών στο σιδηροδρομικό σύστημα της Κοινότητας ορίζεται, μεταξύ άλλων, ότι: «**[Άρθρο 2-Πεδίο εφαρμογής] 1.** Ο παρών νόμος εφαρμόζεται στους μηχανοδηγούς που οδηγούν μηχανές έλξης και συρμούς στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ελλάδας, για λογαριασμό σιδηροδρομικής επιχείρησης, για την οποία απαιτείται πιστοποιητικό ασφαλείας ή διαχειριστή υποδομής, για τον οποίο απαιτείται έγκριση ασφαλείας. [...] **3.** Με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 7, **εξαιρούνται από τις διατάξεις του παρόντος νόμου οι μηχανοδηγοί που οδηγούν αποκλειστικώς:** α) το μετρό, τα τραμ και άλλα ελαφρά σιδηροδρομικά συστήματα. Μηχανοδηγοί αυτών των μέσων σταθερής τροχιάς, που οδηγούν μηχανές έλξης και συρμούς στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή, υπόκεινται στις διατάξεις του παρόντος, **β) σε δίκτυα τα οποία είναι λειτουργικώς χωριστά** από τα υπόλοιπα σιδηροδρομικά συστήματα και προορίζονται μόνο για τη λειτουργία τοπικών, αστικών ή προαστιακών υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων, γ) σε σιδηροδρομική υποδομή που ανήκει σε ιδιώτες και χρησιμοποιείται αποκλειστικά από τον κύριο της υποδομής για τις δικές του μεταφορές φορτίου [...]».

(Η) 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. 1ια), ο οποίος έχει εκδοθεί δυνάμει του άρθρου 31 §1 του Ν. 3891/2010, ενώ η διαδικασία ακρόασης ενώπιον της ΡΑΣ ρυθμίζεται από τον σχετικό Κανονισμό Ακροάσεων (σχ. 1στ), ο οποίος έχει εκδοθεί δυνάμει του άρθρου 28 §19 του Ν. 3891/2010. Στο πλαίσιο της άσκησης των αρμοδιοτήτων της, η ΡΑΣ μετέχει σε

διεθνή δίκτυα συνεργασίας, και ειδικότερα, στο Δίκτυο των Εθνικών Φορέων Επιβολής του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007 (National Enforcement Body-NEB), στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ERA), στο Δίκτυο Εθνικών Αρχών Ασφαλείας (NSAsNetwork), στο Ανεξάρτητο Δίκτυο Ρυθμιστών για το Σιδηρόδρομο (IRG-Rail), στο Ευρωπαϊκό Δίκτυο Ανταγωνισμού (ECN) και στο δίκτυο των Ευρωπαϊκών Ρυθμιστικών Φορέων Σιδηροδρόμου (ENRRB).

V. ΟΙ ΕΡΕΥΝΟΜΕΝΕΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ

Στο πλαίσιο εφαρμογής της με αριθ. πρωτ. 27/15.3.2024 Απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ (σχ.16) με θέμα: «Διεξαγωγή αυτεπάγγελτης έρευνας σχετικά με το σιδηροδρομικό συμβάν (παραβίαση σηματοδότη) στις 23.12.2023» και λαμβάνοντας υπόψη, αφενός μεν, το σχετικό πόρισμα της αρμόδιας Μονάδας της Αρχής (σχ.19), και αφετέρου, όλα τα σχετικά έγγραφα και στοιχεία σε συνδυασμό και με τα άρθρα 2 και 5 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ **διαπιστώθηκαν**, σύμφωνα με τη με αριθ. πρωτ. 33/28.3.2024 Απόφαση της Ολομέλειας της Αρχής (σχ.22),

(1) για την HELLENIC TRAIN A.E., τα ακόλουθα:

(Α) ο (υπάλληλος-προσθηθείς της εν λόγω σιδηροδρομικής επιχείρησης με αριθμό Ευρωπαϊκής άδειας), ως μέλος του πληρώματος που ενεπλάκη στο σιδηροδρομικό συμβάν της 23.12.2023 (παραβίαση σηματοδότη) παρότι διέθετε, συμπληρωματικό πιστοποιητικό στο οποίο αναγραφόταν η υποδομή και το τροχαίο υλικό επί των οποίων του επιτρεπόταν να μηχανοδηγεί, δηλαδή, πληρούσε τις προϋποθέσεις του άρθρου 13 του Ν.3911/2011, εντούτοις, για το εδώ ερευνώμενο συμβάν, αφενός μεν,

υπερέβη τον ερυθρό σηματοδότη χωρίς εντολή σταθμάρχη κατά παράβαση:

(Α1) των διατάξεων του άρθρου 121 (Υποχρεώσεις από τις ενδείξεις των σημάτων κάλυψης των σταθμών) §§1210α και 1213 (Παραβίαση κλειστού κύριου σήματος) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης Β' Μέρος (σχ.1ια),

(Α2) των διατάξεων του άρθρου 3 (Γενικές Διατάξεις) περίπτωση 39 (σημασία των οπτικών σημάτων) σε συνδυασμό **(1)** με τις διατάξεις του άρθρου 5 (Ειδοποιητικά σήματα καλύψεως σταθμών) περίπτωση 70 του Γενικού Κανονισμού Κίνησης Α' Μέρος (σχ.1ιγ) και **(2)** με το Παράρτημα ΙΙΙ του Κανονισμού Σημάτων (σχ.1ιγ) **και**

(Α3) της διαδικασίας SMS/MAN/0052 (εγχειρίδιο μηχανοδηγού) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (σχ.1ιζ) της HELLENIC TRAIN A.E., δεδομένου ότι, σύμφωνα με την ανωτέρω διαδικασία προβλέπεται, μεταξύ άλλων, (πρβλ.σελ.31 [3.3-Πορεία των τρένων και 3.3.1-Σεβασμός των σημάτων] της εν λόγω διαδικασίας) ότι ο μηχανοδηγός ή ο δεύτερος παριστάμενος στον θάλαμο μηχανοδηγός οφείλει να προσέχει την αμαξοστοιχία, έτσι ώστε να αντιληφθεί και να ενεργήσει εγκαίρως σε περίπτωση επίδειξης σημάτων από το προσωπικό της αμαξοστοιχίας ή του σταθμού,

και αφετέρου, δεν ήταν ενταγμένος στο Μητρώο Πιστοποιημένων Εκπαιδευτών Μηχανοδηγών και Υποψήφιων Μηχανοδηγών, ώστε να μπορεί να δικαιολογηθεί η, κατά σύνηνομο τρόπο (στο πλαίσιο εκπαιδευτικής διαδικασίας-πρακτική εκπαίδευση σε πορεία), παρουσία του (τότε) υποψήφιου μηχανοδηγού Νεκτάριου Βαφειάδη, η άδεια του οποίου (.....) εκδόθηκε με τη με αριθ. πρωτ. 843/1.3.2024 απόφαση της Ολομέλειας της ΠΑΣ, ήτοι σε χρόνο μεταγενέστερο του συμβάντος, **κατά παράβαση (Α4)** του άρθρου 23 του Ν.3911/2011 (σχ.1ε) σε συνδυασμό με τις διατάξεις της με αριθμό ΑΣ19/οικ.53229/395 (ΦΕΚ Β' 2838/16.7.2018) κοινής απόφασης (σχ.1ιστ) των Υπουργών Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων και

Υποδομών και Μεταφορών «Αναγνώριση των εκπαιδευτικών κέντρων υποψηφίων μηχανοδηγών και μηχανοδηγών».

(2) για τον Διαχειριστή Υποδομής (Ο.Σ.Ε. Α.Ε.), τα ακόλουθα: η εκπαίδευση του (τότε) υποψήφιου μηχανοδηγού Νεκτάριου Βαφειάδη δεν έγινε από εξειδικευμένο και έχοντα προς τούτου σχετική πιστοποίηση προσωπικό (πιστοποιημένο εκπαιδευτή) **κατά παράβαση:**

(B1) της διάταξης του άρθρου 23 του Ν. 3911/2011 (σχ.1ε) **και**

(B2) της με αριθμό ΑΣ19/οικ.53229/395 (ΦΕΚ Β' 2838/16.7.2018) κοινής απόφασης (σχ.1ιστ) των Υπουργών Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων και Υποδομών και Μεταφορών «Αναγνώριση των εκπαιδευτικών κέντρων υποψηφίων μηχανοδηγών και μηχανοδηγών».

VI. ΟΙ ΙΣΧΥΡΙΣΜΟΙ ΤΩΝ ΑΥΤΕΠΑΓΓΕΛΤΩΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ (HELLENIC TRAIN Α.Ε. ΚΑΙ ΟΣΕ Α.Ε.)

VIα. Η HELLENIC TRAIN Α.Ε. **αρνείται και αντικρούει** τις προαναφερόμενες και από την Αρχή διαπιστωθείσες πλημμέλειες της (σχ.22) σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 121 §§ 1210α και 1213 του Γενικού Κανονισμού Κίνησης - Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών), του άρθρου 3 περίπτωση 39 σε συνδυασμό **(1)** με τις διατάξεις του άρθρου 5 περίπτωση 70 του Γενικού Κανονισμού Κίνησης - Μέρος Α' και **(2)** με το Παράρτημα ΙΙΙ του Κανονισμού Σημάτων, της διαδικασίας SMS/MAN/0052 του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας και του άρθρου 23 του Ν.3911/2011 κατά την στις 23.12.2023 παραβίαση σηματοδότη και με τα υπομνήματά της (σχ.28 και σχ.36) αλλά και με τα με αυτά προσκομιζόμενα για πρώτη φορά ενώπιον της Αρχής έγγραφα και στοιχεία **ισχυρίζεται** (σχ.28), **αφενός μεν**, την έλλειψη αρμοδιότητας της Αρχής ως προς τον έλεγχο εφαρμογής των προαναφερόμενων διατάξεων, **και αφετέρου**, την αδυναμία

εξαγωγής ασφαλούς συμπεράσματος ως προς τις συνθήκες παράβασης του ερυθρού σηματοδότη Ρ688, **και ειδικότερα:**

(Α1) Αναφορικά με την έλλειψη αρμοδιότητας της Αρχής ως προς τη διερεύνηση του εδώ ελεγχόμενου σιδηροδρομικού συμβάντος (παραβίαση σηματοδότη) επικαλείται (σχ.28), ότι η ενλόγω αρμοδιότητα αποδίδεται αποκλειστικά, δυνάμει των άρθρων 42, 43 και 44 του Ν.5014/2023 στον Εθνικό Οργανισμό Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.), ενώ, ο ρόλος της Αρχής περιορίζεται είτε στην κατάθεση αιτημάτων είτε στην παροχή κάθε διαθέσιμης πληροφορίας στον ανωτέρω φορέα, αφού, η οποιαδήποτε αξιολογική κρίση ή πολύ περισσότερο η επιβολή κυρώσεων από την Αρχή (ΡΑΣ) θα συνιστούσε υπέρβαση εξουσίας. Επιπρόσθετα, ισχυρίζεται ότι η Αρχή, σύμφωνα με το άρθρο 61 §6 του Ν.4632/2019, έχει ως αρμοδιότητα μόνο την εποπτεία συμμόρφωσης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ως προς την θέσπιση των Συστημάτων Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) και εξαντλείται στην έγκριση αυτών και στην υποβολή στην Αρχή των σχετικών ετήσιων αναφορών.

