

Αθήνα, 26/07/2024

Αρ. Πρωτ.: 2693

ΑΠΟΦΑΣΗ (61/2024)της 264^{ης} Συνεδρίασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ της 25.07.2024

ΘΕΜΑ: «Απόφαση επί της με αριθ. πρωτ. 1551/22.4.2024 ενδικοφανούς προσφυγής (άρθρου 21 του Ν. 3911/2011) της σιδηροδρομικής επιχείρησης με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό τίτλο «HELLENIC TRAIN Α.Ε.», στρεφόμενης κατά της με αριθμό 24/15.3.2024 απόφασης της Ολομέλειας της Αρχής».

**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 ασφάλειας ή έγκρισης ασφάλειας».
- 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 Με-

ταφορών «Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.)».

- ια. Της με αριθμό ΑΣ10/77243/580 (ΦΕΚ Β' 698/1.3.2019) «Τροποποίηση του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως -Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών)» απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.
- ιβ. Της με αριθμό ΑΣ10/3816/44 (ΦΕΚ Β' 1341/13.4.2020) «Έγκριση Παραρτημάτων II και III του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως -Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών)» έγκρισης του Γενικού Γραμματέα Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.
- ιγ. Του Γενικού Κανονισμού Κίνησης Α' Μέρος-Κανονισμός Σημάτων (ΦΕΚ Β' 643/23.5.2006) «Έγκριση τεχνικών κανόνων ασφάλειας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές».
- ιδ. Της με αριθμό 2007/59/ΕΚ Οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23^{ης} Οκτωβρίου 2007 «σχετικά με την πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης μηχανών έλξης και συρμών στο σιδηροδρομικό σύστημα της Κοινότητας».
- ιε. Της με αριθμό Ε(2009) 8278 Απόφασης της Επιτροπής της 29^{ης} Οκτωβρίου 2009 «σχετικά με τη θέσπιση των βασικών παραμέτρων για τα μητρώα αδειών μηχανοδηγού και τα μητρώα συμπληρωματικών πιστοποιητικών που προβλέπονται στην οδηγία 2007/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου».
- ιστ. Της με αριθμό ΑΣ19/οικ.53229/395 (ΦΕΚ Β' 2838/16.7.2018) κοινής απόφασης των Υπουργών Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων και Υποδομών και Μεταφορών «Αναγνώριση των εκπαιδευτικών κέντρων υποψηφίων μηχανοδηγών και μηχανοδηγών».
- ιζ. Της διαδικασίας διαχείρισης ασφάλειας «Εκπαίδευση και Αξιολόγηση Προσωπικού σε θέματα ασφάλειας-

SMS/PRO/003» του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) της HELLENIC TRAIN A.E..

- ιη. Της διαδικασίας διαχείρισης ασφάλειας «Πιστοποιητικά Μηχανοδηγών-Χορήγηση και Προσαρμογή-SAF/PRO/003B» του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) της HELLENIC TRAIN A.E..
2. Το με αριθ. πρωτ. 1514/30.8.2021 έγγραφο της Πανελλήνιας Ένωσης Προσωπικού Έλξης (ΠΕΠΕ-793/27.8.2021).
 3. Το με αριθ. πρωτ. 1563/8.9.2021 έγγραφο της ΡΑΣ.
 4. Το με αριθ. πρωτ. 1566/8.9.2021 έγγραφο (μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου) της ΤΡΑΙΝΟΣΕ (νυν HELLENIC TRAIN A.E.).
 5. Το με αριθ. πρωτ. 1738/29.9.2021 έγγραφο (5178/21/T12/29.9.2021) της ΤΡΑΙΝΟΣΕ (νυν HELLENIC TRAIN A.E.).
 6. Το με αριθ. πρωτ. 2034/1.11.2021 έγγραφο του ΟΣΕ (9160517/22.10.2021).
 7. Το με αριθ. πρωτ. 2358/6.12.2021 έγγραφο της ΤΡΑΙΝΟΣΕ (5464/21/T12/6.12.2021).
 8. Το με αριθ. πρωτ. 2407/8.12.2021 έγγραφο του ΟΣΕ (9176792/6.12.2021).
 9. Τη με αριθ. πρωτ. 19/4.1.2022 Εισήγηση της Προέδρου της ΡΑΣ προς την Ολομέλεια της Αρχής.
 10. Τη με αριθμό 4/20.1.2022 απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ με θέμα: «Διεξαγωγή αυτεπάγγελτης έρευνας σχετικά με το σιδηροδρομικό ατύχημα (εκτροχίαση βαγονιών) στην περιοχή των Σερρών στις 25.8.2021».
 11. Τη με αριθ. πρωτ. 548/22.2.2022 κοινοποίηση της ειρημμένης (σχ.10) απόφασης προς ΤΡΑΙΝΟΣΕ (νυν HELLENIC TRAIN A.E.).
 12. Το από 5.5.2022 χρονολογούμενο (αριθ. πρωτ. 2113/1.8.2022) Πόρισμα των στελεχών της Μονάδας Ασφάλειας Σιδηροδρόμων (ΜΑΣΔ) της Αρχής.

13. Την από 12.3.2024 χρονολογούμενη (983/12.3.2024) Εισηγήση της Μονάδας Ασφάλειας Σιδηροδρόμων (ΜΑΣΔ) της Αρχής (δια της Προέδρου της ΡΑΣ) προς την Ολομέλεια της Αρχής.
14. Τη με αριθ. πρωτ. 1050/14.3.2024 Πρόσκληση Συνεδρίασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ.
15. Τη με αριθμό 25/15.3.2024 Απόφαση (ΑΔΑ: ΨΕΩΒΟΚΠ2-ΞΥΓ) της Ολομέλειας της ΡΑΣ.
16. Τη με αριθ. πρωτ. 1133/21.3.2024 Πράξη της Προέδρου για τον ορισμό του Οργάνου Ακρόασης.
17. Τη με αριθ. πρωτ. 1135/21.3.2024 Πράξη Διεξαγωγής Ακρόασης (ΑΔΑ: 9795ΟΚΠ2-ΓΟΥ) με αντικείμενο τη διερεύνηση της ορθής και αποτελεσματικής εφαρμογής της ορθής και αποτελεσματικής εφαρμογής των διατάξεων **(Α)** των άρθρων 76 (*Όριο ταχύτητας των αμαξοστοιχιών*) και 120 (*Στελέχωση κινητήριων μονάδων*) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β'(ΦΕΚ Β' 698/1.3.2019) **και (Β)** των διαδικασιών SMS 003 (*εκπαίδευση και αξιολόγηση προσωπικού στα θέματα ασφάλειας*) και SMS 003B (*πιστοποιητικά μηχανοδηγών-χορήγηση και προσαρμογή*) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειάς της αναφορικά με το σιδηροδρομικό ατύχημα της 25.8.2021 (εκτροχίαση δύο [2] έμπορτων 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».
18. Τη με αριθμό 2374Γ'/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 A.E.» επίδοση της ειρημένης (σχ. 15) Απόφασης της Ολομέλειας της Αρχής.
19. Τη με αριθμό 2376Γ'/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 A.E.» επίδοση της ειρημένης (σχ. 17) Πράξης Διεξαγωγής Ακρόασης.
20. Τη με αριθ. πρωτ. 1396/9.4.2024 εγκριτική απόφαση του αρμόδιου Οργάνου Ακρόασης επί του από 2.4.2024 χρονολογούμενου αιτήματος της «HELLENIC TRAIN A.E.» περί αναβολής διεξαγωγής ακρόασης.
21. Το με αριθ. πρωτ. 1533/19.4.2024 Υπόμνημα της HELLENIC TRAIN A.E..
22. Το με αριθμό 6833/22.4.2024 ειδικό συμβολαιογραφικό πληρεξούσιο της συμβολαιογράφου Αθηνών,
23. Τα πρακτικά της στις 23.4.2024 διεξαχθείσας συνεδρίασης της Επιτροπής Ακροάσεων της ΡΑΣ.
24. Τη με αριθ. πρωτ. 1886/24.05.2024 κοινοποίηση στην HELLENIC TRAIN A.E. των ειρημένων (σχ.23) πρακτικών.
25. Το από 29/05/2024 με αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 1946/29.5.2024 Συμπληρωματικό, κατ' άρθρο 22 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ, Υπόμνημα της HELLENIC TRAIN A.E..
26. Τη με αριθμό 24/15.3.2024 Απόφαση (ΑΔΑ: 6ΚΘΒΟΚΠ2-Γ08) της Ολομέλειας της ΡΑΣ με θέμα: «Απόφαση για τη 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 A.E.», πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε., στο πλαίσιο της με αριθμό 4/20.1.2022 απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ».
- 27.** Τη με αριθμό 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 A.E.» επίδοση της ειρημένης (σχ.26) Απόφασης της Ολομέλειας.
- 28.** Τη με αριθμό 2569/16.7.2024 (57/2024) Απόφαση (ΑΔΑ: 69Ρ6ΟΚΠ2-ΞΜΩ) της Ολομέλειας της ΡΑΣ επί της ειρημένης (σχ.17) Πράξης Διεξαγωγής Ακρόασης.
- 29.** Τη με αριθ. πρωτ. 1551/22.4.2024 ενδικοφανή προσφυγή της «HELLENIC TRAIN A.E.».
- 30.** Τη με αριθ. πρωτ. 2639/22.7.2024 Πρόσκληση Συνεδρίασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ.
- 31.** Τη με αριθ. πρωτ. 137/22.7.2024 Εισήγηση της Προέδρου της ΡΑΣ προς την Ολομέλεια.

