

Αθήνα, 29/07/2024

Αρ. Πρωτ. : 2734

ΑΠΟΦΑΣΗ (64/2024)της 265^{ης} Συνεδρίασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ της 29.07.2024

ΘΕΜΑ: «Απόφαση επί της με αριθ. πρωτ. 1630/29.4.2024 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 30/26.3.2024 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 «Συμπληρωματικό Πιστοποιητικό Μηχανοδήγησης-Διαδικασία Απόκτησης και

Παρακολούθησης - SMS/PRO/0033» του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) της HELLENIC TRAIN A.E..

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 A.E..
4. Το από 4.9.2023 χρονολογούμενο με αριθ. πρωτ. 2657/13.9.2023 (ημερήσιο φύλλο περιστατικών ασφάλειας και καταργήσεων) της HELLENIC TRAIN A.E..
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 A.E.» 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 A.E.», 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 με αριθ. πρωτ. 1156/22.3.2024 Πόρισμα των στελεχών της Μονάδας Ασφάλειας Σιδηροδρόμων (ΜΑΣΔ) της Αρχής.
10. Τη με αριθ. πρωτ. 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 ειρημμένης (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 ειρημμένης (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. Τη με αριθ. πρωτ. 1885/24.05.2024 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. Τη με αριθμό 42/11.5.2023 (ΑΔΑ: 9Γ7ΦΟΚΠ2-2ΥΜ) απόφαση της Ολομέλειας της Αρχής.
26. Τη με αριθμό 58/16.7.2024 Απόφαση (ΑΔΑ: 92ΡΑΟΚΠ2-6ΧΒ) της Ολομέλειας της ΡΑΣ επί της ειρημένης (σχ.17) Πράξης Διεξαγωγής Ακρόασης.
27. Τη με αριθ. πρωτ. 1551/22.4.2024 ενδικοφανή προσφυγή της «HELLENIC TRAIN Α.Ε.».

28. Τη με αριθμό 2693/26.7.2024 (61^η/2024) απόφαση της Ολομέλειας της Αρχής με την οποία απορρίφθηκε η ειρημένη (σχ.27) ενδικοφανής προσφυγή.
29. Τη με αριθ. πρωτ. 1630/29.4.2024 ενδικοφανή προσφυγή της «HELLENIC TRAIN Α.Ε.».
30. Τη με αριθ. πρωτ. 2698/26.7.2024 Πρόσκληση Συνεδρίασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ.
31. Τη με αριθ. πρωτ. 138/26.7.2024 Εισήγηση της Προέδρου της ΡΑΣ προς την Ολομέλεια.

ΣΚΕΦΘΗΚΕ ΩΣ ΕΞΗΣ :

Ι. 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. 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) αίτια 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 A.E.». 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 A.E..

- 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 71202000005), 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 A.E., 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 επιτρέ-

πεται να οδηγεί. Επίσης, στο ίδιο, όπως παραπάνω, πόρισμα (σχ.9) της ΜΑΣΔ διαπιστώθηκε ότι (Α) η(υπάλληλος-προστηθείς 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 Α.Ε., 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.1θ και 1ι), 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.** Ακολούθως, σύμφωνα με τη με αριθ. πρωτ. 1189/26.3.2024 Εισηγήση (σχ.10) 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 α-

ΦΕΤΕΡΟΥ, 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. Έπειτα, η Ολομέλεια της ΡΑΣ, σε εφαρμογή του άρθρου 29 §§5 και 6 (Έλεγχοι και κυρώσεις) του Ν.3911/2011, εξέδωσε τη με **30/26.3.2024** (ΑΔΑ: 66ΛΕΟΚΠ2-1ΒΗ) απόφασή της (σχ.12 και σχ.13), 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 A.E.» ως άνω περιγραφόμενες παραβάσεις των άρθρων 18 §1 (παρακολούθηση μηχανοδηγών από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους διαχειριστές υποδομής) και 22 §2 α) εδάφιο β' (Μητρώα και ανταλλαγή δεδομένων) του Ν.3911/2011.

Β1. ΔΙΑΠΙΣΤΩΝΕΙ την από τον, μηχανοδηγό (προστηθέντα) της σιδηροδρομικής εταιρείας με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN – ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό «HELLENIC TRAIN A.E.» ως άνω περιγραφόμενη παράβαση του άρθρου 4 §1β (Κοινοτικό υπόδειγμα πιστοποίησης) του Ν.3911/2011.

Β2. ΔΙΑΠΙΣΤΩΝΕΙ την από την, μηχανοδηγό (προστηθείσα) της σιδηροδρομικής εταιρείας με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN – ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό «HELLENIC TRAIN A.E.» ως άνω περιγραφόμενη παράβαση

ση του άρθρου 4 §1β (Κοινοτικό υπόδειγμα πιστοποίησης) του Ν.3911/2011.

Γ1. ΕΠΙΒΑΛΛΕΙ στη σιδηροδρομική εταιρεία με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» για τις ως άνω περιγραφόμενες δύο **(2)** παραβάσεις του άρθρου 18 §1 (παρακολούθηση μηχανοδηγών από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους διαχειριστές υποδομής) του Ν.3911/2011, **λόγω υποτροπής**, 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.**

Γ2. ΕΠΙΒΑΛΛΕΙ στη σιδηροδρομική εταιρεία με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» για τις ως άνω περιγραφόμενες δύο **(2)** παραβάσεις του άρθρου 22 §2 α) εδάφιο β' (Μητρώα και ανταλλαγή δεδομένων) του Ν.3911/2011 την, **κατ' άρθρο 29 §5 περίπτωση θ)** του ίδιου νόμου, **σύσταση για συμμόρφωση προς τη συγκεκριμένη διάταξη 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 α) εδάφιο β' (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».