(Α2) Αναφορικά με την μη εφαρμογή του Ν.3911/2011 στην εδώ ερευνώμενη περίπτωση επικαλείται (σχ.28) τη διάταξη του άρθρου 2 του Ν.3911/2011 και σύμφωνα με τους ισχυρισμούς της, εξαιτίας της φύσης του δρομολογίου της αμαξοστοιχίας 1313 ως προαστιακής, εκφεύγει του πεδίου εφαρμογής του ανωτέρω νόμου (Ν.3911/2011).

(Α3) Αναφορικά με τη συμμόρφωσή της προς το περιεχόμενο **(i)** της διάταξης του άρθρου 121 (*Υποχρεώσεις από τις ενδείξεις των σημάτων κάλυψης των σταθμών*) §§1210α και 1213 (*Παραβίαση κλειστού κύριου σήματος*) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης Β' Μέρος (σχ.1ια), **(ii)** του άρθρου 3 (*Γενικές Διατάξεις*) περίπτωση 39 (σημασία των οπτικών σημάτων) σε συνδυασμό **(1)** με τις διατάξεις του άρθρου 5 (*Ειδοποιητικά σήματα καλύψεως σταθμών*)

περίπτωση 70 του Γενικού Κανονισμού Κίνησης Α' Μέρος (σχ.1ιγ) και **(2)** με το Παράρτημα ΙΙΙ του Κανονισμού Σημάτων (σχ.1ιγ) **και** **(iii)** της διαδικασίας SMS/MAN/0052 (*εγχειρίδιο μηχανοδηγού*) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (σχ.1ιζ) της HELLENIC TRAIN Α.Ε., ισχυρίζεται (σχ.28) ότι, παρά την ομολογημένη από τον μηχανοδηγό παράβαση του σηματοδότη, δεν δύναται να εξαχθούν ασφαλή συμπεράσματα για τα αίτια του ενλόγω συμβάντος, αφού **(α)** όχι μόνο δεν έχει υπάρξει ανάλυση των στοιχείων του ταχογράφου αλλά και παρά την χρήση ακαριαίας πέδης από τον μηχανοδηγό της ελεγχόμενης αμαξοστοιχίας υπήρξε, λόγω επιπλέον γράσου που χρησιμοποιείται για την λίπανση της γραμμής από τα συνεργεία του ΟΣΕ, ολίσθηση έστω και αν ο μηχανοδηγός έπραξε τα δέοντα και **(β)** η εντολή του σταθμάρχη προς τον μηχανοδηγό ήταν ασαφής, διότι ο σταθμάρχης του ΣΚΑ δεν κάλεσε την αμαξοστοιχία με το όνομά της αλλά με το τοπωνύμιο του σταθμού αφετηρίας της (αμαξοστοιχία 1313).

(Α4) Αναφορικά με τη συμμόρφωσή της προς το περιεχόμενο της διάταξης του άρθρου 23 του Ν.3911/2011 επικαλείται (σχ.28) ότι, αφενός μεν, το ελεγχόμενο δρομολόγιο ουδέποτε είχε δηλωθεί ως εκπαιδευτικό, και αφετέρου, η αναφορά του ονόματος του Νεκτάριου Βαφειάδη στο φύλλο πορείας της ελεγχόμενης αμαξοστοιχίας συνιστούσε απλή μεταφορά του, γεγονός που επιτρέπεται για τους υπαλλήλους της εταιρείας, καθώς ο προαναφερόμενος μηχανοδηγός είχε ολοκληρώσει την εκπαίδευσή του (ως μηχανοδηγός) και ανέμενε τη διεξαγωγή των εξετάσεων για την απόκτηση της ευρωπαϊκής άδειας μηχανοδήγησης.

VIβ. Ο ΟΣΕ Α.Ε. **αρνείται και αντικρούει** τις προαναφερόμενες και από την Αρχή διαπιστωθείσες πλημμέλειές του (σχ.22) σχετικά με την εφαρμογή της διάταξης του άρθρου 23 του Ν. 3911/2011 (σχ.1ε) **και** της με αριθμό ΑΣ19/οικ.53229/395 (ΦΕΚ Β' 2838/16.7.2018) κοινής απόφασης (σχ.1ιστ) των Υπουργών Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων και Υποδομών και Μεταφορών «Αναγνώριση των

εκπαιδευτικών κέντρων υποψηφίων μηχανοδηγών και μηχανοδηγών», ισχυριζόμενος (σχ.30), ότι δεν υφίσταται παράβαση των ανωτέρω διατάξεων, δεδομένου ότι, κατά την ημερομηνία εκτέλεσης του ελεγχόμενου δρομολογίου (23.12.2023) ο (α) είχε ήδη ολοκληρώσει την εκπαίδευσή του και ανέμενε την εξεταστική διαδικασία για την απόκτηση της Ευρωπαϊκής άδειας μηχανοδηγού, και (β) δεν έχει συνταχθεί Φύλλο Παρουσίας Εκπαίδευσης για το δρομολόγιο 1313 της 23.12.2023.

VII. 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. και της ΟΣΕ Α.Ε. δυνάμει της με αριθ. πρωτ. 33/28.3.2024 (σχ.22) Απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ, προέκυψαν τα ακόλουθα:

VIIα. Επί του ισχυρισμού της HELLENIC TRAIN Α.Ε. περί έλλειψης αρμοδιότητας της Αρχής αναφορικά με τη διερεύνηση σιδηροδρομικών συμβάντων.

(1) Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 55 (Ορισμοί) του Δεύτερου Μέρους (Ενσωμάτωση της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 11^{ης} Μαΐου 2016 (ΕΕ L 138)) του Ν. 4632/2019 ορίζεται, μεταξύ άλλων, ότι: «Για τους σκοπούς του παρόντος νόμου, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί: 1) [...] 2) «διαχειριστής υποδομής»: διαχειριστής υποδομής όπως ορίζεται στο σημείο 2 του άρθρου 3 του ν.4408/2016 (Α' 135), 3) «σιδηροδρομική επιχείρηση»: σιδηροδρομική επιχείρηση όπως ορίζεται στο σημείο 1 του άρθρου 3 του ν.4408/2016 και κάθε άλλη δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση δραστηριότητα της οποίας είναι η παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων και/ή επιβατών, με την προϋπόθεση ότι η επιχείρηση αυτή πρέπει να εξασφαλίζει υποχρεωτικά και την έλξη, συμπεριλαμβανομένων των

επιχειρήσεων που παρέχουν μόνο έλξη, [...], 5) **«κοινοί στόχοι ασφάλειας»** (ΚΣΑ): τα ελάχιστα επίπεδα ασφάλειας που πρέπει να επιτυγχάνονται σε ολόκληρο το σύστημα, και όπου είναι εφικτό, στα διάφορα τμήματα του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος (όπως το συμβατικό σιδηροδρομικό σύστημα, το σιδηροδρομικό σύστημα υψηλής ταχύτητας, οι μακρές σιδηροδρομικές σήραγγες ή οι γραμμές που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για τις μεταφορές εμπορευμάτων), 6) **«κοινές μέθοδοι ασφάλειας»** (ΚΜΑ): οι μέθοδοι με τις οποίες περιγράφεται η αξιολόγηση των επιπέδων ασφάλειας, η επίτευξη των στόχων ασφάλειας και η συμμόρφωση με άλλες απαιτήσεις ασφάλειας, 7) **«εθνική αρχή ασφάλειας»**: ο εθνικός φορέας ο οποίος αναλαμβάνει τα καθήκοντα που αφορούν στην ασφάλεια των σιδηροδρόμων, σύμφωνα με τον παρόντα νόμο, ή κάθε οργανισμός στον οποίο πολλά κράτη μέλη έχουν αναθέσει τα καθήκοντα αυτά ώστε να εξασφαλίζεται ενιαίο καθεστώς ασφάλειας. **Στην Ελλάδα ως εθνική αρχή ασφάλειας ορίζεται η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων του ν. 3891/2010 (Α' 188), 8) «εθνικοί κανόνες»**: όλοι οι δεσμευτικοί κανόνες που θεσπίζονται σε ένα κράτος - μέλος, **ανεξαρτήτως του φορέα έκδοσης**, οι οποίοι περιλαμβάνουν απαιτήσεις σιδηροδρομικής ασφάλειας ή απαιτήσεις τεχνικής φύσης, εκτός από αυτές που έχουν θεσπιστεί από την Ένωση ή διεθνείς κανόνες, και οι οποίοι ισχύουν στο εν λόγω κράτος - μέλος για σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, διαχειριστές υποδομών ή τρίτα μέρη, 9) **«σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας»**: η οργάνωση, οι ρυθμίσεις και οι διαδικασίες που θεσπίζονται από διαχειριστή υποδομής ή σιδηροδρομική επιχείρηση προκειμένου να διασφαλίζεται η ασφαλής διαχείριση των εκτελούμενων λειτουργιών, [...], 11) **«ατύχημα»**: κάθε ακούσιο ή ανεπιθύμητο και αιφνίδιο περιστατικό ή ειδική αλληλουχία τέτοιων περιστατικών με επιζήμιες συνέπειες. Τα ατυχήματα διακρίνονται στις εξής κατηγορίες: συγκρούσεις, εκτροχιασμοί, ατυχήματα σε ισόπεδες διαβάσεις, ατυχήματα που προκαλούνται σε

άτομα από κινούμενο τροχαίο υλικό, πυρκαγιές και άλλα, **12) «σοβαρό ατύχημα»:** κάθε σύγκρουση ή εκτροχιασμός αμαξοστοιχιών, με έναν τουλάχιστον νεκρό ή πέντε ή περισσότερους σοβαρά τραυματισμένους, ή εκτεταμένες ζημιές στο τροχαίο υλικό, τις υποδομές ή το περιβάλλον, καθώς και κάθε άλλο ατύχημα με τις ίδιες συνέπειες και με προφανείς επιπτώσεις στη ρύθμιση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων ή τη διαχείριση της ασφάλειας. Ως «εκτεταμένες ζημιές» νοούνται οι ζημιές οι οποίες μπορεί να εκτιμηθούν αμέσως από τον φορέα διερεύνησης ότι κοστίζουν συνολικά δύο εκατομμύρια (2.000.000) ευρώ τουλάχιστον, **13) «συμβάν»:** κάθε περιστατικό, πλην ατυχήματος ή σοβαρού ατυχήματος, **το οποίο επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία των σιδηροδρόμων, 14) «έρευνα» ή «διερεύνηση»:** διαδικασία που διεξάγεται με σκοπό την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων και περιλαμβάνει τη συγκέντρωση και την ανάλυση πληροφοριών, την εξαγωγή συμπερασμάτων, συμπεριλαμβανομένου του καθορισμού των αιτιών, και, οσάκις κρίνεται ενδεδειγμένο, τη διατύπωση συστάσεων ασφάλειας, **15) «αίτια»:** ενέργειες, παραλείψεις, γεγονότα ή συνθήκες ή συνδυασμός αυτών, που οδήγησαν σε ατύχημα ή συμβάν, [...]».