ΣΚΕΦΘΗΚΕ ΩΣ ΕΞΗΣ :

I. ΣΥΝΤΟΜΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ

- Ια.** Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ), στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της ως Εθνική Αρχή Ασφάλειας (Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών), έλαβε το με αριθ. πρωτ. 1514/30.8.2021 έγγραφο (σχ.2, ΠΕΠΕ-793/27.8.2021) της Πανελλήνιας Ένωσης Προσωπικού Έλξης με το οποίο ενημερώθηκε, μεταξύ άλλων, για την στις 25.8.2021 εκτροχίαση και ανατροπή δύο βυτιοφόρων φορταμαξών της με αριθμό 80610 με Δ/Η MLW/504+509 εμπορικής αμαξοστοιχίας στη χιλιομετρική θέση

173+700 της γραμμής Θεσσαλονίκης-Αλεξανδρούπολης και την επακόλουθη διαρροή 5.400lt ή 4.401kg καύσιμου πετρελαίου.

Ιβ. Ακολουθως, η ΡΑΣ με τη με αριθμό πρωτ. 1563/8.9.2021 επιστολή της (σχ.3) ζήτησε από τη σιδηροδρομική επιχείρηση με τον διακριτικό τίτλο ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. (νυν HELLENIC TRAIN Α.Ε.) και από τον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής (ΟΣΕ) **αφενός μεν** την επίσπευση διερεύνησης της εκτροχίασης δύο (2) βαγονιών του προαναφερόμενου (υπό στοιχείο α) ατυχήματος και τη γνωστοποίηση σε αυτή (ΡΑΣ) των σχετικών εκθέσεων/πορισμάτων, **και αφετέρου** σχετική πληροφόρηση-ενημέρωση με την αποστολή **όχι μόνο** των σχετικών ημερήσιων δελτίων συμβάντων και ατυχημάτων, από τα οποία να προκύπτουν τα ονόματα των μηχανοδηγών που ενεπλάκησαν στα ανωτέρω συμβάντα, προκειμένου να διενεργήσει τους προβλεπόμενους στο άρθρο 29 §7 του Ν. 3911/2011 ελέγχους για τους μηχανοδηγούς, **αλλά και** των σχετικών δελτίων έλξης και φύλλων πορείας των εμπλεκόμενων αμαξοστοιχιών.

Ιγ. Ο Σύμβουλος Ασφαλούς Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (ΣΑΜΕΕ) της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. απέστειλε στη ΡΑΣ την, σύμφωνα με το άρθρο 1.8.5 του κανονισμού RID 2021, αναφορά του (σχ.4) σχετικά με το ατύχημα της 25.8.2021, ενώ, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. με το με αριθ. πρωτ. 1738/29.9.2021 έγγραφό της (σχ.5) ενημέρωσε την Αρχή αναφορικά με τα δύο ανωτέρω συμβάντα γνωστοποιώντας **(α)** τα ημερήσια δελτία συμβάντων και ατυχημάτων (με τα ονόματα των μηχανοδηγών, **(β)** τα δελτία έλξης των αμαξοστοιχιών, **(γ)** τα φύλλα πορείας των αμαξοστοιχιών, **(δ)** την ανάλυση του ταχογράφου της κάθε αμαξοστοιχίας, **και** **(ε)** τις αναφορές των μηχανοδηγών. Με το ίδιο έγγραφο (σχ.5) γνωστοποίησε στην Αρχή αναφορικά με το ατύχημα (εκτροχίαση βαγονιών) της 25.8.2021, **(1)** την αναφορά του ΣΑΜΕΕ, **(2)** τα κοστολογικά στοιχεία του συμβάντος και **(3)** φωτογραφίες από την περιοχή. Ωστόσο, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ για κανένα από τα ανωτέρω ατυχήματα (ε-

κτροχίαση βαγονιών στις 25.8.2021 και σύγκρουση με μηχανήμα γραμμής στις 26.8.2021) δεν απέστειλε στη ΡΑΣ σχετικό πόρισμα διερεύνησης.

- Ιδ.** Αντιθέτως, ο ΟΣΕ Α.Ε. με το αριθ. πρωτ. 2034/1.11.2021 έγγραφό του (σχ.6) γνωστοποίησε στη ΡΑΣ το με αριθμό 43/18.10.2021 Πόρισμά του (για την εκτροχίαση δύο (2) έμπορευτων οχημάτων της εμπορικής αμαξοστοιχίας 80610 στο Χ.Σ. 174+370, γραμμής Θ-ΑμπΚ, την Τετάρτη 25.8.2021 και ώρα 13:45) στο οποίο γίνεται, μεταξύ άλλων, διεξοδική αναφορά στα αίτια που προκάλεσαν το εν λόγω ατύχημα.
- Ιε.** Η ΡΑΣ, αφού αξιολόγησε τα ληφθέντα από το Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων της Μονάδας Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας (ΜΑΣΔ) στοιχεία και λαμβάνοντας υπόψη τη με αριθ. πρωτ. 19/4.1.2022 Εισήγηση της Προέδρου της ΡΑΣ προς την Ολομέλεια της Αρχής (σχ.9) εξέδωσε, σύμφωνα με το άρθρο 5 §2 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ διεξαγωγή αυτεπάγγελτης έρευνας, τη με αριθμό 4/20.1.2022 απόφαση της Ολομέλειας της Αρχής (σχ.10) σχετικά με το εν λόγω συμβάν (εκτροχίαση βαγονιών), με αντικείμενο τον έλεγχο της τήρησης των κανονισμών, των διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας και των απαιτήσεων του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. σε σχέση με την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών, σύμφωνα με τις ενδείξεις και τα αποδεικτικά στοιχεία τα οποία είχαν περιέλθει σε γνώση της Αρχής. Συνεπώς, 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 την ειρημένη (σχ.10) απόφαση στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. με το με αριθ. πρωτ. 548/22.2.2022 έγγραφό της (σχ.11).

Ιστ. Με το αριθ. πρωτ. 2113/1.8.2022 Πόρισμα (σχ.12) των στελεχών της Μονάδας Ασφάλειας Σιδηροδρόμων (ΜΑΣΔ) της Αρχής **διαπιστώθηκε ότι:** (Α) ο (υπάλληλος-προσθηθείς της εν λόγω σιδηροδρομικής επιχείρισης), ως μέλος του πληρώματος που ενεπλάκη στο ατύχημα της 25.8.2021 (εκτροχίαση βαγονιών) **δεν διέθετε**, ως όφειλε, ένα ή περισσότερα πιστοποιητικά στα οποία αναγράφεται η υποδομή 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** των διαδικασιών SMS 003 (εκπαίδευση και αξιολόγηση προσωπικού στα θέματα ασφάλειας) και SMS 003B (πιστοποιητικά μηχανοδηγών-χορήγηση και προσαρμογή) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε., δεδομένου ότι, **αφενός μεν**, σύμφωνα με τη διαδικασία SMS003B (Πιστοποιητικά Μηχανοδηγών-Χορήγηση και Προσαρμογή) του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. προβλέπεται (πρβλ.σελ.5 της εν λόγω διαδικασίας) ότι «...Κάθε μηχανοδηγός που εργάζεται σε κοινοτικό σιδηροδρομικό δίκτυο-και άρα στο ελληνικό- **οφείλει να κατέχει** ένα ή περισσότερα πιστοποιητικά, στα οποία αναγράφονται οι υποδομές επί των οποίων επιτρέπεται στον κάτοχό του να οδηγεί καθώς και το τροχαίο υλικό που επιτρέπεται να οδηγεί. Κάθε πιστοποιητικό πληροί τις προδιαγραφές του Παραρτήματος II του Κανονισμού (ΕΕ) με αριθμό 36/2010...», **και αφετέρου**, σύμφωνα με τη διαδικασία SMS003 (Εκπαίδευση και Αξιολόγηση προσωπικού σε θέματα ασφάλειας) του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. προβλέπεται (πρβλ.σελ.5 της εν λόγω διαδικασίας) ότι «...Το προσωπικό της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. που έχει κρίσιμα καθήκοντα από πλευράς ασφάλειας είναι το προσωπικό της ΔΙΣΜΟΕ (Κλάδος Ελέγχου και Κίνησης Αμαξοστοιχιών), το προσωπικό της ΔΙΚΑΜ (Κλάδος Μηχανοδηγών) και το προσωπικό της ΔΙΕΜΜΕ (Κλάδος Διαχειριστών

Εμπορευμάτων). Το προσωπικό των ανωτέρω Διευθύνσεων εκπαιδεύεται και λαμβάνει τα αντίστοιχα πιστοποιητικά όπως προβλέπεται από τους κανόνες της Εθνικής Νομοθεσίας ή τις Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας...», ενώ, η πρόκληση του ατυχήματος (εκτροχίαση βαγονιών) **οφείλεται (Β) στην υπέρβαση** του ορίου ταχύτητας σε ποσοστό 37% της μέγιστης επιτρεπόμενης ταχύτητας κατά τη διέλευση της εμπορικής 80610 στις 25.8.2021 από το Χ.Σ.173+800 γραμμής Θ-ΑμπΚ, **κατά παράβαση** του άρθρου 76 (Όριο ταχύτητας των αμαξοστοιχιών) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' (σχ.1θ και 1ι). Τέλος, διαπιστώθηκε **(Γ) στην παράβαση** του άρθρου 120 (Στελέχωση κινητήριων μονάδων) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' (σχ.1θ και 1ι) αφού στο συγκεκριμένο δρομολόγιο επιβαλλόταν η παρουσία δύο (2) μηχανοδηγών.

