

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
HELLENIC REPUBLICρυθμιστική αρχή  
σιδηροδρόμων  
regulatory  
authority  
for railways

Αθήνα, 18/11/2024

Αρ. Πρωτ. : 3860

**ΑΠΟΦΑΣΗ (91 /2024)****της 271<sup>ης</sup> Συνεδρίασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ**

**ΘΕΜΑ:** «Λήψη απόφασης επί της αυτεπάγγελτης έρευνας και της στις 11.09.2024 εξ εγγράφων διεξαχθείσας ακρόασης α) της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία “ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ” και β) της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN – ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και το διακριτικό τίτλο «HELLENIC TRAIN Α.Ε.», με θεματικό αντικείμενο τη διαπίστωση πιθανολογούμενης παράβασης της απόφασης ΡΑΣ 56/2022 και ειδικότερα του σημείου Β αυτής καθώς και των άρθρων 28 και 17 παρ. 6 του ν. 4408/2016 καθώς μέχρι σήμερα δεν έχει υλοποιηθεί η υπογραφή συμβάσεων πρόσβασης για τα έτη 2020 και 2021 μεταξύ του Διαχειριστή της Υποδομής ΟΣΕ Α.Ε. και της Σιδηροδρομικής Επιχείρησης Hellenic Train Α.Ε. που δραστηριοποιείται σε αυτή».

**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. 4408/2016 (ΦΕΚ Α' 135/27.07.2016) «Εναρμόνιση της νομοθεσίας με την Οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Νοεμβρίου 2012 για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (ΕΕ L343/32 της 14.12.2012) και άλλες διατάξεις».

**γ.** Της με αριθμό Δ4δ/οικ.89995/15.12.2018 (ΦΕΚ Β' 5781/21.12.2018) κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών, Διοικητικής Ανασυγκρότησης και Υποδομών και Μεταφορών «Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.)».

**δ.** Της με αριθμό 1020/9.6.2021 (ΦΕΚ Β' 2913/5.7.2021) απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ «Κανονισμός Ακροάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων».

**ε.** 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».

2. Την με α.π. 2615/03.10.2014 Απόφαση της ΡΑΣ με θέμα : «Λήψη απόφασης επί της από 13-03-2014 διεξαχθείσας ακρόασης των εταιρειών «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.» και «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» για τη διαπίστωση παράβασης των διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας που αφορούν στη σύναψη σύμβασης πρόσβασης».
3. Την με α.π. ΡΑΣ 428/08.03.2021 - Εξώδικη όχληση - Πρόσκληση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. προς τον ΟΣΕ Α.Ε.
4. Την με α.π. ΡΑΣ 497/19.03.2021 - Εξώδικη απάντηση της ΟΣΕ Α.Ε. προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.
5. Την με α.π. ΡΑΣ 523/24.03.2021 1η προσφυγή της εταιρείας ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. κατά της ΟΣΕ Α.Ε. για τις Δηλώσεις Δικτύου 2020 και 2021.

6. Την με α.π. 1041/11.06.2021 επιστολή της ΡΑΣ με θέμα: «Εκκρεμότητες του Διαχειριστή Υποδομής ΟΣΕ Α.Ε.».
7. Την με α.π 9157763/29.07.2021 επιστολή ΟΣΕ Α.Ε. προς τη ΡΑΣ με θέμα: «Κοινοποίηση Συμβάσεων Πρόσβασης».
8. Την με α.π. ΡΑΣ 2076/04.11.2021 - Εξώδικη διαμαρτυρία ΟΣΕ Α.Ε. προς ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.
9. Την με α.π. ΡΑΣ 2140/10.11.2021 Εξώδικη Απάντηση ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. προς ΟΣΕ Α.Ε.
10. Την με α.π. 1066/15.04.2022 επιστολή ΡΑΣ προς ΟΣΕ με θέμα: «Κοινοποίηση συμβάσεων πρόσβασης ΟΣΕ - ΣΕ».
11. Την με α.π 9017635/29.04.2022 επιστολή ΟΣΕ Α.Ε. προς ΡΑΣ με θέμα: «Κοινοποίηση συμβάσεων πρόσβασης ΟΣΕ - ΣΕ».
12. Την με α.π. 1777/01.07.2022 Απόφαση (56/2022) της Ολομέλειας της ΡΑΣ με θέμα Λήψη απόφασης επί της με α.π.523/24.03.2021 προσφυγής, κατ' άρθρο 56 παρ.1 Ν.4408/2016 της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. κατά της ΟΣΕ Α.Ε.
13. Την με α.π.9031506/13.07.2022 επιστολή της ΟΣΕ Α.Ε. προς την HELLENIC TRAIN Α.Ε. για πρόσκληση σε διαπραγματεύσεις για την υπογραφή συμβάσεων πρόσβασης 2020-2021, σύμφωνα με την Απόφαση ΡΑΣ 56/2022.
14. Την με α.π.43.356/22/Δ2/22.07.2022 επιστολή της HELLENIC TRAIN Α.Ε. προς την ΟΣΕ Α.Ε.
15. Τα με α.π. ΡΑΣ 2046 και 2047/27.07.2022 - Πρακτικά διαβούλευσης ΔΔ 2020-2021 και πρακτικά διαπραγμάτευσης σύμβασης πρόσβασης 2020-2021.
16. Την με α.π.43.407/22/Δ2/29.07.2022 επιστολή της HELLENIC TRAIN Α.Ε. προς την ΟΣΕ Α.Ε.
17. Την με α.π.9034154/01.08.2022 επιστολή της ΟΣΕ Α.Ε. αναφορικά με τη Διαβούλευση επί των ΔΔ 2020-2021.
18. Την με α.π.9034184/01.08.2022 επιστολή της ΟΣΕ Α.Ε. για ενημέρωση ανάρτησης των τροποποιημένων Δηλώσεων Δικτύου 2020 και 2021, συνοδευόμενες με την ειδική αιτιολογία

αναμόρφωσης ΔΔ 2020-2021, σε εφαρμογή της Απόφασης 56/2022 της ΡΑΣ.

19. Την με α.π.9034262/01.08.2022 επιστολή της ΟΣΕ Α.Ε. προς την HELLENIC TRAIN Α.Ε. πρόσκληση για υπογραφή συμβάσεων πρόσβασης για τα έτη 2020 και 2021.
20. Την με α.π.9034626/03.08.2022 επιστολή της ΟΣΕ Α.Ε. προς την HELLENIC TRAIN Α.Ε. για την υπογραφή συμβάσεων πρόσβασης για τα έτη 2020 και 2021.
21. Την με α.π. 9043923/03-08-2023 επιστολή της ΟΣΕ Α.Ε. προς τη HELLENIC TRAIN Α.Ε.
22. Την με α.π.43.453/22/Δ2/03.08.2022 επιστολή της HELLENIC TRAIN Α.Ε. προς την ΟΣΕ Α.Ε.
23. Την με α.π.9040245/19.09.2022 επιστολή της ΟΣΕ Α.Ε. προς της ΡΑΣ για χορήγηση παράτασης προθεσμίας για την υλοποίηση του Γ μέρους του διατακτικού της Απόφασης ΡΑΣ 56/2022.
24. Την με α.π. 43.726/22/Δ2/23.09.2022 Εξώδικη Δήλωση-Προειδοποίηση της HELLENIC TRAIN Α.Ε. κατά της ΟΣΕ Α.Ε.
25. Την με α.π. 9043159/05.10.2022 Εξώδικη Απάντηση της ΟΣΕ Α.Ε. στην Εξώδικη Δήλωση-Προειδοποίηση της HELLENIC TRAIN Α.Ε.
26. Την με α.π. 2677/26.9.2022 (73/2022) Απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ για χορήγηση παράτασης προθεσμίας στην ΟΣΕ Α.Ε. για την υλοποίηση του Γ' μέρους του διατακτικού της Απόφασης ΡΑΣ 56/2022.
27. Την με α.π.9048102/04-11-2022 εισήγηση της ΟΣΕ Α.Ε. «Εισήγηση περί του πλαισίου των κανόνων και των κριτηρίων χρέωσης των τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής.
28. Την με α.π. 1023/05.04.2023 (30η) Απόφαση της ΡΑΣ «Παροχή γνώμης στη με α.π.9048102/04-11-2022 «Εισήγηση περί του πλαισίου των κανόνων και των κριτηρίων χρέωσης των τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής» της ΟΣΕ Α.Ε., σε εφαρμογή του άρθρου 31 §3 του Ν.4408/2016».

29. Την με α.π. 1078/10.04.2023 αποστολή της με α.π. 1023/05.04.2023 (30η) Απόφασης της ΡΑΣ στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και στην ΟΣΕ Α.Ε.
30. Την με α.π.3389/24.11.2023 επιστολή ΡΑΣ προς Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών με θέμα: «Θέσπιση-καθορισμός και είσπραξη τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής».
31. Την με α.π. 536/06.02.2024 επιστολή ΡΑΣ προς ΟΣΕ με θέμα: «Κοινοποίηση των συμβάσεων πρόσβασης για τη χρήση της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής μεταξύ Διαχειριστή Υποδομής ΟΣΕ Α.Ε. και Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων».
32. Την με α.π. 606/13-02-2024 επιστολή ΗΤ προς ΡΑΣ με θέμα: «Κοινοποίηση των συμβάσεων πρόσβασης για τη χρήση της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής μεταξύ Διαχειριστή Υποδομής ΟΣΕ Α.Ε. και Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων».
33. Την υπ. αριθμ. πρωτ. 2087 / 07.06.2024 Εισήγηση της Προέδρου προς την Ολομέλεια της ΡΑΣ.
34. Τα πρακτικά της 256ης Συνεδρίασης Ολομέλειας της ΡΑΣ.
35. Την με αριθ. πρωτ. 2118/11.06.2024 απόφαση 47/2024 της Ολομέλειας της ΡΑΣ
36. Την με αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 2421/04.07.2024 Απόφαση της Προέδρου της Αρχής για τον ορισμό του Οργάνου Ακρόασης και την υπ' αριθ. 2955/28.08.2024 απόφαση της Προέδρου που αντικατέστησε αυτή.
37. Την με αριθ. πρωτ. 2430/04.07.2024 Πράξη Διεξαγωγής Ακρόασης.
38. Την με αριθ. πρωτ. 2605/18.07.2024 αναβολή ακρόασης για τη με αριθμό 2430/04.07.2024 Πράξη Διεξαγωγής Ακρόασης.
39. Το με αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 2998/04.09.2024 Υπόμνημα της ΟΣΕ Α.Ε. επί της διεξαχθείσης ακρόασης με συνημμένη την με αρ. πρωτ. 9053966/16.07.2024 γνωμοδότηση του Σπυρίδωνος Δ. Βλαχόπουλου, Καθηγητή της Νομικής Σχολής του ΕΚΠΑ και

Διονυσίου Καρούσου - Φιλίππου, Επίκουρου Καθηγητή της Νομικής Σχολής του Δημοκρίτειου Πανεπιστημίου Θράκης.

40. Το με αρ. πρωτ. ΡΑΣ 3025/06.09.2024 Υπόμνημα της Hellenic Train μετά των σχετικών εγγράφων καθώς και το με αρ. 6936/2024 ειδικό πληρεξούσιο προς τους υπογράφοντες αυτό πληρεξούσιους δικηγόρους
41. Την με αριθ. πρωτ. 3085/13.09.2024 κοινοποίηση πρακτικών ακρόασης της 11ης Σεπτεμβρίου 2024 σε ΟΣΕ Α.Ε, με τα οποία τάχθηκε προθεσμία κατάθεσης συμπληρωματικού υπομνήματος.
42. Το με αρ. πρωτ. ΡΑΣ 3142/18.09.2024 συμπληρωματικό υπόμνημα της Hellenic Train Α.Ε.
43. Την από 12.11.2024 πρόσκληση Συνεδρίασης της Επιτροπής Ακρόασης.
44. Το με αριθ. πρωτ.3821/13.11.2024 πόρισμα της Επιτροπής Ακρόασης.
45. Την με αριθ. πρωτ. 156/14.11.2024 Εισήγηση της Προέδρου προς την Ολομέλεια.

#### **ΣΚΕΦΘΗΚΕ ΩΣ ΕΞΗΣ :**

#### **I. ΣΥΝΤΟΜΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΑΥΤΕΠΑΓΓΕΛΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ**

- Iα. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων της ως ρυθμιστικός φορέας των σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ελλάδα, έχει επανειλημμένως απευθυνθεί δια κοινοποιούμενων εγγράφων τόσο προς τη σιδηροδρομική επιχείρηση HELLENIC TRAIN Α.Ε., που κάνει χρήση της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής, όσο και προς την ΟΣΕ Α.Ε., υπό την ιδιότητα του διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής ως προς την αναγκαιότητα σύναψης μεταξύ τους **σύμβασης πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή βάσει της κείμενης ευρωπαϊκής και ελληνικής νομοθεσίας (άρθρα 17 παρ. 6 και 28 του ν. 4408/2015) για την εκάστοτε δρομολογιακή περίοδο**. Η υποχρεωτικότητα και η δεσμευτικότητα για σύναψη της εν λόγω σύμβασης, η οποία απορρέει

από τις ανωτέρω νομοθετικές διατάξεις, συνδέεται με το περιεχόμενο της σύμβασης πρόσβασης, το οποίο αφορά στην εξειδίκευση των υποχρεώσεων και των δικαιωμάτων εκάστου μέρους (διαχειριστή και χρήστη) καθώς και στον πλήρη καθορισμό της συμφωνίας τους σε τεχνικό, διοικητικό και οικονομικό επίπεδο, πριν την υλοποίηση της χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής, για το λόγο αυτό, η υπογραφή της αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για τη δραστηριοποίηση μιας επιχείρησης στην σιδηροδρομική υποδομή (άρθρο 17§6 του ν.4408/2016). Επισημαίνεται ότι για τους ανωτέρω λόγους και αξιολογώντας τη βαρύτητα της παράλειψης σύναψης σύμβασης πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή, η ΡΑΣ είχε στο παρελθόν επιβάλλει τη διοικητική κύρωση της σύστασης σε αμφότερες τις εμπλεκόμενες εταιρείες (ΟΣΕ Α.Ε. και ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.) δυνάμει της υπ' αριθμ. 2615/03.10.2014 απόφασής της.