(2) Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 68 (Καθήκοντα) του Δεύτερου Μέρους (Ενσωμάτωση της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 11^{ης} Μαΐου 2016 (ΕΕ L 138)) του Ν. 4632/2019 ορίζεται, μεταξύ άλλων, ότι: **«1. Ως εθνική αρχή ασφάλειας ορίζεται η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων διαθέτει την απαραίτητη εσωτερική και εξωτερική οργανωτική ικανότητα από άποψη ανθρώπινων και υλικών πόρων. Είναι ανεξάρτητη ως προς την οργάνωση, τη νομική μορφή και τη λήψη αποφάσεων από οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση, διαχειριστή υποδομής, αιτούντα ή αναθέτοντα φορέα και από οποιονδήποτε φορέα αναθέτοντα δημόσιες συμβάσεις υπηρεσιών.**

2. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων αναλαμβάνει και ασκεί τα εξής καθήκοντα: α)...[...] θ) την παρακολούθηση, προώθηση και, όπου απαιτείται, επιβολή και επικαιροποίηση του ρυθμιστικού πλαισίου ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένου του συστήματος εθνικών κανόνων, ι) την εποπτεία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 69, [...]. Τα καθήκοντα που προβλέπονται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου δεν μεταβιβάζονται ούτε ανατίθενται βάσει υπεργολαβίας σε οποιονδήποτε διαχειριστή υποδομής, σιδηροδρομική επιχείρηση ή αναθέτοντα φορέα».

(3) Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 69 (Εποπτεία) του Δεύτερου Μέρους (Ενσωμάτωση της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 11^{ης} Μαΐου 2016 (ΕΕ L 138)) του Ν.4632/2019 ορίζεται, μεταξύ άλλων, ότι: **«1. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εποπτεύει** τη συνεχή συμμόρφωση με την επιβαλλόμενη από το νόμο υποχρέωση για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και το διαχειριστή υποδομής να χρησιμοποιούν σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας, όπως αναφέρεται στο άρθρο 61. Για τον σκοπό αυτό, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εφαρμόζει τις αρχές που ορίζονται στις σχετικές ΚΜΑ για την εποπτεία, όπως αναφέρονται στην περίπτωση γ' της παραγράφου 1 του άρθρου 58, μεριμνώντας ώστε στις δραστηριότητες εποπτείας να περιλαμβάνεται, **ιδίως**, η εξακρίβωση ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής **εφαρμόζουν:** α) το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας προς παρακολούθηση της αποδοτικότητάς του, β) τα ατομικά ή μερικά στοιχεία του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων των επιχειρησιακών δραστηριοτήτων, της παροχής συντήρησης και υλικού και της χρήσης εργολάβων, προς παρακολούθηση της αποδοτικότητάς τους, γ) τις σχετικές ΚΜΑ που αναφέρονται στο άρθρο 58. Οι σχετικές με το παρόν στοιχείο δραστηριότητες εποπτείας εφαρμόζονται και στους υπεύθυνους για

τη συντήρηση φορείς, κατά περίπτωση. 2 [...] **8.** Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, όταν ελέγχει την αποδοτικότητα των συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας του διαχειριστή υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, μπορεί να λαμβάνει υπόψη τις επιδόσεις ασφάλειας των παραγόντων, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 3 του άρθρου 56 και, κατά περίπτωση, των κέντρων κατάρτισης που αναφέρονται στον ν. 3911/2011, στο βαθμό που οι δραστηριότητές τους επηρεάζουν την ασφάλεια των σιδηροδρόμων. Η παρούσα διάταξη ισχύει με την επιφύλαξη της ευθύνης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής που αναφέρεται στην παράγραφο 2 του άρθρου 56. [...] **10.** Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μπορεί να απευθύνει προειδοποιήσεις προς τον διαχειριστή υποδομής και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις σε περίπτωση μη συμμόρφωσης αυτών με τις υποχρεώσεις τους, όπως αυτές αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου. [...]».

(4) Επίσης, σύμφωνα με άρθρο 70 (Αρχές για τη λήψη αποφάσεων) του Δεύτερου Μέρους (Ενσωμάτωση της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 11^{ης} Μαΐου 2016 (ΕΕ L 138)) του Ν. 4632/2019 ορίζεται, προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ότι: **«1. [...] 2. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων έχει το δικαίωμα να διενεργεί όλες τις επιθεωρήσεις, τους ελέγχους και τις έρευνες που απαιτούνται για την εκπλήρωση των καθηκόντων της και έχει πρόσβαση σε όλα τα σχετικά έγγραφα, καθώς και στους χώρους, τις εγκαταστάσεις και τον εξοπλισμό των διαχειριστών υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, καθώς και, εφόσον απαιτείται, οποιουδήποτε παράγοντα που αναφέρεται στο άρθρο 56. 3. Οι αποφάσεις της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων υπόκεινται στα ένδικα βοηθήματα του άρθρου 34 του ν. 3891/2010. [...]».**

(5) Εξάλλου, σύμφωνα με τα οριζόμενα στη διάταξη του άρθρου 79 (Κυρώσεις) του Δεύτερου Μέρους (Ενσωμάτωση της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 11^{ης} Μαΐου 2016 (ΕΕ L 138)) του Ν. 4632/2019 ορίζεται, μεταξύ άλλων, ότι: **«1. Στις περιπτώσεις παραβάσεων των εθνικών διατάξεων που θέσπίζονται στο δεύτερο μέρος του παρόντος νόμου, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, με ειδικά αιτιολογημένη απόφασή της και ύστερα από προηγούμενη κλήση για παροχή εξηγήσεων των ενδιαφερομένων, μπορεί, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στον Κανονισμό Ακροάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Β' 3080/2013), να επιβάλλει διοικητικές κυρώσεις στο Διαχειριστή Υποδομής, στις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις και στον υπεύθυνο φορέα συντήρησης. Οι διοικητικές κυρώσεις είναι οι εξής: α) για τη μη θέσπιση συστήματος διαχείρισης ασφάλειας του διαχειριστή υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων επιβάλλεται πρόστιμο πενήντα χιλιάδες (50.000) ευρώ, β) για τη μη συμμόρφωση προς τις συστάσεις που εκδίδονται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και τις συστάσεις ασφάλειας που εκδίδονται από την Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων επιβάλλεται πρόστιμο δέκα χιλιάδες (10.000) ευρώ, γ) για τη μη αποστολή στοιχείων που ζητούνται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων προς εκπλήρωση των καθηκόντων της επιβάλλεται πρόστιμο χίλια (1.000) ευρώ, δ) για τη μη θέσπιση συστήματος συντήρησης ή τη μη πιστοποίηση του υπεύθυνου φορέα για τη συντήρηση επιβάλλεται πρόστιμο πενήντα χιλιάδες (50.000) ευρώ, ε) για τη μη υποβολή ή εκπρόθεσμη υποβολή της έκθεσης ασφάλειας της παραγράφου 6 του άρθρου 61 στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων επιβάλλεται πρόστιμο πέντε χιλιάδες (5.000) ευρώ, στ) για τη μη συμμόρφωση στο άρθρο 65 επιβάλλεται πρόστιμο είκοσι χιλιάδες (20.000) ευρώ, ζ) για τη μη ενημέρωση Ρυθμιστικής**

Αρχής Σιδηροδρόμων ή της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων για σιδηροδρομικά συμβάντα και ατυχήματα επιβάλλεται πρόστιμο δέκα χιλιάδες (10.000) ευρώ, η) για τη μη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις με το οικείο σύστημα διαχείρισης ασφάλειας του Διαχειριστή Υποδομής και των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων επιβάλλεται πρόστιμο είκοσι χιλιάδες (20.000) ευρώ, θ) για τη μη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις με το οικείο σύστημα συντήρησης του υπεύθυνου φορέα για τη συντήρηση επιβάλλεται πρόστιμο είκοσι χιλιάδες (20.000) ευρώ. 2. Στις περιπτώσεις πολλαπλών παραβάσεων των διατάξεων του δεύτερου μέρους, **καθώς και σε περιπτώσεις που δεν εμπίπτουν σαφώς σε μία από τις κατηγορίες των περιπτώσεων της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου επιβάλλεται πρόστιμο** το οποίο δεν υπερβαίνει αθροιστικά το ποσό των εκατό χιλιάδων (100.000) ευρώ. 3. Στις περιπτώσεις υποτροπής το επιβληθέν πρόστιμο διπλασιάζεται και ανακαλείται για έναν (1) έως τρεις (3) μήνες το πιστοποιητικό ασφάλειας ή η έγκριση ασφάλειας. 4. Για τον καθορισμό του προστίμου λαμβάνεται υπόψη, μεταξύ άλλων, η φύση, η σοβαρότητα και η διάρκεια της παράβασης. 5. Οι πιο πάνω αναφερόμενες διοικητικές κυρώσεις επιβάλλονται πέραν των οποιωνδήποτε ποινικών, αστικών ή άλλων κυρώσεων που προβλέπονται από άλλες διατάξεις. Τα πρόστιμα εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα περί Εισπράξεως Δημοσίων Εσόδων και αποτελούν έσοδα του Κρατικού Προϋπολογισμού [..]».

(6) Τέλος, σύμφωνα με το άρθρο 6 (Αρμοδιότητες Μονάδων) του Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της ΡΑΣ προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ότι: «...i) Η Μονάδα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας ασκεί τις αρμοδιότητες της Εθνικής Αρχής για την Ασφάλεια των Σιδηροδρόμων/Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών που απορρέουν από το ν. 4199/2013 (Α' 216), το π.δ. 160/2007 (Α' 201) όπως ισχύει, το ν. 3911/2011 (Α' 12) όπως ισχύει, το π.δ. 104/2010 (Α' 181) όπως

ισχύει και την αντίστοιχη ευρωπαϊκή νομοθεσία. [...] **iii) Ειδικότερα, η Μονάδα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας στο πλαίσιο της ασφάλειας σιδηροδρόμων έχει την ευθύνη της διαχείρισης, του ελέγχου και της εποπτείας θεμάτων που σχετίζονται με τους Εθνικούς Κανόνες Ασφάλειας [...]**».