Ιζ. Ακολούθως, σύμφωνα με τη με αριθ. πρωτ. 983/12.3.2024 Εισήγηση (σχ.13) της Μονάδας Ασφάλειας Σιδηροδρόμων (ΜΑΣΔ) της Αρχής προς την Ολομέλεια της ΡΑΣ προτάθηκε **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)** των άρθρων 76 (Όριο ταχύτητας των αμαξοστοιχιών) και 120 (Στελέχωση κινητήριων μονάδων) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' και **(β)** των διαδικασιών SMS 003 (*εκπαίδευση και αξιολόγηση προσωπικού στα θέματα ασφάλειας*) και SMS 003B (*πιστοποιητικά μηχανοδηγών-χορήγηση και προσαρμογή*) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.

Ιη. Έπειτα, η Ολομέλεια της ΡΑΣ, σε εφαρμογή του άρθρου 29 §§5 και 6 (Έλεγχοι και κυρώσεις) του Ν.3911/2011, εξέδωσε τη με **24/15.3.2024** (ΑΔΑ: 6ΚΘΒΟΚΠ2-Γ08) απόφασή της (σχ.26 και σχ.27), σύμφωνα με το διατακτικό της οποίας: **«Α. ΔΙΑΠΙΣΤΩΝΕΙ** τις από τη σιδηροδρομική εταιρεία με

την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό «HELLENIC TRAIN Α.Ε.», πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. ως άνω περιγραφόμενες παραβάσεις των άρθρων 18 §1 (παρακολούθηση μηχανοδηγών από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους διαχειριστές υποδομής) και 22 §2 (Μητρώα και ανταλλαγή δεδομένων) του Ν.3911/2011.

Β. ΔΙΑΠΙΣΤΩΝΕΙ την από τον, μηχανοδηγό (προστηθέντα) της σιδηροδρομικής εταιρείας με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό «HELLENIC TRAIN Α.Ε.», πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. ως άνω περιγραφόμενη παράβαση του άρθρου 4 §1 (Κοινοτικό υπόδειγμα πιστοποίησης) του Ν.3911/2011.

Γ. ΕΠΙΒΑΛΛΕΙ στη σιδηροδρομική εταιρεία με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» για τις ως άνω περιγραφόμενες παραβάσεις των άρθρων 18 §1 (παρακολούθηση μηχανοδηγών από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους διαχειριστές υποδομής) και 22 §2 (Μητρώα και ανταλλαγή δεδομένων) του Ν.3911/2011 την, **κατ' άρθρο 29 §5 περιπτώσεις ζ) και θ)** του ίδιου νόμου, **σύσταση για συμμόρφωση προς τις συγκεκριμένες διατάξεις της νομοθεσίας.**

Δ. ΥΠΟΧΡΕΩΝΕΙ τη σιδηροδρομική εταιρεία με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» να παραλείπει την παράβαση **όχι μόνο** των άρθρων 18 §1 (παρακολούθηση μηχανοδηγών από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους διαχειριστές υποδομής)

και 22 §2 (Μητρώα και ανταλλαγή δεδομένων) του Ν.3911/2011 **αλλά και** του συνόλου των διατάξεων του Ν.3911/2011.

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

ΣΤ. ΕΝΗΜΕΡΩΝΕΙ τη σιδηροδρομική εταιρεία με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» ότι δικαιούται, σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 21 §2 του Ν.3911/2011, να ασκήσει ενδικοφαγή προσφυγή ενώπιον της Αρχής μέσα σε προθεσμία τριάντα (30) ημερών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης».

- ΙΘ.** Τέλος, επί της με αριθμό 1135/21.3.2024 Πράξης Διεξαγωγής Ακρόασης της Προέδρου της ΡΑΣ (σχ.17), η οποία επιδόθηκε νομότυπα και εμπρόθεσμα στην HELLENIC TRAIN Α.Ε. (σχ.19) εκδόθηκε από την Ολομέλεια της Αρχής η με αριθμό 2569/16.7.2024 (57/2024) Απόφαση (ΑΔΑ: 69Ρ6ΟΚΠ2-ΞΜΩ) (σχ.28).

II. 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 διακρί-

σεις εις βάρος σιδηροδρομικών επιχειρήσεων (ελληνικών ή αλλοδαπών) οι οποίες ήδη δραστηριοποιούνται ή ενδιαφέρονται να δραστηριοποιηθούν στην Ελλάδα, και εν γένει να διασφαλίζεται πλήρως η τήρηση της κείμενης (εθνικής και ενωσιακής) σιδηροδρομικής νομοθεσίας, απευθύνοντας οδηγίες ή συστάσεις, επιβάλλοντας κυρώσεις και λαμβάνοντας κάθε πρόσφορο μέτρο, όπου και όταν αυτό απαιτείται, είτε αυτεπάγγελα είτε κατόπιν υποβολής ενώπιόν της σχετικής καταγγελίας ή προσφυγής. 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).**

(B) Επιπρόσθετα, σύμφωνα με τον Ν.3911/2011 (σχ.1ε), σκοπός του οποίου είναι η συμμόρφωση με την Οδηγία 2007/59/ΕΚ (ΕΕ

L 315/51 της 3.12.2007) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23^{ης} Οκτωβρίου 2007 σχετικά με την πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης μηχανών έλξης και συρμών στο σιδηροδρομικό σύστημα της Κοινότητας ορίζεται, μεταξύ άλλων, ότι: «**[Άρθρο 2 §1-Πεδίο εφαρμογής]** 1. Ο παρών νόμος εφαρμόζεται στους μηχανοδηγούς που οδηγούν μηχανές έλξης και συρμούς στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ελλάδας, για λογαριασμό σιδηροδρομικής επιχείρησης, για την οποία απαιτείται πιστοποιητικό ασφαλείας ή διαχειριστή υποδομής, για τον οποίο απαιτείται έγκριση ασφαλείας», «**[Άρθρο 4 §1 περίπτωση β)-Κοινοτικό υπόδειγμα πιστοποίησης]** 1. Κάθε μηχανοδηγός οφείλει να διαθέτει την ικανότητα και τα προσόντα που απαιτούνται για την οδήγηση συρμών και να έχει τα εξής έγγραφα: α) άδεια..., β) ένα ή περισσότερα πιστοποιητικά, στα οποία αναγράφονται οι υποδομές επί των οποίων επιτρέπεται στον κάτοχο του πιστοποιητικού να οδηγεί και το τροχαίο υλικό που επιτρέπεται να οδηγεί. Κάθε πιστοποιητικό πληροί τις προδιαγραφές του Παραρτήματος II του Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 36/2010...», «**[Άρθρο 15 §§1 και 4-Απόκτηση πιστοποιητικού]** 1. Κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση και διαχειριστής υποδομής καθορίζει τις οικείες διαδικασίες χορήγησης ή προσαρμογής στα πρόσφατα δεδομένα των πιστοποιητικών σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου, ως μέρος του οικείου συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας που προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 9 του π.δ. 160/2007... 4. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής προσαρμόζουν το πιστοποιητικό στα πρόσφατα δεδομένα, χωρίς καθυστέρηση, όταν ο κάτοχος του πιστοποιητικού έχει λάβει πρόσθετες άδειες όσον αφορά το τροχαίο υλικό ή την υποδομή», «**[Άρθρο 19 §1 περίπτωση (η)-Καθήκοντα της Αρχής]** 1. Η Αρχή εκτελεί με διαφάνεια και αμεροληψία τα εξής καθήκοντα: ...η) διεξαγωγή επιθεωρήσεων, όπως προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 29...», «**[Άρθρο 21-Αποφάσεις της Αρχής]** 1. Η Αρχή αιτιολογεί τις αποφάσεις της. 2. Οι πράξεις της Αρχής που αφορούν

σε οποιαδήποτε εφαρμογή δυνάμει του παρόντος νόμου, **υπόκεινται σε ενδικοφανή προσφυγή** ενώπιον της Αρχής εντός τριάντα (30) ημερών από την κοινοποίησή τους. **3.** Οι Αποφάσεις της Αρχής, με τις οποίες απορρίπτονται οι ενδικοφανείς προσφυγές της παραγράφου 2, υπόκεινται σε αίτηση ακύρωσης ενώπιον του Διοικητικού Εφετείου Αθηνών μέσα σε προθεσμία εξήντα (60) ημερών από την κοινοποίησή τους. Την αίτηση ακύρωσης δικαιούται να ασκήσει όποιος έχει έννομο συμφέρον. Το Διοικητικό Εφετείο Αθηνών κρίνει τη διαφορά σε πρώτο και τελευταίο βαθμό. Η προθεσμία για την υποβολή της αίτησης ακύρωσης και η άσκηση της δεν αναστέλλει την εκτέλεση της απόφασης της Αρχής επιφυλασσομένων των γενικών διατάξεων περί αναστολής», **«[Άρθρο 22 §§2 και 3-Μητρώα και ανταλλαγή δεδομένων] ...2.** Κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση και διαχειριστής υποδομής **υποχρεούνται: α) να τηρούν μητρώο όλων των πιστοποιητικών** που έχουν εκδοθεί, προσαρμοσθεί στα πρόσφατα δεδομένα, τροποποιηθεί, λήξει, ανασταλεί, ανακληθεί ή δηλωθεί ότι έχουν απολεσθεί, κλαπεί ή καταστραφεί ή να μεριμνούν για την τήρηση του μητρώου. Το μητρώο περιλαμβάνει τα δεδομένα για κάθε πιστοποιητικό, σύμφωνα με το Παράρτημα ΙΙ της 2010/17/ΕΚ απόφασης της Επιτροπής της 29ης Οκτωβρίου 2009. Το μητρώο προσαρμόζεται τακτικά στα πρόσφατα δεδομένα. **β) να συνεργάζονται με την Αρχή για να ανταλλάσσουν πληροφορίες και να της παρέχουν πρόσβαση στα ζητούμενα δεδομένα. γ) να παρέχουν, κατόπιν σχετικής αίτησης, πληροφορίες για το περιεχόμενο των πιστοποιητικών αυτών στις αρμόδιες αρχές των λοιπών κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όταν αυτό απαιτείται λόγω των διασυνοριακών τους δραστηριοτήτων. 3. Οι μηχανοδηγοί δύνανται να έχουν πρόσβαση στα δεδομένα που τους αφορούν και είναι αποθηκευμένα στο μητρώο της Αρχής ή στο μητρώο των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ή του διαχειριστή υποδομής. Ύστερα από σχετική αίτηση δύνανται να λαμβάνουν αντίγραφο των εν λόγω δεδομένων...», **[Άρθρο 29 §§1 έως 6-Έλεγχοι από την Αρχή και κυρώ-****

