

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
HELLENIC REPUBLICρυθμιστική αρχή
σιδηροδρόμων
regulatory
authority
for railways

Αθήνα, 16/07/2024

Αρ. Πρωτ. : 2570

ΑΠΟΦΑΣΗ (58/2024)**της 262^{ης} Συνεδρίασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ**

ΘΕΜΑ: «Λήψη απόφασης επί της αυτεπάγγελτης έρευνας και της στις 23.4.2024 διεξαχθείσας ακρόασης της σιδηροδρομικής επιχείρησης με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό τίτλο «HELLENIC TRAIN Α.Ε.», η οποία εδρεύει στην Αθήνα (επί της Λ. Συγγρού αριθ. 41 και Πετμεζά αριθ. 13) και εκπροσωπείται νόμιμα, με αντικείμενο τη διερεύνηση της ορθής και αποτελεσματικής εφαρμογής **(Α)** του άρθρου 120 §β περίπτωση (iii) (Στελέχωση κινητήριων μονάδων και καθήκοντα των Μηχανοδηγών) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' (ΦΕΚ Β' 698/1.3.2019) **και (Β)** της διαδικασίας SMS/PRO/0003 (συμπληρωματικό πιστοποιητικό μηχανοδήγησης – διαδικασία απόκτησης και παρακολούθησης) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας της HELLENIC TRAIN Α.Ε., αναφορικά με **(α)** το σιδηροδρομικό ατύχημα της 4.9.2023 που προκλήθηκε σε άτομο από κινούμενο τροχαίο υλικό (θανάσιμος τραυματισμός-αυτοκτονία πεζής γυναίκας από την επιβατική αμαξοστοιχία 53 στο Χ.Σ. 2+200, γραμμής Θ-Αμ Θ [περιοχή Μυτιληνάκια]) **και (β)** το σιδηροδρομικό ατύχημα της 1.1.2024 (τραυματισμός ατόμου από την επιβατική αμαξοστοιχία 57 στο Χ.Σ. 11+050, [διάβαση Σεπολίων]) της σιδηροδρομικής επιχείρησης με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό τίτλο «HELLENIC TRAIN Α.Ε.», στο

πλαίσιο της με αριθμό 29/19.3.2024 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, 2016/798 και 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 ασφάλειας 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 ασφαλείας 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 διαχείρισης ασφάλειας «Συμπληρωματικό Πιστοποιητικό Μηχανοδήγησης-Διαδικασία Απόκτησης και Παρακολούθησης - SMS/PRO/0033» του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) της HELLENIC TRAIN Α.Ε..
2. Το με αριθ. πρωτ. 3782/19.12.2023 έγγραφο του ΟΣΕ (9049593/8.12.2023).
 3. Το από 1.1.2024 χρονολογούμενο με αριθ. πρωτ. 47/8.1.2024 έγγραφο (ημερήσιο φύλλο περιστατικών ασφάλειας και καταργήσεων) της HELLENIC TRAIN Α.Ε..
 4. Το από 4.9.2023 χρονολογούμενο με αριθ. πρωτ. 2657/13.9.2023 (ημερήσιο φύλλο περιστατικών ασφάλειας και καταργήσεων) της HELLENIC TRAIN Α.Ε..
 5. Τη με αριθμό 29/19.3.2024 απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ με θέμα «Διεξαγωγή αυτεπάγγελτης έρευνας σχετικά με το σιδηροδρομικό ατύχημα σε ισόπεδη διάβαση την 1.1.2024 και το ατύχημα που προκλήθηκε σε άτομο από κινούμενο τροχαίο υλικό (αυτοκτονία) την 4.9.2023».
 6. 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 Α.Ε.» κοινοποίηση, κατ' άρθρο 5 §4 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ, αντιγράφου της ειρημένης (σχ.5) Απόφασης.

7. Τη με αριθμό 24/15.3.2024 Απόφαση της Ολομέλειας της Αρχής (ΑΔΑ: 6ΚΘΒΟΚΠ2-Γ08) με θέμα «Απόφαση για διαπίστωση παράβασης διατάξεων του Ν.3911/2011 αναφορικά με το σιδηροδρομικό ατύχημα της 25.8.2021 (εκτροχίαση δύο [2] έμφορτων οχημάτων της εμπορικής αμαξοστοιχίας 80610 στο Χ.Σ. 174+370, γραμμής Θ-ΑμπΚ) της σιδηροδρομικής επιχείρησης με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό τίτλο «HELLENIC TRAIN Α.Ε.», πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε., στο πλαίσιο της με αριθμό 4/20.1.2022 απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ».
8. Τη με αριθ. 2373Γ'/22.3.2024 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.7) Απόφασης της Ολομέλειας.
9. Το από 22.3.2024 χρονολογούμενο (αριθ. πρωτ. 1156/22.3.2024) Πόρισμα των στελεχών της Μονάδας Ασφάλειας Σιδηροδρόμων (ΜΑΣΔ) της Αρχής.
10. Την από 26.3.2024 χρονολογούμενη (1189/26.3.2024) Εισήγηση της Μονάδας Ασφάλειας Σιδηροδρόμων (ΜΑΣΔ) της Αρχής (δια της Προέδρου της ΡΑΣ) προς την Ολομέλεια της Αρχής.
11. Τη με αριθ. πρωτ. 1185/26.3.2024 Πρόσκληση Συνεδρίασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ.
12. Τη με αριθμό 30/26.3.2024 Απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ (ΑΔΑ: 66ΛΕΟΚΠ2-1ΒΗ) με θέμα: «Απόφαση για διαπίστωση παράβασης διατάξεων του Ν.3911/2011 αναφορικά με (α) το σιδηροδρομικό

ατύχημα της 4.9.2023 που προκλήθηκε σε άτομο από κινούμενο τροχαίο υλικό (θανάσιμος τραυματισμός-αυτοκτονία πεζής γυναίκας από την επιβατική αμαξοστοιχία 53 στο Χ.Σ. 2+200, γραμμής Θ-Αμ Θ [περιοχή Μυτιληνάκια]) και **(β)** το σιδηροδρομικό ατύχημα της 1.1.2024 (τραυματισμός ατόμου από την επιβατική αμαξοστοιχία 57 στο Χ.Σ. 11+050, [διάβαση Σεπολίων]) της σιδηροδρομικής επιχείρησης με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό τίτλο «HELLENIC TRAIN Α.Ε.», στο πλαίσιο της με αριθμό 29/19.3.2024 απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ»

13. Τη με αριθ. 2418Γ'/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.12) Απόφασης της Ολομέλειας.
14. Τη με αριθμό 31/26.3.2024 Απόφαση (ΑΔΑ: Ψ05ΨΟΚΠ2-0ΦΤ) της Ολομέλειας της ΡΑΣ.
15. Τη με αριθ. 2419Γ'/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.14) Απόφασης της Ολομέλειας.
16. Τη με αριθ. πρωτ. 1220/28.3.2024 Πράξη της Προέδρου για τον ορισμό του Οργάνου Ακρόασης.
17. Τη με αριθ. πρωτ. 1221/28.3.2024 Πράξη Διεξαγωγής Ακρόασης (ΑΔΑ: 9ΚΡΕΟΚΠ2-ΚΗΟ) με αντικείμενο τη διερεύνηση της ορθής και αποτελεσματικής εφαρμογής **(Α)** του άρθρου 120 §β περίπτωση (iii) (Στελέχωση κινητήριων μονάδων και καθήκοντα των Μηχανοδηγών)

του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' (ΦΕΚ Β' 698/1.3.2019) **και (Β)** της διαδικασίας SMS/PRO/0003 (συμπληρωματικό πιστοποιητικό μηχανοδήγησης – διαδικασία απόκτησης και παρακολούθησης) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας της HELLENIC TRAIN Α.Ε., αναφορικά με **(α)** το σιδηροδρομικό ατύχημα της 4.9.2023 που προκλήθηκε σε άτομο από κινούμενο τροχαίο υλικό (θανάσιμος τραυματισμός-αυτοκτονία πεζής γυναίκας από την επιβατική αμαξοστοιχία 53 στο Χ.Σ. 2+200, γραμμής Θ-Αμ Θ [περιοχή Μυτιληνάκια]) **και (β)** το σιδηροδρομικό ατύχημα της 1.1.2024 (τραυματισμός ατόμου από την επιβατική αμαξοστοιχία 57 στο Χ.Σ. 11+050, [διάβαση Σεπολίων]) της σιδηροδρομικής επιχείρησης με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό τίτλο «HELLENIC TRAIN Α.Ε.», στο πλαίσιο της με αριθμό 29/19.3.2024 απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ».

18. Τη με αριθ. 2421Γ'/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. 17) Πράξης Διεξαγωγής Ακρόασης.
19. Τη με αριθ. πρωτ. 1395/9.4.2024 εγκριτική απόφαση του αρμόδιου Οργάνου Ακρόασης (ΑΔΑ: 6Δ8ΦΟΚΠ2-ΤΔΕ) επί του από 2.4.2024 χρονολογούμενου αιτήματος της «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» περί αναβολής διεξαγωγής ακρόασης.
20. Το με αριθ. πρωτ. 1527/19.4.2024 Υπόμνημα της HELLENIC TRAIN Α.Ε..
21. Το με αριθμό 6833/22.4.2024 ειδικό συμβολαιογραφικό πληρεξούσιο της
συμβολαιογράφου
Αθηνών,
.....