(7) Με το με αριθ. πρωτ. 1528/19.4.2024 έγγραφο υπόμνημά της (σχ.28) η HELLENIC TRAIN A.E., επικαλείται αφενός μεν, την αναρμοδιότητα της Αρχής, και αφετέρου, την αποκλειστική αρμοδιότητα, δυνάμει των άρθρων 42, 43 και 44 του Ν.5014/2023, του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.) ως προς το εδώ αυτεπαγγέλτως ερευνώμενο συμβάν, ήτοι την στις 23.12.2023 παραβίαση σηματοδότη της αμαξοστοιχίας 1313 (Κιάτο-Πειραιάς) της σιδηροδρομικής επιχείρησης HELLENIC TRAIN A.E..

(8) Ο ισχυρισμός της HELLENIC TRAIN A.E. περί αναρμοδιότητας της Αρχής, τυγχάνει αβάσιμος, διότι, λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των προαναφερόμενων διατάξεων, προκύπτουν αβίαστα τα ακόλουθα:

ΠΡΩΤΟΝ: Ο φορέας διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων των άρθρων 42 και επόμενα του Ν 5014/2023, σύμφωνα και με τη γραμματική διατύπωση της διάταξης του άρθρου 42 του ειρημένου νόμου, διεξάγει έρευνα αφενός μεν, ύστερα από «σοβαρό ατύχημα» ή «ατύχημα» ή «συμβάν» στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ελλάδας το οποίο θα μπορούσε να οδηγήσει σε σοβαρό ατύχημα (σύγκρουση ή εκτροχιασμός αμαξοστοιχιών, με έναν [1] τουλάχιστον νεκρό ή πέντε [5] ή περισσότερους σοβαρά τραυματισμένους, ή εκτεταμένες υλικές ζημιές στο τροχαίο υλικό, τις υποδομές ή το περιβάλλον, καθώς και κάθε άλλο ατύχημα με τις ίδιες συνέπειες και με προφανείς επιπτώσεις στη ρύθμιση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων ή τη

διαχείριση της ασφάλειας), μεταξύ των οποίων τεχνικές βλάβες στα διαρθρωτικά υποσυστήματα ή στα συστήματα διαλειτουργικότητας του σιδηροδρομικού συστήματος, και αφετέρου, στόχος της έρευνας είναι η πρόληψη των ατυχημάτων και συμβάντων και η βελτίωση της σιδηροδρομικής ασφάλειας και περιλαμβάνει τη συγκέντρωση και την ανάλυση πληροφοριών, την εξαγωγή συμπερασμάτων, συμπεριλαμβανομένου των αιτίων, και, οσάκις κρίνεται ενδεδειγμένο, την έκδοση συστάσεων ασφάλειας, οι οποίες, ωστόσο, δεν δημιουργούν τεκμήριο υπαιτιότητας ή ευθύνης για το ατύχημα ή συμβάν (άρθρο 49 §1 σε συνδυασμό με το άρθρο 42 §4 του Ν.5014/2023).

ΔΕΥΤΕΡΟΝ: Το εδώ ερευνώμενο συμβάν, ήτοι η στις 23.12.2023 παραβίαση φωτοσήματος Ρ688 από την αμαξοστοιχία 1313 (Κιάτο-Πειραιάς) της σιδηροδρομικής επιχείρησης HELLENIC TRAIN A.E., δεν εντάσσεται στην έννοια του «σοβαρού ατυχήματος» όπως αυτή (έννοια) οριοθετείται στο άρθρο 42 (υποχρέωση διερεύνησης) του Ν. 5014/2023, ήτοι, σύγκρουση ή εκτροχιασμός αμαξοστοιχιών, με έναν τουλάχιστον νεκρό ή πέντε ή περισσότερους σοβαρά τραυματισμένους ή εκτεταμένες ζημιές (ζημιές οι οποίες μπορεί να εκτιμηθούν αμέσως από τον φορέα διερεύνησης ότι κοστίζουν συνολικά δύο εκατομμύρια [2.000.000,00] ευρώ τουλάχιστον) σε τροχαίο υλικό, τις υποδομές ή το περιβάλλον, καθώς και κάθε άλλο ατύχημα με τις ίδιες συνέπειες και με προφανείς επιπτώσεις στη ρύθμιση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων ή τη διαχείριση της ασφάλειας, **δεδομένου, ότι** δεν υπήρξε νεκρός ή σοβαρά τραυματισμένος από την εδώ ερευνώμενη υπόθεση, αφού, όπως συνομολογεί (σχ.2) και η HELLENIC TRAIN A.E. και επιπρόσθετα, δεν προκλήθηκαν «εκτεταμένες ζημιές», όπως αυτές οριοθετούνται στο άρθρο 43 του Ν.5014/2023.

ΤΡΙΤΟΝ: Στο εδώ ερευνώμενο συμβάν, επιλαμβάνεται η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, ως αρμόδια Εθνική Αρχή

Ασφάλειας, προκειμένου να εξακριβώσει από την έρευνά της, σύμφωνα με τις διατάξεις που προαναφέρθηκαν, ότι **αφενός μεν** εφαρμόζονται, πέραν όλων των άλλων για τα οποία της αναγνωρίζεται θεσμικά ο ρόλος της στην ανάπτυξη και βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων, οι εθνικοί και ενωσιακοί κανόνες για την ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος στην Ελλάδα, όπως είναι **(α)** ο Γενικός Κανονισμός Κινήσεως - Μέρος Β' - Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών (σχ.1ια), **(β)** ο Γενικός Κανονισμός Κίνησης Α' Μέρος-Κανονισμός Σημάτων-Έγκριση τεχνικών κανόνων ασφάλειας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές (σχ.1ιγ) από τον διαχειριστή υποδομής, τη σιδηροδρομική επιχείρηση και κάθε άλλο εμπλεκόμενο φορέα (εταιρείες συντήρησης, πάροχοι υπηρεσιών κλπ), **και αφετέρου**, σε περίπτωση διαπίστωσης πλημμελούς εφαρμογής ή παραβίασης αυτών των κανόνων να διασφαλίσει με την επιβολή σχετικών κυρώσεων (προστίμων ή συστάσεων) την πλήρη τήρηση και εφαρμογή τους. Άλλωστε, και η διαδικασία «Εγχειρίδιο Μηχανοδηγού-SMS/MAN/0052» του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) της HELLENIC TRAIN Α.Ε. (σχ.1ιζ) εντάσσεται στο πλαίσιο εποπτείας της ΡΑΣ κατά τα ειδικότερα διαλαμβανόμενα στο άρθρο 79 του Δεύτερου Μέρους (Ενσωμάτωση της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 11^{ης} Μαΐου 2016 (ΕΕ L 138)) **του Ν. 4632/2019.**

VIIβ. Επί του ισχυρισμού της HELLENIC TRAIN Α.Ε. περί μη εφαρμογής του Ν.3911/2011 στο εδώ ελεγχόμενο συμβάν λόγω του χαρακτηρισμού του δρομολογίου της αμαξοστοιχίας 1313 (Κιάτο-Πειραιάς) ως προαστιακού δρομολογίου.

(1) Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 2 (Πεδίο εφαρμογής) του Ν.3911/2011 (σχ.1γ), σκοπός του οποίου είναι η συμμόρφωση με την Οδηγία 2007/59/ΕΚ (ΕΕ L 315/51 της 3.12.2007) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23^{ης} Οκτωβρίου

2007 σχετικά με την πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης μηχανών έλξης και συρμών στο σιδηροδρομικό σύστημα της Κοινότητας ορίζεται, μεταξύ άλλων, ότι «1. Ο παρών νόμος **εφαρμόζεται** στους μηχανοδηγούς που οδηγούν μηχανές έλξης και συρμούς στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ελλάδας, για λογαριασμό σιδηροδρομικής επιχείρησης, για την οποία απαιτείται πιστοποιητικό ασφαλείας ή διαχειριστή υποδομής, για τον οποίο απαιτείται έγκριση ασφαλείας. [...] 3. Με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 7, **εξαιρούνται** από τις διατάξεις του παρόντος νόμου οι μηχανοδηγοί που οδηγούν **αποκλειστικώς**: α) το μετρό, τα τραμ και άλλα ελαφρά σιδηροδρομικά συστήματα. Μηχανοδηγοί αυτών των μέσων σταθερής τροχιάς, που οδηγούν μηχανές έλξης και συρμούς στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή, υπόκεινται στις διατάξεις του παρόντος, β) σε δίκτυα τα οποία είναι λειτουργικώς χωριστά από τα υπόλοιπα σιδηροδρομικά συστήματα και προορίζονται μόνο για τη λειτουργία τοπικών, αστικών ή προαστιακών υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων, γ) σε σιδηροδρομική υποδομή που ανήκει σε ιδιώτες και χρησιμοποιείται αποκλειστικά από τον κύριο της υποδομής για τις δικές του μεταφορές φορτίου [...]».