- Ιβ.** Εν συνεχεία, την 23.03.2021 η σιδηροδρομική επιχείρηση ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. (νυν HELLENIC TRAIN Α.Ε.) υπέβαλε στη ΡΑΣ, κατ' άρθρο 56 παρ. 1 του ν. 4408/2016, την με αριθμ. πρωτ. 523/24.03.2021 έγγραφη προσφυγή κατά του Διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής, ΟΣΕ Α.Ε., με αντικείμενο φερόμενες παραβάσεις της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, συμπεριλαμβανομένης της φερόμενης παράβασης του άρθρου 28 του ν. 4408/2016, σχετικά με τη σύναψη συμφωνιών μεταξύ του Διαχειριστή Υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων με αμερόληπτους και διαφανείς όρους.
- Ιγ.** Μετά από τήρηση της προσήκουσας έγγραφης και ακροαματικής διαδικασίας, σύμφωνα με τον Κανονισμό Ακροάσεων της ΡΑΣ, την 12<sup>η</sup>.05.2022 εκδόθηκε η **Απόφαση 56η** (α.π.1777/01.07.2022) της ΡΑΣ επί της ανωτέρω προσφυγής της εταιρείας HELLENIC TRAIN Α.Ε. κατά της ΟΣΕ Α.Ε., η οποία – αφού στο σημ. Α του διατακτικού της έκρινε επί του ζητήματος της ανάρτησης Δηλώσεων Δικτύου ετών 2020 και 2021- στο επίμαχο σημ. Β του διατακτικού της κάλεσε ρητώς την ΟΣΕ Α.Ε. και την ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. (νυν HELLENIC TRAIN Α.Ε.) να συνάψουν Σύμβαση Πρόσβασης στο δίκτυο για τα έτη 2020 και 2021 με

αμερόληπτους και διαφανείς όρους, σύμφωνα με το άρθρο 28 του ν. 4408/2016, θέτοντας ρητή προθεσμία στα μέρη να προσέλθουν σε ειλικρινείς διαπραγματεύσεις προς σύναψη της σύμβασης και περαιτέρω προθεσμία 20 ημερών από το τέλος των διαπραγματεύσεων για υπογραφή της τελικής σύμβασης, συστήνοντας παράλληλα στα μέρη, αφού διευθετήσουν τη βασική υποχρέωσή τους προς σύναψη σύμβασης πρόσβασης, να συμφωνήσουν σε έναν μηχανισμό διευθέτησης, τακτοποίησης ή ρύθμισης των οικονομικών τους οφειλών.

- 1δ.** Σε συνέχεια έκδοσης της ως άνω Απόφασης και σε συμμόρφωση με το διατακτικό της, ο Διαχειριστής της Υποδομής κάλεσε, με την αριθ. πρωτ. 9031442/13.07.2022 πρόσκλησή του τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις για διαβούλευση επί των σχεδίων των Δηλώσεων Δικτύου ετών 2020-2021 και ακολούθως με την με αριθ. πρωτ. 9031506/13.07.2022 πρόσκλησή του την HELLENIC TRAIN Α.Ε. σε διαπραγματεύσεις για την υπογραφή σύμβασης πρόσβασης για τα έτη 2020 και 2021.

Η HELLENIC TRAIN Α.Ε., με την αριθ. πρωτ. 43.356/22/Δ2/22-07-2022 επιστολή της προς την ΟΣΕ Α.Ε., αιτήθηκε την προσκόμιση αναλυτικών στοιχείων για την τεκμηρίωση των υπολογισμών του Διαχειριστή της Υποδομής, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του ΕΚ 909/2015, σε σχέση με τον καθορισμό των νέων τελών χρήσης της υποδομής.

Η ΟΣΕ Α.Ε. με την με αριθ. πρωτ. 9033511/27.07.2022 επιστολή, κοινοποίησε τα πρακτικά των δύο συναντήσεων, διαβούλευσης των Δηλώσεων Δικτύου 2020 και 2021 με τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και διαπραγμάτευσης με την HELLENIC TRAIN Α.Ε. για την υπογραφή της σύμβασης πρόσβασης για τα έτη 2020 και 2021 και ενημέρωσε, παράλληλα, για την ολοκλήρωση των συζητήσεων.

Η HELLENIC TRAIN Α.Ε., με την αριθ. πρωτ. 43.407/22/Δ2/29-07-2022 επιστολή της προς την ΟΣΕ Α.Ε., εξέθεσε τις απόψεις της επί των σχεδίων των ΔΔ 2020-2021, επί της οποίας η ΟΣΕ Α.Ε., με την σειρά της, απάντησε με την με αριθ. πρωτ. 9034154/01.08.2022 επιστολή.

Ακολούθησε η ενημέρωση προς τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, με την με αριθ. πρωτ. 9034184/01.08.2022 επιστολή, για την ανάρτηση των



οριστικών πλέον Δηλώσεων Δικτύου για τα έτη 2020 και 2021, συνοδευόμενες με την [ειδική αιτιολογία αναμόρφωσής τους](#). Παράλληλα, με την αριθ. πρωτ. 9034262/ 01.08.2022 επιστολή της, η **ΟΣΕ Α.Ε. κάλεσε την HELLENIC TRAIN Α.Ε. σε υπογραφή των Συμβάσεων Πρόσβασης 2020-2021, κάλεσμα στο οποίο η σιδηροδρομική επιχείρηση δεν ανταποκρίθηκε.**

Συγκεκριμένα, με το με αριθ. πρωτ. 43453/22/Δ2/02.08.2022 έγγραφό της, δηλώνει ότι **δεν αποδέχεται τις τροποποιημένες Δηλώσεις Δικτύου 2020 και 2021, που προέκυψαν, σε εφαρμογή της Απόφασης 56/2022 της ΡΑΣ, από μια μη ουσιαστική διαδικασία διαβούλευσης χωρίς καμία τεκμηρίωση για το επίμαχο Κεφάλαιο 6 ΧΡΕΩΣΕΙΣ και κατά συνέπεια αρνείται την υπογραφή των αντίστοιχων συμβάσεων πρόσβασης, αναγνωρίζοντας ως ισχύουσα σύμβαση πρόσβασης αυτή του έτους 2019, που βασίζεται στη Δήλωση Δικτύου έτους 2019.** Επιπρόσθετα, η HELLENIC TRAIN Α.Ε. απέστειλε στην ΟΣΕ Α.Ε. τη με αριθ. πρωτ. 43.726/22/Δ2/23.09.2022 Εξώδικη Δήλωση-Προειδοποίηση για το ίδιο θέμα - μη αποδοχής δηλαδή των τροποποιημένων, σε εφαρμογή της Απόφασης 56/2022 της ΡΑΣ, Δηλώσεων Δικτύου 2020 και 2021 - επί της οποίας η ΟΣΕ Α.Ε. απάντησε με την με αριθ. πρωτ. 9043159/05.10.2022 Εξώδικη Απάντηση.

**Ιε.** Στην συνέχεια, η ΟΣΕ Α.Ε., κατ' εφαρμογή του **σημ. Γ του διατακτικού της Απόφασης 56/2022** υπέβαλε στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών τη με α.π.9048102/04-11-2022 «Εισήγηση περί του πλαισίου των κανόνων και των κριτηρίων χρέωσης των τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής», με κοινοποίηση στη ΡΑΣ για τη διατύπωση γνώμης όπως προβλέπεται στο άρθρο 31§3 του ν.4408/2016.

Η ΡΑΣ ολοκλήρωσε την αξιολόγηση του μοντέλου των τελών χρήσης υποδομής της ΟΣΕ Α.Ε. με την με αριθ. πρωτ. 1023/05.04.2023 (30η) Απόφαση «Παροχή γνώμης στη με α.π.9048102/04-11-2022 «Εισήγηση περί του πλαισίου των κανόνων και των κριτηρίων χρέωσης των τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής» της ΟΣΕ Α.Ε., σε εφαρμογή του άρθρου 31§3 του ν.4408/2016», και την κοινοποίησε στο Υπουργείο

Υποδομών και Μεταφορών (αριθ. πρωτ. 1023/05.04.2023) για περαιτέρω ενέργειες με τελικό σκοπό την έκδοση της σχετικής υπουργικής απόφασης και επανήλθε, εκ νέου, με την με αριθ. πρωτ. 3389/24.11.2023 επιστολή.

**Ιστ.** Την 7η Ιουνίου 2024, κατόπιν εξέτασης των εκατέρωθεν ενεργειών και όλης της σχετικής αλληλογραφίας τόσο με το Διαχειριστή Υποδομής, όσο και με τη Σιδηροδρομική Επιχείρηση και τη διαπίστωση ότι έως τότε δεν είχε υλοποιηθεί η υπογραφή συμβάσεων πρόσβασης για τα έτη 2020 και 2021, όπως ρητά προέβλεπε η Απόφαση 56/2022 στο σημείο Β του διατακτικού της, η Πρόεδρος της ΡΑΣ εξέδωσε την υπ. αριθμ. πρωτ. 2087 / 07.06.2024 Εισηγήσή της προς την Ολομέλεια της ΡΑΣ με την οποία διαπίστωσε την παράβαση και εισηγήθηκε την κλήση σε ακρόαση αμοτέρων των μερών και την θέση σε εκκίνηση της διαδικασίας που προβλέπεται από τα άρθρα 9 επ. του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ.

Ακολούθησε η Πρόσκληση της 256<sup>ης</sup> Συνεδρίασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ, η οποία πραγματοποιήθηκε κανονικά και επί της οποίας εξεδόθη η υπ' αριθ. 2118/11.06.2024 Απόφαση 47/2024 της Ολομέλειας της ΡΑΣ, η οποία αποφάσισε α) την εκκίνηση της διαδικασίας του άρθρου 9 παρ. 1 του Κανονισμού Ακροάσεων της Αρχής, με θεματικό αντικείμενο τη διερεύνηση πιθανολογούμενων παραβάσεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας σχετικά με την Απόφαση 56/2022 της ΡΑΣ και ειδικότερα του σημείου Β αυτής, καθώς το σημείο αυτό δεν είχε υλοποιηθεί η υπογραφή συμβάσεων πρόσβασης για τα έτη 2020 και 2021, μεταξύ ΟΣΕ Α.Ε και HELLENIC TRAIN Α.Ε., όπως προβλέπεται, ειδικότερα, στα άρθρα 28 και 17§6 του ν.4408/2016 για την πρόσβασης στην υποδομή β) την εξουσιοδότηση της Προέδρου της Αρχής να ενεργήσει κατ' άρθρο 3, 9 και 10 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ.

Ακολούθησε η υπ' αριθ. 2430/04.07.2024 Πράξη Διεξαγωγής Ακρόασης, με την οποία ο Διαχειριστής Υποδομής ΟΣΕ Α.Ε. και η σιδηροδρομική επιχείρηση HELLENIC TRAIN Α.Ε. κλήθηκαν σε ακρόαση κατά την ημεροχρονολογία της 23ης Ιουλίου 2024 και ώρα 09.30 στα γραφεία της

ΡΑΣ, καλούμενες παράλληλα να διατυπώσουν τις απόψεις τους σε έγγραφο υπόμνημα εντός της νόμιμης προθεσμίας. Η ανωτέρω ακρόαση αναβλήθηκε για την 11η Σεπτεμβρίου 2024, κατόπιν του υπ' αριθ. 9054131/17.07.2024 (αρ. πρωτ. ΡΑΣ 2582/17.07.2024) σχετικού αιτήματος της ΟΣΕ Α.Ε. απευθυνόμενο προς τη ΡΑΣ και της με αριθ. πρωτ. 2605/18.07.2024 Απόφασης της Προέδρου για χορήγηση αναβολής για την Ακρόαση.

Πριν τη διεξαγωγή της Ακρόασης της 11ης Σεπτεμβρίου 2024, η ΟΣΕ Α.Ε. κατέθεσε στην Αρχή το με αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 2998/04.09.2024 Υπόμνημά της προς υποστήριξη των ισχυρισμών της, με συνημμένη την με αρ. πρωτ. 9053966/16.07.2024 γνωμοδότηση του κ. Σπυρίδωνος Δ. Βλαχόπουλου, Καθηγητή της Νομικής Σχολής του ΕΚΠΑ και κ. Διονυσίου Καρούσου - Φιλίππου, Επίκουρου Καθηγητή της Νομικής Σχολής του Δημοκρίτειου Πανεπιστημίου Θράκης, δηλώνοντας παράλληλα με αυτό ότι δεν επιθυμεί να ασκήσει το δικαίωμα προφορικής ακρόασης και δε θα παραστεί κατά την ορισθείσα ημερομηνία συζήτησης. Στη συνέχεια, η HELLENIC TRAIN Α.Ε. κατέθεσε στην Αρχή το με αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 3025/06.09.2024 Υπόμνημά της μετά των σχετικών εγγράφων καθώς και το με αρ. 6936/2024 ειδικό πληρεξούσιο προς τους υπογράφοντες αυτό πληρεξούσιους δικηγόρους. Με το ίδιο υπόμνημα δήλωσε ότι δεν επιθυμεί να ασκήσει το δικαίωμα προφορικής ακρόασης. Με το διαβιβαστικό των ανωτέρω έγγραφο, ζήτησε τη χορήγηση προθεσμίας για κατάθεση συμπληρωματικού υπομνήματος.

Με την κοινοποίηση, με το με αριθ. πρωτ. 3085/13.09.2024 έγγραφο, των πρακτικών ακρόασης της 11ης Σεπτεμβρίου 2024, τάχθηκε προθεσμία κατάθεσης συμπληρωματικού υπομνήματος, την οποία η HELLENIC TRAIN Α.Ε. αξιοποίησε, καταθέτοντας το με αρ. πρωτ. ΡΑΣ 3142/18.09.2024 συμπληρωματικό υπόμνημά της.

Μετά την ολοκλήρωση της τυπικής ακροαματικής διαδικασίας, χωρίς την παρουσία των ελεγχόμενων μερών, η επιληφθείσα της υπόθεσης Τριμελής Επιτροπή Ακρόασης της ΡΑΣ συνήλθε σε συνεδρίαση, στις 13.11.2024, και αφού έλαβε χώρα ανταλλαγή απόψεων μεταξύ των μελών της, διατύπωσε το με αριθ. πρωτ. 3821/13.11.2024 πόρισμά της επί της ερευνώμενης υπόθεσης, το οποίο στη συνέχεια υπέβαλε στην Ολομέλεια της ΡΑΣ προς λήψη σχετικής απόφασης, σύμφωνα με τα άρθρα 25 και 26 του Κανονισμού Ακροάσεων της Αρχής.

## **II. ΤΑ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ**

### **IIα. Ο ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗΣ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΟΣΕ Α.Ε.**

Η εταιρεία με την επωνυμία “Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία” και το διακριτικό τίτλο “ΟΣΕ ΑΕ” ή “ΟΣΕ” ιδρύθηκε το 1970 ως δημόσια επιχείρηση με τη μορφή της ανώνυμης εταιρείας και εδρεύει στην Αθήνα, επί της οδού Καρόλου 1-3. Ο ΟΣΕ είναι Διαχειριστής της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής και αρμόδιος για την εκτέλεση των αναπτυξιακών έργων υποδομής (ίδείτε αρ. 3 στ2 ν. 4408/2016, σε συνδυασμό με το αρ. 3 παρ. 1 ν. 3891/2010, με το οποίο τροποποιήθηκε το άρθρο 1 του ν. 2671/1998 αναφορικά με τις αρμοδιότητες του ΟΣΕ). Ειδικότερα, στα καθήκοντα του ΟΣΕ περιλαμβάνονται η διαχείριση και εκμετάλλευση της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής, η ευθύνη της κατασκευής νέας υποδομής, η συντήρηση και λειτουργία της υφιστάμενης υποδομής, η διαχείριση των συστημάτων ρύθμισης και ασφάλειας της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, η κατανομή της χωρητικότητας του δικτύου στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και η διαχείριση υπηρεσιών όπως επιβατικών σταθμών, τερματικών σταθμών μεταφοράς φορτίου, σταθμών διαλογής, εγκαταστάσεων σχηματισμού συρμών, εγκαταστάσεων ανεφοδιασμού. Η κατασκευή νέας υποδομής εκτελείται, κατά κύριο λόγο, από τη θυγατρική εταιρεία του ομίλου ΟΣΕ με την επωνυμία “ΕΡΓΑ ΟΣΕ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ” και τον διακριτικό τίτλο “ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ”, η οποία διαχειρίζεται έργα του επενδυτικού

προγράμματος του ΟΣΕ και ιδιαίτερα εκείνα τα οποία συγχρηματοδοτούνται από προγράμματα της ΕΕ.