22. Τα πρακτικά της στις 23.4.2024 διεξαχθείσας συνεδρίασης της Επιτροπής Ακροάσεων της ΡΑΣ.
23. Το από 24/05/2024 μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου που αφορά την κοινοποίηση στην HELLENIC TRAIN Α.Ε. των ειρημένων (σχ.22) πρακτικών.
24. Το με αριθ. πρωτ. 1946/29.5.2024 Συμπληρωματικό, κατ' άρθρο 22 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ, Υπόμνημα της HELLENIC TRAIN Α.Ε..
25. Η με αριθμό 42/11.5.2023 (ΑΔΑ: 9Γ7ΦΟΚΠ2-2ΥΜ) απόφαση της Ολομέλειας της Αρχής.
26. Το από 09/07/2024 μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου που αφορά Πρόσκληση Συνεδρίασης της Επιτροπής Ακροάσεων της ΡΑΣ.
27. Το με αριθ. πρωτ. 2521/11.07.2024 Πόρισμα της Επιτροπής Ακροάσεων της ΡΑΣ.
28. Τη με αριθ. πρωτ. 135/11.07.2024 Εισήγηση της Προέδρου της ΡΑΣ προς την Ολομέλεια.

ΣΚΕΦΘΗΚΕ ΩΣ ΕΞΗΣ :

I. ΣΥΝΤΟΜΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΑΥΤΕΠΑΓΓΕΛΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

- Iα. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ), στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της ως Εθνική Αρχή Ασφάλειας (Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών), έλαβε το με αριθ. πρωτ. 3782/19.12.2023 έγγραφο (σχ.2) του ΟΣΕ με το οποίο γνωστοποίησε στη ΡΑΣ το με αριθμό 33/1.12.2023 Πόρισμά του (για τον θανάσιμο τραυματισμό-αυτοκτονία πεζής γυναίκας από την επιβατική αμαξοστοιχία 53 στο Χ.Σ. 2+200, γραμμής Θ-Αμ Θ [περιοχή Μυτιληνάκια] στις 4.9.2023 και ώρα 10:30) στο οποίο γίνεται, μεταξύ άλλων, διεξοδική αναφορά στα αίτια που προκάλεσαν το εν λόγω ατύχημα. Κατά τα αναφερόμενα στο εν λόγω (σχ.2) πόρισμα του ΟΣΕ (α) αιτία του συμβάντος θεωρείται η αδικαιολόγητη και παράνομη παρουσία της πεζής εντός της σιδηροδρομικής γραμμής κατά τη στιγμή της διέλευσης της αμαξοστοιχίας, διότι δεν υφίσταται στο συγκεκριμένο

σημείο της γραμμής, όπου συνέβη το θανατηφόρο ατύχημα, διάβαση πεζών και οχημάτων και (β) οι μηχανοδηγοί που στελέχωναν το προσωπικό έλξης της επιβατικής αμαξοστοιχίας 53/ERT470006 (Θεσσαλονίκη-Αθήνα) αντιλήφθηκαν σε απόσταση δέκα (10) μέτρων την πεζή και παρότι έγινε χρήση ακαριαίας πέδης, ηχητικών σημάτων με πολλαπλά και παρατεταμένα σφυρίγματα με ταυτόχρονα αναμμένο μονίμως κατά την κίνηση της αμαξοστοιχίας τον προβολέα-φάρο, τελικά, δεν αποφεύχθηκε ο θανάσιμος τραυματισμός της πεζής γυναίκας. Ωστόσο, η HELLENIC TRAIN Α.Ε. δεν απέστειλε στη ΡΑΣ σχετικό με το ανωτέρω ατύχημα πόρισμα διερεύνησης.

- Ιβ.** Η HELLENIC TRAIN Α.Ε. με το από 1.1.2024 χρονολογούμενο με αριθ. πρωτ. 47/8.1.2024 έγγραφό (σχ.3) της (ημερήσιο φύλλο περιστατικών ασφάλειας και καταργήσεων) ενημέρωσε την Αρχή για το σιδηροδρομικό ατύχημα της 1.1.2024 (τραυματισμός ατόμου από την επιβατική αμαξοστοιχία 57 [Θεσσαλονίκη-Αθήνα] στο Χ.Σ. 11+050, [διάβαση Σεπολίων]) αναφέροντας, μεταξύ άλλων, τους μηχανοδηγούς (στοιχεία μητρώου οι οποίοι αποτελούσαν το προσωπικό έλξης της προαναφερόμενης αμαξοστοιχίας. Ωστόσο, η HELLENIC TRAIN Α.Ε. ούτε για το προαναφερόμενο ατύχημα της 1.1.2024 απέστειλε στη ΡΑΣ σχετικό πόρισμα διερεύνησης.
- Ιγ.** 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 29/19.3.2024 απόφαση της Ολομέλειας της Αρχής (σχ.5) για διεξαγωγή αυτεπάγγελτης έρευνας σχετικά με (α) το σιδηροδρομικό ατύχημα της 4.9.2023 που προκλήθηκε σε άτομο από κινούμενο τροχαίο υλικό (θανάσιμος τραυματισμός-αυτοκτονία πεζής γυναίκας από την επιβατική αμαξοστοιχία 53 στο Χ.Σ. 2+200, γραμμής Θ-Αμ Θ [περιοχή Μυτιληνάκια]) και (β) το σιδηροδρομικό ατύχημα της 1.1.2024 (τραυματισμός ατόμου από την επιβατική αμαξοστοιχία 57 στο

Χ.Σ. 11+050, [διάβαση Σεπολίων]) της σιδηροδρομικής επιχείρησης με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό τίτλο «HELLENIC TRAIN Α.Ε.». 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.1ι) και κοινοποίησε (σχ.6) την ειρημένη απόφαση στην HELLENIC TRAIN Α.Ε..

- Ιδ. Με το αριθ. πρωτ. 1156/22.3.2024 Πόρισμα (σχ.9) των στελεχών της Μονάδας Ασφάλειας Σιδηροδρόμων (ΜΑΣΔ) της Αρχής **διαπιστώθηκε ότι (Α) ο** (υπάλληλος-προσθηθείς της εν λόγω σιδηροδρομικής επιχείρησης με αριθμό Ευρωπαϊκής άδειας EL 7120200005), ως μέλος του πληρώματος που ενεπλάκη στο ατύχημα της 4.9.2023 (θανάσιμος τραυματισμός-αυτοκτονία πεζής γυναίκας από την επιβατική αμαξοστοιχία 53 [Θεσσαλονίκη-Αθήνα] στο Χ.Σ. 2+200, γραμμής Θ-Αμ Θ [περιοχή Μυτιληνάκια] στις 4.9.2023 και ώρα 10:30) παρότι διέθετε, συμπληρωματικό πιστοποιητικό στο οποίο αναγράφεται η υποδομή επί της οποίας του επιτρεπόταν να μηχανοδηγεί, εντούτοις, **δεν αναγραφόταν, ως όφειλε,** και το τροχαίο υλικό επί των οποίων του επιτρέπεται να μηχανοδηγεί **(Α1) κατά παράβαση** των διατάξεων των άρθρων 4 §1 και 18 §1 του Ν.3911/2011 **και (Α2) κατά παράβαση** της διαδικασίας SMS/PRO/0003 (συμπληρωματικό πιστοποιητικό μηχανοδήγησης – διαδικασία απόκτησης και παρακολούθησης) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας της HELLENIC TRAIN Α.Ε., δεδομένου ότι, σύμφωνα με την ανωτέρω διαδικασία προβλέπεται, μεταξύ άλλων, (πρβλ.σελ.7-9 [Σύστημα Πιστοποίησης - Συμπληρωματικό Πιστοποιητικό Μηχανοδήγησης] της εν λόγω διαδικασίας) ότι ο μηχανοδηγός οφείλει να διαθέτει, εκτός από την άδεια, πιστοποιητικό μηχανοδήγησης στο οποίο να αναγράφεται **όχι μόνο** οι υποδομές επί των οποίων επιτρέπεται στον κάτοχο του πιστοποιητικού να οδηγεί **αλλά και** το τροχαίο υλικό που επιτρέπεται να οδηγεί. Επίσης, στο ίδιο, όπως

παραπάνω, πόρισμα (σχ.9) της ΜΑΣΔ διαπιστώθηκε ότι (Α) η (υπάλληλος-προσθηθείς της εν λόγω σιδηροδρομικής επιχείρησης με αριθμό Ευρωπαϊκής άδειας EL 7120230001), ως μέλος του πληρώματος που ενεπλάκη στο ατύχημα της 1.1.2024 (τραυματισμός ατόμου από την επιβατική αμαξοστοιχία 57 [Θεσσαλονίκη-Αθήνα] στο Χ.Σ. 11+050, [διάβαση Σεπολίων]) παρότι διέθετε, συμπληρωματικό πιστοποιητικό στο οποίο αναγράφεται το τροχαίο υλικό επί του οποίου της επιτρεπόταν να μηχανοδηγεί, εντούτοις, δεν αναγραφόταν, ως όφειλε, και η υποδομή επί της οποίας της επιτρέπεται να μηχανοδηγεί **(Β1) κατά παράβαση** των διατάξεων των άρθρων 4 §1 και 18 §1 του Ν.3911/2011 και (Β2) κατά παράβαση της διαδικασίας SMS/PRO/0003 (συμπληρωματικό πιστοποιητικό μηχανοδήγησης – διαδικασία απόκτησης και παρακολούθησης) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας της HELLENIC TRAIN A.E., όπως ήδη αναφέρθηκε. Τέλος, διαπιστώθηκε (Γ) και για τα δύο (2) ελεγχόμενα ατυχήματα παράβαση του άρθρου 120 §β περίπτωση (iii) (Στελέχωση κινητήριων μονάδων και καθήκοντα των Μηχανοδηγών) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' (σχ.1ια και 1ιβ), αφού στο συγκεκριμένο δρομολόγιο (τμήματα της διαδρομής αμαξοστοιχίας, όπου με βάση το δρομολόγιο η μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα είναι μεγαλύτερη των 120χλμ./ώρα και η αμαξοστοιχία δεν επιτηρείται ως προς τη συμμόρφωση προς τις ακολουθητέες ταχύτητες και τις ενδείξεις των σημάτων μέσω συστήματος προστασίας ETCS) επιβαλλόταν η παρουσία δύο (2) μηχανοδηγών.