σεις] 1. Η Αρχή διενεργεί έλεγχο στους συρμούς που κυκλοφορούν στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή. 2. Εάν κατά τη διενέργεια του ανωτέρω ελέγχου διαπιστωθεί ότι ο μηχανοδηγός: α)... β) δεν κατέχει κατάλληλο πιστοποιητικό για το τροχαίο υλικό και την υποδομή που χρησιμοποιεί. γ)...., δ)...., ε)...., στ)...., ζ)...., η)...., θ) οδηγεί κατά παράβαση των διατάξεων του άρθρου 4 παράγραφος 2 επιβάλλεται πρόστιμο στον διαχειριστή υποδομής ή στη σιδηροδρομική επιχείρηση, κατά περίπτωση, ποσού πενήντα χιλιάδες (50.000) ευρώ για τις περιπτώσεις ε', στ' και η' και ποσού τριάντα χιλιάδες (30.000) ευρώ για τις λοιπές περιπτώσεις, καθώς και πρόστιμο στον μηχανοδηγό ποσού πέντε χιλιάδες (5.000) ευρώ για τις περιπτώσεις ε', στ' και η' και τρεις χιλιάδες (3.000) ευρώ για τις λοιπές περιπτώσεις... 3. Η επιβολή του προστίμου της προηγούμενης παραγράφου γίνεται με πράξη του διενεργούντα τον έλεγχο, την οποία συντάσσει επί τόπου. Αντίγραφο της πράξης επιβολής προστίμου με πρόσκληση στον παραβάτη ή τους παραβάτες για πληρωμή του προστίμου εντός είκοσι (20) ημερών διαβιβάζεται στην αρμόδια Δημόσια Οικονομική Υπηρεσία (Δ.Ο.Υ.) για βεβαίωση. Τα πρόστιμα εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα περί Εισπράξεως Δημοσίων Εσόδων και αποτελούν έσοδα του Κρατικού Προϋπολογισμού. 4. Στις περιπτώσεις της παραγράφου 2 ο μηχανοδηγός, παράλληλα και ανεξάρτητα από τις λοιπές κυρώσεις τιμωρείται και με ποινική κύρωση ως εξής: (α) στις περιπτώσεις α', β' γ', δ', ζ' και θ' με φυλάκιση τουλάχιστον τριών (3) μηνών... 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.** Αντίγραφο της πράξης επιβολής προστίμου με πρόσκληση στον παραβάτη ή τους παραβάτες για πληρωμή του προστίμου εντός είκοσι (20) ημερών διαβιβάζεται στην αρμόδια Δημόσια Οικονομική Υπηρεσία (Δ.Ο.Υ.) για βεβαίωση. Τα πρόστιμα εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα περί Εισπράξεως Δημοσίων Εσόδων και αποτελούν έσοδα του Κρατικού Προϋπολογισμού...».

(Γ) 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

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 (ΕΡΑ), 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).

III. ΟΙ ΛΟΓΟΙ ΤΗΣ ΚΑΤ' ΑΡΘΡΟ 21 §2 (Ν.3911/2011) ΕΝΔΙΚΟΦΑΝΟΥΣ ΠΡΟΣΦΥΓΗΣ ΤΗΣ HELLENIC TRAIN A.E.

Η HELLENIC TRAIN A.E. με τη με αριθ. πρωτ. 1551/22.4.2024 ενδικοφανή προσφυγή της (σχ.29) ζητεί την ακύρωση της με αριθμό 24/15.3.2024 απόφασης της Ολομέλειας της Αρχής (σχ.26), **και ειδικότερα:**

(Α1) Με τον 1^ο λόγο της η προσφεύγουσα (σιδηροδρομική επιχείρηση) ισχυρίζεται (σχ.29) ότι η εδώ προσβαλλόμενη απόφαση της Ολομέλειας (σχ.26) εκδόθηκε κατά παράβαση του δικαιώματος προηγούμενης ακρόασης και κατά παράβαση ουσιώδους τύπου της διαδικασίας, διότι δεν τηρήθηκαν από την Αρχή (ΡΑΣ) οι διατάξεις των άρθρων 20 §2 του Συντάγματος, 6 §§ 1, 2 και 4 του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας και 1, 2 §2 και 8 του Κανονισμού Ακροάσεων της Αρχής (σχ.1η) δεδομένου, ότι αφενός μεν δεν κλήθηκε σε ακρόαση πριν από την έκδοση της εδώ προσβαλλόμενης απόφασης (επιβολή σύστασης) προκειμένου να εισφέρει επιπλέον στοιχεία, και αφετέρου, παρήλθε μεγάλο χρονικό διάστημα (πλέον των δύο ετών) για την επιβολή της σχετικής κύρωσης, γεγονός που είχε ως συνέ-

πεια την δυσχέρανση εύρεσης αποδεικτικού υλικού και τον αιφνιδιασμό της.

(Α2) Με τον 2° λόγο της η προσφεύγουσα (σιδηροδρομική επιχείρηση) ισχυρίζεται (σχ.29) ότι η εδώ προσβαλλόμενη απόφαση της Ολομέλειας (σχ.26) εκδόθηκε κατ' εσφαλμένη ερμηνεία των διατάξεων των άρθρων 18 §1 και 29 § 5 περίπτωση (ζ) του Ν.3911/2011, αφού η προσφεύγουσα έχει καθιερώσει σύστημα διαχείρισης ασφάλειας που συμπεριλαμβάνει τις, κατά το άρθρο 18 του Ν.3911/2011, διαδικασίες SMS/PRO/003 και SAF/PRO/003B, ενώ, η διαπίστωση (από την ΡΑΣ) της μη τήρησης των ανωτέρω διαδικασιών είναι αόριστη και χωρίς τεκμηρίωση διότι δεν εξειδικεύονται οι ενέργειες από τις οποίες συνάγεται η μη τήρηση των ειρημένων διαδικασιών.

(Α3) Με τον 3° λόγο της η προσφεύγουσα (σιδηροδρομική επιχείρηση) ισχυρίζεται (σχ.29) ότι η εδώ προσβαλλόμενη απόφαση της Ολομέλειας (σχ.26) εκδόθηκε κατ' εσφαλμένη ουσιαστική αξιολόγηση των πραγματικών περιστατικών σε σχέση με την φερόμενη παράβαση του άρθρου 18 §1 του Ν.3911/2011, διότι η συμμετοχή του μηχανοδηγού της στην ελεγχόμενη από την Αρχή αμαξοστοιχία σκοπίμως είχε προβλεφθεί στο πλαίσιο εκπαίδευσής του με σκοπό την απόκτηση συμπληρωματικού πιστοποιητικού.

(Α4) Τέλος, με τον 4° λόγο της η προσφεύγουσα (σιδηροδρομική επιχείρηση) ισχυρίζεται (σχ.29) ότι η εδώ προσβαλλόμενη απόφαση της Ολομέλειας (σχ.26) εκδόθηκε κατά παράβαση των διατάξεων των άρθρων 42, 43 και 44 του Ν.5014/2023, δεδομένου ότι μόνο ο Εθνικός Οργανισμός Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.) έχει αρμοδιότητα ελέγχου των συστημάτων διαχείρισης ασφάλειας (ΣΔΑ) όπως αυτά (ΣΔΑ) οριοθετούνται στο άρθρου 18 §1 του Ν.3911/2011 ενώ, η αρμοδιότητα της ΡΑΣ εξαντλείται, σύμφωνα με το άρθρο 61 §6 του Ν.4632/2019, στην 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.

IV. ΝΟΜΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΑΡΧΗΣ

Από τη συσχέτιση, τη συνδυαστική ερμηνεία και τη συνολική αξιολόγηση των στοιχείων της κρινόμενης υπόθεσης, προέκυψαν τα ακόλουθα:

IVα. Επί του 1^{ου} λόγου της κρινόμενης προσφυγής της HELLENIC TRAIN Α.Ε. περί παραβίασης του δικαιώματος ακρόασης και παραβίασης ουσιώδους τύπου της διαδικασίας.

(Α1) Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 1 (Σκοπός) του Ν. 3911/2011 προβλέπεται, ρητά ότι «Σκοπός του παρόντος νόμου είναι η συμμόρφωση με την Οδηγία 2007/59/ΕΚ (ΕΕ L315/51 της 3.12.2007) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23^{ης} Οκτωβρίου 2007 σχετικά με την πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης μηχανών έλξης και συρμών στο σιδηροδρομικό σύστημα της Κοινότητας».