Ο ΟΣΕ συνιστά μονομετοχική εταιρεία του Δημοσίου, αναπτύσσει δραστηριότητα κοινής ωφέλειας και λειτουργεί με διοικητική, νομική και οικονομική αυτοτέλεια υπό την εποπτεία του Κράτους και σύμφωνα με τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας. Το έτος 2023, ο κύκλος εργασιών του ΟΣΕ ανήλθε σε 62,5 εκ., ενώ τα συνολικά του έσοδα ανήλθαν σε περίπου 138 εκ. Ευρώ. Τα έσοδα του ΟΣΕ προέρχονται τόσο από τα τέλη χρήσης του δικτύου, τα οποία πληρώνουν οι δραστηριοποιούμενες στην Ελλάδα σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, όσο και από κρατικές και ευρωπαϊκές χρηματοδοτήσεις (ειδικότερα σε σχέση με την αναβάθμιση του δικτύου). Ο ΟΣΕ σήμερα απασχολεί περίπου 650 εργαζόμενους.

Το ενεργό σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας διαθέτει γραμμή σε εκμετάλλευση μήκους άνω των 2.400 χιλιομέτρων, εξυπηρετεί περίπου 16 εκ. επιβάτες σε ετήσια βάση και είναι χωρισμένο γεωγραφικά στους εξής κλάδους: α) Κύριος Άξονας Πειραιάς - Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Ειδομένη & διακλαδώσεις, β) Άξονας Δυτικής Μακεδονίας & διακλαδώσεις, γ) Άξονας Ανατολικής Μακεδονίας - Θράκης & διακλαδώσεις, δ) Δίκτυο Πελοποννήσου & διακλαδώσεις, ε) Άξονας Προαστιακού Αθηνών (Αεροδρόμιο - Κιάτο & διακλαδώσεις), στ) Γραμμή Πηλίου. Ηλεκτροκίνηση πραγματοποιείται στα τμήματα Αθήνα - Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη - Ειδομένη, καθώς και σε τμήματα του Προαστιακού Σιδηρόδρομου (Πειραιάς - Αθήνα και Αεροδρόμιο - ΣΚΑ - Κιάτο).

## **ΙΙβ. Η ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ HELLENIC TRAIN A.E.**

Η εταιρεία με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και το διακριτικό τίτλο «HELLENIC TRAIN A.E.», η οποία εδρεύει στην Αθήνα (Λ. Συγγρού 41 & Πετμεζά 13). Η Hellenic Train A.E. είναι ο βασικός πάροχος σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων στην Ελλάδα, χρησιμοποιώντας το εθνικό

δίκτυο και την εν γένει σιδηροδρομική υποδομή η οποία ανήκει στο Ελληνικό Δημόσιο, έναντι τελών χρήσης της εν λόγω σιδηροδρομικής υποδομής, καταβαλλόμενων στην εταιρεία - Διαχειριστή του δικτύου, ΟΣΕ ΑΕ. Η Hellenic Train ιδρύθηκε ως ΤΡΑΙΝΟΣΕ το 2005, ως θυγατρική του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ ΑΕ) κατά ποσοστό 100%, έπειτα από το διαχωρισμό των δραστηριοτήτων διαχείρισης της σιδηροδρομικής υποδομής από τις δραστηριότητες των (επιβατικών και εμπορευματικών) σιδηροδρομικών μεταφορών. Το 2007 απορρόφησε την εταιρεία ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ ΑΕ (η οποία διαχειριζόταν τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο της Αθήνας), προσθέτοντας στο αντικείμενό της τη διαχείριση και λειτουργία των προαστιακών γραμμών. Το 2008 η ΤΡΑΙΝΟΣΕ αποσχίσθηκε από τον Όμιλο ΟΣΕ, καθώς η ΟΣΕ ΑΕ μεταβίβασε το σύνολο των μετοχών τις οποίες κατείχε επί του μετοχικού κεφαλαίου της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στο Ελληνικό Δημόσιο. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ λειτούργησε ως ανεξάρτητη εταιρεία με μοναδικό μέτοχο το Ελληνικό Δημόσιο μέχρι και το 2013, οπότε το σύνολο των μετοχών της περιήλθε στο Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (εφεξής «ΤΑΙΠΕΔ»). Το Σεπτέμβριο του 2017 ολοκληρώθηκε η πώληση και μεταβίβαση του 100% των μετοχών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην ιταλική εταιρεία Ferrovie dello Stato Italiane S.A (εν συντομία «FSI»). Η τελευταία ανήκει κατά 100% στο Ιταλικό Δημόσιο και είναι η μητρική του διεθνούς Ομίλου εταιρειών FSI, ο οποίος δραστηριοποιείται στους κλάδους των εμπορευματικών μεταφορών (κυρίως σιδηροδρομικών), των επιβατικών μεταφορών (οδικών και σιδηροδρομικών, στις χώρες Ιταλία, Γερμανία, Γαλλία, Ελλάδα, Ηνωμένο Βασίλειο και Ολλανδία) και συναφών υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένης της υπηρεσίας συντήρησης τροχαίου υλικού. Ο Όμιλος FSI απασχολεί πάνω από 75.000 εργαζόμενους, ενώ σε ετήσια βάση εξυπηρετεί 830 εκ. επιβάτες και μεταφέρει 50 εκ. τόνους εμπορευμάτων.

Οι κυριότεροι σκοποί της Hellenic Train είναι: α) η ανάπτυξη, οργάνωση και εκμετάλλευση αστικών, προαστιακών, περιφερειακών, υπεραστικών

και διεθνών επιβατικών και εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών, καθώς και μεταφορών πάσης φύσεως με συστήματα σταθερής τροχιάς, β) η ανάπτυξη, οργάνωση και εκμετάλλευση συνδυασμένων μεταφορών, γ) η ανάπτυξη, οργάνωση και εκμετάλλευση αστικών, προαστιακών, περιφερειακών, υπεραστικών και διεθνών λεωφορειακών επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών, στην αλλοδαπή ή την ημεδαπή, δ) η παροχή πάσης φύσεως υπηρεσιών διαχείρισης εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics), καθώς και κάθε δραστηριότητα σχετιζόμενη με διαχείριση εφοδιαστικής αλυσίδας, ε) η οργάνωση, εκμετάλλευση και παροχή υπηρεσιών κατάκλισης και εστίασης επιβατών και στ) η παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών και η εκπόνηση μελετών σχετικών με δραστηριότητες που συνάδουν με τους εν λόγω σκοπούς.

Στις 31.12.2019, η τότε ΤΡΑΙΝΟΣΕ συγχώνευσε δι' απορρόφησης την (πρώην) εταιρεία με την επωνυμία «Ελληνική Εταιρεία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού Α.Ε.» και το διακριτικό τίτλο «ΕΕΣΣΤΥ ΑΕ» (εφεξής «ΕΕΣΣΤΥ»). Η ΕΕΣΣΤΥ αποτελεί συνέχεια της πρώην Γενικής Διεύθυνσης Συντήρησης Τροχαίου Υλικού του ΟΣΕ, από τον οποίο αποσχίσθηκε το 2013 επί σκοπώ αποκρατικοποίησης, μέσω της μεταβίβασης του συνόλου του μετοχικού της κεφαλαίου στο ΤΑΙΠΕΔ. Η ΕΕΣΣΤΥ ήταν Υπεύθυνος για τη Συντήρηση Φορέας (ΥΣΦ) Τροχαίου Υλικού, δραστηριοποιούμενη κυρίως στην παροχή υπηρεσιών συντήρησης, επισκευής και ανακατασκευής τροχαίου και λοιπού σιδηροδρομικού υλικού και άλλων μέσων σταθερής τροχιάς και αποτελώντας τον μοναδικό πάροχο υπηρεσιών συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού στη Χώρα.

Το 2020 ο κύκλος εργασιών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ανήλθε σε περίπου 49 εκ. ευρώ, ενώ τα συνολικά της έσοδα (συμπεριλαμβανομένων των χρηματοοικονομικών εσόδων) ανήλθαν σε περίπου 106 εκ. Ευρώ. Στις 31.12.2020, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ απασχολούσε συνολικά 1063 εργαζομένους. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ πραγματοποιεί τα δρομολόγιά της χρησιμοποιώντας σιδηροδρομικό τροχαίο υλικό το οποίο μισθώνει από την εταιρεία με την

επωνυμία «ΓΑΙΑΟΣΕ - ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ» και το διακριτικό τίτλο «ΓΑΙΑΟΣΕ ΑΕ», ενώ το σύνολο του τροχαίου υλικού της ΤΡΑΙΝΟΣΕ συντηρείται πλέον από την ίδια, κατόπιν της εξαγοράς και απορρόφησης της ΕΕΣΣΤΥ.

Την 1η Ιουλίου 2022, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ μετονομάστηκε σε HELLENIC TRAIN στα πλαίσια υλοποίησης ενός νέου στρατηγικού σχεδίου ανάπτυξης της εταιρείας.

### **III. ΤΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ**

#### **IIIα. ΟΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΡΑΣ**

(α) Η ΡΑΣ συστάθηκε με το ν. 3891/2010 (Α' 188), 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 καθεστώδες 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 αυτεπάγγελα είτε κατόπιν υποβολής ενώπιον της σχετικής καταγγελίας ή προσφυγής.

(β) Ειδικότερα, σύμφωνα με το άρθρο 28 (Αρμοδιότητες της Ρ.Α.Σ.) του ν. 3891/2010, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, η ΡΑΣ είναι ο ρυθμιστικός φορέας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ελλάδα και έχει, μεταξύ άλλων, τις ακόλουθες αρμοδιότητες: «1. Ασκεί τις αρμοδιότητες που εκάστοτε επιφυλάσσει η ελληνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία για το ρυθμιστικό φορέα στις σιδηροδρομικές μεταφορές αυτεπαγγέλτως ή κατόπιν προσφυγής. Εποπτεύει τη λειτουργία της σιδηροδρομικής αγοράς, την τήρηση των διατάξεων του παρόντος και



της σχετικής νομοθεσίας. Επιπλέον, παρακολουθεί την τήρηση των κανόνων του ανταγωνισμού στην αγορά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, εξασφαλίζει τη δίκαιη και χωρίς διακρίσεις αντιμετώπιση πάντων, λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα και εκδίδει τις απαιτούμενες εκτελεστές πράξεις. Διενεργεί ελέγχους κατόπιν προσφυγών ή και αυτεπαγγέλτως για τα θέματα αρμοδιότητας της. [...]

5. Έχει το δικαίωμα να ζητήσει σχετικές πληροφορίες από τον Διαχειριστή Υποδομής, τους αιτούντες και τυχόν τρίτα μέρη που εμπλέκονται, οι οποίες πρέπει να παρέχονται χωρίς άσκοπη καθυστέρηση. 6. Η Ρ.Α.Σ. επιλαμβάνεται των διαφορών που ανακύπτουν για θέματα της αρμοδιότητας της και εκδίδει δεσμευτική για τα μέρη απόφαση εντός το πολύ δύο (2) μηνών από την υποβολή σε αυτήν όλων των αναγκαίων πληροφοριών. Η διαδικασία επίλυσης διαφοράς, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα ρυθμίζεται στον Κανονισμό Ακροάσεων της Ρ.Α.Σ.» [...] 17. Απευθύνει οδηγίες ή συστάσεις και επιβάλλει κυρώσεις σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 32 και 33 του παρόντος νόμου. 18. Διεξάγει ακροάσεις, είτε αυτεπαγγέλτως είτε κατόπιν έγγραφης καταγγελίας οποιουδήποτε έχει έννομο συμφέρον, για τη διαπίστωση παραβάσεων διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, καθώς και για κάθε άλλη περίπτωση για την οποία ρητά δίδεται σχετική αρμοδιότητα με τον παρόντα νόμο.

**(γ)** Περαιτέρω, σύμφωνα με το άρθρο 56 του ν. 4408/2016 (με το οποίο ενσωματώθηκε στην ελληνική έννομη τάξη το άρθρο 56 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ, όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 14 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2016/2370/ΕΕ), το οποίο άρθρο αντικατέστησε σε πολλά σημεία το καταργηθέν π.δ. 41/2005, στο οποίο αναφέρονται και επικαλούνται οι παρ. 2, 3 και 4 του άρθρου 28 του ν. 3891/2010, προβλέπονται τα κάτωθι: “ 1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 46 παράγραφος 6, ένας αιτών έχει το δικαίωμα άσκησης προσφυγής στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, εάν πιστεύει ότι δεν έχει υποστεί δίκαιη μεταχείριση, ότι έχει υποστεί διακρίσεις ή ότι έχει με άλλο τρόπο αδικηθεί, ιδιαίτερα κατά

αποφάσεων του διαχειριστή υποδομής ή του φορέα εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών, σχετικά με: α) τη δήλωση δικτύου στην προσωρινή και τελική της μορφή, β) τα κριτήρια που καθορίζονται σε αυτή, γ) τη διαδικασία κατανομής και το αποτέλεσμα της, δ) το σύστημα χρέωσης, ε) το επίπεδο ή τη διάρθρωση των τελών χρήσης υποδομής των οποίων η καταβολή απαιτείται ή μπορεί να απαιτείται, στ) τις ρυθμίσεις για την πρόσβαση σύμφωνα με τα άρθρα 10 έως 13, ζ) την πρόσβαση και τη χρέωση για υπηρεσίες, σύμφωνα με το άρθρο 13, η) τη διαχείριση της κυκλοφορίας, θ) τον προγραμματισμό ανανέωσης και προγραμματισμένες ή μη προγραμματισμένες εργασίες συντήρησης, ι) τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένων αυτών που αφορούν τη σύγκρουση συμφερόντων, που ορίζονται στην παράγραφο 13 του άρθρου 2 και στα άρθρα 7, 7α, 7β, 7γ και 7δ. 2. Με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων της Επιτροπής Ανταγωνισμού του ν. 3959/2011 (Α' 93) για τη διασφάλιση του ανταγωνισμού στις αγορές σιδηροδρομικών υπηρεσιών, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων έχει την αρμοδιότητα να παρακολουθεί την κατάσταση του ανταγωνισμού στις αγορές σιδηροδρομικών υπηρεσιών, περιλαμβανομένης, ιδίως, της αγοράς υψηλής ταχύτητας υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών, και τις δραστηριότητες του διαχειριστή υποδομής όσον αφορά τις περιπτώσεις α' έως ι' της παραγράφου 1. Ειδικότερα, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ελέγχει τη συμμόρφωση με τις περιπτώσεις α' έως ι' της παραγράφου 1 με δική της πρωτοβουλία και με στόχο την πρόληψη των διακρίσεων κατά των αιτούντων. Ελέγχει, ιδίως, αν η δήλωση δικτύου περιλαμβάνει ρήτρες που εισάγουν διακρίσεις ή παρέχει διακριτική ευχέρεια στο διαχειριστή υποδομής που είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί για την εισαγωγή διακρίσεων κατά των αιτούντων. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, εάν το κρίνει αναγκαίο, ενημερώνει την Επιτροπή Ανταγωνισμού και μπορεί να ζητεί τη συνδρομή της σε θέματα τήρησης των κανόνων του ανταγωνισμού στην αγορά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών. [...] 5. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εξασφαλίζει ότι, τα τέλη που επιβάλλονται από τον