- Ιε. Τέλος, σύμφωνα με τη με αριθ. πρωτ. 1189/26.3.2024 Εισήγηση (σχ.10) της Μονάδας Ασφάλειας Σιδηροδρόμων (ΜΑΣΔ) της Αρχής προς την Ολομέλεια της ΡΑΣ προτείνεται αφενός μεν η εφαρμογή του άρθρου 29 §5 του Ν.3911/2011 σχετικά με τις παραβάσεις των άρθρων 4 §1 και 18 §1 του ίδιου νόμου, και αφετέρου, η εφαρμογή του άρθρου 8 του Κανονισμού Ακροάσεων της Αρχής σχετικά με την παράβαση (α) του άρθρου 120 (Στελέχωση κινητήριων μονάδων και καθήκοντα των Μηχανοδηγών) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' και (β) της

διαδικασίας SMS/PRO/0003 (συμπληρωματικό πιστοποιητικό μηχανοδήγησης – διαδικασία απόκτησης και παρακολούθησης) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας της HELLENIC TRAIN A.E..

- Ιστ.** Σε συνέχεια του προαναφερόμενου Πορίσματος (σχ.9), και κατόπιν της με αριθ. πρωτ. 1189/26.3.2024 Εισήγησης (σχ.10) της ΜΑΣΔ (δια της Προέδρου της Αρχής) προς την Ολομέλεια της ΡΑΣ, εκδόθηκε η με αριθμό 31/26.3.2024 Απόφαση της Ολομέλειας της Αρχής (σχ.14) για την κλήση σε ακρόαση της εταιρείας με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό τίτλο «HELLENIC TRAIN A.E με θεματικό αντικείμενο τη διερεύνηση της ορθής και αποτελεσματικής εφαρμογής της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, και ειδικότερα **(Α)** του άρθρου 120 §β περίπτωση (iii) (Στελέχωση κινητήριων μονάδων και καθήκοντα των Μηχανοδηγών) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' (ΦΕΚ Β' 698/1.3.2019) και **(Β)** της διαδικασίας SMS/PRO/0003 (συμπληρωματικό πιστοποιητικό μηχανοδήγησης – διαδικασία απόκτησης και παρακολούθησης) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας της HELLENIC TRAIN A.E., αναφορικά με **(α)** το σιδηροδρομικό ατύχημα της 4.9.2023 που προκλήθηκε σε άτομο από κινούμενο τροχαίο υλικό (θανάσιμος τραυματισμός-αυτοκτονία πεζής γυναίκας από την επιβατική αμαξοστοιχία 53 στο Χ.Σ. 2+200, γραμμής Θ-Αμ Θ [περιοχή Μυτιληνάκια]) και **(β)** το σιδηροδρομικό ατύχημα της 1.1.2024 (τραυματισμός ατόμου από την επιβατική αμαξοστοιχία 57 στο Χ.Σ. 11+050, [διάβαση Σεπολίων]) της σιδηροδρομικής επιχείρησης με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό τίτλο «HELLENIC TRAIN A.E.», στο πλαίσιο της με αριθμό 29/19.3.2024 απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ» καθώς και η με αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 1220/28.3.2024 Απόφαση της Προέδρου της Αρχής (σχ.16) για τον ορισμό του Οργάνου Ακρόασης.
- Ιζ.** Τέλος, με τη με αριθμό 1221/28.3.2024 Πράξη Διεξαγωγής Ακρόασης της Προέδρου της ΡΑΣ (σχ.17), η οποία επιδόθηκε νομότυπα και εμπρόθεσμα στην HELLENIC TRAIN A.E. (σχ.18), ορίστηκε η διενέργεια

ακρόασης της σιδηροδρομικής επιχείρησης HELLENIC TRAIN Α.Ε. ενώπιον της ορισθείσας Τριμελούς Επιτροπής Ακρόασης της ΡΑΣ για τις 9.4.2024, οπότε και αναβλήθηκε (σχ.19), 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. 1527/19.4.2024 έγγραφο υπόμνημά της (σχ.20) καθώς και τα συνημμένα με αυτό έγγραφα.

- Ιη.** 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.21), οι οποίοι τοποθετήθηκαν επί των ερευνώμενων παραβάσεων, 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.23) από την ελεγχόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση, προκειμένου να υποβάλλει το συμπληρωματικό υπόμνημά της και, πράγματι, η HELLENIC TRAIN Α.Ε. κατέθεσε το, κατ' άρθρο 22 του Κανονισμού Ακροάσεων της Αρχής, με αριθ. πρωτ. 1946/29.5.2024 (σχ.24) συμπληρωματικό υπόμνημά της.
- Ιθ.** Μετά την ολοκλήρωση της ειρημένης ακροαματικής διαδικασίας, η Επιτροπή Ακροάσεων της ΡΑΣ στις 10.07.2024 (σχ. 26) συνήλθε σε διάσκεψη στην αίθουσα συνεδριάσεων των Γραφείων της, και αφού, έλαβε υπόψη τα στοιχεία του φακέλου της κρινόμενης υπόθεσης, τις απόψεις που διατύπωσε προφορικά η ελεγχόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση κατά τη συζήτηση της υπόθεσης, τα υπομνήματα που υπέβαλε, καθώς και τα έγγραφα που κατέθεσε, διατύπωσε το με αριθ. πρωτ. 2521/11.07.2024 (σχ. 27) 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

- IIα.** Η εταιρεία με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» που εδρεύει στην Αθήνα (Λ. Συγγρού 41 & Πετμεζά αριθ. 13) αποτελεί τον βασικό πάροχο σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων στην Ελλάδα χρησιμοποιώντας το εθνικό δίκτυο και την εν γένει σιδηροδρομική υποδομή η οποία ανήκει στο Ελληνικό Δημόσιο, έναντι τελών χρήσης της εν λόγω σιδηροδρομικής υποδομής, καταβαλλόμενων στην εταιρεία-Διαχειριστή του δικτύου, ΟΣΕ Α.Ε..
- IIβ.** Η HELLENIC TRAIN Α.Ε. πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε., ιδρύθηκε το 2005, ως θυγατρική εταιρεία του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ Α.Ε.) κατά ποσοστό 100%, έπειτα από το διαχωρισμό των δραστηριοτήτων διαχείρισης της σιδηροδρομικής υποδομής από τις δραστηριότητες των (επιβατικών και εμπορευματικών) σιδηροδρομικών μεταφορών. Το 2007 απορρόφησε την εταιρεία ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ Α.Ε. (η οποία διαχειριζόταν τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο της Αθήνας), προσθέτοντας στο αντικείμενό της τη διαχείριση και λειτουργία των προαστιακών γραμμών. Το 2008 η ΤΡΑΙΝΟΣΕ αποσχίσθηκε από τον Όμιλο ΟΣΕ, καθώς η ΟΣΕ Α.Ε. μεταβίβασε το σύνολο των μετοχών τις οποίες κατείχε επί του μετοχικού κεφαλαίου της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στο Ελληνικό Δημόσιο. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ λειτούργησε ως ανεξάρτητη εταιρεία με μοναδικό μέτοχο το Ελληνικό Δημόσιο μέχρι και το 2013, οπότε το σύνολο των μετοχών της περιήλθε στο Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου («ΤΑΙΠΕΔ»).
- IIγ.** Τον Σεπτέμβριο του 2017 ολοκληρώθηκε η πώληση και μεταβίβαση του 100% των μετοχών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην ιταλική εταιρεία Ferrovie dello Stato Italiane SpA (εν συντομία «FSI»). Η τελευταία ανήκει κατά 100% στο Ιταλικό Δημόσιο και είναι η μητρική του διεθνούς Ομίλου εταιρειών FSI ο οποίος δραστηριοποιείται στους κλάδους των εμπορευματικών μεταφορών (κυρίως σιδηροδρομικών), των επιβατικών μεταφορών (οδικών και σιδηροδρομικών, σε Ιταλία, Γερμανία, Γαλλία, Ελλάδα, Ηνωμένο Βασίλειο και Ολλανδία) και συναφών υπηρεσιών,

συμπεριλαμβανομένης της υπηρεσίας συντήρησης τροχαίου υλικού. Ο Όμιλος FSI απασχολεί πάνω από 75.000 εργαζόμενους, ενώ σε ετήσια βάση εξυπηρετεί 830 εκ. επιβάτες και μεταφέρει 50 εκ. τόνους εμπορευμάτων.

- IIδ.** 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.
- IIε.** 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 οιονδήποτε άλλο νόμιμο τρόπο, να εκμισθώνει, υπεκμισθώνει, παραχωρεί ή εκχωρεί τη χρήση αυτών σε οιοδήποτε τρίτο, φυσικό ή νομικό πρόσωπο ή Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης ή Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου ή φορέα του Δημόσιου Τομέα, να μισθώνει, υπομισθώνει ή να αποδέχεται την παραχώρηση χρήσης αυτών, με κάθε νόμιμο τρόπο, από οιονδήποτε τρίτο και γενικότερα να προβαίνει σε οποιαδήποτε εργασία, για την εκπλήρωση του πιο πάνω σκοπού της».

III. ΤΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ-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.** Ασκή τις αρμοδιότητες που εκάστοτε επιφυλάσσει η ελληνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία για το ρυθμιστικό φορέα στις σιδηροδρομικές μεταφορές αυτεπαγγέλτως ή κατόπιν προσφυγής. Εποπτεύει τη λειτουργία της σιδηροδρομικής αγοράς, την τήρηση των διατάξεων του παρόντος και της σχετικής νομοθεσίας. Επιπλέον, παρακολουθεί την τήρηση των κανόνων του ανταγωνισμού στην αγορά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, εξασφαλίζει τη δίκαιη και χωρίς διακρίσεις αντιμετώπιση πάντων, λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα και εκδίδει τις απαιτούμενες εκτελεστές πράξεις. Διενεργεί ελέγχους κατόπιν προσφυγών ή και αυτεπαγγέλτως για 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) 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. 1ι), 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. 1η), 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).