(2) Με το με αριθ. πρωτ. 1528/19.4.2024 έγγραφο υπόμνημά της (σχ.28) η HELLENIC TRAIN A.E., επικαλείται την μη εφαρμογή του Ν.3911/2011 στην εδώ ελεγχόμενη περίπτωση διότι, κατά τους ισχυρισμούς της, η αμαξοστοιχία 1313 στις 23.12.2023 εκτελούσε το δρομολόγιο Κιάτο-Πειραιάς το οποίο, πράγματι, σύμφωνα με το περιεχόμενο της με αριθμό Φ12.1/355250 (ΦΕΚ Β' 6213/23.12.2021) κοινής απόφασης (πρβλ.σχ.1ζ) των υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών «Διαχωρισμός Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής» **υπάγεται στο ενεργό δίκτυο της Προαστιακής γραμμής (κανονικού εύρους).**

(3) Ωστόσο, ο ισχυρισμός της HELLENIC TRAIN A.E. περί μη εφαρμογής του Ν.3911/2011 στην προκείμενη περίπτωση, με την αιτιολογία του χαρακτηρισμού του δρομολογίου Κιάτο-Πειραιάς τυγχάνει απορριπτέος ως αβάσιμος, διότι, λαμβανομένης υπόψη της προαναφερόμενης διάταξης σε συνδυασμό και με το από την HELLENIC TRAIN A.E. προσκομιζόμενο (ως σχετικό 2) Συμπληρωματικό Πιστοποιητικό Μηχανοδήγησης, του μηχανοδηγού της εδώ ελεγχόμενης αμαξοστοιχίας (1313/Κιάτο-Πειραιάς) **προκύπτει με σαφήνεια ότι** για την μη εφαρμογή του Ν.3911/2011 απαιτείται, κατά τη ρητή διατύπωση του άρθρου 2 §3 περίπτωση β) **υποχρεωτικά** ο μηχανοδηγός να οδηγεί (μηχανοδηγεί) **αποκλειστικά** σε δίκτυα τα οποία είναι λειτουργικώς χωριστά από τα υπόλοιπα σιδηροδρομικά συστήματα και προορίζονται μόνο για τη λειτουργία τοπικών, αστικών ή προαστιακών υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων, γεγονός που δεν συμβαίνει στην εδώ ελεγχόμενη περίπτωση, αφού ο μηχανοδηγός της αμαξοστοιχίας 1313/Κιάτο-Πειραιάς,, σύμφωνα με το συμπληρωματικό πιστοποιητικό μηχανοδήγησης (πρβλ. προσκομιζόμενο από την HELLENIC TRAIN A.E. ως σχετικό 2) **δεν μηχανοδηγεί αποκλειστικά** σε δίκτυο προαστιακών υπηρεσιών, **αλλά αντιθέτως μηχανοδηγεί και σε υποδομή του κύριου δικτύου (ΠΑΘΕΠ) στον άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη.** Επομένως, ο εμπλεκόμενος στο εδώ διερευνούμενο συμβάν μηχανοδηγός δεν δύναται, σύμφωνα με τα ανωτέρω, να υπαχθεί στην προτεινόμενη από την HELLENIC TRAIN A.E. εξαίρεση και ως εκ τούτου η συμπεριφορά του ελέγχεται από την ΡΑΣ, αφού στις αρμοδιότητές της εντάσσεται και ο έλεγχος της ορθής εφαρμογής του Ν.3911/2011.

(4) Επιπρόσθετα, η αβασιμότητα του ειρημένου ισχυρισμού εδράζεται και στις εξής παραμέτρους, **και ειδικότερα:**

ΠΡΩΤΟΝ: Το τμήμα της σιδηροδρομικής υποδομής «Κιάτο – Πειραιάς», πράγματι, ως δίκτυο, εξυπηρετεί προαστιακές

υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων, ωστόσο, το στοιχείο αυτό δεν καλύπτει την προϋπόθεση του νόμου περί λειτουργικής αυτονομίας του (δικτύου) από τα υπόλοιπα σιδηροδρομικά συστήματα, αφού το συγκεκριμένο τμήμα («Κιάτο – Πειραιάς») προφανώς δεν είναι λειτουργικά χωριστό από τα υπόλοιπα σιδηροδρομικά δίκτυα, δεδομένου ότι, συνδέεται λειτουργικά στο ΣΚΑ αφενός μεν με το δίκτυο προς την Κεντρική και Βόρεια Ελλάδα, και αφετέρου, με το δίκτυο προς το αεροδρόμιο Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος».

ΔΕΥΤΕΡΟΝ: Στη διάταξη του άρθρου 54 (Πεδίο εφαρμογής) του Ν.4632/2019 (σχ.1γ), καθορίζεται όχι μόνο το πεδίο εφαρμογής του εν λόγω νόμου αναφορικά με την ασφάλεια των σιδηροδρόμων (§1: Ο παρών νόμος εφαρμόζεται στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ελλάδας, το οποίο ενδέχεται να υποδιαιρείται σε υποσυστήματα σχετικά με τομείς δομικής και λειτουργικής φύσεως. Καλύπτει τις απαιτήσεις ασφάλειας ολόκληρου του συστήματος, συμπεριλαμβανομένης της ασφαλούς διαχείρισης της υποδομής, της διεξαγωγής της κυκλοφορίας και της αλληλεπίδρασης σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, διαχειριστή υποδομής, διαχειριστή τροχαίου υλικού και άλλων παραγόντων του σιδηροδρομικού συστήματος), αλλά και οι εξαιρέσεις από το πεδίο εφαρμογής του (54 §2 του Ν.4632/2019). Στις περιπτώσεις των προβλεπόμενων από την ειρημένη διάταξη εξαιρέσεων (α-ζ), οι οποίες αφορούν σε υποδομές, δίκτυα και οχήματα, δεν υπάγεται το τμήμα υποδομής «Κιάτο – Πειραιάς». Συνεπώς, το συγκεκριμένο τμήμα υποδομής εντάσσεται στο πεδίο εφαρμογής της Έγκρισης Ασφάλειας ΔΥ που έχει χορηγηθεί από τη ΡΑΣ, και κατά συνέπεια (υπάγεται) και στην εποπτεία της Αρχής.

VIIγ. Επί του ισχυρισμού της HELLENIC TRAIN Α.Ε. περί συμμόρφωσής της με το περιεχόμενο (i) του άρθρου 121 (Υποχρεώσεις από τις ενδείξεις των σημάτων κάλυψης των σταθμών) §§1210α και 1213 (Παραβίαση κλειστού κύριου σήματος) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης Β' Μέρος (σχ.1ια), (ii) του άρθρου 3 (Γενικές Διατάξεις) περίπτωση 39 (σημασία των οπτικών σημάτων) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης Α' Μέρος (σχ.1ιγ) σε συνδυασμό (1) με τις διατάξεις του άρθρου 5 (Ειδοποιητικά σήματα καλύψεως σταθμών) περίπτωση 70 του Γενικού Κανονισμού Κίνησης Α' Μέρος (σχ.1ιγ) και (2) με το Παράρτημα ΙΙΙ του Κανονισμού Σημάτων (σχ.1ιγ) και (iii) της διαδικασίας SMS/MAN/0052 (εγχειρίδιο μηχανοδηγού) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (σχ.1ιζ) της HELLENIC TRAIN Α.Ε..

(1) Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 121 §1210α (Υποχρεώσεις από τις ενδείξεις των σημάτων κάλυψης των σταθμών) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης Β' Μέρος (σχ.1ια), προβλέπεται ότι «Κατά την προσέγγιση κλειστού προσήματος, ο Μηχανοδηγός λαμβάνει εγκαίρως τα αναγκαία μέτρα έτσι ώστε να μπορέσει να σταθμεύσει προ του σημαφόρου τον οποίο καλύπτει το πρόσημα», ενώ, σύμφωνα με την παράγραφο 1213 (Παραβίαση κλειστού κύριου σήματος) του ίδιου άρθρου ορίζεται ότι «Εάν η αμαξοστοιχία υπερβεί, δηλαδή παραβιάσει κύριο σήμα, εξ ολοκλήρου ή εν μέρει και σταθμεύσει, ο Μηχανοδηγός ενημερώνει τον Σταθμάρχη μέσω του ραδιοτηλεφώνου αμέσως και δεν επιτρέπεται να οπισθοχωρήσει, εκτός εάν δοθεί σχετική διαταγή εκ μέρους του σταθμού προς τον Μηχανοδηγό ή όταν ο Μηχανοδηγός αντιληφθεί κίνδυνο».

(2) Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 3 (Γενικές Διατάξεις) περίπτωση 39 (σημασία των οπτικών σημάτων) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης Α' Μέρος (σχ.1ιγ) ορίζεται ότι «Στα οπτικά σήματα χρησιμοποιούνται τα επόμενα χρώματα, που έχουν τη σημασία που αναγράφεται απέναντί τους, **α. ερυθρό**: (πορφυρό):

στάθμευση, κίνδυνος **β. πράσινο**: γραμμή ελεύθερη **γ. πορτοκαλί**: προσοχή βραδυπορία», ενώ, σύμφωνα με το άρθρο 5 (*Ειδοποιητικά σήματα καλύψεως σταθμών*) περίπτωση 70 του ίδιου Κανονισμού (σχ.1ιγ) προβλέπεται ότι «Η ένδειξη που δίνει κάθε φορά το πρόσημα (κλειστό ή ανοιχτό) **δεν απαλλάσσει** το Μηχανοδηγό από την υποχρέωση να παρακολουθεί προσεκτικά τις ενδείξεις του σημαφόρου που ακολουθεί το παραπάνω πρόσημα και να συμμορφώνεται ανάλογα με τις ενδείξεις αυτές: **είτε** ανακτώντας την κανονική ταχύτητα της αμαξοστοιχίας στην περίπτωση που ο σημαφόρος θ' ανοίξει μετά τη διέλευσή της από το κλειστό πρόσημα, **είτε** προκαλώντας στάθμευσή της στην περίπτωση που ο σημαφόρος έκλεισε μετά τη διέλευση από το ανοιχτό πρόσημα». Άλλωστε, σύμφωνα με το άρθρο 2 §1 (*Γενικές Διατάξεις*) του Κεφαλαίο II του Παραρτήματος 3 του προαναφερόμενου Κανονισμού (σχ.1ιγ) προβλέπεται ότι «Φωτόσημα χαρακτηρίζεται μόνιμο οπτικό σήμα, που οι ενδείξεις του επιδίδονται ημέρα και νύχτα με φανούς εγχρώμων ηλεκτρικών φώτων. Στο παρόν κείμενο ο όρος ανοικτό φωτόσημα αφορά φωτόσημα, η ένδειξη του οποίου επιτρέπει την περαιτέρω πορεία, ενώ ο όρος κλειστό φωτόσημα αφορά φωτόσημα που επιβάλλει στάθμευση προ αυτού».

(3) Σύμφωνα, τέλος, με το άρθρο 3 (*Πορεία των τραίνων*) §3.3.1 (**Σεβασμός των σημάτων**) της διαδικασίας SMS/MAN/0052 (*εγχειρίδιο μηχανοδηγού*) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (σχ.1ιζ, σελ. 31) της HELLENIC TRAIN A.E.. ορίζεται ότι «Ο Μηχανοδηγός ή ο δεύτερος παριστάμενος στον θάλαμο Μηχανοδηγός **οφείλει να προσέχει την αμαξοστοιχία, έτσι ώστε να αντιληφθεί και να ενεργήσει εγκαίρως** σε περίπτωση επίδειξης σημάτων από το προσωπικό της αμαξοστοιχίας ή του σταθμού».

(4) Με το με αριθ. πρωτ. 1528/19.4.2024 έγγραφο υπόμνημά της (σχ.28) η HELLENIC TRAIN A.E., επικαλείται την έλλειψη ευθύνης της ισχυριζόμενη αφενός μεν, την ολίσθηση της

αμαξοστοιχίας λόγω λίπανσης της γραμμής από τα συνεργεία του ΟΣΕ, και αφετέρου, την ασάφεια στη σχετική εντολή που δόθηκε (στον μηχανοδηγό της αμαξοστοιχίας 1313) από τον σταθμάρχη του ΣΚΑ.