ΙΖ. Τέλος, επί της με αριθμό 1221/28.3.2024 Πράξης Διεξαγωγής Ακρόασης της Προέδρου της ΡΑΣ (σχ.17), η οποία επιδόθηκε (σχ.18) νομότυπα και εμπρόθεσμα στην HELLENIC TRAIN Α.Ε. εκδόθηκε από την Ολομέλεια της Αρχής (σχ.26) η με αριθμό 58/16.7.2024 (ΑΔΑ: 92ΡΑΟΚΠ2-6ΧΒ) Απόφασή της.

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 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. 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 σιδη-**

ροδρομικό 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 ΙΙ 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

κοινοποίηση 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 κυρώσεις]** **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 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...».

(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 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).

ΙΙΙ. ΟΙ ΛΟΓΟΙ ΤΗΣ ΚΑΤ' ΑΡΘΡΟ 21 §2 (Ν.3911/2011) ΕΝΔΙΚΟΦΑΝΟΥΣ ΠΡΟΣΦΥΓΗΣ ΤΗΣ HELLENIC TRAIN Α.Ε.

Η HELLENIC TRAIN Α.Ε. με τη με αριθ. πρωτ. 1630/29.4.2024 ενδικοφανή προσφυγή της (σχ.29) ζητεί την ακύρωση της με αριθμό 30/29.3.2024 απόφασης της Ολομέλειας της Αρχής (σχ.12), **και ειδικότερα:**

(Α1) Με τον 1^ο λόγο της η προσφεύγουσα (σιδηροδρομική επιχείρηση) ισχυρίζεται (σχ.29) ότι η εδώ προσβαλλόμενη απόφαση της Ολομέλειας (σχ.12) 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 δεν κλήθηκε σε ακρόαση πριν από την έκδοση της εδώ προσβαλλόμενης απόφασης (σχ.12) προκειμένου να εισφέρει επιπλέον στοιχεία και να υποβάλει τις απόψεις της επί των επαπειλούμενων κυρώσεων.

(Α2) Με τον 2^ο λόγο της η προσφεύγουσα (σιδηροδρομική επιχείρηση) ισχυρίζεται (σχ.29) ότι η εδώ προσβαλλόμενη απόφαση της Ολομέλειας (σχ.12) εκδόθηκε **αφενός μεν** κατ' εσφαλμένη ερμηνεία της διάταξης του άρθρου 4 §1 του Ν.3911/2011 και εσφαλμένη αξιολόγηση των πραγματικών περιστατικών που υπήχθησαν σε αυτή, αφού στη διάταξη του άρθρου 4 §2 περίπτωση (ε) του Ν.3911/2011 εισάγεται ρητή εξαίρεση από τον κανόνα της παραγράφου 1 του ίδιου νόμου, ήτοι μηχανοδήγηση χωρίς το απαιτούμε-

νο πιστοποιητικό σε συγκεκριμένο μέρος της υποδομής, **και αφετέρου**, οι ελεγχόμενοι μηχανοδηγοί (ατύχημα της 4.9.2023) και (ατύχημα της 1.1.2024) στελέχωναν, ως Β' μηχανοδηγοί, τις αναφερόμενες στο ιστορικό της παρούσας αμαξοστοιχίες, στο πλαίσιο εκπαιδευτικών δρομολογίων.

(Α3) Με τον 3^ο λόγο της η προσφεύγουσα (σιδηροδρομική επιχείρηση) ισχυρίζεται (σχ.29) ότι η εδώ προσβαλλόμενη απόφαση της Ολομέλειας (σχ.12) εκδόθηκε κατ' εσφαλμένη ερμηνεία των διατάξεων των άρθρων 18 §1 του Ν.3911/2011 και εσφαλμένη αξιολόγηση των πραγματικών περιστατικών που υπήχθησαν σε αυτή, αφού η προσφεύγουσα έχει καθιερώσει σύστημα διαχείρισης ασφάλειας που συμπεριλαμβάνει την, κατά το άρθρο 18 του Ν.3911/2011, διαδικασία «Συμπληρωματικό Πιστοποιητικό Μηχανοδήγησης- Διαδικασία Απόκτησης και Παρακολούθησης - SMS/PRO/0033» του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ), ενώ, η διαπίστωση (από την ΡΑΣ) της μη τήρησης της ανωτέρω διαδικασίας (σχ.1ιζ) είναι αόριστη και χωρίς τεκμηρίωση διότι δεν εξειδικεύονται οι ενέργειες από τις οποίες συνάγεται η μη τήρηση της ειρημένης διαδικασίας.

(Α4) Με τον 4^ο λόγο της η προσφεύγουσα (σιδηροδρομική επιχείρηση) ισχυρίζεται (σχ.29) ότι η εδώ προσβαλλόμενη απόφαση της Ολομέλειας (σχ.12) εκδόθηκε κατ' εσφαλμένη ερμηνεία και ουσιαστική αξιολόγηση των πραγματικών περιστατικών σε σχέση με την φερόμενη παράβαση του άρθρου 22 §2 περίπτωση (α) του Ν.3911/2011, διότι η προσφεύγουσα έχει καθιερώσει και τηρεί, κατά τις προβλέψεις και τη διαδικασία «Συμπληρωματικό Πιστοποιητικό Μηχανοδήγησης- Διαδικασία Απόκτησης και Παρακολούθησης - SMS/PRO/0033» του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ), ηλεκτρονικό Μητρώο Συμπληρωματικών Πιστοποιητικών (πρβλ. άρθρο 5.4 σχ.1ιζ), ενώ, μόλις ο εκπαιδευόμενος μηχανοδηγός της ολοκλήρωσε το σχετικό πρόγραμμα εκπαίδευσης, έγινε ενημέρωση του σχετικού Μητρώου, σε αντίθεση με

την εκπαιδευόμενη μηχανοδηγό,, για την οποία δεν κατέστη δυνατή η ολοκλήρωση του εκπαιδευτικού προγράμματος και ως εκ τούτου δεν έγινε, ως προς αυτήν, η απαιτούμενη ενημέρωση του Μητρώου.