IV. ΟΙ ΕΡΕΥΝΩΜΕΝΕΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ

IVα. Στο πλαίσιο εφαρμογής της με αριθ. πρωτ. 29/19.3.2024 Απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ (σχ.5) με θέμα: «Διεξαγωγή αυτεπάγγελτης έρευνας σχετικά με το σιδηροδρομικό ατύχημα σε ισόπεδη διάβαση την 1.1.2024 και το ατύχημα που προκλήθηκε σε άτομο από κινούμενο τροχαίο υλικό (αυτοκτονία) την 4.9.2023» και

λαμβάνοντας υπόψη, αφενός μεν, τη σχετική εισήγηση της αρμόδιας Μονάδας της Αρχής (σχ.10), και αφετέρου, όλα τα σχετικά έγγραφα και στοιχεία σε συνδυασμό και με τα άρθρα 2 και 5 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ **διαπιστώθηκε**, σύμφωνα με τη με αριθμό 31/26.3.2024 Απόφαση της Ολομέλειας της Αρχής (σχ.14) για την HELLENIC TRAIN A.E., **(Α) παράβαση του άρθρου 120 §β περίπτωση (iii)** (Στελέχωση κινητήριων μονάδων και καθήκοντα των Μηχανοδηγών) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' (σχ.1ια και 1ιβ) και για τα δύο (2) ελεγχόμενα ατυχήματα, αφού στα συγκεκριμένα δρομολόγια (τμήματα της διαδρομής αμαξοστοιχίας, όπου με βάση το δρομολόγιο η μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα είναι μεγαλύτερη των 120χλμ./ώρα και η αμαξοστοιχία δεν επιτηρείται ως προς τη συμμόρφωση προς τις ακολουθητέες ταχύτητες και τις ενδείξεις των σημάτων μέσω συστήματος προστασίας ETCS) επιβαλλόταν η παρουσία δύο (2) μηχανοδηγών και (Β) παράβαση της διαδικασίας SMS/PRO/0033 (συμπληρωματικό πιστοποιητικό μηχανοδήγησης – διαδικασία απόκτησης και παρακολούθησης) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας της HELLENIC TRAIN A.E. και για τα δύο (2) ελεγχόμενα ατυχήματα δεδομένου ότι, σύμφωνα με την εν λόγω διαδικασία προβλέπεται, μεταξύ άλλων, (πρβλ. [Σύστημα Πιστοποίησης - Συμπληρωματικό Πιστοποιητικό Μηχανοδήγησης] σελ.7-9) ότι ο μηχανοδηγός οφείλει να διαθέτει, εκτός από την άδεια, πιστοποιητικό μηχανοδήγησης στο οποίο να αναγράφονται όχι μόνο οι υποδομές επί των οποίων επιτρέπεται στον κάτοχο του πιστοποιητικού να οδηγεί αλλά και το τροχαίο υλικό που επιτρέπεται να οδηγεί, δεν τηρήθηκε η σχετική διαδικασία αναφορικά με την έκδοση συμπληρωματικού πιστοποιητικού μηχανοδήγησης για τους μηχανοδηγούς (ατύχημα της 4.9.2023) και (ατύχημα της 1.1.2024) και ως εκ τούτου δεν ενημερώθηκε το σχετικό Μητρώο Πιστοποιητικών.

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

- Να.** Η HELLENIC TRAIN A.E. αρνείται και αντικρούει τις προαναφερόμενες και από την Αρχή διαπιστωθείσες πλημμέλειές της (σχ.14) σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 120 §β περίπτωση (iii) (Στελέχωση κινητήριων μονάδων και καθήκοντα των Μηχανοδηγών) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' (σχ.1ια και 1ιβ) και της διαδικασίας SMS/PRO/0033 (σχ.1ιζ) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) και με τα υπομνήματά της (σχ.20 και σχ.24) αλλά και με τα με αυτά προσκομιζόμενα για πρώτη φορά ενώπιον της Αρχής έγγραφα και στοιχεία ισχυρίζεται (σχ.22), **αφενός μεν, (α)** την έλλειψη αρμοδιότητας της Αρχής ως προς τον έλεγχο εφαρμογής των προαναφερόμενων διατάξεων, **και (β)** την εφαρμογή της αρχής *ne bis in idem* και την, εξαιτίας αυτής, υποχρέωση της ΡΑΣ να απέχει από την εξέταση των εδώ ερευνώμενων πραγματικών περιστατικών, και αφετέρου, την μη παραβίαση των διατάξεων του άρθρου 120 του Γ.Κ.Κ. και της διαδικασίας SMS/PRO/0033 (σχ.1ιζ) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ), και ειδικότερα:
- Νβ.** Αναφορικά με την έλλειψη αρμοδιότητας της Αρχής ως προς τη διερεύνηση των εδώ ελεγχόμενων σιδηροδρομικών συμβάντων (στις 4.9.2023 και την 1.1.2024) επικαλείται (σχ.20), 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, 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.
- Νγ.** Αναφορικά με την αρχή *ne bis in idem* ισχυρίζεται (σχ.20), ότι αυτή (αρχή) εφαρμόζεται στην προκειμένη περίπτωση και ως εκ τούτου, δεδομένης, **αφενός μεν** της έκδοσης της με αριθμό 30/26.3.2024 (σχ.12) απόφασης της Ολομέλειας της Αρχής **και αφετέρου**, της ύπαρξης των

ίδιων πραγματικών περιστατικών των ίδιων προσώπων (εμπλεκόμενων μηχανοδηγών), η ΡΑΣ υποχρεούται να απέχει από την εξέταση των εδώ ερευνώμενων συμβάντων.

Υδ. Αναφορικά με τη συμμόρφωσή της προς το περιεχόμενο της διάταξης του άρθρου του **άρθρου 120 §β περίπτωση (iii)** (Στελέχωση κινητήριων μονάδων και καθήκοντα των Μηχανοδηγών) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' (σχ.1ια και 1ιβ) ισχυρίζεται ότι δεν παραβιάστηκε διότι, υπό το πρίσμα της διάταξης του άρθρου 4 §2 περίπτωση (ε) του Ν.3911/2011 επιτρέπεται η μηχανοδήγηση από αδειοδοτημένο μηχανοδηγό υπό την μόνη προϋπόθεση της παρουσίας δεύτερου μηχανοδηγού πιστοποιημένου στην υποδομή και στο τροχαίο υλικό, δεδομένου ότι οι ερευνώμενες αμαξοστοιχίες εκτελούσαν εκπαιδευτικά δρομολόγια.

VI. ΝΟΜΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΑΡΧΗΣ

Από τη συσχέτιση, τη συνδυαστική ερμηνεία και τη συνολική αξιολόγηση των στοιχείων της αυτεπαγγέλτως ερευνώμενης υπόθεσης κατά της HELLENIC TRAIN Α.Ε. δυνάμει της με αριθμό 31/26.3.2024 (σχ.14) Απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ, προέκυψαν τα ακόλουθα:

VIα. Επί του ισχυρισμού της HELLENIC TRAIN Α.Ε. **περί έλλειψης αρμοδιότητας της Αρχής αναφορικά με τα εδώ διερευνόμενα σιδηροδρομικά συμβάντα.**

(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 αιτίων, 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, **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 θεσπίζονται στο δεύτερο μέρος του παρόντος νόμου,** η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, με ειδικά αιτιολογημένη απόφασή της και ύστερα από προηγούμενη κλήση για

παροχή εξηγήσεων των ενδιαφερομένων, μπορεί, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στον Κανονισμό Ακροάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Β' 3080/2013), **να επιβάλλει διοικητικές κυρώσεις** στο Διαχειριστή Υποδομής, στις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις και στον υπεύθυνο φορέα συντήρησης. **Οι διοικητικές κυρώσεις είναι οι εξής:** **α)** 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) Εξάλλου, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 29 §§5 και 6 (Έλεγχοι από την Αρχή και κυρώσεις) του Ν.3911/2011 προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ότι **«5. Η Αρχή είναι αρμόδια για τη διενέργεια έρευνας σχετικά με την τήρηση των διατάξεων του παρόντος νόμου από τους μηχανοδηγούς, τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, τους διαχειριστές υποδομής, τους εξεταστές και τα εκπαιδευτικά κέντρα. Εάν διαπιστωθεί κατά τους ελέγχους ότι:** α) δεν τηρήθηκε η, σύμφωνα με την παράγραφο 6 του άρθρου 23, υποχρέωση διαχειριστή υποδομής, β) δεν τηρούνται τα κριτήρια με τα οποία έγινε η αναγνώριση εκπαιδευτικού κέντρου, σύμφωνα με το άρθρο 23, γ) δεν τηρείται η διάρκεια εκπαίδευσης, σύμφωνα με το άρθρο 23, δ) δεν τηρούνται τα κριτήρια για τους εξεταστές, σύμφωνα με το άρθρο 25, ε) δεν τηρούνται οι περιοδικές ιατρικές εξετάσεις και δοκιμασίες, σύμφωνα με το άρθρο 16, στ) δεν έχει ενημερωθεί η Αρχή για παύση εργασίας μηχανοδηγού, σύμφωνα με το άρθρο 17, ζ) δεν τηρείται η διαδικασία παρακολούθησης μηχανοδηγών, σύμφωνα με το άρθρο 18, η) δεν τηρείται η διαδικασία έκδοσης πιστοποιητικών, σύμφωνα με το άρθρο 15, θ) **δεν τηρείται μητρώο των πιστοποιητικών, σύμφωνα με το άρθρο 22,** ι) δεν τηρήθηκε η υποχρέωση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του

διαχειριστή υποδομής, σύμφωνα με το δεύτερο εδάφιο της παρ. 4 του άρθρου 23, **συντάσσεται έκθεση και δύναται, με ειδικά αιτιολογημένη απόφασή της, η Αρχή να επιβάλει στη σιδηροδρομική επιχείρηση ή στον διαχειριστή υποδομής τις παρακάτω κυρώσεις: (i) σύσταση για συμμόρφωση προς τις συγκεκριμένες διατάξεις της νομοθεσίας με προειδοποίηση επιβολής κυρώσεων σε περίπτωση υποτροπής και (ii) σε περίπτωση υποτροπής, πρόστιμο δεκαπέντε χιλιάδες (15.000) ευρώ για την περ. στ', τριάντα χιλιάδων (30.000) ευρώ για την περ. γ', πενήντα χιλιάδων (50.000) ευρώ για τις περ. β', δ' και ζ', εκατό χιλιάδων (100.000) ευρώ για τις περ. ε', η' θ' και ι' και εκατόν πενήντα χιλιάδων (150.000) ευρώ για την περ. α'. 6. Η επιβολή του προστίμου της προηγούμενης παραγράφου γίνεται με πράξη της Αρχής».**

(7) 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 [...]**».