(5) Ο ισχυρισμός της HELLENIC TRAIN Α.Ε. περί έλλειψης ευθύνης του προστηθέντος από αυτήν μηχανοδηγού, τυγχάνει αβάσιμος, διότι, λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των προαναφερόμενων διατάξεων, σε συνδυασμό και με τα προσκομιζόμενα αλλά και μη προσκομιζόμενα στοιχεία (π.χ. στοιχεία ταχογράφου/TELOC) προκύπτουν αβίαστα τα ακόλουθα:

ΠΡΩΤΟΝ: Το εδώ ερευνώμενο συμβάν, ήτοι η στις 23.12.2023 παραβίαση φωτοσήματος Ρ688 από τον μηχανοδηγό της αμαξοστοιχίας 1313 (Κιάτο-Πειραιάς) της σιδηροδρομικής επιχείρησης HELLENIC TRAIN Α.Ε., δεν δύναται να δικαιολογηθεί σε ολίσθηση της γραμμής αφού, ο μηχανοδηγός της ειρημένης αμαξοστοιχίας,, αφενός μεν **αγνόησε το φωτόσημο Ρ646 με ένδειξη πορτοκαλί σε απόσταση 1200 μέτρων προ του φωτοσήματος Ρ688 και δεν εφάρμοσε έγκαιρη πέδηση**, ώστε να σταθμεύσει προ του ερυθρού φωτοσήματος (σχ.14) με αποτέλεσμα την υπέρβασή του. Άλλωστε και στο με αριθ. πρωτ. 5190/24/Γ1/11.4.2024 έγγραφο της Διεύθυνσης Λειτουργίας Μεταφορών της HELLENIC TRAIN Α.Ε. (προσκομίζεται ως σχετικό 7α) επιβεβαιώνεται η, κατά τα ανωτέρω, προβλεπόμενη παράβαση και μάλιστα χαρακτηρίζεται και ως γεγονός που διακυβεύει την ασφάλεια της κυκλοφορίας, ενώ με το με αριθ. πρωτ. 1043/14.3.2024 έγγραφο της HELLENIC TRAIN Α.Ε. (σχ.12) επιβεβαιώνεται ο λάθος υπολογισμός (από τον μηχανοδηγό) του μήκους πέδησης.

ΔΕΥΤΕΡΟΝ: Η μη προσκομιδή στοιχείων του ταχογράφου δεν συνιστά επαρκή δικαιολογία περί συναγωγής ασαφών συμπερασμάτων, διότι, λαμβάνοντας υπόψη (α) το Ημερήσιο Φύλλο Περιστατικών Ασφάλειας και Καταργήσεων της HELLENIC TRAIN

Α.Ε. (σχ.2) **και (β)** τη με αριθ. 10/01Σ/9002520/11.1.2024 έγγραφη επιστολή του ΟΣΕ με την οποία ζητήθηκε από τη HELLENIC TRAIN Α.Ε. η ταινία ταχογράφου ενόψει σύνταξης σχετικού πορίσματος από τον ΟΣΕ (σχ.14), η εδώ ελεγχόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση όφειλε και μπορούσε να μεριμνήσει για την έγκαιρη λήψη των σχετικών στοιχείων.

ΤΡΙΤΟΝ: Επιπρόσθετα, στην απολογία του μηχανοδηγού της ελεγχόμενης εδώ αμαξοστοιχίας (προσκομιζόμενο ως σχ.8β) ουδόλως αναφέρεται από τον απολογούμενο εκεί μηχανοδηγό η βραδυπορία που όφειλε να τηρήσει στο προηγούμενο φωτόσημα (Ρ646), αλλά τουναντίον αναφέρεται η τήρηση «δρομολογικής ταχύτητας», χωρίς να γίνεται μνεία σε οποιοδήποτε άλλο προσδιοριστικό στοιχείο της ταχύτητας που τηρείτο από αυτόν τη δεδομένη χρονική στιγμή, ενώ από την κατάθεση του μάρτυρα της HELLENIC TRAIN Α.Ε. (σχ.33) η επιβεβαίωση της εμπειρίας του ελεγχόμενου μηχανοδηγού επιβεβαιώνει, άνευ άλλου τινός, την υποχρέωση τήρησης από αυτόν (μηχανοδηγό) **όχι μόνο** των προαναφερόμενων Κανονισμών (σχ.1ια και σχ.1ιγ) και της διαδικασίας SMS/MAN/0052 (εγχειρίδιο μηχανοδηγού) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (σχ.1ιζ) της HELLENIC TRAIN Α.Ε., **αλλά και** των φωτοσημάτων αφού γνώριζε, ότι η αμαξοστοιχία βρισκόταν σε τηλεδιοικούμενη υποδομή (διαδρομή).

VIIδ. Επί του ισχυρισμού της HELLENIC TRAIN Α.Ε. περί συμμόρφωσής της με το περιεχόμενο της διάταξης του άρθρου 23 του Ν. 3911/2011 σε συνδυασμό και με τη με αριθμό ΑΣ19/οικ.53229/395 (ΦΕΚ Β' 2838/16.7.2018) κοινή απόφαση (σχ.1ιστ) των Υπουργών Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων και Υποδομών και Μεταφορών «Αναγνώριση των εκπαιδευτικών κέντρων υποψηφίων μηχανοδηγών και μηχανοδηγών».

(1) Με το με αριθ. πρωτ. 1528/19.4.2024 έγγραφο υπόμνημά της (σχ.28) η HELLENIC TRAIN Α.Ε., επικαλείται την συμμόρφωσή της προς τις ειρημένες διατάξεις ισχυριζόμενη αφενός μεν, ότι το

ελεγχόμενο δρομολόγιο ουδέποτε είχε δηλωθεί ως εκπαιδευτικό, και αφετέρου, ότι η αναφορά του ονόματος του Νεκτάριου Βαφειάδη στο φύλλο πορείας της ελεγχόμενης αμαξοστοιχίας συνιστούσε απλή μεταφορά του, γεγονός που επιτρέπεται για τους υπαλλήλους της εταιρείας, καθώς ο προαναφερόμενος μηχανοδηγός είχε ολοκληρώσει την εκπαίδευσή του (ως μηχανοδηγός) και ανέμενε τη διεξαγωγή των εξετάσεων για την απόκτηση της ευρωπαϊκής άδειας μηχανοδήγησης.

(2) Ο ανωτέρω ισχυρισμός της HELLENIC TRAIN A.E., τυγχάνει βάσιμος, διότι, λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των προαναφερόμενων διατάξεων, σε συνδυασμό και με τα προσκομιζόμενα από αυτήν στοιχεία (προσκομιζόμενο ως σχ.11) συνάγεται ότι ο είχε πράγματι στις 23.12.2023 (ημερομηνία ελεγχόμενου συμβάντος) ολοκληρώσει την εκπαίδευσή του ως μηχανοδηγός και ανέμενε την διεξαγωγή εξετάσεων για την απόκτηση της Ευρωπαϊκής άδειας μηχανοδηγού, η οποία (άδεια) τελικώς εκδόθηκε (με αριθμό) με τη με αριθμό πρωτ. 843/1.3.2024 απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ, και ως εκ τούτου η παραμονή του στο θάλαμο μηχανοδήγησης της ελεγχόμενης εδώ αμαξοστοιχίας δεν είχε τον χαρακτήρα εκπαίδευσης.

VIIε. Επί του ισχυρισμού του ΟΣΕ Α.Ε. περί συμμόρφωσής του με το περιεχόμενο της διάταξης του άρθρου 23 του Ν. 3911/2011 σε συνδυασμό και με τη με αριθμό ΑΣ19/οικ.53229/395 (ΦΕΚ Β' 2838/16.7.2018) κοινή απόφαση (σχ.1ιστ) των Υπουργών Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων και Υποδομών και Μεταφορών «Αναγνώριση των εκπαιδευτικών κέντρων υποψηφίων μηχανοδηγών και μηχανοδηγών».

(1) Με το με αριθ. πρωτ. 1526/19.4.2024 έγγραφο υπόμνημά του (σχ.30) ο ΟΣΕ Α.Ε., επικαλείται την συμμόρφωσή του προς τις ειρημμένες διατάξεις ισχυριζόμενος ότι κατά την ημερομηνία εκτέλεσης του ελεγχόμενου δρομολογίου (23.12.2023) ο

..... (α) είχε ήδη ολοκληρώσει την εκπαίδευσή του και ανέμενε την εξεταστική διαδικασία για την απόκτηση της Ευρωπαϊκής άδειας μηχανοδηγού, και (β) δεν έχει συνταχθεί Φύλλο Παρουσίας Εκπαίδευσης για το δρομολόγιο 1313 της 23.12.2023.

(2) Ο ανωτέρω ισχυρισμός του ΟΣΕ Α.Ε., τυγχάνει βάσιμος, διότι, λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των προαναφερόμενων διατάξεων, σε συνδυασμό και με τα προσκομιζόμενα από αυτόν στοιχεία συνάγεται, ότι το εδώ ελεγχόμενο δρομολόγιο δεν είχε ενταχθεί σε οποιαδήποτε εκπαιδευτική διαδικασία, καθόσον, δεν είχε συνταχθεί σχετικό Φύλλο Παρουσίας Εκπαίδευσης το οποίο υπογράφεται κατά την έναρξη ή τη λήξη του δρομολογίου από τον πιστοποιημένο εκπαιδευτή και τον εκπαιδευόμενο, ενώ ο είχε πράγματι στις 23.12.2023 (ημερομηνία ελεγχόμενου συμβάντος) ολοκληρώσει την εκπαίδευσή του ως μηχανοδηγός (έναρξη στις 24.10.2022 και λήξη προγράμματος εκπαίδευσης στις 14.11.2023) και ανέμενε την διεξαγωγή εξετάσεων για την απόκτηση της Ευρωπαϊκής άδειας μηχανοδηγού, και ως εκ τούτου η στις 23.12.2023 παραμονή του στο θάλαμο μηχανοδήγησης της αμαξοστοιχίας 1313 δεν είχε τον χαρακτήρα εκπαίδευσης.