(Α5) Με τον 5^ο λόγο της η προσφεύγουσα (σιδηροδρομική επιχείρηση) ισχυρίζεται (σχ.29) ότι η εδώ προσβαλλόμενη απόφαση της Ολομέλειας (σχ.12) εκδόθηκε κατ' εσφαλμένη ερμηνεία της διάταξης του άρθρου 29 §5 περίπτωση (ζ) του Ν.3911/2011, διότι, δεν υφίσταται στην προκειμένη περίπτωση υποτροπή, δεδομένου, ότι ο χρόνος τέλεσης των παραβάσεων του άρθρου 18 §1 του Ν.3911/2011 για τα εκεί ελεγχόμενα ατυχήματα (4.9.2023 και 1.1.2024) και για τα οποία επιβλήθηκαν, με την εδώ προσβαλλόμενη (σχ.12) τα σχετικά πρόστιμα, είναι προγενέστερος του χρόνου έκδοσης (και επίδοσης) της με αριθμό 24/22.3.2024 (σχ.7 και σχ.8) απόφασης της Αρχής.

(Α6) Με τον 6^ο λόγο της η προσφεύγουσα (σιδηροδρομική επιχείρηση) ισχυρίζεται (σχ.29) ότι η εδώ προσβαλλόμενη απόφαση της Ολομέλειας (σχ.12) 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 και έρευνας των αναφερόμενων στο ιστορικό της παρούσας σιδηροδρομικών ατυχημάτων, 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.

(Α7) Τέλος, με τον 7^ο λόγο της η προσφεύγουσα (σιδηροδρομική επιχείρηση) ισχυρίζεται (σχ.29) ότι η εδώ προσβαλλόμενη απόφαση της Ολομέλειας (σχ.12) εκδόθηκε κατά παράβαση της συνταγματικά αναγνωρισμένης αρχής της αναλογικότητας, διότι η ΡΑΣ ό-

φειλε, πριν από την έκδοση της εδώ προσβαλλόμενης απόφασης (σχ.12) να ελέγξει αν συνέτρεχαν η εγκυρότητα των εκδοθέντων από την Hellenic Train πιστοποιητικών (μηχανοδήγησης) και η θέσπιση συστήματος διαχείρισης ασφάλειας, ώστε να διαπιστώσει (η Αρχή), ότι αφενός μεν δεν υφίστατο κίνδυνος για την ασφάλεια, και αφετέρου, τη συμμόρφωσή της με το περιεχόμενο των διατάξεων των άρθρων 18 §1 και 22 §2 περίπτωση (α) του Ν.3911/2011.

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**, τροποποιη-

θεί, 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 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».

(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) (**α**) της επιβατικής αμαξοστοιχίας 53/4.9.2023 (σιδηροδρομικό ατύχημα της 4.9.2023 στο Χ.Σ. 2+200, γραμμής Θ-ΑμΘ) και (**β**) της επιβατικής αμαξοστοιχίας 57/1.1.2024, (σιδηροδρομικό ατύχημα της 1.1.2024 στο Χ.Σ. 11+050) 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 (σχ.29) κατά της με αριθμό 30/26.3.2024 απόφασης της Ολομέλειας της Αρχής (σχ.12) 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 του άρθρου 4 του Ν.3911/2011 και εσφαλμένης ουσιαστικής αξιολόγησης των πραγματικών περιστατικών.**

(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 II του Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 36/2010...».

(B2) 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».

(B3) 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 υπο-

χρέωση 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%ο.

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».

(Β4) Τα επικαλούμενα με τον 2^ο λόγο της εδώ κρινόμενης προσφυγής (σχ.29) της HELLENIC TRAIN Α.Ε. περί εσφαλμένης νομικής ερμηνείας του άρθρου 4 §1 και περί εσφαλμένης αξιολόγησης των πραγματικών περιστατικών **τυγχάνουν απορριπτέα ως αβάσιμα**, διότι, λαμβανομένου υπόψη του περιεχομένου των ειρημένων διατάξεων και των στοιχείων που προσκόμισε στην Αρχή η εδώ προσφεύγουσα σιδηροδρομική επιχείρηση, και ειδικότερα **(α)** την από 5.3.2021 χρονολογούμενη «σύμβαση συνεργασίας» μεταξύ του ΟΣΕ και της HELLENIC TRAIN Α.Ε. (προσκομιζόμενο ως σχ.3 με την προσφυγή της), **(β)** την από 10.10.2023 χρονολογούμενη «σύμβαση συνεργασίας» μεταξύ του ΟΣΕ και της HELLENIC TRAIN Α.Ε. (προσκομιζόμενο ως σχ.2 με την προσφυγή 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 την προσφυγή 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 την προσφυγή της), προκύπτουν αβίαστα τα ακόλουθα:

ΠΡΩΤΟΝ: Η εδώ προσφεύγουσα σιδηροδρομική επιχείρηση **παρερμηνεύει** τις ειρημένες διατάξεις και ισχυρίζεται με τον παραπάνω λόγο της και την προβλεπόμενη έννοια του εκπαιδευτικού δρομολογίου (εξαίρεση) του άρθρου 4 §2 περίπτωση ε (Κοινοτικό υπόδειγμα πιστοποίησης) του Ν.3911/2011 την μη παραβίαση του άρθρου 4 §1 του ίδιου νόμου μη λαμβάνοντας, ωστόσο, υπόψη, ότι **η υπαγωγή στην ανωτέρω εξαίρεση προϋποθέτει «συγκεκριμένη υποδομή»**, η οποία, κατά τα διαλαμβανόμενα στη με αριθμό πρωτ. 1221/28.3.2024 Πράξη Διεξαγωγής Ακρόασης (ΑΔΑ: 9ΚΡΕΟΚΠ2-ΚΗΟ) της Αρχής (σχ.17) και στη σχετική με αυτή απόφαση της Ολομέλειας (σχ.26) ώστε, για τις αναφερόμενες στο ιστορικό της παρούσας αμαξοστοιχίες να **απαιτείται υποχρεωτικά η παρουσία δύο (2) μηχανοδηγών**, κατά τα διαλαμβανόμενα στο άρθρο 120 §1200β (Στελέχωση κινητήριων μονάδων και καθήκοντα των Μηχανοδηγών) **περίπτωση (iii)** του Γ.Κ.Κ. το οποίο 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, εάν εφαρμοζόταν από την εδώ προσφεύγουσα σιδηροδρομική επιχείρηση 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) η οποία **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 τότε και μόνο τότε θα ήταν εφικτή η προβαλλόμενη με τον 2^ο λόγο ερμηνευτική προσέγγιση και ερμηνεία της διάταξης του άρθρου

4 §1 του Ν.3911/2011. Επομένως, η υπαγωγή των με την εδώ προσβαλλόμενη απόφαση (σχ.12) πραγματικών περιστατικών στην εξαίρεση του άρθρου 4 §2 περίπτωση (ε) του Ν.3911/2011 δεν δύναται να εφαρμοστεί, καθόσον δεν πληρούται η προϋπόθεση της «συγκεκριμένης υποδομής» που απαιτεί η ανωτέρω εξαίρεση.

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 αμαξοστοιχίας IC-53/4.9.2023 (ETR/470/Αθήνα-Θεσσαλονίκη) **και (β)** της αμαξοστοιχίας 57/1.1.2024 (Η/Α120.020/Θεσσαλονίκη-Αθήνα) **θα έπρεπε**, κατά τις απαιτήσεις της διάταξης του **άρθρου 4 §1 του Ν. 3911/2011 σε συνδυασμό και με τη 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) να βρίσκονται δύο (2) αδειοδοτούμενοι και πιστοποιημένοι μηχανοδηγοί **και** ένας (1) εκπαιδευόμενος μηχανοδηγός, εφόσον η προσφεύγουσα σιδηροδρομική επιχείρηση επιθυμούσε να εκπαιδεύσει εν δυνάμει μηχανοδηγούς, προϋποθέσεις, που, όπως αποδείχθηκε, δεν εκπληρώθηκαν και δεν εφαρμόστηκαν από την σιδηροδρομική επιχείρηση.

ΙVγ. Επί των 3^{ου} και 4^{ου} λόγων της κρινόμενης προσφυγής της HELLENIC TRAIN Α.Ε. **περί εσφαλμένης νομικής ερμηνείας των διατάξεων των άρθρων 18 §1 και 22 §2 περίπτωση (α) του Ν.3911/2011 και εσφαλμένης ουσιαστικής αξιολόγησης των πραγματικών περιστατικών.**

(Γ1) Σύμφωνα 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».

(Γ2) Επιπρόσθετα, στις 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...».

(Γ3) Εξάλλου, σύμφωνα με τη διαδικασία **SMS/PRO/0033** (συμπληρωματικό πιστοποιητικό μηχανοδήγησης – διαδικασία απόκτησης και παρακολούθησης) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας της HELLENIC TRAIN A.E. (σχ.1ιζ), προβλέπεται, μεταξύ άλλων, (πρβλ.σελ.7-9 [Σύστημα Πιστοποίησης - Συμπληρωματικό Πιστοποιητικό Μηχανοδήγησης] της εν λόγω διαδικασίας) ότι «4.2. Σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου ν.3911/2011 (Α'12) «Πιστοποίηση των μηχανοδηγών και άλλες διατάξεις», κάθε μηχανοδηγός που οδηγεί μηχανές έλξης και συρμούς στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ελλάδας οφείλει να διαθέτει, εκτός από άδεια μηχανοδηγού, ένα ή περισσότερα Πιστοποιητικά Μηχανοδηγού («πιστοποιητικό»), 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) 36/2010 της Επιτροπής της 3ης Δεκεμβρίου 2009 «σχετικά με τα κοινοτικά υποδείγματα αδειών μηχανοδηγού, συμπληρωματικών πιστοποιητικών, επικυρωμένων αντιγράφων συμπληρωματικών πιστοποιητικών και εντύπων αίτησης για άδειες μηχανοδηγού, σύμφωνα με την Οδηγία 2007/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου». [...] Το πιστοποιητικό εκδίδεται από τη Σ.Ε. ή το διαχειριστή υποδο-