(8) Με το με αριθ. πρωτ. 1527/19.4.2024 έγγραφο υπόμνημά της (σχ.20) 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 τα εδώ

αυτεπαγγέλτως ερευνώμενα συμβάντα, ήτοι **(α)** το σιδηροδρομικό ατύχημα της 4.9.2023 που προκλήθηκε σε άτομο από κινούμενο τροχαίο υλικό (θανάσιμος τραυματισμός-αυτοκτονία πεζής γυναίκας από την επιβατική αμαξοστοιχία 53 στο Χ.Σ. 2+200, γραμμής Θ-Αμ Θ [περιοχή Μυτιληνάκια]) **και (β)** το σιδηροδρομικό ατύχημα της 1.1.2024 (τραυματισμός ατόμου από την επιβατική αμαξοστοιχία 57 στο Χ.Σ. 11+050, [διάβαση Σεπολίων]) της σιδηροδρομικής επιχείρησης με τον διακριτικό τίτλο «HELLENIC TRAIN Α.Ε.».

(9) Ο ισχυρισμός της HELLENIC TRAIN Α.Ε. 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: Τα εδώ ερευνώμενα συμβάντα, ήτοι **(α)** το σιδηροδρομικό ατύχημα της 4.9.2023 που προκλήθηκε σε άτομο από κινούμενο τροχαίο υλικό (θανάσιμος τραυματισμός-αυτοκτονία πεζής γυναίκας από την επιβατική αμαξοστοιχία 53 στο Χ.Σ. 2+200, γραμμής Θ-Αμ Θ [περιοχή Μυτιληνάκια]) **και (β)** το σιδηροδρομικό ατύχημα της 1.1.2024 (τραυματισμός ατόμου από την επιβατική αμαξοστοιχία 57 στο Χ.Σ. 11+050, [διάβαση Σεπολίων]) της σιδηροδρομικής επιχείρησης με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό τίτλο «HELLENIC TRAIN Α.Ε.»,, δεν εντάσσονται 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**, παρότι υπήρξε **(α)** νεκρός (αυτοκτονία) στο σιδηροδρομικό ατύχημα της 4.9.2023 **και (β)** τραυματισμός ατόμου το σιδηροδρομικό ατύχημα της 1.1.2024, αυτά (συμβάντα) δεν ήταν αποτέλεσμα **σύγκρουσης ή εκτροχιασμού αμαξοστοιχιών**, και επιπρόσθετα, δεν προκλήθηκαν «εκτεταμένες ζημιές», όπως αυτές οριοθετούνται στο άρθρο 43 του Ν.5014/2023.

ΤΡΙΤΟΝ: Στα εδώ ερευνώμενα συμβάντα, επιλαμβάνεται **αποκλειστικά** 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 ο

Γενικός Κανονισμός Κινήσεως - Μέρος Β' - Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών (σχ.1ια και σχ.1ιβ), **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 «Συμπληρωματικό Πιστοποιητικό Μηχανοδήγησης- Διαδικασία Απόκτησης και Παρακολούθησης-SMS/PRO0033» (σχ.1ιζ) του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) της HELLENIC TRAIN Α.Ε. εντάσσεται στο πλαίσιο **εποπτείας** της ΡΑΣ κατά τα ειδικότερα διαλαμβανόμενα στο άρθρο 79 §1 περίπτωση (η) 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 **σε συνδυασμό** και με το άρθρο 29 §§5 και 6 (έλεγχοι από την Αρχή και κυρώσεις) του Ν.3911/2011. Επομένως από το περιεχόμενο των ανωτέρω νομικών διατάξεων δεν καταλείπεται αμφιβολία περί της αποκλειστικής αρμοδιότητας της Αρχής (ΡΑΣ) ως προς τον έλεγχο και την επιβολή των προβλεπόμενων κυρώσεων των εδώ ερευνώμενων σιδηροδρομικών συμβάντων.

VIβ. Επί του ισχυρισμού της HELLENIC TRAIN Α.Ε. περί εφαρμογής της αρχής *ne bis in idem* στα εδώ ελεγχόμενα συμβάντα λόγω ταυτότητας (α) των προσώπων (εμπλεκόμενων μηχανοδηγών) και (β) πραγματικών περιστατικών

(1) Το άρθρο 4 §1 του (κυρωθέντος με τον Ν. 1705/1987, ΦΕΚ Α'/89) του 7^{ου} Πρόσθετου Πρωτοκόλλου (Π.Π.) της Ευρωπαϊκής Σύμβασης των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου (ΕΣΔΑ) ορίζει ότι: «Κανένας δεν μπορεί να διωχθεί ή καταδικασθεί **ποινικά** από τα δικαστήρια του ίδιου Κράτους για μια παράβαση για την οποία ήδη αθωώθηκε ή καταδικάσθηκε με αμετάκλητη απόφαση σύμφωνα με το νόμο και την **ποινική δικονομία** του Κράτους αυτού». Κατά την έννοια της ανωτέρω διάταξης, η οποία αποτελεί, επίσης, γενική αρχή του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (βλ. ΣτΕ Ολομ. 1741/2015 και τις εκεί παραπομπές

στη νομολογία του ΔΕΚ) και έχει πλέον ενσωματωθεί στο άρθρο 50 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ένωσης, προκειμένου να ενεργοποιηθεί η προβλεπόμενη σε αυτήν απαγόρευση (***ne bis in idem που επί λέξει σημαίνει ου δις επ' αυτώ***), η οποία αποτελεί εκδήλωση των αρχών του κράτους δικαίου και του δεδικασμένου, καθώς και των συναφών, επίσης θεμελιωδών, αρχών της ασφάλειας δικαίου και της σταθερότητας της έννομης κατάστασης των προσώπων απαιτείται, κατ' αρχήν, να συντρέχουν οι ακόλουθες προϋποθέσεις: **(α)** να υπάρχουν περισσότερες της μίας διαδικασίες επιβολής κύρωσης «**ΠΟΙΝΙΚΟΥ**» χαρακτήρα, **(β)** η μία από αυτές να περατώθηκε με έκδοση αμετάκλητης απόφασης (bis) και **(γ)** οι διαδικασίες αυτές πρέπει να στρέφονται κατά του ίδιου προσώπου και να αφορούν την ίδια κατ' ουσίαν παραβατική συμπεριφορά (idem). Στην ημεδαπή έννομη τάξη η αρχή ne bis in idem κατοχυρώνεται ρητώς στο άρθρο 57 §1 του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας, το οποίο ορίζει ότι: «Αν κάποιος έχει καταδικαστεί αμετάκλητα ή αθωωθεί ή έχει πάψει η ποινική δίωξη εναντίον του, δεν μπορεί να ασκηθεί και πάλι εις βάρος του δίωξη για την ίδια πράξη, ακόμη και αν δοθεί σ' αυτή διαφορετικός χαρακτηρισμός».

(2) Από τη διατύπωση του άρθρου 4 §1 του 7^{ου} Π.Π. ΕΣΔΑ συνάγεται ότι για την ενεργοποίηση της αρχής ne bis in idem **απαιτείται** οι δύο διαδικασίες που έχουν εκκινήσει σε βάρος του ίδιου προσώπου να έχουν **ποινικό χαρακτήρα**. Η έννοια της διαδικασίας ποινικού χαρακτήρα απασχόλησε επανειλημμένως το ΕΔΔΑ, το οποίο, προκειμένου να διευρύνει την προστασία του άρθρου αυτού, διευκρίνισε ότι η έννοια της διαδικασίας ποινικού χαρακτήρα είναι αντίστοιχη προς την κατηγορία «ποινικής φύσεως» του άρθρου 6 §1 της ΕΣΔΑ. Ως προς την έννοια της κατηγορίας «ποινικής φύσεως» κατά το άρθρο 6 §1 της ΕΣΔΑ, το Δικαστήριο ήδη από τα μέσα της δεκαετίας του 1970 είχε αναγνωρίσει ότι η έννοια αυτή είναι ευρύτερη από τις stricto sensu ποινές του ποινικού δικαίου, δεχόμενο ότι η ένταξη μιας κύρωσης στην ύλη του διοικητικού δικαίου κατά την εσωτερική έννομη τάξη δεν αρκεί για να αποκλείσει την υπαγωγή της στις κατηγορίες «ποινικής φύσεως»

κατά την έννοια του ανωτέρω άρθρου. Και τούτο διότι διαφορετικά τα κράτη θα μπορούσαν κατά βούληση να εξουδετερώνουν τη ρυθμιστική λειτουργία του άρθρου 6 της ΕΣΔΑ, εντάσσοντας κυρώσεις στην ύλη του διοικητικού δικαίου, ενώ αυτές κατά τη φύση τους έχουν ποινικό χαρακτήρα, ώστε η εφαρμογή του άρθρου αυτού να εξαρτάται τελικώς από την κυριαρχική θέληση των κρατών. Ενόψει αυτού το ΕΔΔΑ διαμόρφωσε τρία κριτήρια, γνωστά ως κριτήρια Engel από την ομώνυμη απόφαση - σταθμό της 8^{ης} Ιουνίου 1976 (5100/71, 5101/71, 5102/71, 5354/72, 5370/72, Engel κλπ κατά Κάτω Χωρών) μέσω των οποίων εκτιμάται και διαμορφώνεται με αυτόνομο τρόπο η έννοια της κατηγορίας «**ποινικής φύσεως**». Τα κριτήρια αυτά συνίστανται στα εξής: **(α)** η νομική κατηγοριοποίηση της παράβασης στο εθνικό δίκαιο, **(β)** η φύση της παράβασης, **(γ)** η φύση και η αυστηρότητα της κύρωσης που ενδέχεται να επιβληθεί στον ενδιαφερόμενο.