διαχειριστή υποδομής είναι σύμφωνα με το Τμήμα 2 του Κεφαλαίου IV και δεν εισάγουν διακρίσεις. Διαπραγματεύσεις μεταξύ αιτούντων και διαχειριστή υποδομής, σχετικά με το ύψος των τελών υποδομής επιτρέπονται μόνον εφόσον πραγματοποιούνται υπό την επίβλεψη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων παρεμβαίνει εάν οι διαπραγματεύσεις είναι πιθανό να αντίκεινται στις απαιτήσεις του παρόντος Κεφαλαίου. [...] 7. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μπορεί να ζητεί σχετικές πληροφορίες από τον διαχειριστή υποδομής, τους αιτούντες και τυχόν τρίτα μέρη που εμπλέκονται. Οι αιτηθείσες πληροφορίες πρέπει να παρέχονται εντός εύλογης περιόδου που ορίζεται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και δεν υπερβαίνει τον ένα (1) μήνα, εκτός εάν, σε έκτακτες περιστάσεις, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων συμφωνεί, και εγκρίνει χρονικά περιορισμένη παράταση που δεν υπερβαίνει δύο (2) πρόσθετες εβδομάδες. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μπορεί να επιβάλλει κατάλληλες κυρώσεις, συμπεριλαμβανομένων των προστίμων για την ικανοποίηση παρόμοιων αιτημάτων. Οι πληροφορίες που πρέπει να διαβιβαστούν στην Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων περιλαμβάνουν όλα τα στοιχεία που ζητεί στο πλαίσιο των καθηκόντων της, σχετικά με προσφυγές και με την παρακολούθηση του ανταγωνισμού στις αγορές σιδηροδρομικών μεταφορών σύμφωνα με την παράγραφο 2. Σε αυτές περιλαμβάνονται και τα στοιχεία που απαιτούνται για την κατάρτιση στατιστικών και για την παρακολούθηση της αγοράς. 8. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων αποφασίζει για καταγγελίες και, κατά περίπτωση, ζητεί σχετικές πληροφορίες και αρχίζει διαβουλεύσεις με όλα τα εμπλεκόμενα μέρη, εντός ενός (1) μήνα από την παραλαβή της καταγγελίας. Αποφασίζει για ενδεχόμενες καταγγελίες, λαμβάνει μέτρα ώστε να διορθωθεί η κατάσταση και ενημερώνει τα εμπλεκόμενα μέρη για την αιτιολογημένη απόφασή της μέσα σε εύλογη προθεσμία, η οποία δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερη των έξι (6) εβδομάδων από την παραλαβή όλων των σχετικών πληροφοριών. Με την επιφύλαξη των εξουσιών της Επιτροπής Ανταγωνισμού του ν. 3959/2011 για τη

διασφάλιση του ανταγωνισμού στις αγορές υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, κατά περίπτωση, αποφασίζει με δική της πρωτοβουλία για τα ενδεικνυόμενα μέτρα διόρθωσης διακρίσεων σε βάρος αιτούντων, στρέβλωσης στην αγορά και κάθε άλλων ανεπιθύμητων εξελίξεων στις εν λόγω αγορές, ιδίως, όσον αφορά στις περιπτώσεις α` έως ι` της παραγράφου 1. Η απόφαση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων είναι δεσμευτική για όλα τα μέρη που καλύπτει και δεν υπόκειται στον έλεγχο άλλης διοικητικής αρχής. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων έχει εξουσία επιβολής των αποφάσεών του με κατάλληλες κυρώσεις, συμπεριλαμβανομένων των προστίμων, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 32 του ν. 3891/ 2010 (Α` 188). Σε περίπτωση προσφυγής επί αρνήσεως παροχής χωρητικότητας υποδομής ή επί των όρων προσφοράς χωρητικότητας, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων είτε επιβεβαιώνει ότι, δεν απαιτείται τροποποίηση της απόφασης του διαχειριστή υποδομής είτε ζητεί τροποποίηση αυτής της απόφασης, σύμφωνα με υποδείξεις που αυτή προσδιορίζει.

**(δ)** Περαιτέρω, σύμφωνα με το άρθρο 32 (Διοικητικές Κυρώσεις) του ν. 3891/2010, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, «1. Σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων του ν. 3891/2010, [...], της σχετικής με τις αρμοδιότητες της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, των συστάσεων της Ρ.Α.Σ. για συμμόρφωση, των όρων των αδειών που χορηγούνται, καθώς και σε περίπτωση παράλειψης ή μη προσήκουσας παροχής πληροφοριών σε σχετικό νόμιμο αίτημα της, η Ρ.Α.Σ. κοινοποιεί στο υπαίτιο πρόσωπο τη διαπίστωση της παράβασης και του παρέχει τη δυνατότητα να εκθέσει τις απόψεις του στο πλαίσιο σχετικής ακρόασης και να αποκαταστήσει τη νομιμότητα εντός εύλογου χρονικού διαστήματος. 2. Η Ρ.Α.Σ. μπορεί με ειδικά αιτιολογημένη απόφαση της και ύστερα από προηγούμενη ακρόαση των ενδιαφερομένων να απαιτήσει την παύση της παράβασης είτε αμέσως είτε εντός εύλογου χρονικού διαστήματος και να λαμβάνει κατάλληλα και αναλογικά μέτρα που αποβλέπουν στην εξασφάλιση της συμμόρφωσης και να επιβάλλει στο υπαίτιο πρόσωπο μία ή περισσότερες από τις παρακάτω κυρώσεις: α) Σύσταση για συμμόρφωση

σε συγκεκριμένη διάταξη της νομοθεσίας με προειδοποίηση επιβολής προστίμων σε περίπτωση υποτροπής και β) Πρόστιμο έως το 15% του ετήσιου κύκλου εργασιών της υπαίτιας επιχείρησης κατά την τρέχουσα ή την προηγούμενη της παράβασης χρήση [...].

(ε) Τέλος , η εσωτερική διάρθρωση και η λειτουργία της ΡΑΣ, καθώς και η διαχείριση των πόρων της, διέπονται από τον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της ΡΑΣ , 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, 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 (ΕΕ) 2021/782 (National Enforcement Body -NEB), στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ERA), στο Ανεξάρτητο Δίκτυο Ρυθμιστών για το Σιδηρόδρομο (IRG-Rail), στο Ευρωπαϊκό Δίκτυο Ανταγωνισμού (ECN) και στο δίκτυο των Ευρωπαϊκών Ρυθμιστικών Φορέων Σιδηροδρόμου (ENRRB).

### **ΙΙΙβ. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

Η σιδηροδρομική δραστηριότητα στην Ελλάδα, διέπεται, κατά κύριο λόγο, από τις διατάξεις του ν. 4408/2016 (Α΄135), ο οποίος έχει θεσπιστεί στο πλαίσιο της εναρμόνισης της ελληνικής νομοθεσίας με την Οδηγία 2012/34/ΕΕ για τη δημιουργία ενιαίου σιδηροδρομικού χώρου, με σκοπό την περαιτέρω προώθηση της ελεύθερης παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών στην ενωσιακή ενιαία αγορά.

Επιπλέον, έχει θεσπιστεί ο ν. 4632/2019 (Α΄159), με τον οποίο ενσωματώθηκαν στην ελληνική νομοθεσία η 2016/797 Οδηγία της ΕΕ σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της ΕΕ, η 2016/798 Οδηγία της ΕΕ σχετικά με την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, η 2016/2370 Οδηγία της ΕΕ για την τροποποίηση της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ όσον αφορά το άνοιγμα της αγοράς εσωτερικών

υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και τη διακυβέρνηση της σιδηροδρομικής υποδομής.

Η ευρωπαϊκή σιδηροδρομική πολιτική, μέσω των φορέων που έχουν συσταθεί, έχει ως κύριο στόχο την ανάπτυξη ενός ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου. Βασικό και απώτατο ζητούμενο είναι η δημιουργία μιας αποτελεσματικής, ανοικτής και ανταγωνιστικής σιδηροδρομικής αγοράς, η άρση των διοικητικών και τεχνικών εμποδίων, η διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού και η εποπτεία της ορθής εφαρμογής της ευρωπαϊκής και εθνικής νομοθεσίας στον τομέα της ασφάλειας και διαλειτουργικότητας των σιδηροδρομικών μεταφορών, με τη συνδρομή της ΡΑΣ, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων που της έχουν αποδοθεί με το ν. 3891/2010.

Βασικοί συμμετέχοντες στην ελληνική αγορά σιδηροδρομικών υπηρεσιών είναι ο Διαχειριστής της Σιδηροδρομικής Υποδομής (ΟΣΕ Α.Ε.), οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (HELLENIC TRAIN Α.Ε. κ.λ.π), ο διαχειριστής του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού (ΓΑΙΑΟΣΕ) και ο υπεύθυνος για τη συντήρηση του υλικού φορέας (ΥΣΦ) (HELLENIC TRAIN Α.Ε.).

Για τη δραστηριοποίηση μιας επιχείρησης στον τομέα των σιδηροδρομικών υπηρεσιών απαιτείται η προηγούμενη χορήγηση σχετικής άδειας, επιβατικών ή εμπορευματικών μεταφορών και η έκδοση των απαιτούμενων πιστοποιητικών Ασφαλείας (τα οποία αμφότερα χορηγούνται από τη ΡΑΣ). Περαιτέρω, απαιτείται η σύναψη Σύμβασης Πρόσβασης μεταξύ των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων (όσων ενδιαφέρονται να δραστηριοποιηθούν στην εγχώρια υποδομή) με τον Διαχειριστή Υποδομής για την πρόσβαση στο δίκτυο, υπό ξεκάθαρους, αμερόληπτους και διαφανείς όρους. Παράλληλα, η δραστηριοποιούμενη σιδηροδρομική επιχείρηση, για την πρόσβασή της και τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής, βαρύνεται με τέλη χρήσης τα οποία καταβάλλονται στον ΟΣΕ. Το ύψος των τελών χρήσης καθορίζεται βάσει γενικών αρχών, κανόνων και κριτηρίων, κατά τρόπο αμερόληπτο και ισοδύναμο (α 29 ν. 4408/2016). Το πλαίσιο, οι κανόνες, τα κριτήρια

χρέωσης, σύμφωνα με τα οποία ο Διαχειριστής καθορίζει και εισπράττει τα τέλη, περιλαμβάνονται στη Δήλωση Δικτύου, η οποία συντάσσεται και δημοσιεύεται από τον Διαχειριστή, ορίζει τη φύση της υποδομής που διατίθεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, περιέχει πληροφορίες που καθορίζουν τους όρους πρόσβασης στη σχετική υποδομή, καθώς και πληροφορίες για τον καθορισμό των όρων πρόσβασης στις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών που είναι συνδεδεμένες με το δίκτυο του Διαχειριστή και παροχής υπηρεσιών στις εν λόγω εγκαταστάσεις (α. 27 ν. 4408/2016). Η διαχείριση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων πρέπει να έχει ως γνώμονα τις αρχές της αγοράς και να πραγματοποιείται βάσει των αρχών οι οποίες εφαρμόζονται στις εμπορικές εταιρείας, ανεξαρτήτως του ιδιοκτησιακού καθεστώτος τους. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πρέπει να προσαρμόζουν τις δραστηριότητές τους στην αγορά και να τις ασκούν με σκοπό την παροχή αποτελεσματικών και κατάλληλων υπηρεσιών μεταφορών, με το χαμηλότερο δυνατό κόστος για την απαιτούμενη ποιότητα εξυπηρέτησης.

#### **IV. ΟΙ ΕΡΕΥΝΩΜΕΝΕΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ**

Η Μονάδα Ρύθμισης και Ελέγχου Σιδηροδρομικής Αγοράς της ΡΑΣ, έπειτα από συγκέντρωση και μελέτη όλων των επιμέρους στοιχείων και των εγγράφων που εστάλησαν εκατέρωθεν μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών, σε σχέση με την υλοποίηση ή μη του διατακτικού της Απόφασης 56/2022 και της σύναψης σύμβασης πρόσβασης μεταξύ του Διαχειριστή του δικτύου και της Σιδηροδρομικής Επιχείρησης, υπέβαλε την με αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 2087/07.06.2024 Εισήγησή της στην Πρόεδρο της Αρχής, με την εκτίμηση ότι υφίστανται σοβαρές ενδείξεις παραβίασης της υποχρέωσης υλοποίησης των δεσμεύσεων που απορρέουν και για τις δύο πλευρές από την Απόφαση ΡΑΣ 56/2022 και ειδικότερα από το σημείο Β του διατακτικού αυτής και κατ' επέκταση παραβίαση των άρθρων 28 και 17 παρ. 6 του ν. 4408/20916 περί παροχής πρόσβασης στη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής από τον διαχειριστή προς την σιδηροδρομική επιχείρηση υπό τη ρητή προϋπόθεση σύναψης σύμβασης

πρόσβασης μεταξύ τους, η οποία να καθορίζει με βεβαιότητα και πληρότητα τους ειδικότερους όρους και συμφωνίες της «πρόσβασης», ώστε να διασφαλίζεται η ορθότερη, αποτελεσματικότερη και ασφαλέστερη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής. Κατόπιν τούτου, έκρινε ότι συντρέχει ανάγκη διεξαγωγής ακρόασης, προκειμένου να διερευνηθούν οι ως άνω διαπιστωμένες παραβάσεις. Σε συνέχεια της σχετικής εισήγησης της Προέδρου, με αριθ. πρωτ. 2087/07.06.2024, εκδόθηκε η με αριθ. πρωτ. 2118/11.06.2024 Απόφαση 47/2024 της Ολομέλειας της Αρχής για την κλήση σε ακρόαση των εμπλεκόμενων μερών, καθώς και η με αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 2421/04.07.2024 Απόφαση της Προέδρου της Αρχής για τον ορισμό του Οργάνου Ακρόασης.