μής που απασχολεί αμέσως ή εμμέσως το μηχανοδηγό. **Το πιστοποιητικό ισχύει μόνον για τις υποδομές και το τροχαίο υλικό που αναγράφει.** Για την απόκτηση του πιστοποιητικού ο υποψήφιος πρέπει να έχει εξετασθεί με επιτυχία στις επαγγελματικές του γνώσεις και στην επάρκειά του αναφορικά: **A) με το τροχαίο υλικό** για το οποίο ζητείται πιστοποιητικό. Η εξέταση περιλαμβάνει τα γενικά θέματα που σημειώνονται στο Παράρτημα IV του άρθρου 31 του νόμου ν.3911/2011, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα στις διατάξεις του άρθρου 25 του ιδίου νόμου. **B) με τις υποδομές** για τις οποίες ζητείται πιστοποιητικό. Η εξέταση αφορά τα γενικά θέματα που σημειώνονται στο Παράρτημα V του άρθρου 31 του νόμου ν.3911/2011, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα στις διατάξεις του άρθρου 25 του ιδίου νόμου. [...] Κάθε Σ.Ε. και Δ.Υ. καθορίζει τις οικείες διαδικασίες χορήγησης ή προσαρμογής στα πρόσφατα δεδομένα των πιστοποιητικών σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου ν.3911/2011, ως μέρος του οικείου Συστήματος Διαχείρισης της Ασφάλειας που προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 61 του νόμου ν.4632/2019 (Α' 159) «Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία των Οδηγιών 2016/797, 2016/798 και 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου». [...] **Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 22 (2) α) του νόμου ν.3911/2011, οι Σ.Ε. και ο Δ.Υ. υποχρεούνται να τηρούν εταιρικό μητρώο συμπληρωματικών πιστοποιητικών**, οι βασικές παράμετροι του οποίου θεσπίζονται με το Παράρτημα II της Απόφασης 2010/17/ΕΚ της Επιτροπής της 29ης 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». [...] Βάσει του Ν.3911/2011-Άρθρο 18-1 & 22-2 και ο Δ.Υ. **ελέγχει την εγκυρότητα των πιστοποιητικών των Μηχανοδηγών, οπότε θα πρέπει να διατηρεί αρχείο για τους Μηχανοδηγούς που εργάζονται στο δίκτυό του**».

(Γ4) Τα επικαλούμενα με τους 3^ο και 4^ο λόγους της εδώ κρινόμενης προσφυγής (σχ.29) της HELLENIC TRAIN Α.Ε. περί εσφαλμένης νομικής ερμηνείας των διατάξεων των άρθρων των άρθρων 18 §1 και 22 §2 περίπτωση (α) 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 30/26.3.2024 απόφαση της Ολομέλειας της Αρχής (εδώ προσβαλλόμενη) **διαπιστώθηκε**, μεταξύ άλλων, ότι «[...] Ο , μηχανοδηγός της HELLENIC TRAIN Α.Ε. (με αριθμό Ευρωπαϊκής άδειας **EL 71202000005**), 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 αναγράφόταν, ως όφειλε**, και το τροχαίο υλικό επί των οποίων του επιτρεπόταν να μηχανοδηγεί **κατά παράβαση** των διατάξεων των άρθρων 4 §1 και 18 §1 του Ν.3911/2011, καθόσον, όπως προκύπτει από το, σύμφωνα με το άρθρο 22 του Ν.3911/2011, τηρούμενο από την HELLENIC TRAIN Α.Ε. Μητρώο, μόλις στις **22.2.2024**, ήτοι πέντε (5) και πλέον μήνες μετά το εδώ ελεγχόμενο συμβάν, περιελήφθη η, σύμφωνα με τα ανωτέρω, **υποχρεωτική αναφορά και του τροχαίου υλικού** επί του οποίου επιτρέπεται πλέον στον μηχανοδηγό να μηχανοδηγεί. Επομένως, την ημερομηνία κατά την οποία συνέβη το εδώ εξεταζόμενο γεγονός (θανάσιμος

τραυματισμός-αυτοκτονία πεζής γυναίκας από την επιβατική αμαξοστοιχία 53 [Θεσσαλονίκη-Αθήνα] στο Χ.Σ. 2+200, γραμμής Θ-Αμ Θ [περιοχή Μυτιληνάκια]), ήτοι στις 4.9.2023, ο **δεν διέθετε** το από τις διατάξεις των άρθρων 4 §1 και 18 §1 και 22 §2 περίπτωση α) εδάφιο β' του Ν.3911/2011 ρητά προβλεπόμενο και απαιτούμενο πιστοποιητικό μηχανοδήγησης οχήματος. [...] Η, μηχανοδηγός της HELLENIC TRAIN Α.Ε. (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 αναγραφόταν το τροχαίο υλικό επί του οποίου της επιτρεπόταν να μηχανοδηγεί, εντούτοις, **δεν αναγραφόταν, ως όφειλε,** και η υποδομή επί της οποίας της επιτρεπόταν να μηχανοδηγεί **κατά παράβαση** των διατάξεων των άρθρων 4 §1 και 18 §1 του Ν.3911/2011, καθόσον, όπως προκύπτει από το, σύμφωνα με το άρθρο 22 του Ν.3911/2011, τηρούμενο από την HELLENIC TRAIN Α.Ε. Μητρώο, **έως σήμερα,** ήτοι τρεις (3) σχεδόν μήνες μετά το εδώ ελεγχόμενο συμβάν, **δεν έχει περιληφθεί** η, σύμφωνα με τα ανωτέρω, **υποχρεωτική αναφορά και της υποδομής** επί της οποίας επιτρέπεται στην ανωτέρω μηχανοδηγό να μηχανοδηγεί. Επομένως, η, **όχι μόνο δεν διέθετε** το από τις διατάξεις των άρθρων 4 §1 και 18 §1 και 22 §2 περίπτωση α) εδάφιο β' του Ν.3911/2011 ρητά προβλεπόμενο και απαιτούμενο πιστοποιητικό μηχανοδήγησης οχήματος, την ημερομηνία κατά την οποία συνέβη το εδώ εξεταζόμενο γεγονός (τραυματισμός ατόμου από την επιβατική αμαξοστοιχία 57