(3) Βασικό εννοιολογικό στοιχείο της αρχής *ne bis in idem* είναι αυτό του «**bis**», δηλαδή, αν η μεταγενέστερη «**ποινική**» διαδικασία **συνιστά ανεπίτρεπτη δεύτερη διαδικασία σε σχέση με την πρώτη, κατά την οποία επήλθε αμετάκλητη αθώωση ή καταδίκη**, ώστε για να ενεργοποιηθεί η αρχή *ne bis in idem*, η δικαστική απόφαση πρέπει να έχει αποκτήσει ισχύ δεδικασμένου (*res judicata*), κατά την αυτόνομη έννοια της ΕΣΔΑ, που συνίσταται στο να είναι η απόφαση απρόσβλητη, δηλαδή να μην υπόκειται σε «**συνήθη**» (*ordinary*) ένδικα μέσα, ή τα προβλεπόμενα ένδικα μέσα να έχουν εξαντληθεί ή να μην ασκήθηκαν εντός της προβλεπόμενης προθεσμίας. Εφαρμόζοντας τις ανωτέρω διαπιστώσεις στην ελληνική έννομη τάξη συνάγεται ότι προκειμένου περί ποινικής απόφασης αυτή αποκτά ισχύ δεδικασμένου και καθίσταται απρόσβλητη όταν καταστεί **αμετάκλητη** (πρβλ. *ΕΔΔΑ απόφαση της 26^{ης} Ιουνίου 2009, 44046/09, Μαγγαφίνης κατά Ελλάδας, όπου διαπιστώθηκε ότι η ποινική διαδικασία δεν έχει περατωθεί με έκδοση αμετάκλητης απόφασης και εκκρεμεί ενώπιον του ΑΠ, συνεπώς δεν τυγχάνει εφαρμογής το άρθρο 4 του 7ου Π.Π. ΕΣΔΑ*), ενώ στο πλαίσιο της διοικητικής διαδικασίας, η διοικητική κύρωση καθίσταται απρόσβλητη

είτε σε περίπτωση που η διοικητική πράξη οριστικοποιηθεί συνεπεία μη άσκησης ενδίκου βοηθήματος κατά αυτής, είτε σε περίπτωση που εκδοθεί αμετάκλητη απόφαση διοικητικού δικαστηρίου επί της διαφοράς. Συνοπτικά, από τα ανωτέρω καθίσταται σαφές ότι η αρχή ne bis in idem **δεν απαγορεύει** την ταυτόχρονη κίνηση περισσότερων κυρωτικών διαδικασιών, εφόσον δεν έχει εκδοθεί ακόμη αμετάκλητη απόφαση. Τέλος, σύμφωνα με τη νομολογία του ΕΔΔΑ, η αρχή ne bis in idem **δεν απαγορεύει** την επιβολή πολλαπλών κυρώσεων από διαφορετικά όργανα στο πλαίσιο διακριτών διαδικασιών, εφόσον υπάρχει επαρκώς στενός σύνδεσμος κατ' ουσία και κατά χρόνο μεταξύ τους, καθώς στην περίπτωση αυτή **δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι** το πρόσωπο έχει διωχθεί ή τιμωρηθεί δεύτερη φορά για το ίδιο αδίκημα (πρβλ. ΕΔΔΑ απόφαση της 17^{ης} Φεβρουαρίου 2015, 41604/11, Boman κατά Φινλανδίας, σκ. 42. **Τα κριτήρια** που λαμβάνει υπόψη το Δικαστήριο προκειμένου να κρίνει αν οι διαδικασίες τελούν σε ουσιαστικό και χρονικό σύνδεσμο μεταξύ τους **είναι τα εξής**: οι διοικητικές κυρώσεις είχαν επιβληθεί από διαφορετικές αρχές, αν ακολούθησαν τη δική τους ξεχωριστή πορεία και κατέστησαν ανεξάρτητα τελεσίδικες, αν η πρώτη από αυτές ελήφθη υπόψη για τον προσδιορισμό της σοβαρότητας της άλλης κύρωσης, αν υπήρξε οποιαδήποτε άλλη αλληλεπίδραση μεταξύ των αρμόδιων αρχών. Συνεπώς, εν ολίγοις, λαμβάνεται υπόψη αν οι αξιολογήσεις που έγιναν από την κάθε αρχή ήταν αυτοτελείς και ανεξάρτητες από τις αξιολογήσεις και τα πορίσματα που εξήχθησαν στο πλαίσιο της άλλης διαδικασίας).

(4) Μία ακόμη προϋπόθεση για την εφαρμογή της αρχής ne bis in idem είναι οι δύο κυρωτικές διαδικασίες να στρέφονται κατά του ίδιου φυσικού ή νομικού προσώπου. Πρόσωπα έναντι των οποίων **δεν κινήθηκε** η πρώτη διαδικασία, έστω και αν συνδέονται με τον καθ' ου η διαδικασία αυτή, **δεν μπορούν να επωφεληθούν** από την αρχή ne bis in idem. Συνεπώς, εάν με τη μία διαδικασία επιβλήθηκε πρόστιμο σε

εταιρεία για διοικητικό αδίκημα **δεν υπάρχει πεδίο εφαρμογής** της αρχής ne bis in idem όταν η δεύτερη (ποινική) διαδικασία κινείται κατά φυσικού προσώπου - νόμιμου εκπροσώπου της εταιρείας, **έστω και αν αφορά την ίδια παράβαση.**

(5) Με το με αριθ. πρωτ. 1527/19.4.2024 έγγραφο υπόμνημά της (σχ.20) η HELLENIC TRAIN A.E., επικαλείται την εφαρμογή της αρχής ne bis in idem για την εδώ ερευνώμενη υπόθεση ισχυριζόμενη ότι **αφενός μεν** η ύπαρξη των ίδιων πραγματικών περιστατικών των ίδιων προσώπων (εμπλεκόμενων μηχανοδηγών) **και αφετέρου,** η έκδοση της με αριθμό 30/26.3.2024 απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ (σχ.12 και σχ.13) επιβάλλει την αποχή της ΡΑΣ από τον διενεργούμενο εδώ αυτεπάγγελτο έλεγχο και συνεπώς την μη επιβολή περαιτέρω κυρώσεων δεδομένου ότι **η έλλειψη πιστοποίησης** (παραβάσεις) των μηχανοδηγών και, στις 4.9.2023 και 1.1.2024 αντίστοιχα, στηρίζονται σε άλλες προβλέψεις του ίδιου νομοθετήματος, ήτοι, του Ν.3911/2011 και του Γενικού Κανονισμού Κίνησης (σχ. 1α και 1β). Ο ανωτέρω ισχυρισμός τυγχάνει **εν μέρει βάσιμος, και ειδικότερα:**

ΠΡΩΤΟΝ: Σύμφωνα με τις εδώ προαναφερόμενες προϋποθέσεις, **οι οποίες πρέπει να συντρέχουν σωρευτικά,** για την εφαρμογή της αρχής ne bis in idem καθίσταται σαφές, για τα εδώ ερευνώμενα από την ΡΑΣ σιδηροδρομικά συμβάντα **όχι μόνο** δεν έχει ασκηθεί ποινική διαδικασία εναντίων των εμπλεκόμενων σε αυτά μηχανοδηγών, πολύ δε περισσότερο δεν υφίσταται αμετάκλητο (δεδικασμένο) επί της εν λόγω διαδικασίας, **αλλά** ακόμη και αν αυτό είχε συμβεί, η διαδικασία ακρόασης (σχ.1η) την οποία ακολουθεί η ΡΑΣ δεν έχει χαρακτήρα «ποινικό» αλλά αμιγώς διοικητικό, και για τις εδώ ελεγχόμενες παραβάσεις **επιβάλλονται οι σχετικές διοικητικές κυρώσεις του άρθρου 79 §§1 και 2 του Ν.4632/2019.** Επομένως η ΡΑΣ έχει, ως Εθνική Αρχή Ασφάλειας, τη δικαιοδοσία ελέγχου της εφαρμογής και τήρησης της σιδηροδρομικής νομοθεσίας για τα εδώ ερευνώμενα σιδηροδρομικά συμβάντα, αφού η διαδικασία που ακολουθήθηκε για τους

εμπλεκόμενους μηχανοδηγούς στο πλαίσιο διενέργειας αυτεπάγγελτου ελέγχου σχετίζεται με τις προβλεπόμενες από τον νόμο αρμοδιότητες, ελέγχους (Γ.Κ.Κ.) και διοικητικές κυρώσεις στις οποίες μόνο η ΡΑΣ μπορεί να προβαίνει.