(Α2) Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 19 §1 περίπτωση (η) του Ν. 3911/2011 προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ότι «**1. Η Αρχή εκτελεί με διαφάνεια και αμεροληψία τα εξής καθήκοντα [...] η) διεξαγωγή επιθεωρήσεων, όπως προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 29 [...]**».

(Α3) Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 22 §§2 και 3 του Ν. 3911/2011 προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ότι «...**2. Κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση και διαχειριστής υποδομής υποχρεούνται: α) να τηρούν μητρώο όλων των πιστοποιητικών που έχουν εκδοθεί, προσαρμοσθεί στα πρόσφατα δεδομένα, τροποποιηθεί, λήξει, ανασταλεί, ανακληθεί ή δηλωθεί ότι έχουν απολεσθεί, κλαπεί ή καταστραφεί ή να μεριμνούν για την τήρηση του μητρώου. Το μητρώο περιλαμβάνει τα δεδομένα για κάθε πιστοποιητικό, σύμφωνα με το**

Παράρτημα ΙΙ της 2010/17/ΕΚ απόφασης της Επιτροπής της 29ης Οκτωβρίου 2009. Το μητρώο προσαρμόζεται τακτικά στα πρόσφατα δεδομένα. **β) να συνεργάζονται με την Αρχή για να ανταλλάσσουν πληροφορίες και να της παρέχουν πρόσβαση στα ζητούμενα δεδομένα. γ) να παρέχουν, κατόπιν σχετικής αίτησης, πληροφορίες για το περιεχόμενο των πιστοποιητικών αυτών στις αρμόδιες αρχές των λοιπών κρατών - μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όταν αυτό απαιτείται λόγω των διασυνοριακών τους δραστηριοτήτων. 3. Οι μηχανοδηγοί δύνανται να έχουν πρόσβαση στα δεδομένα που τους αφορούν και είναι αποθηκευμένα στο μητρώο της Αρχής ή στο μητρώο των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ή του διαχειριστή υποδομής. Ύστερα από σχετική αίτηση δύνανται να λαμβάνουν αντίγραφο των εν λόγω δεδομένων...».**

(Α4) Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 29 §§5 και 6 (Έλεγχοι από την Αρχή και κυρώσεις) του Ν. 3911/2011 προβλέπεται, 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 σιδη-**

ροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής, σύμφωνα με το δεύτερο εδάφιο της παρ. 4 του άρθρου 23, **συντάσσεται έκθεση και δύναται, με ειδικά αιτιολογημένη απόφαση 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. Αντίγραφο της πράξης επιβολής προστίμου με πρόσκληση στον παραβάτη ή τους παραβάτες για πληρωμή του προστίμου εντός είκοσι (20) ημερών διαβιβάζεται στην αρμόδια Δημόσια Οικονομική Υπηρεσία (Δ.Ο.Υ.) για βεβαίωση. Τα πρόστιμα εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα περί Εισπράξεως Δημοσίων Εσόδων και αποτελούν έσοδα του Κρατικού Προϋπολογισμού».

(Α5) Τα επικαλούμενα με τον 1^ο λόγο της εδώ κρινόμενης προσφυγής (σχ.29) της HELLENIC TRAIN Α.Ε. τυγχάνουν απορριπτέα ως αβάσιμα, διότι, λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των προαναφερόμενων διατάξεων και του διενεργηθέντος από την Αρχή ελέγχου περί επάρκειας της εκπαίδευσης του προσωπικού έλξης (κατά τα ειδικότερα αναφερόμενα στο άρθρο 18 του Ν. 3891/2011) της εμπορικής αμαξοστοιχίας 80610 στις 25.8.2021 από το Χ.Σ.173+800 γραμμής Θ-ΑμΠΚ, , προκύπτουν αβίαστα τα ακόλουθα:

ΠΡΩΤΟΝ: Στο άρθρο 20 §2 του Συντάγματος ορίζεται, ότι το δικαίωμα της προηγούμενης ακρόασης του ενδιαφερομένου ισχύει και για κάθε διοικητική ενέργεια ή μέτρο που λαμβάνεται σε βάρος των δικαιωμάτων ή συμφερόντων του. Περαιτέρω, με το άρθρο 6 του

Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας ρυθμίζεται, όπως αναφέρεται και στην οικεία εισηγητική έκθεση, η άσκηση του ως άνω συνταγματικά κατοχυρωμένου δικαιώματος, ειδικότερα δε στην παράγραφο 1 του άρθρου αυτού ορίζεται, ότι οι διοικητικές αρχές, πριν από κάθε ενέργεια ή μέτρο σε βάρος των δικαιωμάτων ή συμφερόντων συγκεκριμένου προσώπου, οφείλουν να καλούν τον ενδιαφερόμενο να εκφράσει τις απόψεις του, εγγράφως ή προφορικώς, ως προς τα σχετικά ζητήματα, ενώ με τις λοιπές διατάξεις του αυτού άρθρου καθορίζεται η διαδικασία άσκησης του εν λόγω δικαιώματος.

ΔΕΥΤΕΡΟΝ: Από την διατύπωση της διάταξης του άρθρου 6 §1 του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας, αλλά και από την εισηγητική έκθεση του Ν.2690/1999, συνάγεται, ότι το εύρος εφαρμογής της διάταξης αυτής συμπίπτει με εκείνο της παραγράφου 2 του άρθρου 20 του Συντάγματος. Επομένως, η παράγραφος 1 του άρθρου 6 του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας, όπως ακριβώς και η προμνησθείσα συνταγματική διάταξη, **δεν έχει** έδαφος εφαρμογής σε περιπτώσεις δυσμενών μεν διοικητικών πράξεων, **οι οποίες εκδίδονται όμως βάσει αντικειμενικών προϋποθέσεων**, ασυνδέτως προς οποιαδήποτε υποκειμενική συμπεριφορά του προσώπου, του οποίου τα συμφέροντα θίγουν (ΣΤΕ 2968/2007, 1902/2005, 1787/2010).

ΤΡΙΤΟΝ: Εξάλλου, σε περίπτωση άσκησης από διοικούμενο διοικητικής προσφυγής κατά δυσμενούς γι' αυτόν διοικητικής πράξης **δεν απαιτείται** η προηγούμενη ακρόασή του, δεδομένου, ότι παρέχεται σ' αυτόν η δυνατότητα να αναπτύξει τις απόψεις του με την διοικητική αυτή προσφυγή (ΣΤΕ 3670/1996). Σε περίπτωση δε άσκησης ενδικοφανούς προσφυγής στρεφόμενης κατά ορισμένου προσώπου που αφορά σε ζήτημα που κρίνεται βάσει αντικειμενικών δεδομένων, το πρόσωπο αυτό που βλάπτεται από τυχόν αποδοχή της ενδικοφανούς προσφυγής μπορεί να υποβάλει αίτηση θεραπείας για επανεξέταση της υπόθεσης, κατά τις γενικές διατάξεις (ΣΤΕ 7/μελές 1111/2005).

ΤΕΤΑΡΤΟΝ: Άλλωστε, όπως έχει ήδη κριθεί (ΣΤΕ 1019/2018, ΣΤΕ 4447/2012 Ολομ. και ΣΤΕ 1248/2015), όταν βάσει της συγκεκριμένης ειδικής νομοθεσίας που διέπει την έκδοση της δυσμενούς διοικητικής πράξης προβλέπονται, πέραν της αρχικής προηγούμενης ακρόασης, και ένα ή περισσότερα στάδια ενδικοφανούς διαδικασίας ενώπιον ανωτέρων οργάνων, **η μη τήρηση του προβλεπόμενου τύπου της προηγούμενης ακρόασης κατά την διαδικασία έκδοσης της αρχικής πράξης καλύπτεται, εφόσον ο ενδιαφερόμενος ασκήσει** την ή τις ενδικοφανείς προσφυγές και προβάλει τους κρίσιμους, κατ' αυτόν, ισχυρισμούς που δεν προέβαλε πριν την έκδοση της αρχικής πράξης.

Συνεπώς, εφόσον στην συγκεκριμένη περίπτωση η εδώ προσφεύγουσα σιδηροδρομική επιχείρηση άσκησε εμπρόθεσμα την προβλεπόμενη από τη νομοθεσία, ήτοι το άρθρο 21 §2 (Αποφάσεις της Αρχής) του Ν.3911/2011, ενδικοφανή προσφυγή κατά της με αριθμό 24/15.3.2024 απόφασης της Ολομέλειας της Αρχής και προέβαλε τους κρίσιμους κατ' αυτήν ισχυρισμούς, ο λόγος αυτός, είναι εν πάση περιπτώσει, απορριπτέος προεχόντως ως αβάσιμος.

ΙVβ.Επί του 2^{ου} λόγου της κρινόμενης προσφυγής της HELLENIC TRAIN Α.Ε. περί εσφαλμένης νομικής ερμηνείας των διατάξεων των άρθρων 18 §1 και 29 §5 περίπτωση (η) του Ν.3911/2011.