[Θεσσαλονίκη-Αθήνα] στο Χ.Σ. 11+050, [διάβαση Σεπολίων]), ήτοι την 1.1.2024, **αλλά και** έως σήμερα, εξακολουθεί, κατά παράβαση των ανωτέρω διατάξεων, να μην διαθέτει το συμπληρωματικό πιστοποιητικό μηχανοδότησης όπως αυτό (πιστοποιητικό) επιβάλλεται από τον νόμο να είναι συμπληρωμένο. [...] Η HELLENIC TRAIN Α.Ε., ως προσθήσασα (εργοδότηρια εταιρεία) των προαναφερόμενων μηχανοδηγών, **δεν εξασφάλισε και δεν έλεγε, ως όφειλε,** κατά παράβαση των άρθρων 18 §1 και 22 §2 του Ν.3911/2011 ότι τα πιστοποιητικά των μηχανοδηγών της και ήταν έγκυρα, αφού, κατά τη διενέργεια του ειρημένου αυτεπάγγελτου ελέγχου της Αρχής, διαπιστώθηκαν **όχι μόνο η έλλειψη αναφοράς της υποδομής** που επιτρεπόταν να μηχανοδηγεί ο έως τις 22.2.2024 **αλλά και η έλλειψη αναφοράς του τροχαίου υλικού** που επιτρέπεται έως σήμερα να μηχανοδηγεί η Εξάλλου, οι ειρημένες 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 με όλα τα δεδομένα για κάθε ένα από αυτά (πιστοποιητικά) **σύμφωνα με** το Παράρτημα ΙΙ της 2010/17/ΕΚ απόφασης της Επιτροπής της 29^{ης} Οκτωβρίου 2009 **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. Εξάλλου, κατά τη ρητή διατύπωση του άρθρου 22 §2 β) εδάφιο β' «Το Μητρώο περιλαμβάνει **τα δεδομένα** για κάθε πιστοποιητικό, **σύμφωνα με** το Παράρτημα ΙΙ της 2010/17/ΕΚ απόφασης της Επιτροπής της 29^{ης} Οκτωβρίου 2009», ήτοι **σωρευτικά** το τροχαίο υλικό και την υποδομή (σχ.1ια [άρθρο 22 §2 α) **Το μητρώο περιλαμβάνει τα δεδομένα που προβλέπει το παράρτημα Ι σημείο 4, για κάθε πιστοποιητικό, καθώς και τα δεδομένα για τους περιοδικούς ελέγχους κατά το άρθρο 16]** και σχ.1ιβ [ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ-ΒΑΣΙΚΕΣ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΓΙΑ ΤΟ ΜΗΤΡΩΟ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΩΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΟΔΗΓΟΥ (ΜΣΠ)]), στοιχεία τα οποία δεν συνέτρεξαν στις εδώ ελεγχόμενες περιπτώσεις».

ΔΕΥΤΕΡΟΝ: Η θέσπιση από την πρώην Hellenic Train της διαδικασίας **SMS/PRO/0033** (σχ.1ιζ, Συμπληρωματικό πιστοποιητικό μηχανοδήγησης – διαδικασία απόκτησης και παρακολούθησης) **αποτελεί** το ουσιαστικό του κανόνα δικαίου του άρθρου 18 §1 του Ν.3911/2011, αφού από τη διαδικασία αυτή εξαρτάται η υλοποίηση και επομένως η εφαρμογή της εν λόγω διάταξης από την σιδηροδρομική επιχείρηση, δηλαδή, η εκπαίδευση και πιστοποίηση εν προκειμένω των μηχανοδηγών και ώστε αυτοί να αποκτήσουν έγκυρο πιστοποιητικό μηχανοδήγησης.

ΤΡΙΤΟΝ: Άλλωστε, η εδώ προσφεύγουσα με το με αριθ. πρωτ. 1527/19.4.2024 έγγραφο υπόμνημά της (σχ.20, πρβλ. σχ.17 και

σχ.28) σχετικά με τη διαδικασία SMS/PRO/0033 του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ, σχ. 1ιζ), **ισχυρίζεται ότι, αυτή εντοπίζεται στο άρθρο 18 §1 του Ν.3911/2011 για την οποία (παράβαση) έχει ήδη εκδοθεί από την ΡΑΣ σχετική απόφαση (εδώ προσβαλλόμενη) με την οποία τής επιβλήθηκε η κύρωση της σύστασης (πρβλ. σχ.12)** και ως εκ τούτου, κατ' εφαρμογή της αρχής ne bis in idem, δεν δύναται να επιβληθεί νέα κύρωση, αφού η μη εφαρμογή της ανωτέρω διαδικασίας (SMS/PRO/0033 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.12) 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 της ανωτέρω διαδικασίας (σχ.1ιζ) 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.

IVδ. Επί του 5^{ου} λόγου της κρινόμενης προσφυγής της HELLENIC TRAIN Α.Ε. **περί εσφαλμένης νομικής ερμηνείας του άρθρου 28 §5 περίπτωση (ζ) του Ν.3911/2011.**

(Δ1) Τα επικαλούμενα με τον 5^ο λόγο της εδώ κρινόμενης προσφυγής (σχ.29) της HELLENIC TRAIN Α.Ε. περί εσφαμμένης νομικής ερμηνείας του άρθρου 29 §5 του Ν.3911/2011, κατ' ορθή εκτίμησή του, **τυγχάνουν βάσιμα, και ειδικότερα:**

(Δ2) Με την με αριθμό 24/22.3.2024 απόφαση της Ολομέλειας της Αρχής (σχ.7 και σχ.8) επιβλήθηκε στην εδώ προσφεύγουσα η, κατ' άρθρο 29 §5 περίπτωση (ζ) του Ν.3911/2011 κύρωση της σύστασης για την διαπιστωθείσα παράβαση του άρθρου 18 §1 του ίδιου νόμου 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), **ενώ**, με την εδώ προσβαλλόμενη απόφαση της Ολομέλειας (σχ.12) επιβλήθηκε στην εδώ προσφεύγουσα η, κατ' άρθρο 29 §5 περίπτωση (ζ) του Ν.3911/2011 κύρωση του προστίμου συνολικού χρηματικού ποσού 100.000,00 ευρώ για την καθ' υποτροπή παράβαση του άρθρου 18 §1 του ίδιου νόμου 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]).