VIII. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Με βάση όλα τα ανωτέρω εκτιθέμενα και από όλα ανεξαιρέτως τα προσκομιζόμενα από τους ελεγχόμενους (διαχειριστή υποδομής και σιδηροδρομική επιχείρηση) στοιχεία, αξιολογούμενα τόσο μεμονωμένα το καθένα από αυτά όσο και συνολικά, όπως αναλύθηκαν παραπάνω, διαπιστώνονται τα ακόλουθα:

Η αυτεπαγγέλτως ελεγχόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό τίτλο «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» αναφορικά με το σιδηροδρομικό συμβάν της 23.12.2023, δηλαδή της παραβίασης από τον μηχανοδηγό της αμαξοστοιχίας

1313/Κιάτο-Πειραιάς του φωτισήματος Ρ688 στο ΣΣ ΣΚΑ, παραβίασε, για όλους τους ανωτέρω λόγους, απορριπτομένων (ως αβάσιμων) των σχετικών ισχυρισμών της, **(Α1)** τις διατάξεις του άρθρου 121 (Υποχρεώσεις από τις ενδείξεις των σημάτων κάλυψης των σταθμών) §§1210α και 1213 (Παραβίαση κλειστού κύριου σήματος) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης Β' Μέρος-Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών (ΦΕΚ Β' 698/1.3.2019), **(Α2)** τις διατάξεις του άρθρου 3 (Γενικές Διατάξεις) περίπτωση 39 (σημασία των οπτικών σημάτων) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης Α' Μέρος-Κανονισμός Σημάτων (ΦΕΚ Β' 643/23.5.2006) σε συνδυασμό **(1)** με τις διατάξεις του άρθρου 5 (Ειδοποιητικά σήματα καλύψεως σταθμών) περίπτωση 70 του Γενικού Κανονισμού Κίνησης Α' Μέρος-Κανονισμός Σημάτων (ΦΕΚ Β' 643/23.5.2006) και **(2)** με το Παράρτημα ΙΙΙ (άρθρο 2 §1 του Κεφαλαίου ΙΙ) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης Α' Μέρος-Κανονισμός Σημάτων (ΦΕΚ Β' 643/23.5.2006) και **(Α3)** τις διατάξεις του άρθρου 3.3.1. (σεβασμός των σημάτων) της διαδικασίας SMS/MAN/0052 (εγχειρίδιο μηχανοδηγού) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας. Κατά συνέπεια, συντρέχει περίπτωση εφαρμογής των διατάξεων των άρθρων 69 §1 περίπτωση α, 70 §2 και 79 §§1 περίπτωση η, 2-5 του Δεύτερου Μέρους (Ενσωμάτωση της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 11ης Μαΐου 2016 (ΕΕ L 138)) του Ν.4632/2019.

ΙΧ. ΚΥΡΩΣΕΙΣ

(Α) ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ

(Α1) Σύμφωνα με τα οριζόμενα στη διάταξη του άρθρου 79 (Κυρώσεις) του Δεύτερου Μέρους (Ενσωμάτωση της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 11^{ης} Μαΐου 2016 (ΕΕ L 138)) του Ν. 4632/2019 προβλέπεται ρητά, μεταξύ άλλων, ότι: «1. Στις περιπτώσεις παραβάσεων των εθνικών διατάξεων που θεσπίζονται

στο δεύτερο μέρος του παρόντος νόμου, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, με ειδικά αιτιολογημένη απόφασή της και ύστερα από προηγούμενη κλήση για παροχή εξηγήσεων των ενδιαφερομένων, μπορεί, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στον Κανονισμό Ακροάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΦΕΚ Β' 3080/2013), να επιβάλλει διοικητικές κυρώσεις στο Διαχειριστή Υποδομής, στις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις και στον υπεύθυνο φορέα συντήρησης. Οι διοικητικές κυρώσεις είναι οι εξής: [...], **β)** για τη μη συμμόρφωση προς τις συστάσεις που εκδίδονται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων [...] επιβάλλεται πρόστιμο δέκα χιλιάδες (10.000) ευρώ, [...], **η) για τη μη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις με το οικείο σύστημα διαχείρισης ασφάλειας του Διαχειριστή Υποδομής και των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων** επιβάλλεται πρόστιμο είκοσι χιλιάδες (20.000) ευρώ, [...]. **2.** Στις περιπτώσεις πολλαπλών παραβάσεων των διατάξεων του δεύτερου μέρους, **καθώς και σε περιπτώσεις που δεν εμπίπτουν σαφώς σε μία από τις κατηγορίες των περιπτώσεων της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου** επιβάλλεται πρόστιμο το οποίο δεν υπερβαίνει αθροιστικά το ποσό των εκατό χιλιάδων (100.000) ευρώ. **3.** Στις περιπτώσεις υποτροπής το επιβληθέν πρόστιμο διπλασιάζεται και ανακαλείται για έναν (1) έως τρεις (3) μήνες το πιστοποιητικό ασφάλειας ή η έγκριση ασφάλειας. **4.** Για τον καθορισμό του προστίμου λαμβάνεται υπόψη, μεταξύ άλλων, η φύση, η σοβαρότητα και η διάρκεια της παράβασης. **5.** Οι πιο πάνω αναφερόμενες διοικητικές κυρώσεις επιβάλλονται πέραν των οποιωνδήποτε ποινικών, αστικών ή άλλων κυρώσεων που προβλέπονται από άλλες διατάξεις. Τα πρόστιμα εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα περί Εισπράξεως Δημοσίων Εσόδων και αποτελούν έσοδα του Κρατικού Προϋπολογισμού [...]».

(Α2) Περαιτέρω, σύμφωνα με το άρθρο 6 (Αρμοδιότητες Μονάδων) του Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης

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

(Α3) 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) [...], γ) [...], δ) παραβάσεις των εθνικών διατάξεων που θεσπίζονται στο δεύτερο μέρος του ν.4632/2019 (Α' 159). ε) [...]. 3. Εφόσον διαπιστώνεται ότι έχει λάβει χώρα σχετική παράβαση, η ΡΑΣ επιβάλλει, όπου αυτό κρίνεται αναγκαίο, τις εκάστοτε προβλεπόμενες κυρώσεις και μέτρα».

(Α4) Από τις ανωτέρω διατάξεις μόνο αυτές του άρθρου 79 §1 (Κυρώσεις) του Δεύτερου Μέρους (Ενσωμάτωση της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 11^{ης} Μαΐου 2016 (ΕΕ L 138)) του Ν. 4632/2019 προβλέπουν συγκεκριμένο ποσό κύρωσης. **Αντιθέτως οι διατάξεις του άρθρου 79 §2 του ίδιου νόμου** δεν προσδιορίζουν τη βάση για τον υπολογισμό του προστίμου, ωστόσο, προσδιορίζουν, με γνώμονα κυρίως τη φύση, τη σοβαρότητα και τη διάρκεια της παράβασης, ένα ανώτατο ποσοτικό όριο (100.000,00 ευρώ), το οποίο δεν επιτρέπεται να υπερβεί η ΡΑΣ.

(Α5) Κατά την άσκηση της ανωτέρω αρμοδιότητάς της, η ΡΑΣ έχει ευρεία διακριτική ευχέρεια (εντός του κατά τον νόμο ανώτατου ορίου, βλ. άρθρο 79 §2 του ίδιου νόμου) για τη συγκεκριμενοποίηση του εκάστοτε επιβληθησομένου προστίμου, προκειμένου να διασφαλίζεται με επάρκεια το επιδιωκόμενο αποτρεπτικό αποτέλεσμα.

(Α6) Συναφώς, επισημαίνεται ότι το πρόστιμο πρέπει, **αφενός μεν**, να επιβάλλεται ως κύρωση για ορισμένη παράβαση (ειδικό αποτρεπτικό αποτέλεσμα), **και αφετέρου**, να συντελεί στην αποτροπή της σιδηροδρομικής επιχείρησης από την επανάληψη παρόμοιων παραβατικών συμπεριφορών στο μέλλον (γενικό αποτρεπτικό αποτέλεσμα). Η ανάγκη εξασφάλισης του αρκούντως αποτρεπτικού χαρακτήρα του προστίμου επιβάλλει την κατάλληλη προσαρμογή του ύψους του, ώστε να λαμβάνεται υπόψη ο επιδιωκόμενος αντίκτυπος στη σιδηροδρομική επιχείρηση και στον

διαχειριστή της υποδομής στους οποίους επιβάλλεται το ενλόγω πρόστιμο, προκειμένου το πρόστιμο αυτό να μην είναι αμελητέο, ή αντιθέτως, υπερβολικά υψηλό, σύμφωνα με τις επιταγές, **(α)** της εξασφάλισης της αποτελεσματικότητας του προστίμου και **(β)** της τήρησης της αρχής της αναλογικότητας.

(Α7) Ωστόσο, πρέπει να επισημανθεί ότι, σύμφωνα με τη νομολογία του ΔΕΕ, η αρχή της αναλογικότητας επιτάσσει να μην υπερβαίνουν οι πράξεις των οργάνων της Ένωσης το πρόσφορο και αναγκαίο μέτρο για την επίτευξη των θεμιτών σκοπών που επιδιώκει η σχετική ρύθμιση. Δηλαδή, όταν υφίσταται δυνατότητα επιλογής μεταξύ περισσότερων του ενός πρόσφορων μέτρων, πρέπει να επιλέγεται το λιγότερο επαχθές και ότι τα μειονεκτήματα που προκαλούνται δεν πρέπει να είναι υπέρμετρα σε σχέση με τους επιδιωκόμενους σκοπούς. Συνεπώς, το πρόστιμο δεν πρέπει να είναι υπέρμετρο σε σχέση με τους επιδιωκόμενους σκοπούς, ήτοι σε σχέση με την τήρηση των διατάξεων του Δεύτερου Μέρους του Ν. 4632/2019, και το ποσό του επιβαλλόμενου σε μια σιδηροδρομική επιχείρηση προστίμου για παράβαση λόγω μη εφαρμογής ή πλημμελούς εφαρμογής των διατάξεων του ανωτέρω νόμου (δεύτερο μέρος του Ν.4632/2019), ήτοι των διατάξεων που θεσπίζουν την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, πρέπει να είναι ανάλογο με την παράβαση, εκτιμώμενη στο σύνολό της, λαμβάνοντας υπόψη, ειδικότερα, τη σοβαρότητα, τη φύση και τη διάρκεια της παράβασης αυτής.

(Β) ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΠΡΟΣΤΙΜΟΥ

(Β1) Προκειμένου να αξιολογηθεί η σοβαρότητα της παράβασης των διατάξεων για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων στην οποία υπέπεσε η εδώ ελεγχόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση, η ΡΑΣ λαμβάνει υπόψη, ιδίως, το είδος της παράβασης, τα αποτελέσματα που προκλήθηκαν ή απειλήθηκαν να προκληθούν

στους επιβάτες της αμαξοστοιχίας 1313/Κιάτο-Πειραιάς 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 εφαρμογή των διατάξεων για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων (Γενικός Κανονισμός Κίνησης Μέρος Α'-Κανονισμός Σημάτων και Γενικός Κανονισμός Κίνησης Μέρος Β'-Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών), πρέπει να εξακριβώνεται η περίοδος κατά την οποία υποχρεούται η σιδηροδρομική επιχείρηση να συμμορφώνεται με το σύνολο των σχετικών κανόνων ασφάλειας (ΓΚΚ) μέχρι την ημερομηνία κατά την οποία πράγματι υφίσταται αυτή η συμμόρφωση. Δηλαδή, η παράβαση διαρκεί όσο εξακολουθεί να υφίσταται η μη εφαρμογή ή η πλημμελής εφαρμογή των σχετικών με την ασφάλεια των σιδηροδρόμων εθνικών διατάξεων (ΓΚΚ).