(B1) Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 4 §1 περίπτωση β) (Κοινοτικό υπόδειγμα πιστοποίησης) του Ν.3911/2011 προβλέπεται ρητά ότι «**1. Κάθε μηχανοδηγός οφείλει να διαθέτει την ικανότητα και τα προσόντα που απαιτούνται για την οδήγηση συρμών και να έχει τα εξής έγγραφα: α) άδεια..., β) ένα ή περισσότερα πιστοποιητικά, στα οποία αναγράφονται οι υποδομές επί των οποίων επιτρέπεται στον κάτοχο του πιστοποιητικού να οδηγεί και το τροχαίο υλικό που επιτρέπεται να οδηγεί.** Κάθε πιστοποιητικό πληροί τις προδιαγραφές του Παραρτήματος ΙΙ του Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 36/2010...»,

(B2) Σύμφωνα, επίσης, με τη διάταξη του άρθρου 18 §1 του Ν.3911/2011 (Παρακολούθηση μηχανοδηγών από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους διαχειριστές υποδομής) ορίζεται ρητά ότι **«1. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής εξασφαλίζουν και ελέγχουν** ότι οι άδειες και τα πιστοποιητικά των μηχανοδηγών, που απασχολούν αμέσως ή εμμέσως, **είναι έγκυρα**. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής **καθιερώνουν σύστημα παρακολούθησης των μηχανοδηγών τους το οποίο αποτελεί μέρος του οικείου συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας** που προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 9 του π.δ. 160/2007. Με το σύστημα αυτό **ελέγχεται η επάρκεια της εκπαίδευσης και πιστοποίησης της εκπαίδευσης αυτής**, καθώς και ο προγραμματισμός της συχνότητας των ιατρικών εξετάσεων που προβλέπονται από τις διατάξεις του άρθρου 31 Παράρτημα Ι. Εάν από την παραπάνω διαδικασία διαπιστωθεί από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή τον διαχειριστή υποδομής, η μη επαγγελματική επάρκεια του μηχανοδηγού ή ότι τίθεται υπό αμφισβήτηση η συνέχιση της ισχύος της άδειας ή του πιστοποιητικού του, τότε ενημερώνουν την Αρχή και λαμβάνουν αμέσως τα απαιτούμενα μέτρα, στα οποία συμπεριλαμβάνονται, ενδεικτικώς, η υποβολή σε ελέγχους που προβλέπονται στο άρθρο 16 και η αναστολή ή ανάκληση του πιστοποιητικού».

(B3) Εξάλλου, σύμφωνα με τη διαδικασία **SMS/PRO/003** (σχ.11ζ, Εκπαίδευση και Αξιολόγηση προσωπικού σε θέματα ασφάλειας) του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. προβλέπεται (πρβλ.σελ.5 της εν λόγω διαδικασίας) ότι «...Το προσωπικό της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. που έχει κρίσιμα καθήκοντα από πλευράς ασφάλειας είναι το προσωπικό της ΔΙΣΜΟΕ (Κλάδος Ελέγχου και Κίνησης Αμαξοστοιχιών), το προσωπικό της ΔΙΚΑΜ (Κλάδος Μηχανοδηγών) και το προσωπικό της ΔΙΕΜΜΕ (Κλάδος Διαχειριστών Εμπορευμάτων). Το προσωπικό των ανωτέρω Διευθύνσεων **εκπαιδεύεται και λαμβάνει τα αντίστοιχα πιστοποιητικά** όπως

προβλέπεται από τους κανόνες της Εθνικής Νομοθεσίας ή τις Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας...».

(B4) Επιπρόσθετα, σύμφωνα με τη διαδικασία **SAF/PRO/003B** (σχ.11η, Πιστοποιητικά Μηχανοδηγών-Χορήγηση και Προσαρμογή) του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. προβλέπεται (πρβλ.σελ.6 της εν λόγω διαδικασίας) ότι «Μετά την επιτυχή εξέταση ενός υποψηφίου, η **ΤΡΑΙΝΟΣΕ προχωρά στην απονομή του Πιστοποιητικού και ενημερώνει το Μητρώο Πιστοποιητικών** (Έντυπο Ε3β.4 «Μητρώο Πιστοποιητικών»). Στο μητρώο Πιστοποιητικών καταχωρούνται όλα τα Πιστοποιητικά που έχουν εκδοθεί, προσαρμοσθεί, τροποποιηθεί, λήξει, ανασταλεί, ανακληθεί ή δηλωθεί ως απολεσθέντα, κλαπεί ή καταστραφεί. Το Μητρώο περιλαμβάνει για κάθε πιστοποιητικό όλα τα δεδομένα του Παραρτήματος II του Κανονισμού 36/2010 της Επιτροπής.[...]. **Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ είναι υποχρεωμένη να ενημερώνει το Μητρώο για κάθε μεταβολή Πιστοποιητικού (προσαρμογή, αναστολή, ανάκληση)**».

(B5) Τα επικαλούμενα με τον 2^ο λόγο της εδώ κρινόμενης προσφυγής (σχ.29) της HELLENIC TRAIN Α.Ε. περί εσφαλμένης νομικής ερμηνείας των διατάξεων των άρθρων 18 §1 και 29 §5 περίπτωση (η) του Ν.3911/2011, λόγω καθιέρωσης από την εδώ προσφεύγουσα των από το άρθρο 18 του Ν.3911/2011 προβλεπόμενων διαδικασιών του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) και ως εκ τούτου μη παράβασης της οικείας διάταξης **τυγχάνουν απορριπτέα ως αβάσιμα**, και ειδικότερα:

ΠΡΩΤΟΝ: Με τη με αριθμό 24/15.3.2024 απόφαση της Ολομέλειας της Αρχής (εδώ προσβαλλόμενη) διαπιστώθηκε, μεταξύ άλλων, ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε., ως προστήσασα (εργοδότηρια εταιρεία) του μηχανοδηγού, **δεν εξασφάλισε και δεν έλεγξε, ως όφειλε**, κατά παράβαση των άρθρων 18 §1 και 22 §2 του Ν.3911/2011 ότι το πιστοποιητικό του εν λόγω μηχανοδηγού της ήταν έγκυρο, αφού, κατά τη διενέργεια του ειρημένου αυτεπάγγελτου ελέγχου της Αρχής, διαπιστώθηκε **όχι μόνο** η έλλειψη κατοχής του

προαναφερόμενου πιστοποιητικού μηχανοδήγησης από τον μηχανοδηγό, **αλλά και** ότι ο εν λόγω μηχανοδηγός δεν είναι εγγεγραμμένος στο, σύμφωνα με τα προαναφερόμενα, Μητρώο του άρθρου 22 του Ν.3911/2011. Εξάλλου, όπως επισημάνθηκε στην ειρημένη (σχ.26) απόφαση οι ανωτέρω υποχρεώσεις τόσο του μηχανοδηγού περί κατοχής του απαιτούμενου πιστοποιητικού (άρθρο 4 §1 του Ν.3911/2011), όσο και της σιδηροδρομικής επιχείρησης περί **(α)** εξασφάλισης και ελέγχου της εγκυρότητας του πιστοποιητικού των μηχανοδηγών της και **(β)** τήρησης Μητρώου όλων των πιστοποιητικών **και προσαρμογής του** (Μητρώου) στα πρόσφατα δεδομένα (άρθρο 22 §2 του Ν.3911/2011) **συνιστούν νόμιμες, αυτοτελείς, και ρητά προβλεπόμενες υποχρεώσεις** που συνεχονται χρονικά με την επάρκεια του μηχανοδηγού και την ολοκλήρωση των εξετάσεων πιστοποίησης, αφού τα ανωτέρω (επάρκεια) αποτελούν αναγκαίο και ξεχωριστό νομικό και πραγματικό προηγούμενο της έκδοσης σχετικού πιστοποιητικού. Επομένως, οι ανωτέρω νόμιμες υποχρεώσεις μηχανοδηγού και σιδηροδρομικής επιχείρησης να μεν αλληλεξαρτώνται χρονικά, ωστόσο, δεν αλληλοκαλύπτονται, αφού σε διαφορετική περίπτωση, δεν θα προβλεπόταν ρητά από τον νόμο (Ν.3911/2011) η υποχρεωτική τήρησή τους.

ΔΕΥΤΕΡΟΝ: Η θέσπιση από την πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ των διαδικασιών **(α) SMS/PRO/003** (σχ.1ιζ, Εκπαίδευση και Αξιολόγηση προσωπικού σε θέματα ασφάλειας) και **(β) SAF/PRO/003B** (σχ.1ιη, Πιστοποιητικά Μηχανοδηγών-Χορήγηση και Προσαρμογή) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) **αποτελούν** το ουσιαστικό του κανόνα δικαίου του άρθρου 18 §1 του Ν.3911/2011, αφού από τις διαδικασίες αυτές εξαρτάται η υλοποίηση και επομένως η εφαρμογή της εν λόγω διάταξης από την σιδηροδρομική επιχείρηση, δηλαδή, η εκπαίδευση και πιστοποίηση εν προκειμένω του μηχανοδηγού, ώστε αυτός να αποκτήσει έγκυρο πιστοποιητικό.