(Δ3) Επομένως, λαμβανομένου υπόψη, ότι τα ερευνώμενα με την εδώ προσβαλλόμενη απόφαση σιδηροδρομικά συμβάντα (4.9.2023 και 1.1.2024) είναι προγενέστερα της έκδοσης της με αριθμό 24/22.3.2024 απόφασης (σχ.7 και σχ.8), με την οποία επιβλήθηκε η κύρωση της σύστασης, δεν δύναται να στοιχειοθετηθεί υποτροπή για παράβαση του άρθρου 18 §1 του Ν.3911/2011 και ως εκ τούτου επιβολή χρηματικών κυρώσεων κατά τα διαλαμβανόμενα στη διάταξη του άρθρου 29 §5 περίπτωση (ζ) του ίδιου νόμου, **παρά μόνο επιβολή σύστασης** (ως κύρωσης) για τις διαπιστωθείσες παραβάσεις.

ΙVε. Επί του 6^{ου} λόγου της κρινόμενης προσφυγής της HELLENIC TRAIN Α.Ε. περί αναρμοδιότητας της ΡΑΣ για τη διερεύνηση σιδηροδρομικών ατυχημάτων.

(Ε1) 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 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...».

(Ε2) 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...».**

(Ε3) Τα επικαλούμενα με τον 6^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 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 σιδηροδρομι-

κής 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 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 εφαρ-

μογή τους. Άλλωστε, και η διαδικασία «Συμπληρωματικό Πιστοποιητικό Μηχανοδήγησης-Διαδικασία Απόκτησης και Παρακολούθησης - SMS/PRO/0033» του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) της HELLENIC TRAIN Α.Ε. (σχ.1ιζ) **εντάσσεται 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 και 6 (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 περιπτωσιολογία 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 προβλέ-

πεται 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.

IVστ. Επί του 7^{ου} λόγου της κρινόμενης προσφυγής της HELLENIC TRAIN Α.Ε. **περί παραβίασης της αρχής της αναλογικότητας.**

(ΣΤ1) 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 ότα 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 Ν.3911/2011, και το ποσό του επιβαλλόμενου σε μια σιδηροδρομική επιχείρηση και στον διαχειριστή της υποδομής προστίμου για παράβαση λόγω μη εφαρμογής ή πλημμελούς εφαρμογής των διατάξεων του ανωτέρω νόμου, 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.

(ΣΤ2) Το εννοιολογικό περιεχόμενο της αρχής της αναλογικότητας, και εντεύθεν η λειτουργία της, είναι δυνατό να αποτυπωθεί **μόνο** σε επίπεδο σύγκρουσης μεταξύ συμφερόντων ή αξιών, τα οποία να είναι έννομα, να πηγάζουν από ισόκυρους κανόνες δικαίου, και να έχουν αντίθετο περιεχόμενο. Ειδικά στο πλαίσιο των περιορισμών των θεμελιωδών δικαιωμάτων, για την εξομάλυνση, ή άλλως, άρση αυτής της συγκρουσιακής κατάστασης, η αρχή της αναλογικότητας ενεργεί ως σταθμιστικό μέσο μεταξύ του επιδιωκόμενου

σκοπού δημοσίου συμφέροντος που εξυπηρετεί ο περιορισμός και της κανονιστικής εμβέλειας του περιοριζόμενου δικαιώματος. Ως εκ τούτου, καθίσταται σαφές ότι η εν λόγω αρχή βρίσκει πεδίο εφαρμογής **κυρίως σε επίπεδο ενάσκησης διακριτικής ευχέρειας της των πολιτειακών οργάνων.**

(ΣΤ3) Από την σχετική νομολογία του Συμβουλίου της Επικρατείας (ενδεικτικά ΣτΕ 990/2004, ΣτΕ 459/2013) προκύπτει ότι, προκειμένου να μην στοιχειοθετηθεί παραβίαση της αρχής της αναλογικότητας, απαιτείται **(α)** η προβλεπόμενη στο νόμο κύρωση να μην είναι «προδήλως» απρόσφορη ή μη αναγκαία για την επίτευξη του επιδιωκόμενου νόμιμου σκοπού δημοσίου συμφέροντος, ή να τον υπερακοντίζει, **(β)** το είδος της προβλεπόμενης κύρωσης να είναι συναφές προς την φύση της παράβασης για την οποία επιβάλλεται **και (γ)** η κύρωση, ως προς το είδος της, δεν επιτρέπεται να είναι υπέρμετρα βαριά σε σχέση με τη βαρύτητα της διοικητικής παράβασης για την οποία επιβάλλεται.

(ΣΤ4) Τα επικαλούμενα με τον 7^ο λόγο της κρινόμενης προσφυγής (σχ.29) περί παραβίασης της αρχής της αναλογικότητας λόγω μη διερεύνησης από την Αρχή (ΡΑΣ) των στοιχείων εκείνων από τα οποία αποδεικνύεται η τήρηση από την εδώ προσφεύγουσα των διατάξεων των άρθρων 18 §1 και 22 §2 περίπτωση (α) του Ν.3911/2011 **τυγχάνουν απορριπτέα ως αβάσιμα**, διότι:

ΠΡΩΤΟΝ: Η εν λόγω αρχή δεν εφαρμόζεται όταν η πράξη της Διοίκησης εκδίδεται κατόπιν δέσμιας αρμοδιότητας, όπως εν προκειμένω, που εκ του νόμου (άρθρο 29 του Ν.3911/2011) υποχρεούται η ΡΑΣ να εκδώσει πράξη επιβολής κυρώσεων, αφού, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στο ιστορικό της παρούσας, αφενός μεν οι ελεγχόμενοι-προστηθέντες μηχανοδηγοί, δεν κατείχαν το, από τον ίδιο νόμο προβλεπόμενο, πιστοποιητικό μηχανοδήγησης, και αφετέρου η προσφεύγουσα δεν ενημέρωσε, ως όφειλε, το σχετικό μητρώο.