Ειδικότερα, κατά την κρίση της Αρχής, εκτιμήθηκε ότι οι εταιρείες ΟΣΕ Α.Ε. και HELLENIC TRAIN Α.Ε. πρέπει να κληθούν σε ακρόαση, με στόχο το σχηματισμό πλήρους και ακριβούς εικόνας από τη ΡΑΣ για τα γεγονότα, τις καταστάσεις και τα λοιπά στοιχεία σχετικά με την ερευνώμενη υπόθεση, προκειμένου να διερευνηθούν σε βάθος οι πιθανολογούμενες παραβάσεις της σιδηροδρομικής νομοθεσίας και ειδικότερα του σημείου Β του διατακτικού της Απόφασης ΡΑΣ 56/2022 καθώς και των άρθρων 28 και 17 παρ. 6 του ν. 4408/2016.

Τα ερευνώμενα γεγονότα και περιστατικά αφορούν στις εξής πιθανές παραβάσεις, και ειδικότερα:

Όπως σαφώς ορίζεται **στο άρθρο 17 παρ. 6 του ν. 4408/2016**, για την πρόσβαση μιας σιδηροδρομικής επιχείρησης στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή δεν επαρκεί η έκδοση σχετικής άδειας και πιστοποιητικού ασφαλείας από τη ΡΑΣ. Απαραίτητη προϋπόθεση είναι, επιπλέον, η σύναψη συμφωνίας πρόσβασης στο δίκτυο με τον Διαχειριστή Υποδομής, σύμφωνα με **το άρθρο 28 του ίδιου νόμου**, όπου προβλέπεται ότι κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση που έχει αναλάβει την παροχή σιδηροδρομικών μεταφορών «συνάπτει τις αναγκαίες συμφωνίες, βάσει του ιδιωτικού ή του δημόσιου δικαίου, με το διαχειριστή υποδομής. Οι όροι που διέπουν τις συμφωνίες αυτές είναι αμερόληπτοι και διαφανείς, σύμφωνα με τον παρόντα νόμο». Συνεπώς, προκειμένου μια νόμιμα



αδειοδοτημένη σιδηροδρομική επιχείρηση να λάβει πρόσβαση στο εθνικό δίκτυο ώστε να δραστηριοποιηθεί στην ελληνική σιδηροδρομική αγορά, οφείλει προηγουμένως να προβεί σε κατάρτιση, συμφωνία και υπογραφή Σύμβασης Πρόσβασης με τον ΟΣΕ, υπό όρους διαφάνειας και ισοτιμίας. Η σύμβαση ρυθμίζει όλες τις εμπορικές, οικονομικές και τεχνικές λεπτομέρειες της πρόσβασης στο δίκτυο μεταξύ του Διαχειριστή Υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και, εφόσον υπογραφεί, κοινοποιείται στη ΡΑΣ με ευθύνη του Διαχειριστή Υποδομής. Σχέδιο σύμβασης πρόσβασης και πρότυπη φόρμα αίτησης χωρητικότητας (σύμφωνα με την εκάστοτε διαθέσιμη χωρητικότητα) επισυνάπτονται ως Παραρτήματα στην ετήσια Δήλωση Δικτύου.

Παράλληλα με την κείμενη νομοθεσία και συμβαδίζοντας με αυτή, η ΡΑΣ, στα πλαίσια εξέτασης της ανωτέρω αναφερθείσας προσφυγής της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. κατά της ΟΣΕ Α.Ε. εξέδωσε την υπ' αριθ. **56/2022 Απόφασή της** επί της οποίας – στο σημείο Β του διατακτικού της – γίνεται ΣΑΦΗΣ και ΟΡΙΣΜΕΝΗ αναφορά στην υποχρέωση των μερών σε συμφωνία και υπογραφή της Σύμβασης Πρόσβασης. Το διατακτικό της απόφασης έχει αυτολεξεί ως εξής:

*«Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, σε Ολομέλεια, αποφάσισε ομόφωνα και με φανερή ψηφοφορία τα εξής:*

*«Α. Καλεί τον ΟΣΕ να διενεργήσει διαδικασία διαβούλευσης επί των Δηλώσεων Δικτύου 2020 και 2021, σύμφωνα με το άρθρο 27 παρ. 1 του ν. 4408/2016, υπό τους εξής όρους:*

*α. Ο ΟΣΕ καλείται να αναρτήσει σχέδια Δηλώσεων Δικτύου 2020 και 2021 σε ειδικό, εμφανές και ευχερώς προσβάσιμο σημείο στον διαδικτυακό του ιστότοπο και να κοινοποιήσει τα εν λόγω σχέδια στη ΡΑΣ και στις ενδιαφερόμενες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις οι οποίες ήταν αδειοδοτημένες κατά τον κρίσιμο χρόνο.*

*β. Ο ΟΣΕ καλείται να πράξει τα ανωτέρω εντός τριάντα (30) ημερών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης.*

*γ. Η χρονική διάρκεια της διαβούλευσης δεν πρέπει να είναι μικρότερη από δεκαπέντε (15) ημέρες, ούτε μεγαλύτερη από τριάντα (30) ημέρες.*

δ. Οι ενδιαφερόμενοι θα κληθούν να υποβάλουν τις απόψεις τους στον Διαχειριστή με κάθε πρόσφορο τρόπο, στο πλαίσιο δε αυτό δύνανται να συνυποβάλουν κάθε τυχόν σχετική τεχνικοοικονομική μελέτη ή στοιχείο. Η Αρχή διατηρεί την ευχέρεια να υποβάλει παρατηρήσεις επί των ως άνω σχεδίων Δηλώσεων Δικτύου. Οι εν λόγω παρατηρήσεις, όπως και οι απόψεις όλων των ενδιαφερόμενων μερών, πρέπει να ληφθούν υπόψη από τον ΟΣΕ.

ε. Μετά το πέρας της συλλογής των ως άνω παρατηρήσεων, απόψεων και στοιχείων, ο ΟΣΕ καλείται να προβεί σε αξιολόγηση αυτών και, στη συνέχεια, να συντάξει τις Δηλώσεις Δικτύου 2020 και 2021 σε οριστική μορφή, αναμορφώνοντας, όπου κρίνει σκόπιμο ή/και αναγκαίο, τα σχέδια των εν λόγω Δηλώσεων, με ειδική αιτιολογία, την οποία αναρτά στο οικείο σημείο του διαδικτυακού του ιστοτόπου.

στ. Ακολούθως, και, πάντως, το αργότερο εντός τριάντα (30) ημερών από την ολοκλήρωση της διαβούλευσης, ο ΟΣΕ καλείται να δημοσιεύσει τις οριστικές Δηλώσεις Δικτύου 2020 και 2021, αναρτώντας αυτές σε ειδικό, εμφανές και ευχερώς προσβάσιμο σημείο στον διαδικτυακό του ιστότοπο και κοινοποιώντας αυτές αμελλητί στη ΡΑΣ και στις ενδιαφερόμενες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

ζ. Για το τρέχον χρονικό διάστημα και μέχρι την οριστική διαμόρφωση και δημοσίευση των Δηλώσεων Δικτύου 2020 και 2021, κατά τα ανωτέρω, τα τέλη χρήσης της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής για τα συγκεκριμένα έτη (2020 και 2021) υπολογίζονται με βάση τη Δήλωση Δικτύου 2019.

η. Στη συνέχεια, μετά τη δημοσίευση των εν θέματι Δηλώσεων Δικτύου, ο ΟΣΕ καλείται να προβεί σε αναδρομική εφαρμογή αυτών για τα έτη αναφοράς (2020 και 2021), διενεργώντας τους τυχόν αναγκαίους αντιλογισμούς και συνυπολογίζοντας τις μέχρι το χρονικό εκείνο σημείο τυχόν καταβολές τελών χρήσης της υποδομής εκ μέρους των ενδιαφερόμενων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

- Β. Καλεί τον ΟΣΕ και την ΤΡΑΙΝΟΣΕ να συνάψουν Σύμβαση Πρόσβασης στο δίκτυο για τα έτη 2020 και 2021 με αμερόληπτους και διαφανείς όρους, σύμφωνα με το άρθρο 28 του ν. 4408/2016, ως εξής:**
- α. Εντός δέκα (10) ημερών από την κοινοποίηση της παρούσας, τα μέρη της υπό κρίση διαφοράς καλούνται να προσέλθουν σε καλόπιστες και ειλικρινείς διαπραγματεύσεις προς σύναψη Σύμβασης Πρόσβασης στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή για τα έτη 2020 και 2021, μετά από σχετική έγγραφη πρόσκληση του ΟΣΕ. Για τις διαπραγματεύσεις αυτές ενδείκνυται η τήρηση πρακτικών.**
- β. Η υπογραφή της σχετικής Σύμβασης Πρόσβασης πρέπει να ολοκληρωθεί το αργότερο εντός είκοσι (20) ημερών από την έναρξη των διαπραγματεύσεων και να ρυθμίζει τους όρους πρόσβασης της προσφεύγουσας στο δίκτυο για τα έτη 2020 και 2021.**
- γ. Στο πλαίσιο αυτό, τα μέρη έχουν τη δυνατότητα να συμφωνήσουν μηχανισμό για την τακτοποίηση τυχόν οικονομικών οφειλών μέσω συμψηφισμών, αντιλογισμών ή μέσω άλλης, κοινά αποδεκτής και επιστημονικά δόκιμης μεθοδολογίας, ή/και τη δικαστική ή εξώδικη ρύθμιση των οφειλών αυτών.**
- Γ. Καλεί τον ΟΣΕ να καταρτίσει και να υποβάλει στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών εισήγηση για την έκδοση υπουργικής απόφασης σχετικά με τον καθορισμό του πλαισίου, των κανόνων και των κριτηρίων χρέωσης των τελών χρήσης της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής, σύμφωνα με το άρθρο 31 παρ. 3 του ν. 4408/2016, ως εξής:**
- α. Το αργότερο εντός τριών (3) μηνών από την κοινοποίηση της παρούσας, ο ΟΣΕ καλείται να συντάξει και να υποβάλει ειδικά τεκμηριωμένη εισήγηση στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών σχετικά με τον καθορισμό του πλαισίου, των κανόνων και των κριτηρίων χρέωσης των τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής, κοινοποιούμενη στη ΡΑΣ, για την έκδοση της προαναφερόμενης υπουργικής απόφασης.**
- β. Η ανωτέρω εισήγηση πρέπει να τεκμηριώνεται από ειδική, κατάλληλη και επαρκή τεχνικοοικονομική μελέτη και να είναι σύμφωνη**

αφενός με τον κανόνα του άρθρου 31 παρ. 3 εδ. α' του ν. 4408/2016, σύμφωνα με τον οποίο τα τέλη ορίζονται ίσα με το κόστος που προκύπτει άμεσα ως αποτέλεσμα της εκτέλεσης της σιδηροδρομικής υπηρεσίας (άμεσο κόστος), αφετέρου με τον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2015/909 σχετικά με τους τρόπους υπολογισμού του εν λόγω άμεσου κόστους».

Από τα στοιχεία που τέθηκαν υπόψιν της Αρχής από τα εμπλεκόμενα μέρη διαφαίνεται ότι έως την εκκίνηση της διαδικασίας ακρόασης **ΔΕΝ είχε υπογραφεί Σύμβαση Πρόσβασης** στην σιδηροδρομική υποδομή μεταξύ του διαχειριστή της και της σιδηροδρομικής επιχείρησης που κάνει χρήση αυτής.

Αναλυτικότερα, ως προς το σημ. Α. της Απόφασης, η ΟΣΕ Α.Ε. ολοκλήρωσε τυπικώς τη διαδικασία που προέβλεπε το διατακτικό της Απόφασης, χωρίς να ανταποκριθεί σε επιμέρους αίτημα της HELLENIC TRAIN Α.Ε., για το οποίο, ωστόσο, δεν υφίσταται νόμιμη υποχρέωσή της.

Ως προς το σημ. Γ. της Απόφασης, η ΟΣΕ Α.Ε. ακολούθησε τις κατευθύνσεις του διατακτικού της Απόφασης, χωρίς ωστόσο να έχει εκδοθεί έως τη σήμερον η σχετική υπουργική απόφαση, άνευ ευθύνης του διαχειριστή της υποδομής.

Ως προς το σημ. Β της Απόφασης, η ΟΣΕ Α.Ε. ακολούθησε τυπικώς τις κατευθύνσεις του σημ. Β εδ. α' του διατακτικού της Απόφασης, ως προς την πρόσκληση σε διαπραγματεύσεις της Σιδηροδρομικής Επιχείρησης εντός της ταχθείσας προθεσμίας.

Η σιδηροδρομική επιχείρηση HELLENIC TRAIN Α.Ε. δεν ανταποκρίθηκε στην πρόσκληση για σύναψη σύμβασης πρόσβασης, δηλώνοντας ευθέως την εναντίωσή της ως προς τις τροποποιημένες Δηλώσεις Δικτύου 2020 και 2021 (οι οποίες εκδόθηκαν κατόπιν διαβούλευσης και σε συμμόρφωση προς το σημ. Α του διατακτικού της 56/2022 ΡΑΣ), οι οποίες, κατά την άποψη της Σιδηροδρομικής Επιχείρησης, προέκυψαν χωρίς ουσιαστική διαδικασία διαβούλευσης και χωρίς αιτιολόγηση του Κεφαλαίου 6 περί Χρεώσεων και ειδικότερα του μοντέλου υπολογισμού που χρησιμοποιήθηκε και την λογική και τεκμηρίωση του καθορισμού του

άμεσου κόστους που οδήγησε σε ιδιαίτερα υψηλές χρεώσεις προς τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

Η ΟΣΕ Α.Ε., από την πλευρά της, δεν διαφαίνεται ότι υπέβαλε ουσιώδεις προσπάθειες στα πλαίσια της πρόσκλησης της ΡΑΣ σε «*καλόπιστες και ειλικρινείς διαπραγματεύσεις*», ώστε να πετύχει την εξομάλυνση της κατάστασης, ούτε τέθηκαν υπόψιν της Αρχής τυχόν αντιπροτάσεις που έγιναν προς την Σιδηροδρομική Επιχείρηση ως προς το επίμαχο ζήτημα των Χρεώσεων που συμπεριλαμβάνονται στις Δηλώσεις Δικτύου ετών 2020 και 2021. Να σημειωθεί μάλιστα, ότι ο καθορισμός του μοντέλου χρέωσης για τη χρήση της υποδομής βασιζόμενο στο άμεσο κόστος βρίσκεται σε εκκρεμότητα, εν αναμονή έκδοσης της σχετικής υπουργικής απόφασης, γεγονός που θα έπρεπε να σταθμιστεί από τον Διαχειριστή της Υποδομής, κατά τον καθορισμό των «*προσωρινών*» ουσιαστικά χρεώσεων, συνεκτιμώμενου παράλληλα του στόχου της ευρύτερης διαδικασίας, ήτοι της επιτυχούς υπογραφής Σύμβασης Πρόσβασης, καίριας σημασίας και *conditio sine qua non* για τη νομιμότητα της παράδοσης προς χρήση της υποδομής από τον Διαχειριστή Υποδομής και της εντέλει χρήσης αυτής από την Σιδηροδρομική Επιχείρηση.