ΔΕΥΤΕΡΟΝ: Σύμφωνα με το διατακτικό της με αριθμό 30/26.3.2024 απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ (σχ.12 και σχ.13) επιβλήθηκε, αναφορικά τα εδώ ερευνώμενα σιδηροδρομικά συμβάντα, στην εδώ ελεγχόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση **(α)** για τις εκεί διαπιστωθείσες (καθ' υποτροπή) παραβάσεις του άρθρου 18 §1 (*παρακολούθηση μηχανοδηγών από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους διαχειριστές υποδομής*) του Ν.3911/2011, το, **κατ' άρθρο 29 §5 περίπτωση ζ)** του ίδιου νόμου, **συνολικό πρόστιμο (50.000,00 + 50.000,00) των εκατό χιλιάδων (100.000,00) ευρώ** και **(β)** για τις εκεί περιγραφόμενες δύο **(2)** παραβάσεις του άρθρου 22 §2 α) εδάφιο β' (*Μητρώα και ανταλλαγή δεδομένων*) του Ν.3911/2011 η, **κατ' άρθρο 29 §5 περίπτωση θ)** του ίδιου νόμου, **σύσταση για συμμόρφωση προς τη συγκεκριμένη διάταξη της νομοθεσίας**. Λαμβάνοντας υπόψη ότι για την εδώ ερευνώμενη παράβαση της διαδικασίας SMS/PRO/0033 (*Συμπληρωματικό Πιστοποιητικό Μηχανοδήγησης-Διαδικασία Απόκτησης και Παρακολούθησης*) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ, σχ. 1ιζ) έχει ήδη επιβληθεί η, σύμφωνα με την προαναφερόμενη απόφαση της Ολομέλειας στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της Αρχής για την ορθή εφαρμογή του Ν.3911/2011, **κύρωση του ανωτέρω προστίμου**, παρέλκει η διαδικασία επιβολής διοικητικών κυρώσεων του άρθρου **79 §1 περίπτωση (η)** του Ν.4632/2019, **γενομένου δεκτού, ως βάσιμου**, του σχετικού ισχυρισμού της Hellenic Train για την εφαρμογή της αρχής *ne bis in idem* αναφορικά με την ειρημένη (σχ.1ιζ) διαδικασία του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας.

VIγ. Επί του ισχυρισμού της HELLENIC TRAIN Α.Ε. **περί μη παραβίασης του άρθρου 120 §2 περίπτωση (iii) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης Μέρος Β' (ΦΕΚ Β' 698/1.3.2019)**

(1) Σύμφωνα με το άρθρο 120 §1200β (Στελέχωση κινητήριων μονάδων και καθήκοντα των Μηχανοδηγών) περίπτωση (iii) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης Μέρος Β' (ΦΕΚ Β' 698/1.3.2019) **προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ότι «[...] β.- Επιβάλλεται η παρουσία ενός δεύτερου Μηχανοδηγού στον θάλαμο οδήγησης στις ακόλουθες περιπτώσεις:** i) [...], ii) [...], iii) σε τμήματα της διαδρομής αμαξοστοιχίας, όπου με βάση το δρομολόγιο η μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα είναι μεγαλύτερη των 120χλμ./ώρα και η αμαξοστοιχία δεν επιτηρείται ως προς τη συμμόρφωση προς τις ακολουθητέες ταχύτητες και τις ενδείξεις των σημάτων μέσω συστήματος προστασίας ETCS, [...], iv) [...], v) [...]. Από την υποχρέωση παρουσίας δεύτερου Μηχανοδηγού **εξαιρούνται** οι εμπορικές αμαξοστοιχίες ή αμαξοστοιχίες έργων μήκους μικρότερου ή ίσου των 400m, μέγιστης ταχύτητας 80 χλμ./ώρα, με διαδρομή μικρότερη των 25 χλμ. και οι οποίες δεν πρόκειται να διέλθουν:

- από σήραγγες μήκους μεγαλύτερου των 1000μ. ή και
- από τμήματα γραμμής με χαρακτηριστική κλίση (ανηφορική ή κατηφορική) μεγαλύτερη των 12%.

Για τις παραπάνω εξαιρέσεις, όμως, απαιτείται σε κάθε περίπτωση η εξασφάλιση λειτουργίας της συσκευής νεκρού ανθρώπου και ορατότητας του θαλάμου οδήγησης.

γ.- Η στελέχωση των κινητηρίων μονάδων, σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο, γίνεται με ευθύνη των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων».

(2) Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 4 §2 περίπτωση ε (Κοινοτικό υπόδειγμα πιστοποίησης) του Ν.3911/2011, προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ότι «**2. Δεν απαιτείται η κατοχή πιστοποιητικού** για συγκεκριμένο μέρος της υποδομής στις κατωτέρω εξαιρετικές περιπτώσεις, εάν ένας άλλος μηχανοδηγός, που διαθέτει έγκυρο πιστοποιητικό για τη συγκεκριμένη υποδομή, βρίσκεται δίπλα στον μηχανοδηγό κατά την οδήγηση: α) [...], β) [...], γ) [...], δ) [...], **ε) για τους σκοπούς της Εκπαίδευσης και εξέτασης μηχανοδηγών.** Η χρήση της δυνατότητας αυτής αποφασίζεται από τη σιδηροδρομική επιχείρηση

και δεν μπορεί να επιβάλλεται ούτε από τον οικείο διαχειριστή υποδομής ούτε από την Αρχή».

(3) Ο ισχυρισμός (σχ.20) της HELLENIC TRAIN A.E. περί μη παραβίασης της διάταξης του άρθρου 120 §2 περίπτωση (iii) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης Μέρος Β' **λόγω του εκπαιδευτικού χαρακτήρα** των εδώ ελεγχόμενων δρομολογίων (4.9.2023 και 1.1.2024) κατ' εφαρμογή της διάταξης του άρθρου 4 §2 περίπτωση ε (Κοινοτικό υπόδειγμα πιστοποίησης) του Ν.3911/2011, τυγχάνει απορριπτέος ως αβάσιμος, διότι, λαμβανομένου υπόψη του περιεχομένου των ειρημένων διατάξεων και των στοιχείων που προσκόμισε στην Αρχή η εδώ ελεγχόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση, και ειδικότερα **(α)** την από 5.3.2021 χρονολογούμενη «σύμβαση συνεργασίας» μεταξύ του ΟΣΕ και της HELLENIC TRAIN A.E. (προσκομιζόμενο ως σχ.2 με το Υπόμνημα της), **(β)** την από 10.10.2023 χρονολογούμενη «σύμβαση συνεργασίας» μεταξύ του ΟΣΕ και της HELLENIC TRAIN A.E. (προσκομιζόμενο ως σχ.3 με το Υπόμνημα της), **(γ)** το από 4.9.2023 χρονολογούμενο φύλλο εκπαίδευσης σε πορεία για τον εκπαιδευόμενο μηχανοδηγό μετά του σχετικού «δελτίου έλξης» (προσκομιζόμενο ως σχ.5 με το Υπόμνημά της) και **(δ)** το από 1.1.2024 χρονολογούμενο φύλλο εκπαίδευσης σε πορεία για την εκπαιδευόμενη μηχανοδηγό μετά του σχετικού «δελτίου έλξης» (προσκομιζόμενο ως σχ.7 με το Υπόμνημά της), προκύπτουν αβίαστα τα ακόλουθα:

ΠΡΩΤΟΝ: Η εδώ ελεγχόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση **παρερμηνεύει** τους προαναφερόμενους κανόνες και επιχειρεί με τον παραπάνω ισχυρισμό της να εντάξει την έννοια του εκπαιδευτικού δρομολογίου του άρθρου 4 §2 περίπτωση ε (Κοινοτικό υπόδειγμα πιστοποίησης) του Ν.3911/2011 στο πραγματικό νόημα του άρθρου 120 §1200β (Στελέχωση κινητήριων μονάδων και καθήκοντα των Μηχανοδηγών) **περίπτωση (iii)** του Γενικού Κανονισμού Κίνησης Μέρος Β' (ΦΕΚ Β' 698/1.3.2019) μη λαμβάνοντας υπόψη, ότι η **υποχρεωτική παρουσία** δύο (2) μηχανοδηγών κατά τα διαλαμβανόμενα στο άρθρο 120 §1200β (Στελέχωση κινητήριων μονάδων και καθήκοντα των

Μηχανοδηγών) **περίπτωση (iii)** του Γ.Κ.Κ. αναφέρεται **στις ελάχιστες απαιτήσεις στελέχωσης** των εδώ ελεγχόμενων αμαξοστοιχιών, δηλαδή, ότι οι εκπαιδευόμενοι μηχανοδηγοί, (για το συμβάν της 4.9.2023) και (για το συμβάν της 1.1.2024), θα έπρεπε, **εφόσον βρίσκονταν σε διαδικασία εκπαίδευσης σε πορεία**, να αποτελούν τον τρίτο (3) μηχανοδηγό των αντίστοιχων αμαξοστοιχιών. Επομένως, η διάταξη του άρθρου 120 §1200β (Στελέχωση κινητήριων μονάδων και καθήκοντα των Μηχανοδηγών) **περίπτωση (iii)** του Γενικού Κανονισμού Κίνησης Μέρος Β' (ΦΕΚ Β' 698/1.3.2019) **απαιτεί δύο (2) μηχανοδηγούς οι οποίοι υπάγονται και πληρούν** τις προϋποθέσεις του άρθρου 4 §1 του Ν.3911/2011, δηλαδή μηχανοδηγούς οι οποίοι, εκτός από την άδεια να διαθέτουν και πιστοποιητικό στο οποίο να αναγράφεται όχι μόνο η υποδομή αλλά και το τροχαίο υλικό που επιτρέπεται να μηχανοδηγούν.