ΔΕΥΤΕΡΟΝ: Η παράβαση της ανωτέρω αρχής προϋποθέτει πράξη εκδιδόμενη κατά διακριτική ευχέρεια και όχι κατά δέσμια αρ-

μοδιότητα της Διοίκησης. Στην προκειμένη περίπτωση οι εφαρμοστέες διατάξεις δεν καταλείπουν πεδίο διακριτικής ευχέρειας της Διοίκησης (ΡΑΣ) να επιλέξει μεταξύ περισσότερων, προβλεπόμενων από το νόμο, ρυθμίσεων, αλλά, αντιθέτως, θεσπίζουν δέσμια αρμοδιότητα της Διοίκησης να αποφασίσει την επιβολή συγκεκριμένης κύρωσης σε περίπτωση διαπίστωσης συγκεκριμένης και αντικειμενικά προσδιορισμένης παράβασης. Επομένως, εφόσον κατά τον αναφερόμενο στο ιστορικό της παρούσας έλεγχο **διαπιστώθηκε** ότι η εδώ προσφεύγουσα σιδηροδρομική επιχείρηση υπέπεσε στην παράβαση των άρθρων 18 §1 (*παρακολούθηση μηχανοδηγών από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους διαχειριστές υποδομής*) και 22 §2 περίπτωση (α) εδάφιο β' (*Μητρώα και ανταλλαγή δεδομένων*) του Ν.3911/2011 λόγω μη κατοχής του σχετικού πιστοποιητικού και μη ενημέρωσης του σχετικού μητρώου, παραβίαση της αρχής της αναλογικότητας, δεν μπορεί να τεθεί.

ΤΡΙΤΟΝ: Καθίσταται σαφές, ότι οι ως άνω διαπιστωθείσες παραβάσεις (18 §1 [*παρακολούθηση μηχανοδηγών από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους διαχειριστές υποδομής*]) και 22 §2 α) εδάφιο β' [*Μητρώα και ανταλλαγή δεδομένων*]) του Ν.3911/2011 συνιστούν γεγονότα αναμφισβήτητα για τα οποία η εδώ προσφεύγουσα ουδέν συνεισέφερε ως προς την ανταπόδειξή τους, αφού για τους μηχανοδηγούς (4.9.2023) και(1.1.2024) δεν τηρήθηκαν οι ρητά προβλεπόμενες από τον νόμο υποχρεώσεις της, δηλαδή, οι ανωτέρω μηχανοδηγοί μηχανοδηγούσαν δίχως έγκυρο πιστοποιητικό. Ως εκ τούτου, στο μέτρο που προδήλως δεν τηρήθηκε **αφενός μεν** η ανωτέρω νόμιμη υποχρέωσή της και ανεξαρτήτως της επιτυχούς (ή μη) συμμετοχής τους στις σχετικές εξετάσεις της εδώ προσφεύγουσας, **και αφετέρου** η, σύμφωνα με το Παράρτημα ΙΙ της 2010/17/ΕΚ απόφασης της Επιτροπής της 29^{ης} Οκτωβρίου 2009, ενημέρωση του σχετικού μητρώου, δεν δύναται να τεθεί ζήτημα παραβίασης της αρχής της αναλογικότητας. Άλλωστε, η εδώ προσφεύγουσα γνώριζε ότι η

υποχρέωση κατοχής έγκυρου, κατά την έννοια του άρθρου 18 §1 πιστοποιητικού είναι ανεξάρτητη και αυτοτελής αφενός μεν με την επιτυχή δοκιμασία των εξετάσεων, και αφετέρου, με την υποχρέωση της για ενημέρωση της Αρχής (ΡΑΣ) και επικαιροποίηση του Μητρώου του άρθρου 22 περίπτωση (α) εδάφιο β του Ν.3911/2011 και επομένως, δεν επηρεάζεται η, κατά τα ανωτέρω, δέσμια αρμοδιότητα της Αρχής (ΡΑΣ) προς έκδοση πράξης με την οποία επιβάλλονται οι σχετικές κυρώσεις της.

ΤΕΤΑΡΤΟΝ: Τέλος, 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 των υποχρεώσεων των ελεγχόμενων αλλά και της διαδικασίας επιβολής των σχετικών κυρώσεων.

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

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

A. ΔΕΧΕΤΑΙ ΕΝ ΜΕΡΕΙ τη με αριθ. πρωτ. 1630/29.4.2024 ενδικοφανή προσφυγή της σιδηροδρομικής εταιρείας με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό «HELLENIC TRAIN Α.Ε.».

B. ΤΡΟΠΟΠΟΙΕΙ ΜΟΝΟ το σημείο **Γ1** της με αριθμό 30/26.3.2024 (ΑΔΑ: 66ΛΕΟΚΠ2-1ΒΗ) απόφασης της Ολομέλειας της Αρχής ως ακολούθως:

«**Γ1. ΕΠΙΒΑΛΛΕΙ** στη σιδηροδρομική εταιρεία με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» για τις ως άνω περιγραφόμε-

μενες δύο **(2)** παραβάσεις του άρθρου 18 §1 (*παρακολούθηση μηχανοδηγών από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους διαχειριστές υποδομής*) του Ν.3911/2011 την, **κατ' άρθρο 29 §5 περίπτωση ζ)** του ίδιου νόμου, **σύσταση για συμμόρφωση προς τη συγκεκριμένη διάταξη της νομοθεσίας».**

Γ. ΑΠΟΡΡΙΠΤΕΙ κατά τα λοιπά τη με αριθ. πρωτ. 1630/29.4.2024 ενδικοφανή προσφυγή της σιδηροδρομικής εταιρείας με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό «HELLENIC TRAIN Α.Ε.».

Δ. 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.

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 29.07.2024

Η Πρόεδρος της ΡΑΣ

Ιωάννα Τσιαπαρίκου