ΤΡΙΤΟΝ: Άλλωστε, η εδώ προσφεύγουσα με το με αριθ. πρωτ. 1533/19.4.2024 έγγραφο υπόμνημά της (σχ.21, πρβλ. σχ.17 και σχ.28) σχετικά με τις διαδικασίες SMS/PRO/003 και SAF/PRO/003B του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ, σχ. 1ιζ και σχ.1ιη), **ισχυρίζεται ότι, αυτές εντοπίζονται στο άρθρο 18 §1 του Ν.3911/2011 για την οποία (παράβαση) έχει ήδη εκδοθεί από την ΡΑΣ σχετική απόφαση με την οποία τής επιβλήθηκε η κύρωση της σύστασης (πρβλ. σχ.26 και σχ.27) και ως εκ τούτου, κατ' εφαρμογή της αρχής ne bis in idem, δεν δύναται να επιβληθεί νέα κύρωση, αφού η μη εφαρμογή των ανωτέρω διαδικασιών (SMS/PRO/003 και SAF/PRO/003B του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας) και η διάταξη του άρθρου 18 §1 του Ν.3911/2011 **δεν συνιστούν διαφορετικές παραβάσεις** αλλά αντίθετα ερείδονται στα ίδια πραγματικά περιστατικά και ταυτίζονται με εκείνα που αξιολογήθηκαν στο πλαίσιο επιβολής της ειρημένης (σχ.26 και σχ.27) σύστασης.**

ΤΕΤΑΡΤΟΝ: Εξάλλου, η αρμοδιότητα, όπως ήδη προαναφέρθηκε, **αφενός μεν** της διενέργειας έρευνας, **και αφετέρου**, του ελέγχου τήρησης των διατάξεων του Ν.3911/2011 και επομένως και των ανωτέρω διαδικασιών, υπάγονται στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, η οποία, εν όψει των αναφερθέντων, **έχει δέσμια αρμοδιότητα** να αποφασίσει την επιβολή της προβλεπόμενης κύρωσης (του άρθρου 29 του Ν.3911/2011) σε περίπτωση διαπίστωσης συγκεκριμένης και αντικειμενικά προσδιορισμένης παράβασης. Επομένως, **δεν αρκεί** η απλή πρόβλεψη των ανωτέρων διαδικασιών (σχ.1ιζ και σχ.1ιη) στο οικείο Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) της εδώ προσφεύγουσας σιδηροδρομικής επιχείρησης, **αλλά επιβάλλεται** για τους σκοπούς του εν λόγω νόμου (άρθρο 1 του Ν.3911/2011), η διενέργεια έρευνας αποκλειστικά από την ΡΑΣ (άρθρο 29 §5 του Ν.3911/2011) σχετικά με την τήρηση των διατάξεων του ειρημένου νόμου.

IVγ.Επί του 3^{ου} λόγου της κρινόμενης προσφυγής της HELLENIC TRAIN Α.Ε. περί εσφαλμένης ουσιαστικής αξιολόγησης των πραγματικών περιστατικών περί παράβασης του άρθρου 18 §1 του Ν.3911/2011.

(Γ1) Τα επικαλούμενα με τον 3^ο λόγο της εδώ κρινόμενης προσφυγής (σχ.29) της HELLENIC TRAIN Α.Ε. περί εσφαλμένης αξιολόγησης από την Αρχή των πραγματικών περιστατικών διότι, αφενός μεν η συμμετοχή του μηχανοδηγού της στην αναφερόμενη στο ιστορικό της παρούσας εμπορική αμαξοστοιχία είχε προβλεφθεί στο πλαίσιο της εκπαίδευσής του για την απόκτηση του συμπληρωματικού πιστοποιητικού, και αφετέρου, διέλαθε του αρμοδίου υπευθύνου πληρωμάτων η έλλειψη ιδιότητας του εκπαιδευτή στο πρόσωπο του, ο οποίος αντικατέστησε, τον αρχικό εκπαιδευτή μηχανοδηγό εξαιτίας συνδρομής αιφνίδιου και ανυπέρβλητου κωλύματος του τελευταίου, ώστε η αμαξοστοιχία να στελεχωθεί τελικά από τον εκτάκτως κληθέντα, πιστοποιημένο μηχανοδηγό και τον εκπαιδευόμενο μηχανοδηγό, **τυγχάνουν απορριπτέα ως αβάσιμα**, διότι, λαμβανομένου υπόψη του περιεχομένου της διάταξης του άρθρου 18 §1 του Ν.3911/2011 και των στοιχείων που προσκόμισε η εδώ προσφεύγουσα στην Αρχή πριν την έκδοση της με αριθμό 2569/16.7.2024 (57/2024) (ΑΔΑ: 69Ρ6ΟΚΠ2-ΞΜΩ) Απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ (σχ.28), και ειδικότερα **(α)** το από τον Οκτώβριο του 2020 χρονολογούμενο Πρόγραμμα Κατάρτισης Μηχανοδηγών του ΟΣΕ (προσκομιζόμενο ως σχ.6 με το Υπόμνημα [σχ.21] της), **(β)** η από 14.4.2022 Σύμβαση Παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας (προσκομιζόμενο ως σχ.7 με το Υπόμνημά [σχ.21] της), **(γ)** το απόσπασμα αρχείου δρομολογιακής πολιτικής της ΗΤ (προσκομιζόμενο ως σχ.8 με το Υπόμνημά [σχ.21] της) και **(δ)** το με αριθ. πρωτ. 9153925/6.7.2021 έγγραφο του ΟΣΕ (προσκομιζόμενο ως σχ.9 με το Υπόμνημά [σχ.21] της), προκύπτουν αβίαστα τα ακόλουθα :

ΠΡΩΤΟΝ: Η εδώ προσφεύγουσα σιδηροδρομική επιχείρηση **γνώριζε** ήδη από τον Νοέμβριο του 2020 (πρβλ. το με αριθ. πρωτ. 9153925/6.7.2021 έγγραφο του ΟΣΕ - προσκομιζόμενο ως σχ.9 με το Υπόμνημά [σχ.21] της), ήτοι σχεδόν δύο μήνες από την έκδοση της με αριθμό EL7120200078/16.9.2020 Ευρωπαϊκής Άδειας μηχανοδήγησης του μηχανοδηγού, **ότι υφίστατο αναστολή των εκπαιδευτικών δραστηριοτήτων με φυσική παρουσία** (για λόγους προστασίας της δημόσιας υγείας από τον κίνδυνο περαιτέρω διασποράς του κορονοϊού COVID-19), ενώ τον Φεβρουάριο του 2021 προέβη, όπως ομολογεί (πρβλ. σελ. 20 του υπομνήματός [σχ.21] της), στην πρόσληψή του.

ΔΕΥΤΕΡΟΝ: Η σύμφωνα με το προαναφερόμενο προσκομιζόμενο έγγραφο (του ΟΣΕ) περί αδυναμίας χορήγησης βεβαίωσης επιτυχούς παρακολούθησης από το Εκπαιδευτικό Κέντρο του ΟΣΕ για το χρονικό διάστημα από 7.11.2020 έως 13.5.2021, λόγω των μέτρων κατά της πανδημίας, ουδόλως διαφοροποιεί την ευθύνη της εδώ προσφεύγουσας σιδηροδρομικής επιχείρησης περί μη εφαρμογής της ειρηνένης διάταξης, αφού **όφειλε**, γνωρίζοντας ήδη από τον χρόνο πρόσληψής του (Φεβρουάριο του 2021) ότι ο εν λόγω μηχανοδηγός δεν θα μπορούσε μέχρι την ανάκληση των μέτρων κατά της πανδημίας να ολοκληρώσει το πρόγραμμα εκπαίδευσής του σχετικά με την απόκτηση του συμπληρωματικού πιστοποιητικού μηχανοδήγησης, **να μην απασχολεί τον συγκεκριμένο μηχανοδηγό στο εδώ ερευνώμενο δρομολόγιο παρά μόνο με την παρουσία εκπαιδευτή μηχανοδηγού**, δεδομένου ότι μέχρι και τις 21.12.2021, ότε και απέκτησε το απαιτούμενο πιστοποιητικό, αυτός (μηχανοδηγός) είχε την ιδιότητα του εκπαιδευόμενου μηχανοδηγού.

ΤΡΙΤΟΝ: Σε κάθε περίπτωση η εδώ προσφεύγουσα σιδηροδρομική επιχείρηση **αφενός μεν** ομολογεί την παράλειψη (πρβλ. σελ. 21 του υπομνήματός [σχ.21] της και σελ. 27-33 του από 15.4.2024 χρονολογούμενου Γνωμοδοτικού Σημειώματος) **και** την εσφαλμένη κρίση (πρβλ. σελ. 10 των πρακτικών [σχ.23] Ακρόασης)

του υπευθύνου πληρωμάτων ως προς την στελέχωση της εδώ ερευνώμενης εμπορικής αμαξοστοιχίας, **και αφετέρου**, είναι η μόνη και αποκλειστικά υπεύθυνη για την ορθή και σύμφωνα με το άρθρο 18 §1 του Ν.3911/2011 τήρηση της εκπαίδευσης, αξιολόγησης και πιστοποίησης του προσωπικού που στελεχώνουν τις κινητήριες μονάδες της. Επομένως, στον θάλαμο μηχανοδήγησης της εδώ ερευνώμενης εμπορικής αμαξοστοιχίας **θα έπρεπε**, κατά τις απαιτήσεις της ειρημένης διάταξης **του άρθρου 18 §1** (*Παρακολούθηση μηχανοδηγών από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους διαχειριστές υποδομής*) του Ν.3911/2011, ο μηχανοδηγός **να διαθέτει έγκυρο πιστοποιητικό** μηχανοδήγησης, προϋπόθεση, που, όπως αποδείχθηκε, δεν εκπληρώθηκε και δεν εφαρμόστηκε από την σιδηροδρομική επιχείρηση.

IVδ. Επί του 4^{ου} λόγου της κρινόμενης προσφυγής της HELLENIC TRAIN Α.Ε. **περί αναρμοδιότητας της ΡΑΣ για τη διερεύνηση σιδηροδρομικών ατυχημάτων.**

(Δ1) Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 29 §§5 και 6 (Έλεγχοι από την Αρχή και κυρώσεις) του Ν.3911/2011, προβλέπεται ρητά, 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 μηχανοδη-

γών, 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.** Αντίγραφο της πράξης επιβολής προστίμου με πρόσκληση στον παραβάτη ή τους παραβάτες για πληρωμή του προστίμου εντός είκοσι (20) ημερών διαβιβάζεται στην αρμόδια Δημόσια Οικονομική Υπηρεσία (Δ.Ο.Υ.) για βεβαίωση. Τα πρόστιμα εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα περί Εισπράξεως Δημοσίων Εσόδων και αποτελούν έσοδα του Κρατικού Προϋπολογισμού...».