Εν συνεπεία, το διατακτικό της Απόφασης 56/2022 ΡΑΣ και ειδικότερα το επίμαχο σημ. Β αυτής, περί υπογραφής σύμβασης πρόσβασης μεταξύ των μερών, **ουδόλως τηρήθηκε**, κατά παράβαση ταυτοχρόνως της οικείας νομοθεσίας (άρθρο 28 και 17 παρ. 6 του ν. 4408/2016), πλην όμως η σιδηροδρομική επιχείρηση HELLENIC TRAIN Α.Ε. συνέχισε να κάνει χρήση της υποδομής και ο Διαχειριστής της Υποδομής ΟΣΕ Α.Ε. αποδέχτηκε σιωπηρώς τη συνέχιση της χρήσης της υποδομής, χωρίς να υφίσταται υπογεγραμμένη Σύμβαση Πρόσβασης, ήτοι κατά ευθεία παρέκκλιση της νομοθεσίας εκατέρωθεν.

## **V. ΟΙ ΙΣΧΥΡΙΣΜΟΙ ΤΩΝ ΜΕΡΩΝ**

### **Vα. Ο ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗΣ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΟΣΕ Α.Ε.**

Μετά την εκκίνηση της διαδικασίας ακρόασης ενώπιον του αρμοδίου Οργάνου της ΡΑΣ, ο Διαχειριστής Υποδομής αιτήθηκε και έλαβε στις 18 Ιουλίου 2024 αναβολή ακρόασης για την 11η Σεπτεμβρίου 2024. Στη συνέχεια, η ΟΣΕ Α.Ε. κατέθεσε στην Αρχή το με αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 2998/04.09.2024 Υπόμνημά της προς υποστήριξη των ισχυρισμών της με συνημμένη την με αρ. πρωτ. 9053966/16.07.2024 γνωμοδότηση του κ. Σπυρίδωνος Β. Βλαχόπουλου, Καθηγητή της Νομικής Σχολής του Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών και Δικηγόρου και του κ. Διονυσίου Καρούσου – Φιλίππου, Επίκουρου Καθηγητή της Νομικής Σχολής του Δημοκρίτειου Πανεπιστημίου Θράκης και Δικηγόρου επί του ερωτήματος *«σε ποιες ενέργειες έχει προβεί ο Ο.Σ.Ε. από το 2020 έως σήμερα, όσον αφορά την υπογραφή Συμβάσεων Πρόσβασης με την ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ και τον διακριτικό τίτλο «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. (στο εξής «η ΤΡΑΙΝΟΣΕ»), και στη συνέχεια με την εταιρεία με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN- ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό τίτλο «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» [ στο εξής « HELLENIC TRAIN»] (πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ) και την ενημέρωση των αρμοδίων εποπτικών Αρχών περί της μη σύναψης αυτών και αν ο Ο.Σ.Ε. ενήργησε με τη δέουσα επιμέλεια στο ζήτημα αυτό».*

Με το ανωτέρω υπόμνημά της, η ΟΣΕ Α.Ε. αρνείται και αντικρούει τις εκτιμήσεις της Αρχής περί παραβάσεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, και συγκεκριμένα του **του διατακτικού της 56/2022 Απόφασης της 171<sup>ης</sup> Συνεδρίασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ** αναφέροντας συγκεκριμένα τα ακόλουθα.

Η Ο.Σ.Ε Α.Ε, αφού παρέθεσε περιληπτικά το ιστορικό της διαφοράς των εμπλεκόμενων μερών και το αιτητικό της από 23/03/2021 προσφυγής της HELLENIC TRAIN Α.Ε. (πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ), υπερθεμάτισε τη σκέψη 72 της ως άνω υπ' αρ. 56/2022 κρίσιμης Απόφασης σύμφωνα με την οποία *«το γεγονός ότι μια σιδηροδρομική επιχείρηση αμφισβητεί, έστω και κατ' ενάσκηση νομίμου δικαιώματός της, έναν ή περισσότερους από τους*

*όρους της Δήλωσης Δικτύου, αυτό δεν απαλλάσσει την εν λόγω επιχείρηση από την υποχρέωσή της να δραστηριοποιείται στη σιδηροδρομική αγορά τηρώντας τις κατά νόμο προβλεπόμενες προϋποθέσεις, μεταξύ των οποίων και η σύναψη Σύμβασης Πρόσβασης με τον Διαχειριστή».*

Ειδικότερα, κατά το σκεπτικό της Απόφασης, το οποίο επαναλαμβάνει με το υπόμνημά της η ΟΣΕ Α.Ε., η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. (πλέον HELLENIC TRAIN Α.Ε), αν και επέλεξε να αμφισβητήσει τη νομιμότητα της Δήλωσης Δικτύου (είτε συνολικώς είτε μερικώς), όφειλε – από τη στιγμή που έκρινε για αυτή σκόπιμη ή αναγκαία τη συνέχιση της πρόσβασής της στο εθνικό δίκτυο- να πράττει αυτό, έχοντας συμμορφωθεί με τις νόμιμες προϋποθέσεις χρήσης της υποδομής, ήτοι την υπογραφή της Σύμβασης Πρόσβασης, ακόμη και διατηρώντας την επιφύλαξη για την άσκηση των νομίμων δικαιωμάτων της ενώπιον των αρμόδιων διοικητικών αρχών ή/και δικαστηρίων.

Στη συνέχεια, η ΟΣΕ Α.Ε. παρέθεσε αυτούσιο το σημείο Β της 56/2022 ΡΑΣ και παρά πόδας αυτού παρέθεσε όλα τα γεγονότα από τα οποία – κατά τους ισχυρισμούς της ΟΣΕ Α.Ε. – προκύπτει ότι τήρησε στο έπακρον όσα κλήθηκε να πράξει με την ανωτέρω απόφαση της ΡΑΣ.

Ειδικότερα, η ΟΣΕ Α.Ε. αναφέρει ότι μετά την έκδοση και κοινοποίηση της 56/2022 Απόφασης της ΡΑΣ (η οποία όριζε 10ήμερη προθεσμία από την κοινοποίηση της απόφασης για έναρξη διαβουλεύσεων και υπογραφή τη Σύμβασης Πρόσβασης εντός είκοσι - 20- ημερών από την έναρξη των διαπραγματεύσεων), ανταποκρίθηκε στο διατακτικό της, καθώς α) με το από 13.07.2022 και με αρ. πρωτ. 9031506/13.07.2022 έγγραφο προς τη HELLENIC TRAIN Α.Ε. απηύθυνε πρόσκληση για διαπραγματεύσεις προς σύναψη Σύμβασης Πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή για τα έτη 2020 και 2021 με ημερομηνία εκκίνησης την Παρασκευή 15.07.2022. Εν συνεχεία, κατά τις αιτιάσεις της ΟΣΕ Α.Ε., με το με αρ. πρωτ.

9033212/25.07.2022 έγγραφο απέστειλε στη HELLENIC TRAIN A.E. σχέδια συμβάσεων πρόσβασης για τα έτη 2020 και 2021 για τυχόν παρατηρήσεις της ενώ με το με αρ. πρωτ. 9034184/01.08.2022 έγγραφό της προς τη Ρυθμιστική Αρχή και τις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις ενημέρωσε τόσο την αρμόδια αρχή όσο και τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις για την ολοκλήρωση της διαδικασίας διαβούλευσης και την ανάρτηση των οριστικών Δηλώσεων Δικτύου 2020 και 2021 στον δικτυακό ιστότοπο της ΟΣΕ Α.Ε.. Κατόπιν τούτου, με το με αρ. πρωτ. 9034262/01.08.2022 έγγραφο, η ΟΣΕ Α.Ε. κάλεσε την HELLENIC TRAIN ΑΕ για υπογραφή των Συμβάσεων Πρόσβασης την Τετάρτη 3 Αυγούστου 2022.

Ωστόσο, κατά τους ισχυρισμούς της ΟΣΕ Α.Ε., όπως προκύπτει από το με αρ. πρωτ. 9034852/05.08.2022 έγγραφο προς τη ΡΑΣ, η HELLENIC TRAIN Α.Ε. δεν προσήλθε σε υπογραφή της Σύμβασης Πρόσβασης.

Εν συνεχεία, ο Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος της ΟΣΕ Α.Ε, με το υπ' αρ. 9043159/05.10.2022 έγγραφό του, καλούσε και πάλι την Σιδηροδρομική Επιχείρηση σε υπογραφή των Συμβάσεων Πρόσβασης, ενώ σε απάντηση αυτού, η HELLENIC TRAIN ΑΕ άσκησε ενώπιον της ΡΑΣ την από 23/11/2022 προσφυγή της για ακύρωση των Δηλώσεων Δικτύου για τα έτη 2020 και 2021 και της υπ' αρ. 9034262/1.8.2022 πρόσκλησης της ΟΣΕ Α.Ε. για υπογραφή συμβάσεων πρόσβασης για τα ίδια έτη.

Συνεπεία των ανωτέρω, κατά τους ισχυρισμούς της, η ΟΣΕ Α.Ε. προέβη σε πλήρη τήρηση των **χρονικών πλαισίων** που όρισε το διατακτικό της 56/2022 Απόφασης, προβαίνοντας εμπροθέσμως στις νόμιμες ενέργειες για την υλοποίηση της υπογραφή των Συμβάσεων Πρόσβασης, για το λόγο αυτό ζητά να κριθεί ότι η εταιρεία δεν υπέπεσε σε καμία παράβαση, σημειώνοντας παράλληλα με το υπόμνημά της ότι δεν προτίθεται να ασκήσει το δικαίωμα προφορικής ακρόασης.



Συμπληρωματικά στο ως άνω υπόμνημα της ΟΣΕ Α.Ε., κατετέθη ενώπιον της Αρχής η με αρ. πρωτ. 9053966/16.07.2024 γνωμοδότηση του κ. Σπυρίδωνος Β. Βλαχόπουλου, Καθηγητής της Νομικής Σχολής του Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών και Δικηγόρου και του κ. Διονυσίου Καρούσου – Φιλίππου, Επίκουρου Καθηγητή της Νομικής Σχολής του Δημοκρίτειου Πανεπιστημίου Θράκης και Δικηγόρου επί του “ερωτήματος” εάν εντέλει η ΟΣΕ Α.Ε. επέδειξε τη δέουσα επιμέλεια στο χειρισμό της διαδικασίας που υπεδείχθη από τη ΡΑΣ με την 56/2022 Απόφαση αλλά και γενικότερα σε σχέση με την υπογραφή των Συμβάσεων Πρόσβασης από το έτος 2020 έως σήμερα.

Κατά το περιεχόμενο της γνωμοδότησης και σε ό, τι αφορά την κρινόμενη υπόθεση, αφού παρατίθενται αυτούσιες οι σχετικές νομοθετικές διατάξεις που τυγχάνουν εφαρμογής στην παρούσα περίπτωση και το ιστορικό των ενεργειών της ΟΣΕ Α.Ε. πριν την άσκηση της από 24/03/2021 προσφυγής της HELLENIC TRAIN Α.Ε. (πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ) αλλά και μετά την έκδοση της απόφασης επ’ αυτής, η τήρηση του διατακτικού της οποίας εξετάζεται δια της παρούσας, διαπιστώνεται ότι η ΟΣΕ Α.Ε. τήρησε πλήρως τα χρονικά πλαίσια που όρισε το διατακτικό της υπ’ αρ. 56/2022 Απόφασης, παράλληλα δε τονίστηκε το γεγονός ότι η ΟΣΕ Α.Ε. κάλεσε την HELLENIC TRAIN Α.Ε. σε διαβούλευση για τη Δήλωση Δικτύου έτους 2023, με τη Σιδηροδρομική Επιχείρηση να ανταπαντά πάλι με την άσκηση της από 27/3/2023 προσφυγής της. Παράλληλα, σύμφωνα με το περιεχόμενο της γνωμοδότησης, η ΟΣΕ Α.Ε. ανταποκρίθηκε στο καθήκον ενημέρωσής της προς την Αρχή σε σχέση με την «ανώμαλη» εξέλιξη των διαπραγματεύσεων και της διαδικασίας υπογραφής των Συμβάσεων Πρόσβασης.

Τέλος, οι γνωμοδοτούντες την ανωτέρω κατέληξαν ότι η ΟΣΕ Α.Ε. επέδειξε τη δέουσα επιμέλεια έναντι της HELLENIC TRAIN Α.Ε., είτε ανταποκρινόμενη στις εξώδικες δηλώσεις – διαμαρτυρίες, είτε παρέχοντας διευκρινίσεις σε αιτιάσεις της σιδηροδρομικής επιχείρησης,

είτε επιδίδοντας η ίδια εξώδικες δηλώσεις υπόμνησης της αναγκαιότητας της υπογραφής Συμβάσεων Πρόσβασης, επιδεικνύοντας παράλληλα τη δέουσα μέριμνα ως προς την πληροφόρηση της Αρχής και του εποπτεύοντος Υπουργείου. Καταληκτικά, επισημαίνει ότι η παροχή σιδηροδρομικών υπηρεσιών αποτελεί άσκηση δημόσιας υπηρεσίας υπό λειτουργική έννοια, η οποία συνδέεται αναπόσπαστα με την πραγμάτωση του δημοσίου συμφέροντος, δηλαδή της ωφέλειας προς το κοινωνικό σύνολο, η οποία πρέπει να χαρακτηρίζεται από συνέχεια. Η διασφάλιση της συνέχειας επιτυγχάνεται με την εφαρμογή των αντίστοιχων συνταγματικών και νομοθετικών επιταγών, κυρίως ως προς την προστασία των συνταγματικώς κατοχυρωμένων ατομικών και κοινωνικών δικαιωμάτων, που συνυφαίνεται άρρηκτα με την παροχή της συγκεκριμένης δημόσιας υπηρεσίας. Όλα τα ανωτέρω προς υποστήριξη του συλλογισμού, ότι *«οποιοσδήποτε μονομερείς ενέργειες του Ο.Σ.Ε., πέραν των προαναφερθεισών που καταγράφονται αναλυτικά στην παρούσα γνωμοδότηση, θα έπλητταν το δημόσιο συμφέρον και θα έθεταν σε κίνδυνο την αρχή της συνέχειας των δημοσίων υπηρεσιών υπό λειτουργική έννοια»*.