(Γ) ΟΙ ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΣΤΗΝ ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΗ ΥΠΟΘΕΣΗ

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

(Γ1) Είδος/Φύση της παράβασης:

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

(Iα) του άρθρου 121 (Υποχρεώσεις από τις ενδείξεις των σημάτων κάλυψης των σταθμών) §§1210α και 1213 (παραβίαση κλειστού κύριου σήματος) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης - Μέρος

Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών), διότι, ο μηχανοδηγός (προσθητής της ελεγχόμενης επιχείρησης) της αμαξοστοιχίας 1313/Κιάτο-Πειραιάς αγνόησε το φωτόσημο Ρ646 με ένδειξη πορτοκαλί σε απόσταση 1200 μέτρων προ του φωτοσήματος Ρ688 και τελικώς **δεν εφάρμοσε έγκαιρη πέδηση**, ώστε να σταθμεύσει προ του ερυθρού φωτοσήματος με αποτέλεσμα την υπέρβασή του θέτοντας σε κίνδυνο την ασφάλεια της κυκλοφορίας.

(Ιβ) του άρθρου 3 (Γενικές Διατάξεις) περίπτωση 39 (σημασία των οπτικών σημάτων) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης - Μέρος Α' (Κανονισμός Σημάτων), σε συνδυασμό με το άρθρο 5 (*Ειδοποιητικά σήματα καλύψεως σταθμών*) περίπτωση 70 και το άρθρο 2 §1 (*Γενικές Διατάξεις*) του Κεφαλαίου ΙΙ του Παραρτήματος 3 του προαναφερόμενου Κανονισμού διότι, ο μηχανοδηγός (προσθητής της ελεγχόμενης επιχείρησης) της αμαξοστοιχίας 1313/Κιάτο-Πειραιάς αφενός μεν δεν παρακολούθησε προσεκτικά τις ενδείξεις του σημαφόρου, και αφετέρου, δεν συμμορφώθηκε με τις ενδείξεις του προσήματος (κλειστό ή ανοιχτό).

(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 τήρηση των κανόνων για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων που τίθενται από την Ελληνική έννομη τάξη και θέτουν τη λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος σε ιδιαίτερα επισφαλή θέση, καθόσον, δεν χωρεί οποιαδήποτε παρέκκλιση από την τήρηση των προαναφερόμενων διατάξεων (κανόνων).

(Γ3) Διάρκεια της παράβασης:

Αναφορικά με τη διάρκεια των διαπιστωθέντων παραβάσεων των προαναφερόμενων άρθρων από την εδώ ελεγχόμενη

σιδηροδρομική επιχείρηση, αυτή άρχεται το μεσημέρι της 23.12.2023, ήτοι την ημερομηνία κατά την οποία η αμαξοστοιχία 1313/Κιάτο-Πειραιάς, η οποία ερχόμενη από τον ΣΣ Λιοσίων υπερέβη το φωτόσημα Ρ688 και λήγει την ίδια ημέρα.

(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, η κύρωση των οποίων ρυθμίζεται από το άρθρο 79 §2 του δεύτερου μέρους του Ν.4632/2019:

(Δ1) Προσδιορίζεται, για την HELLENIC TRAIN Α.Ε. για τις διαπιστωθείσες παραβάσεις **του άρθρου 121** (Υποχρεώσεις από τις ενδείξεις των σημάτων κάλυψης των σταθμών) §§1210α και 1213 (παραβίαση κλειστού κύριου σήματος) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης - Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών), **και του άρθρου 3** (Γενικές Διατάξεις) περίπτωση 39 (σημασία των οπτικών σημάτων) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης - Μέρος Α' (Κανονισμός Σημάτων), σε συνδυασμό με το άρθρο 5 (*Ειδοποιητικά σήματα καλύψεως σταθμών*) περίπτωση 70 και το άρθρο 2 §1 (*Γενικές Διατάξεις*) του Κεφαλαίου ΙΙ του Παραρτήματος 3 του προαναφερόμενου Κανονισμού πρόστιμο (άρθρου 79 §2 του δεύτερου μέρους του Ν. 4632/2019) χρηματικού ποσού τριάντα χιλιάδων (30.000,00€) ευρώ.

(Ε) Προσδιορίζεται, για την HELLENIC TRAIN Α.Ε. για τη διαπιστωθείσα παράβαση της μη συμμόρφωσής της με τις απαιτήσεις του άρθρου 3 (*Πορεία των τρένων*) §3.3.1 (**Σεβασμός των σημάτων**) της διαδικασίας SMS/MAN/0052 (*εγχειρίδιο μηχανοδηγού*) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ), πρόστιμο (άρθρου 79 §1 περίπτωση (η) του δεύτερου μέρους του Ν. 4632/2019) χρηματικού ποσού είκοσι χιλιάδων (20.000,00€) ευρώ.

(Ζ) Η ΡΑΣ διατηρεί την αρμοδιότητά της να επανέλθει σε μεταγενέστερο από την έκδοση της παρούσας απόφασης χρόνο, προκειμένου να αξιολογήσει την τήρηση των όρων της και, σε περίπτωση διαπίστωσης παράβασης, να εξετάσει την επιβολή κυρώσεων ή άλλων μέτρων με στόχο την προσήκουσα ρύθμιση και 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:

Α. ΔΙΑΠΙΣΤΩΝΕΙ τις από τη σιδηροδρομική εταιρεία με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» ως άνω περιγραφόμενες παραβάσεις **(Α1)** των διατάξεων του άρθρου 121 (*Υποχρεώσεις από τις ενδείξεις των σημάτων κάλυψης των σταθμών*) §§1210α και 1213 (*Παραβίαση κλειστού κύριου σήματος*) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης Β' Μέρος-Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών (ΦΕΚ Β' 698/1.3.2019), **(Α2)** των διατάξεων του άρθρου 3 (*Γενικές Διατάξεις*) περίπτωση 39 (*σημασία των οπτικών σημάτων*) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης Α' Μέρος-Κανονισμός Σημάτων (ΦΕΚ Β' 643/23.5.2006) σε συνδυασμό **(1)** με τις διατάξεις του άρθρου 5 (*Ειδοποιητικά σήματα καλύψεως σταθμών*) περίπτωση 70 του Γενικού Κανονισμού Κίνησης Α' Μέρος-Κανονισμός Σημάτων (ΦΕΚ Β' 643/23.5.2006)

και **(2)** με το Παράρτημα ΙΙΙ (άρθρο 2 §1 του Κεφαλαίου ΙΙ) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης Α' Μέρος-Κανονισμός Σημάτων (ΦΕΚ Β' 643/23.5.2006) και **(Α3)** της διάταξης του άρθρου 3.3.1. (σεβασμός των σημάτων) της διαδικασίας SMS/MAN/0052 (*εγχειρίδιο μηχανοδηγού*) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ), αναφορικά με το σιδηροδρομικό συμβάν της 23.12.2023 περί παραβίασης σηματοδότη από το προσωπικό έλξης της αμαξοστοιχίας 1313/Κιάτο-Πειραιάς.

Β. ΕΠΙΒΑΛΛΕΙ στη σιδηροδρομική εταιρεία με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» **(Β1)** για τις διαπιστωθείσες παραβάσεις του άρθρου 121 (Υποχρεώσεις από τις ενδείξεις των σημάτων κάλυψης των σταθμών) §§1210α και 1213 (παραβίαση κλειστού κύριου σήματος) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης - Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών), και του άρθρου 3 (Γενικές Διατάξεις) περίπτωση 39 (σημασία των οπτικών σημάτων) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης - Μέρος Α' (Κανονισμός Σημάτων), σε συνδυασμό με το άρθρο 5 (*Ειδοποιητικά σήματα καλύψεως σταθμών*) περίπτωση 70 και το άρθρο 2 §1 (*Γενικές Διατάξεις*) του Κεφαλαίου ΙΙ του Παραρτήματος 3 του προαναφερόμενου Κανονισμού πρόστιμο (άρθρου 79 §2 του δεύτερου μέρους του Ν. 4632/2019) χρηματικού ποσού τριάντα χιλιάδων (30.000,00€) ευρώ και **(Β2)** για τη διαπιστωθείσα παράβαση της μη συμμόρφωσής της με τις απαιτήσεις του άρθρου 3 (*Πορεία των τραινών*) §3.3.1 (**Σεβασμός των σημάτων**) της διαδικασίας SMS/MAN/0052 (*εγχειρίδιο μηχανοδηγού*) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ), πρόστιμο (άρθρου 79 §1 περίπτωση (η) του δεύτερου μέρους του Ν.4632/2019) χρηματικού ποσού είκοσι χιλιάδων (20.000,00€) ευρώ.

Γ. ΥΠΟΧΡΕΩΝΕΙ τη σιδηροδρομική εταιρεία με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» **(Γ1)** να παραλείπει την

παράβαση του συνόλου των διατάξεων του Γενικού Κανονισμού Κίνησης Α' Μέρος-Κανονισμός Σημάτων (ΦΕΚ Β' 643/23.5.2006) στο μέλλον, **(Γ2)** να παραλείπει την παράβαση του συνόλου των διατάξεων της με αριθμό ΑΣ10/77243/580 (ΦΕΚ Β' 698/1.3.2019) «Τροποποίηση του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως -Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών)» απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών στο μέλλον **και (Γ3)** να τηρεί το σύνολο των απαιτήσεων του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ).

Δ. ΥΠΟΧΡΕΩΝΕΙ τον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής με την επωνυμία «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο «ΟΣΕ Α.Ε.» **(Ε1)** να παραλείπει την παράβαση του συνόλου των διατάξεων του της με αριθμό ΑΣ10/77243/580 (ΦΕΚ Β' 698/1.3.2019) «Τροποποίηση του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως -Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών)» απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών στο μέλλον.

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. ΑΠΕΙΛΕΙ τον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής με την επωνυμία «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο «ΟΣΕ Α.Ε.» με την επιβολή προστίμου ή άλλων μέτρων, αν με απόφαση της ΡΑΣ βεβαιώνεται η συνέχιση ή η παράλειψη των επιβαλλόμενων με την παρούσα συστάσεων.

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

διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής με την επωνυμία «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο «ΟΣΕ Α.Ε.».

Η απόφαση εκδόθηκε στις 21.06.2024

Η Πρόεδρος της ΡΑΣ

Ιωάννα Τσιαπαρίκου