(Δ2) Σύμφωνα με το άρθρο 6 (Αρμοδιότητες Μονάδων) της με αριθμό Δ4δ/οικ.89995/15.12.2018 (ΦΕΚ Β' 5781/21.12.2018) κοινής απόφασης (σχ.1ι) των Υπουργών Οικονομικών, Διοικητικής Ανασυγκρότησης και Υποδομών και Μεταφορών «Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.)», προβλέπεται ότι η Μονάδα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας (ΜΑΣΔ) «...α) **Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων...10. Εποπτεύει** τις σιδηροδρομικές στις οποίες έχει χορηγήσει πιστοποιητικά ασφάλειας, διενεργώντας τακτικούς ή και έκτακτους

ελέγχους, επιθεωρήσεις και έρευνες σύμφωνα με το κανονιστικό πλαίσιο της ΡΑΣ για την παρακολούθηση των επιδόσεων ασφαλείας...**26. Διεξάγει ελέγχους επί των συρμών και επιθεωρήσεις σχετικά με την τήρηση των διατάξεων του ν. 3911/2011** από τους μηχανοδηγούς, τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, τους διαχειριστές υποδομής, τους εξεταστές και τα εκπαιδευτικά κέντρα, **συντάσσει σχετικές εκθέσεις και εισηγείται, στο αρμόδιο όργανο της ΡΑΣ,** την επιβολή στη σιδηροδρομική επιχείρηση ή στον διαχειριστή υποδομής των προβλεπόμενων κυρώσεων με ειδικά αιτιολογημένη απόφαση της ΡΑΣ, **εφόσον διαπιστώσει τις αναφερόμενες στην παράγραφο 2 και 5 του άρθρου 29 του ν. 3911/2011, παραβάσεις...».**

(Δ3) Τα επικαλούμενα με τον 4^ο λόγο της εδώ κρινόμενης προσφυγής (σχ.29) της HELLENIC TRAIN Α.Ε. περί αναρμοδιότητας της Αρχής **τυγχάνουν απορριπτέα ως αβάσιμα**, διότι:

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 εξα-

γωγή συμπερασμάτων, συμπεριλαμβανομένου των αιτίων, και, οσάκις κρίνεται ενδεδειγμένο, την έκδοση συστάσεων ασφάλειας, οι οποίες, ωστόσο, δεν δημιουργούν τεκμήριο υπαιτιότητας ή ευθύνης για το ατύχημα ή συμβάν (άρθρο 49 §1 σε συνδυασμό με το άρθρο 42 §4 του Ν.5014/2023).

ΔΕΥΤΕΡΟΝ: Το εδώ ερευνώμενο συμβάν, ήτοι η στις 25.8.2021 εκτροχίαση δύο (2) έμπορτων οχημάτων της αμαξοστοιχίας 80610 της σιδηροδρομικής επιχείρησης HELLENIC TRAIN Α.Ε. στο Χ.Σ. 174+370 της γραμμής Θ-ΑμΠΚ, **δεν εντάσσεται** στην έννοια του «σοβαρού ατυχήματος» όπως αυτή (έννοια) οριοθετείται στο άρθρο 42 (υποχρέωση διερεύνησης) του Ν.5014/2023, ήτοι, σύγκρουση ή εκτροχιασμός αμαξοστοιχιών, με έναν τουλάχιστον νεκρό ή πέντε ή περισσότερους σοβαρά τραυματισμένους ή εκτεταμένες ζημιές (ζημιές οι οποίες μπορεί να εκτιμηθούν αμέσως από τον φορέα διερεύνησης ότι κοστίζουν συνολικά δύο εκατομμύρια [2.000.000,00] ευρώ **τουλάχιστον**) σε τροχαίο υλικό, τις υποδομές ή το περιβάλλον, καθώς και κάθε άλλο ατύχημα με τις ίδιες συνέπειες και με προφανείς επιπτώσεις στη ρύθμιση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων ή τη διαχείριση της ασφάλειας, **δεδομένου, ότι** δεν υπήρξε νεκρός ή σοβαρά τραυματισμένος από την εδώ ερευνώμενη υπόθεση, και επιπρόσθετα, δεν προκλήθηκαν «εκτεταμένες ζημιές», όπως αυτές οριοθετούνται στο άρθρο 43 του Ν.5014/2023.

ΤΡΙΤΟΝ: Στο εδώ ερευνώμενο συμβάν, επιλαμβάνεται η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, ως αρμόδια Εθνική Αρχή Ασφάλειας, προκειμένου να εξακριβώσει από την έρευνά της, σύμφωνα με τις διατάξεις που προαναφέρθηκαν, ότι **αφενός μεν** εφαρμόζονται, πέραν όλων των άλλων για τα οποία της αναγνωρίζεται θεσμικά ο ρόλος της στην ανάπτυξη και βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων, η συμμόρφωση με την Οδηγία 2007/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23^{ης} Οκτωβρίου 2007 σχετικά με την πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης έλξης και συρμών στο σιδηροδρομικό σύστημα της Κοινότητας, όπως ενσωματώθηκε

με τον Ν.3911/2011 (σχ.1ε), και **αφετέρου**, σε περίπτωση διαπίστωσης πλημμελούς εφαρμογής ή παραβίασης αυτών των κανόνων του Ν.3911/2011 να διασφαλίσει με την επιβολή σχετικών κυρώσεων (συστάσεων ή προστίμων) την πλήρη τήρηση και εφαρμογή τους. Άλλωστε, και οι διαδικασίες «Εκπαίδευση και Αξιολόγηση Προσωπικού σε θέματα ασφάλειας-SMS/PRO/003» (σχ.1ιζ) και «Πιστοποιητικά Μηχανοδηγών-Χορήγηση και Προσαρμογή-SAF/PRO/003B» (σχ.1ιη) του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) της HELLENIC TRAIN Α.Ε. **εντάσσονται στο πλαίσιο εποπτείας της ΡΑΣ** κατά τα ειδικότερα διαλαμβανόμενα στο άρθρο 18 §1 (*Παρακολούθηση μηχανοδηγών από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους διαχειριστές υποδομής*) του Ν.3911/2011 σε συνδυασμό και με το άρθρο 29 §5 (Έλεγχοι από την Αρχή και κυρώσεις) του ίδιου νόμου.

ΤΕΤΑΡΤΟΝ: Οι προϋποθέσεις σύνταξης σχετικής έκθεσης και εισήγησης (άρθρου 6 σχ. 1ια) του Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της ΡΑΣ αφορούν και αναφέρονται αποκλειστικά στις διατάξεις του άρθρου 29 §5 του Ν.3911/2011. Τούτο διότι, η περιπτώσιολογία του άρθρου 29 §5 του Ν.3911/2011 **αναφέρεται ρητά σε διενέργεια έρευνας** σχετικά με την τήρηση των διατάξεων του Ν.3911/2011 συμπεριλαμβανομένης και της έρευνας που διενεργείται αποκλειστικά από την ΡΑΣ σχετικά με την τήρηση της διαδικασίας παρακολούθησης μηχανοδηγών, σύμφωνα με το άρθρο 18 του ίδιου νόμου.

ΠΕΜΠΤΟΝ: Η ανωτέρω ερμηνεία ενισχύεται και από τη συστηματική κατάταξη των παραβάσεων και των προβλεπομένων κυρώσεων αναλόγως του είδους των ελέγχων που διενεργούνται από την Αρχή. Επομένως, αν διενεργείται από την Αρχή έλεγχος σχετικά με την τήρηση των διατάξεων του Ν.3911/2011, όπως η εδώ κρινόμενη υπόθεση, έχουν εφαρμογή οι διατάξεις του άρθρου 29 §5 του Ν.3911/2011 και εκδίδεται ειδικά αιτιολογημένη απόφαση της Αρχής.

ΕΚΤΟΝ: Κάθε αντίθετη με τα ανωτέρω ερμηνεία θα οδηγούσε σε καταστρατήγηση των διατάξεων του άρθρου 29 του Ν.3911/2011, αφού, σε συνδυασμό και με τη διάταξη του άρθρου 19 §1 περίπτωση (η) του ίδιου νόμου, σύμφωνα με το οποίο στα καθήκοντα της Αρχής συμπεριλαμβάνεται και η διεξαγωγή επιθεωρήσεων, όπως προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 29, γίνεται σαφής διαχωρισμός **όχι μόνο** για το είδους του διενεργούμενου ελέγχου αλλά και για την προβλεπόμενη διαδικασία επιβολής των σχετικών κάθε φορά κυρώσεων.

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

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

Α. ΑΠΟΡΡΙΠΤΕΙ τη με αριθ. πρωτ. 1551/22.4.2024 ενδικοφανή προσφυγή της σιδηροδρομικής εταιρείας με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό «HELLENIC TRAIN Α.Ε.».

Β. ΕΝΗΜΕΡΩΝΕΙ τη σιδηροδρομική εταιρεία με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» ότι δικαιούται, σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 21 §3 εδάφιο α' του Ν.3911/2011, να ασκήσει αίτηση ακύρωσης ενώπιον του Διοικητικού Εφετείου Αθηνών μέσα σε προθεσμία εξήντα (60) ημερών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης.

Γ. 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 26.7.2024

Η Πρόεδρος της ΡΑΣ

Ιωάννα Τσιαπαρίκου