**νβ. ΟΙ ΙΣΧΥΡΙΣΜΟΙ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ HELLENIC TRAIN A.E.**

Κατόπιν εκκίνησης της σχετικής διαδικασίας με την υπ' αρ. 2430/04.07.2024 Πράξη Διεξαγωγής Ακρόασης της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, και κατόπιν αναβολής της ακροαματικής διαδικασίας της 23ης Ιουλίου 2024, η Σιδηροδρομική Επιχείρηση κατέθεσε ενώπιον της Αρχής εντός της ταχθείσας προθεσμίας το υπ' αριθ. ΡΑΣ 3025/06.09.2024 έγγραφο υπόμνημα, κατ' άρθρο 12 παρ. 1 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ, με το οποίο αρνήθηκε ότι η HELLENIC TRAIN A.E. παραβίασε τη σιδηροδρομική νομοθεσία και το διατακτικό της 56/2022 Απόφασης ΡΑΣ ως προς την υπογραφή των Συμβάσεων Πρόσβασης ετών 2020 και 2021, ζητώντας παράλληλα την απαλλαγή της επιχείρησης από τις αποδιδόμενες σε αυτή παραβάσεις, τη χορήγηση προθεσμίας για την κατάθεση συμπληρωματικού υπομνήματος,

δηλώνοντας παράλληλα ότι δεν επιθυμεί να ασκήσει το δικαίωμα προφορικής ακρόασης και ότι δεν πρόκειται να παραστούν κατά την ορισθείσα ημερομηνία συζήτησης.

Εν συνεχεία, με το υπ' αριθ. 3085/13.9.2024 έγγραφο της ΡΑΣ, με το οποίο διαβιβάστηκε αντίγραφο των πρακτικών της διεξαχθείσης ακρόασης, ορίστηκε κατά νόμο πενθήμερη (5) προθεσμία από την κοινοποίηση των πρακτικών για κατάθεση συμπληρωματικού υπομνήματος και επιπλέον τριήμερη (3) προθεσμία για την κατάθεση προσθήκης - αντίκρουσης επ' αυτών.

Η HELLENIC TRAIN Α.Ε. προσήλθε με κατάθεση του από 18/09/2024 συμπληρωματικού υπομνήματός της, το οποίο έλαβε αρ. πρωτ. ΡΑΣ 3142/18.09.2024.

Κατά τους ισχυρισμούς της HELLENIC TRAIN Α.Ε., αφού παρατίθεται αναλυτικώς το ιστορικό της διαφοράς μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών ως προς τις Δηλώσεις Δικτύου 2020 και 2021, η οποία οδήγησε στην άσκηση της με αρ. πρωτ. 523/24.03.2021 προσφυγής ενώπιον της ΡΑΣ και την έκδοση της 56/2022 Απόφασης της ΡΑΣ και αφού ανέλυσε την Απόφαση ΡΑΣ 56/2022 και το κρίσιμο διατακτικό αυτής, παρέθεσε αναλυτικό ιστορικό των ενεργειών που έλαβαν χώρα εκατέρωθεν (μεταξύ των αρμοδίων φορέων) σε "συμμόρφωση" με την υπ'αρ. 56/2022 Απόφαση ΡΑΣ προς αξιολόγηση. Ειδικότερα, ανέφερε τα εξής:

Ότι σε συνέχεια έκδοσης της ως άνω Απόφασης και σε τάχα συμμόρφωσή του με το διατακτικό της, ο Διαχειριστής της Υποδομής κάλεσε, με την αριθ. πρωτ. 9031442/13.07.2022 πρόσκλησή του τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις για διαβούλευση επί των σχεδίων των Δηλώσεων Δικτύου ετών 2020-2021 και ακολούθως με την με αριθ. πρωτ. 9031506/13.07.2022 πρόσκλησή του την HELLENIC TRAIN Α.Ε. σε διαπραγματεύσεις για την υπογραφή σύμβασης πρόσβασης για τα έτη 2020 και 2021.

Ότι στις 15.07.2022 πραγματοποιήθηκε συνάντηση στα γραφεία της ΟΣΕ Α.Ε., για την εκκίνηση, αφενός της διαδικασίας διαβούλευσης επί των

Δηλώσεων Δικτύου 2020 και 2021 και αφετέρου της διαδικασίας των διαπραγματεύσεων μεταξύ του ΟΣΕ και της σιδηροδρομικής επιχείρησης για την υπογραφή Σύμβασης Πρόσβασης για τα αντίστοιχα έτη.

Ότι η συνάντηση της 15.07.2022 αποδείχθηκε η μια και μοναδική συνάντηση στο πλαίσιο της διαβούλευσης, κατά την οποία η ΟΣΕ Α.Ε. ζήτησε από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να διατυπώσουν απλά προφορικά τις απόψεις τους επί των σχεδίων Δηλώσεων Δικτύου, χωρίς να συμμετάσχει σε ουσιαστικό διάλογο και να απαντήσει στις επιμέρους παρατηρήσεις. Ειδικά δε ως προς το μείζον ζήτημα της τεκμηρίωσης του τρόπου υπολογισμού των τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής. Ότι στη συνέχεια, η HELLENIC TRAIN Α.Ε., με την αριθ. πρωτ. 43.356/22/Δ2/22-07-2022 επιστολή της προς την ΟΣΕ Α.Ε., αιτήθηκε την προσκόμιση αναλυτικών στοιχείων για την τεκμηρίωση των υπολογισμών του διαχειριστή της υποδομής, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του ΕΚ 909/2015, σε σχέση με τον καθορισμό των νέων τελών χρήσης της υποδομής.

Ότι παρά το γεγονός ότι στη συνάντηση της 15/7/2022 τα μέρη είχαν συμφωνήσει ότι πρέπει άμεσα να υπογραφεί η Σύμβαση Πρόσβασης, εντούτοις στις 25.07.2022 η ΟΣΕ ΑΕ, με την με αρ. πρωτ. 903321/25.7.2022 επιστολή της απέστειλε προς υπογραφή Σχέδια Σύμβασης Πρόσβασης ετών 2020 και 2021, τάσσοντας την ασφυκτική προθεσμία των οκτώ (8) ημερών προς υπογραφή τους, παρά το γεγονός ότι περιείχαν ουσιώδεις μεταβολές σε σχέση με το περιεχόμενο των αρχικών σχεδίων που είχαν ήδη αποσταλεί προ έτους στην επιχείρηση. Ότι στη συνέχεια, η ΟΣΕ Α.Ε. με την με αριθ. πρωτ. 9033511/27.07.2022 επιστολή, κοινοποίησε τα πρακτικά των δύο συναντήσεων, διαβούλευσης των Δηλώσεων Δικτύου 2020 και 2021 με τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και διαπραγμάτευσης με την HELLENIC TRAIN Α.Ε. για την υπογραφή της σύμβασης πρόσβασης για τα έτη 2020 και 2021 και ενημέρωσε, παράλληλα, για την ολοκλήρωση των συζητήσεων.

Ότι η HELLENIC TRAIN Α.Ε. επανήλθε, με την αριθ. πρωτ. 43.407/22/Δ2/29-07-2022 επιστολή της προς την ΟΣΕ Α.Ε., με την

οποία εξέθεσε τις απόψεις της επί των σχεδίων των ΔΔ 2020-2021, επί της οποίας η ΟΣΕ Α.Ε., με την σειρά της, απάντησε με την με αριθ. πρωτ. 9034154/01.08.2022 επιστολή.

Ότι ακολούθησε η ενημέρωση προς τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, με την με αριθ. πρωτ. 9034184/01.08.2022 επιστολή, για την ανάρτηση των οριστικών πλέον Δηλώσεων Δικτύου για τα έτη 2020 και 2021, συνοδευόμενες με την ειδική αιτιολογία αναμόρφωσής τους, η οποίες κατά τους ισχυρισμούς της επιχείρησης δεν περιείχαν καμία μεταβολή από τα αρχικά σχέδια Δηλώσεων, πράγμα που σημαίνει ότι ουδεμία παρατήρηση ελήφθη υπόψη και ουδεμία απόρριψη παρατήρησης τεκμηριώθηκε.

Ότι παράλληλα, με την αριθ. πρωτ. 9034262/ 01.08.2022 επιστολή της, η ΟΣΕ Α.Ε. κάλεσε την HELLENIC TRAIN Α.Ε. για την υπογραφή συμβάσεων σύμβασης πρόσβασης 2020-2021 εντός δύο ημερών από την αποστολή αυτών λόγω καταληκτικής προθεσμία βάσει της Απόφασης ΡΑΣ 56/2022.

Ότι στη συνέχεια, η HELLENIC TRAIN απέστειλε προς την ΟΣΕ Α.Ε. την υπ' αρ. 43.435/22/Δ2/02.08.2022 επιστολή της με την οποία κάλεσε την ΟΣΕ ΑΕ να αποδεχθεί μια εκ των δύο εναλλακτικών προτάσεων, προκειμένου να υπογραφεί η Σύμβαση Πρόσβασης:

Α) είτε να προβούν άμεσα στην υπογραφή των αρχικών σχεδίων Σύμβασης Πρόσβασης 2020 και 2021 που είχε αποστείλει ο ΟΣΕ ήδη από τις 31.01.2021,

Β) είτε να τροποποιήσει η ΟΣΕ ΑΕ τα νέα σχέδια της Σύμβασης Πρόσβασης 2020 και 2021, που είχε αποστείλει στις 25.7.2022, σύμφωνα με τις αναλυτικές κατ' άρθρο παρατηρήσεις της HELLENIC TRAIN, που περιλαμβάνονταν στην ως άνω επιστολή τους, τα οποία σχέδια και θα υπέγραφε η σιδηροδρομική επιχείρηση - με επιφύλαξη- μετά τις σχετικές τροποποιήσεις που πρότεινε.

Ότι στις 03.08.2022 η ΟΣΕ Α.Ε. απέστειλε την με αρ. πρωτ. 9034626/03.08.2022 επιστολή της, με την οποία αρνήθηκε να προβεί σε οποιαδήποτε διόρθωση, τροποποίηση ή περαιτέρω διαπραγμάτευση,

αρνούμενη μάλιστα να υπογραφεί η Σύμβαση Πρόσβασης με επιφύλαξη ως προς τις νέες Δηλώσεις Δικτύου 2020 και 2021.

Ότι η HELLENIC TRAIN επανήλθε με νεότερη επιστολή (43447/22/Δ2/03.08.2022) με την οποία επανέλαβε τις δύο εναλλακτικές προτάσεις της ενώ η ΟΣΕ ΑΕ με την με αρ. πρωτ. 9034940/05.08.2022 επιστολή της διατύπωσε ότι ο Διαχειριστής Υποδομής έπραξε στο έπακρον όσα προέβλεψε η Απόφαση 56/2022, ότι συντελέστηκε η διαβούλευση και εισακούσθηκαν οι προβλέψεις των μερών, η μη υπογραφή τελικά των Συμβάσεων εντός της ταχθείσας προθεσμίας είναι αποκλειστική υπαιτιότητα της ΟΣΕ Α.Ε.

Εντέλει, η HELLENIC TRAIN Α.Ε. απέστειλε στην ΟΣΕ Α.Ε. τη με αριθ. πρωτ. 43.726/22/Δ2/23.09.2022 Εξώδικη Δήλωση-Προειδοποίηση για το ίδιο θέμα μη αποδοχής δηλαδή των τροποποιημένων, σε εφαρμογή της Απόφασης 56/2022 της ΡΑΣ, Δηλώσεων Δικτύου 2020 και 2021, επί της οποίας η ΟΣΕ Α.Ε. απάντησε με την με αριθ. πρωτ. 9043159/05.10.2022 Εξώδικη Απάντηση.

Εν συνεχεία η HELLENIC TRAIN προσέφυγε εκ νέου ενώπιον της Αρχής για τις νέες Δηλώσεις Δικτύου 2020 και 2021 ενώ ακολούθησε τα όμοια και ως προς την υπογραφή των Συμβάσεων των επόμενων ετών.

Σύμφωνα με τους ισχυρισμούς της Σιδηροδρομικής Επιχείρησης, αποδεικνύεται ότι:

- α) η ΟΣΕ Α.Ε. δεν προσήλθε ποτέ σε καλόπιστες διαπραγματεύσεις υπό όρους διαφάνειας και ισοτιμίας αλλά τουναντίον επεχείρησε να επιβάλει μονομερώς τις προβλέψεις των μη νόμιμων Δηλώσεων Δικτύου 2020 και 2021, πρακτική που επαναλαμβάνεται μέσα στο πέρασμα των ετών. Τόνισε δε - βάσει και των όσων προβλέπονται στη Απόφαση ΡΑΣ 56/2022 - ποιος είναι ο πραγματικός ποιοτικός χαρακτήρας μιας ουσιαστικής και όχι στείρας ή τύποις διαβούλευσης,
- β) οι Δηλώσεις Δικτύου 2020 και 2021 περιλαμβάνουν μη νόμιμο περιεχόμενο και τούτο επιβεβαιώνεται από το ατεκμηρίωτο του τρόπου υπολογισμού σε σχέση με το άμεσο κόστος, γεγονός που συνιστά

αποτυχία εξεύρεσης τρόπου ανάπτυξης μηχανισμού συντονισμού βάσει της Απόφασης ΡΑΣ 56/2022 σημείο Β παρ. Γ.

γ) η ΟΣΕ ΑΕ ουδέποτε ανταποκρίθηκε στις επανειλημμένες προσκλήσεις της επιχείρησης για υπογραφή Σύμβασης Πρόσβασης για τα έτη 2020 και 2021, με επιφύλαξη από τη μεριά της HELLENIC TRAIN Α.Ε. ως προς το ζήτημα του υπολογισμού των τελών χρήσης, όπως έπραξε με τη Σύμβαση Πρόσβασης έτους 2024,

Συνεπώς η μη υπογραφή έως σήμερα Σύμβασης Πρόσβασης ετών 2020 και 2021, συνιστά παραβίαση των διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας και του σημείου Β του διατακτικού της 56/2022 Απόφασης ΡΑΣ, πλην όμως αυτό οφείλεται σε αποκλειστική υπαιτιότητα της ΟΣΕ Α.Ε., καθώς η HELLENIC TRAIN κατέβαλε κάθε δυνατή και ειλικρινή προσπάθεια εξεύρεσης νόμιμης λύσης και τήρησης του διατακτικού της 56/2022 Απόφασης της ΡΑΣ.

Τέλος, με το συμπληρωματικό υπόμνημα που κατέθεσε η HELLENIC TRAIN μετά τη διεξαχθείσα εξ εγγράφων ακρόαση και σε αντίκρουση του υπομνήματος της ΟΣΕ Α.Ε., η Σιδηροδρομική Επιχείρηση διέτεινε ότι α) η συμμόρφωση της ΟΣΕ Α.Ε. με το διατακτικό της 56/2022 Απόφασης ΡΑΣ ήταν προσχηματική και τυπική μόνο ως προς το τεθέν χρονοδιάγραμμα χωρίς όμως αυτό να συνεπάγεται ουσιαστική συμμόρφωση με το περιεχόμενο της Απόφασης και β) ότι εσφαλμένα επιχειρείται να τεκμηριωθεί - με την προσκομιζόμενη από την ΟΣΕ Α.Ε. γνωμοδότηση - το ορθό της μεθόδου υπολογισμού των τελών χρήσης, προς επίρρωση δε των ισχυρισμών της προσάγει και επικαλείται την Τεχνική Έκθεση Εμπειρογνωμοσύνης με τίτλο “Ορθός Υπολογισμός των Τελών Χρήσης της Σιδηροδρομικής Υποδομής με βάση την Ευρωπαϊκή και Εθνική Νομοθεσία Απρίλιος 2024 καθώς και την Αντίκρουση Γνωμοδότησης προς ΡΑΣ Μάιος 2024, που συνέταξε η εταιρεία συμβούλων μηχανικών “THE ROAD - Σύμβουλοι Μηχανικοί” και υπογράφονται από τον κ. Νικόλαο Ηλιού, Δρ Συγκοινωνιολόγο, Τεχνικό και Επιστημονικό Διευθυντή της παραπάνω εταιρείας, ζητώντας εν

κατακλείδι και πάλι την απαλλαγή της HELLENIC TRAIN από οποιαδήποτε αποδιδόμενη σε αυτή παράβαση της σιδηροδρομικής νομοθεσίας.