ΔΕΥΤΕΡΟΝ: Επιπρόσθετα, από τη γραμματική διατύπωση του άρθρου 4 §2 του Ν.3911/2011 καθίσταται σαφές, ότι η αναφορά σε **«συγκεκριμένο μέρος της υποδομής»** δεν δύναται να υπαχθεί στην κατηγοριοποίηση του άρθρου 120 §1200β (Στελέχωση κινητήριων μονάδων και καθήκοντα των Μηχανοδηγών) **περίπτωση (iii)** του Γ.Κ.Κ., διότι, σε μια τέτοια περίπτωση, **αφενός μεν** θα υφίστατο σύγκρουση νόμων και ως εκ τούτου έννομων συνεπειών από την παράβασή τους, **και αφετέρου**, θα ακυρωνόταν ο σκοπός της ρύθμισης του Γ.Κ.Κ.. Επομένως, στον θάλαμο μηχανοδήγησης **(α)** της εδώ ερευνώμενης αμαξοστοιχίας IC-53/4.9.2023 (ETR/470/Αθήνα-Θεσσαλονίκη) και **(β)** της εδώ ερευνώμενης αμαξοστοιχίας 57/1.1.2024 (Η/Α120.020/Θεσσαλονίκη-Αθήνα) **θα έπρεπε**, κατά τις απαιτήσεις της ειρημένης διάταξης **του άρθρου 120 §1200β (Στελέχωση κινητήριων μονάδων και καθήκοντα των Μηχανοδηγών) περίπτωση (iii)** του Γενικού Κανονισμού Κίνησης Μέρος Β' (ΦΕΚ Β' 698/1.3.2019) να βρίσκονται δύο (2) αδειοδοτούμενοι και πιστοποιημένοι μηχανοδηγοί **και** ένας (1) εκπαιδευόμενος μηχανοδηγός, εφόσον η ελεγχόμενη επιχείρηση επιθυμούσε να εκπαιδεύσει εν δυνάμει μηχανοδηγούς, προϋποθέσεις,

που, όπως αποδείχθηκε, δεν εκπληρώθηκαν και δεν εφαρμόστηκαν από την σιδηροδρομική επιχείρηση.

VII. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Με βάση όλα τα ανωτέρω εκτιθέμενα και από όλα ανεξαιρέτως τα προσκομιζόμενα από την ελεγχόμενη 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 **(α)** το σιδηροδρομικό ατύχημα της 4.9.2023 που προκλήθηκε σε άτομο από κινούμενο τροχαίο υλικό (θανάσιμος τραυματισμός-αυτοκτονία πεζής γυναίκας από την επιβατική αμαξοστοιχία 53 στο Χ.Σ. 2+200, γραμμής Θ-Αμ Θ [περιοχή Μυτιληνάκια]) **και (β)** το σιδηροδρομικό ατύχημα της 1.1.2024 (τραυματισμός ατόμου από την επιβατική αμαξοστοιχία 57 στο Χ.Σ. 11+050, [διάβαση Σεπολίων]), παραβίασε, για όλους τους ανωτέρω λόγους, απορριπτομένων (ως αβάσιμων) των σχετικών ισχυρισμών της, **(Α)** τις διατάξεις του άρθρου **120** (*Στελέχωση κινητήριων μονάδων και καθήκοντα των Μηχανοδηγών*) **§1200β περίπτωση (iii)** του Γενικού Κανονισμού Κίνησης Μέρος Β' (ΦΕΚ Β' 698/1.3.2019). Κατά συνέπεια, συντρέχει περίπτωση εφαρμογής των διατάξεων των άρθρων 70 §2 και 79 §§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.

IIIIV. 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 την 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 εν λόγω πρόστιμο, προκειμένου το πρόστιμο αυτό να μην είναι αμελητέο, ή αντιθέτως, υπερβολικά υψηλό, σύμφωνα με τις επιταγές, **(α)** της εξασφάλισης της αποτελεσματικότητας του προστίμου και **(β)** της τήρησης της αρχής της αναλογικότητας.

(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 και το ειδικό βάρος της σιδηροδρομικής επιχείρησης στην εν λόγω αγορά.

(Β2) 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 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 (Γ.Κ.Κ.) 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 για τις οποίες ωστόσο της έχει επιβληθεί με τη με αριθμό 30/26.3.2024 απόφαση της Ολομέλειας της Αρχής η κύρωση της σύστασης (σχ.12 και σχ.13) και σε παράβαση διατάξεων οι κυρώσεις των οποίων προβλέπονται στο άρθρο 79 §2 του δεύτερου μέρους του Ν.4632/2019, και ειδικότερα:

(Iα) τις διατάξεις του άρθρου 120 (Στελέχωση κινητήριων μονάδων και καθήκοντα των Μηχανοδηγών) §1200β περίπτωση (iii) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης Μέρος Β' (ΦΕΚ Β' 698/1.3.2019), διότι οι, όπως παραπάνω αναφερόμενες, αμαξοστοιχίες δεν στελεχώθηκαν από δύο (2) πιστοποιημένους μηχανοδηγούς (προσωπικό έλξης), σύμφωνα και με τα προσκομιζόμενα δελτία έλξης.

(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 του προαναφερόμενου άρθρου από την εδώ ελεγχόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση, αυτή άρχεται **(α)** για το συμβάν της 4.9.2023 το πρωί (10:30 π.μ.) της 4.9.2023, ήτοι την ημερομηνία κατά την οποία συνέβη ο θανάσιμος τραυματισμός-αυτοκτονία πεζής γυναίκας από την επιβατική αμαξοστοιχία 53 στο Χ.Σ. 2+200, γραμμής Θ-Αμ Θ (περιοχή Μυτιληνάκια) και έληξε στις 12:30 μ.μ. της ίδιας ημέρας ότε και αποκαταστάθηκε η κυκλοφορία **και (β)** για το συμβάν της 1.1.2024 το βράδυ (22:20) της 1.1.2024, ήτοι την ημερομηνία κατά την οποία προκλήθηκε ο τραυματισμός ατόμου από την επιβατική αμαξοστοιχία 57 στο Χ.Σ. 11+050, [διάβαση Σεπολίων]) και έληξε την ίδια ημέρα ότε και αποκαταστάθηκε η κυκλοφορία.

(Δ) Λαμβάνοντας συνολικά υπόψη **αφενός μεν** 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, **και αφετέρου**, τη με αριθμό 42/11.5.2023 (ΑΔΑ: 9Γ7ΦΟΚΠ2-2ΥΜ) της Ολομέλειας της Αρχής σύμφωνα με το διατακτικό της οποίας (σημείο Ε), **επιβλήθηκε**, στην εδώ ελεγχόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση **η σύσταση** «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, η κύρωση της οποίας (σύστασης) ρυθμίζεται από το άρθρο 79 §1 περίπτωση (β) του δεύτερου μέρους του Ν.4632/2019:

(Δ1) Προσδιορίζεται, για την HELLENIC TRAIN Α.Ε. για τις διαπιστωθείσες παραβάσεις του άρθρου 120 (Στελέχωση κινητήριων μονάδων και καθήκοντα των Μηχανοδηγών) §1200β περίπτωση (iii) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης Μέρος Β' (ΦΕΚ Β' 698/1.3.2019) και για τα δύο (2) εδώ ερευνώμενα σιδηροδρομικά συμβάντα, πρόστιμο (άρθρου 79 §2 του δεύτερου μέρους του Ν. 4632/2019) χρηματικού ποσού είκοσι χιλιάδων (20.000,00€) ευρώ.

(Δ2) Προσδιορίζεται, για την HELLENIC TRAIN Α.Ε. για τη διαπιστωθείσα παράβαση της σύστασης που της έχει επιβληθεί, σύμφωνα με το διατακτικό της με αριθμό 42/11.5.2023 (ΑΔΑ: 9Γ7ΦΟΚΠ2-2ΥΜ) απόφασης της Ολομέλειας της Αρχής και για τα δύο (2) εδώ ερευνώμενα σιδηροδρομικά συμβάντα, πρόστιμο (άρθρου 79 §1 περίπτωση (β) του δεύτερου μέρους του Ν. 4632/2019) συνολικού χρηματικού ποσού είκοσι χιλιάδων (20.000,00€) ευρώ.

(Ε) 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 120 (Στελέχωση κινητήριων μονάδων και καθήκοντα των Μηχανοδηγών) §1200β περίπτωση (iii) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης Μέρος Β' (ΦΕΚ Β' 698/1.3.2019),

αναφορικά με **(α)** το σιδηροδρομικό ατύχημα της 4.9.2023 που προκλήθηκε σε άτομο από κινούμενο τροχαίο υλικό (θανάσιμος τραυματισμός-αυτοκτονία πεζής γυναίκας από την επιβατική αμαξοστοιχία 53 στο Χ.Σ. 2+200, γραμμής Θ-Αμ Θ [περιοχή Μυτιληνάκια]) **και (β)** το σιδηροδρομικό ατύχημα της 1.1.2024 (τραυματισμός ατόμου από την επιβατική αμαξοστοιχία 57 στο Χ.Σ. 11+050, [διάβαση Σεπολίων]) της σιδηροδρομικής επιχείρησης με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό τίτλο «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» **και (Α2)** της σύστασης που της έχει επιβληθεί, σύμφωνα με το διατακτικό της με αριθμό 42/11.5.2023 (ΑΔΑ: 9Γ7ΦΟΚΠ2-2ΥΜ) απόφασης της Ολομέλειας της Αρχής.

Β. ΕΠΙΒΑΛΛΕΙ στη σιδηροδρομική εταιρεία με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» για τις διαπιστωθείσες παραβάσεις **(Β1)** των διατάξεων του άρθρου **120** (*Στελέχωση κινητήριων μονάδων και καθήκοντα των Μηχανοδηγών*) **§1200β περίπτωση (iii)** του Γενικού Κανονισμού Κίνησης Μέρος Β' (ΦΕΚ Β' 698/1.3.2019), **πρόστιμο** (άρθρου 79 §2 του δεύτερου μέρους του Ν. 4632/2019) χρηματικού ποσού είκοσι χιλιάδων (20.000,00€) ευρώ **και (Β2)** της σύστασης που της έχει επιβληθεί, σύμφωνα με το διατακτικό της με αριθμό 42/11.5.2023 (ΑΔΑ: 9Γ7ΦΟΚΠ2-2ΥΜ) απόφασης της Ολομέλειας της Αρχής **πρόστιμο** (άρθρου 79 §1 περίπτωση (β) του δεύτερου μέρους του Ν. 4632/2019) συνολικού 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 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.

Δ. 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.

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

Η απόφαση εκδόθηκε στις 16.07.2024

Η Πρόεδρος της ΡΑΣ

Ιωάννα Τσιαπαρίκου