## **VI. ΝΟΜΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΑΡΧΗΣ**

**Επί του ισχυρισμού εκάστου των μερών ότι δεν παραβίασαν τις κείμενες διατάξεις και το διατακτικό της 56/2022 ΡΑΣ, λεκτέα τα ακόλουθα:**

**A. Κατά το ακριβές περιεχόμενο των εφαρμοστέων στην παρούσα νομοθετικών διατάξεων ισχύουν τα κάτωθι:**

*Σύμφωνα με το άρθρο 28 του ν. 4408/2016 “Κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση που έχει αναλάβει την παροχή σιδηροδρομικών μεταφορών συνάπτει τις αναγκαίες συμφωνίες, βάσει του ιδιωτικού ή του δημοσίου δικαίου, με το διαχειριστή υποδομής. Οι όροι που διέπουν αυτές τις συμφωνίες είναι αμερόληπτοι και διαφανείς, σύμφωνα με τον παρόντα νόμο”.*

Περαιτέρω σύμφωνα με το άρθρο 17 του ν. 4408/2016: “1. Κάθε επιχείρηση εγκατεστημένη στην ελληνική επικράτεια δικαιούται να ζητήσει άδεια στην αρχή αδειοδότησης, 2. Δεν χορηγούνται άδειες ούτε παρατείνεται η ισχύς τους, εάν δεν πληρούνται οι απαιτήσεις του παρόντος Κεφαλαίου. 3. Κάθε επιχείρηση η οποία πληροί τις απαιτήσεις του παρόντος Κεφαλαίου (άρθρα 16 έως 25) δικαιούται να λάβει άδεια. 4. Δεν επιτρέπεται στις επιχειρήσεις να παρέχουν υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών που καλύπτονται από το παρόν Κεφάλαιο (άρθρα 16 έως 25), εάν δεν είναι κάτοχοι κατάλληλης άδειας για τις εν λόγω υπηρεσίες. 5. Για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου τηρούνται οι διατάξεις του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2015/171 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 4ης Φεβρουαρίου 2015 σχετικά με ορισμένες πτυχές της διαδικασίας αδειοδότησης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων (ΕΕ L 29/3 της 5.2.2015). 6. Η άδεια της παραγράφου 3 δεν εξασφαλίζει αυτή καθαυτή πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή. Απαραίτητη



επίσης προϋπόθεση είναι η χορήγηση Πιστοποιητικού Ασφάλειας από την Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών του π.δ. 160/2007 (Α` 201) (πλέον του ν.4632/2019) και η παροχή πρόσβασης από το διαχειριστή υποδομής. Η παροχή πρόσβασης υλοποιείται με τη σύναψη συμφωνίας μεταξύ του διαχειριστή υποδομής και της σιδηροδρομικής επιχείρησης, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 28 του παρόντος, η οποία κοινοποιείται στο ρυθμιστικό φορέα με ευθύνη του διαχειριστή υποδομής. 7. Όποιος χρησιμοποιεί την εθνική σιδηροδρομική υποδομή χωρίς την άδεια της περίπτωσης 14 του άρθρου 3, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον έξι (6) μηνών. Στην περίπτωση αυτή το δικαστήριο μπορεί να επιβάλει και τη δήμευση του εξοπλισμού που χρησιμοποιήθηκε κατά την τέλεση της παράβασης του προηγούμενου εδαφίου”.

Τέλος, το σημείο Β του διατακτικού της ΡΑΣ 56/2022 προβλέπει τα εξής:

Β. Καλεί τον ΟΣΕ και την ΤΡΑΙΝΟΣΕ να συνάψουν Σύμβαση Πρόσβασης στο δίκτυο για τα έτη 2020 και 2021 με αμερόληπτους και διαφανείς όρους, σύμφωνα με το άρθρο 28 του ν. 4408/2016, ως εξής:

α. Εντός δέκα (10) ημερών από την κοινοποίηση της παρούσας, τα μέρη της υπό κρίση διαφοράς καλούνται να προσέλθουν σε καλόπιστες και ειλικρινείς διαπραγματεύσεις προς σύναψη Σύμβασης Πρόσβασης στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή για τα έτη 2020 και 2021, μετά από σχετική έγγραφη πρόσκληση του ΟΣΕ. Για τις διαπραγματεύσεις αυτές ενδείκνυται η τήρηση πρακτικών.

β. Η υπογραφή της σχετικής Σύμβασης Πρόσβασης πρέπει να ολοκληρωθεί το αργότερο εντός είκοσι (20) ημερών από την έναρξη των διαπραγματεύσεων και να ρυθμίζει τους όρους πρόσβασης της προσφεύγουσας στο δίκτυο για τα έτη 2020 και 2021.

γ. Στο πλαίσιο αυτό, τα μέρη έχουν τη δυνατότητα να συμφωνήσουν μηχανισμό για την τακτοποίηση τυχόν οικονομικών οφειλών μέσω συμψηφισμών, αντιλογισμών ή μέσω άλλης, κοινά αποδεκτής και

*επιστημονικά δόκιμης μεθοδολογίας, ή/και τη δικαστική ή εξώδικη ρύθμιση των οφειλών αυτών.*

**Β. Επί των ισχυρισμών της ΟΣΕ Α.Ε. ότι συμμορφώθηκε πλήρως με το διατακτικό της υπ' αρ. 56/2022 Απόφασης προβαίνοντας εμπροθέσμως σε όλες τις απαραίτητες ενέργειες για την υλοποίηση της υπογραφής των Συμβάσεων Πρόσβασης για τα έτη 2020 και 2021:**

Από τη συνολική εκτίμηση της υπόθεσης προέκυψε ότι η ΟΣΕ Α.Ε. τήρησε πλήρως τα χρονικά πλαίσια που όρισε το διατακτικό της 56/2022 Απόφασης της ΡΑΣ, πλην όμως με το σημείο Β του διατακτικού δεν τέθηκαν μόνο χρονικά κριτήρια που έπρεπε να τηρηθούν αλλά και ποιοτικά σε σχέση με το είδος των διαπραγματεύσεων («καλόπιστες και ειλικρινείς διαπραγματεύσεις»), σε σύνδεση με όσα ρητώς αναφέρθηκαν στο σώμα της ίδιας απόφασης περί προσδιορισμού των όρων “διαβούλευση” και “διαπραγμάτευση”, παράλληλα δε το σημείο γ. του σημείου Β του διατακτικού της Απόφασης ΡΑΣ 56/2022 περί μηχανισμού τακτοποίησης οικονομικών οφειλών παραβλέφθηκε εμφανώς κατά τα ανωτέρω. Εν προκειμένω, η ΟΣΕ Α.Ε. ουδέν αναφέρει στο υπόμνημά της αναφορικά με το κατά πόσο επεδίωξε αρχικά και πέτυχε κατ' επέκταση να έλθει σε ειλικρινείς και καλόπιστες διαπραγματεύσεις με τη σιδηροδρομική επιχείρηση, ούτε δε γίνεται η παραμικρή μνεία σε τυχόν μηχανισμό τακτοποίησης οικονομικών οφειλών που συμφωνήθηκε μεταξύ μερών, ούτε στους λόγους που πιθανώς οδήγησαν στη μη συμφωνία.

Παράλληλα, η γνωμοδότηση των κ. Καθηγητών Βλαχόπουλου και Καρούσου, ομοίως ουδέν εισφέρει προς απάντηση ή συμπλήρωση των ανωτέρω «παραλείψεων» της ΟΣΕ Α.Ε., καθώς δεν επιχειρεί την παραμικρή μνεία ούτε στο ζήτημα των καλόπιστων και ειλικρινών διαπραγματεύσεων και εάν η ΟΣΕ Α.Ε. ανταποκρίθηκε όντως με τη δέουσα επιμέλεια στην επίτευξη αυτών, ούτε δε στο ζήτημα τυχόν

συμφωνίας επί μηχανισμού τακτοποίησης και διευθέτησης των οικονομικών οφειλών, εν αναμονή οριστικής επίλυσης του ζητήματος του ύψους των τελών χρήσης με την παρέμβαση του Υπουργείου. Η γνωμοδότηση αρκείται α) σε παράθεση των οικείων νομοθετικών διατάξεων, β) σε καταγραφή των ενεργειών αμφοτέρων των πλευρών πριν και μετά την έκδοση της επίμαχης απόφασης, γ) σε παράθεση του σημ. Β του διατακτικού της 56/2022 για να καταλήξει ευχερώς στη διαπίστωση ότι η ΟΣΕ Α.Ε. τήρησε όλα τα χρονικά πλαίσια της 56/2022, ως όφειλε, όχλησε την εμπλεκόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση ως όφειλε και πληροφόρησε την αρμόδια Αρχή και το Υπουργείο για τη μη ολοκλήρωση της διαδικασίας, έπραξε δηλαδή, κατά τις διαπιστώσεις των γνωμοδοτούντων, *προσηκόντως και με τη δέουσα επιμέλεια.*

Κατά προφανή προσπάθεια αποφυγής της κρίσης και του σχολιασμού επί του μείζονος ζητήματος, που διακατέχει όλο το σκεπτικό της 56/2022 Απόφασης και το διατακτικό αυτής που αφορά την κρινόμενη υπόθεση, ήτοι του κατά πόσο η ΟΣΕ Α.Ε. κατέβαλε ουσιαστική προσπάθεια για εξομάλυνση των διαπραγματεύσεων, η οποία θα εκφραζόταν λ.χ. με μια αποδοχή ενός άκρως προσωρινού μοντέλου χρεώσεων, με επιφύλαξη κάθε δικαιώματός της επί σκοπώ προσωρινής επίλυσης του ζητήματος του ύψους των τελών χρήσης, και μάλιστα με απώτερο σκοπό την υπογραφή της Σύμβασης Πρόσβασης που αποτελεί το ένα και βασικό κείμενο – συμφωνία των μερών που διασφαλίζει τη νομιμότητα χρήσης της υποδομής από τη σιδηροδρομική επιχείρηση και τη νομιμότητα της παράδοσης της υποδομής προς χρήση από το Διαχειριστή Υποδομής, η γνωμοδότηση καταλήγει στο κάτωθι συμπέρασμα (συνοπτικώς): *« ότι η παροχή σιδηροδρομικών υπηρεσιών αποτελεί άσκηση δημόσιας υπηρεσίας υπό λειτουργική έννοια, η οποία συνδέεται αναπόσπαστα με την πραγμάτωση του δημοσίου συμφέροντος, δηλαδή της ωφέλειας προς το κοινωνικό σύνολο, η οποία πρέπει να χαρακτηρίζεται από συνέχεια. Η διασφάλιση της συνέχειας επιτυγχάνεται με την εφαρμογή των αντίστοιχων συνταγματικών και νομοθετικών επιταγών, κυρίως ως προς*

*την προστασία των συνταγματικώς κατοχυρωμένων ατομικών και κοινωνικών δικαιωμάτων, που συνυφαίνεται άρρηκτα με την παροχή της συγκεκριμένης δημόσιας υπηρεσίας. Όλα τα ανωτέρω προς υποστήριξη του συλλογισμού, ότι «οποιοσδήποτε μονομερείς ενέργειες του Ο.Σ.Ε., πέραν των προαναφερθεισών που καταγράφονται αναλυτικά στην παρούσα γνωμοδότηση, θα έπλητταν το δημόσιο συμφέρον και θα έθεταν σε κίνδυνο την αρχή της συνέχια των δημοσίων υπηρεσιών υπό λειτουργική έννοια».*

Ωστόσο, δεν διευκρινίζεται επαρκώς και ορισμένως με τη γνωμοδότηση ποιες «μονομερείς ενέργειες» αφορά ο σχολιασμός και με ποιο τρόπο αυτές θα «έπλητταν το δημόσιο συμφέρον», ώστε αυτό να διακινδυνεύσει «τη συνέχια των δημοσίων υπηρεσιών υπό λειτουργική έννοια». Πρόκειται για μια γενικόλογη αναφορά η οποία ουδέν εισφέρει στον Διαχειριστή Υποδομής, ως προς τη υποστήριξη των ισχυρισμών του, παράλληλα δε καθίσταται και δυσχερώς επεξεργάσιμη, καθώς οποιοσδήποτε σχολιασμός και οποιαδήποτε εκτίμηση θα πρέπει να τοποθετηθεί σε υποθετικά σενάρια, κάτι που ουδόλως συνάδει με το ορθό περιεχόμενο μιας διοικητικής πράξης, η οποία οφείλει να έχει σαφές και αιτιολογημένο περιεχόμενο.

Τουναντίον δε, από την όλη συμπεριφορά της ΟΣΕ Α.Ε διαφαίνεται ότι περιορίστηκε σε μια τεχνική, τυπική, φορμαλιστική και όχι ουσιαστική συμμόρφωση με το διατακτικό της απόφασης, σε μια γραφειοκρατική επισκόπηση και αντιμετώπιση των υποχρεώσεών της, χωρίς να καταβάλει καμία ουσιώδη προσπάθεια για καλόπιστες και ειλικρινείς διαπραγματεύσεις κατ' ευθεία παράβαση όχι μόνο του διατακτικού της Απόφασης 56/2022 αλλά και του σκεπτικού αυτής.

Ειδικότερα, η ΟΣΕ Α.Ε. δεν εισέφερε καμία απάντηση στις αντιρρήσεις της HELLENIC TRAIN Α.Ε. ως προς το μείζον ζήτημα του ύψους των τελών χρήσης, δεν έθεσε υπόψη της αρχής καμία τυχόν αντιπρόταση την οποία να έκανε προς τη Σιδηροδρομική Επιχείρηση, καμία προσπάθεια

εξομάλυνσης της κατάστασης, μιας κατάστασης μάλιστα που φαίνεται διαχρονικά να δημιουργεί προβληματικές στις σχέσεις των εμπλεκόμενων μερών και στην επίτευξη του βασικού τους στόχου, που δεν είναι άλλος από την υπογραφή της Σύμβασης Πρόσβασης, που θα έπρεπε να προηγείται και να αποτελεί το έγγραφο - σημείο εκκίνησης μιας επιτυχούς συνεργασίας μεταξύ των μερών και όχι μια προαιρετική συμφωνία, η μη επίτευξη της οποίας να βαίνει παράλληλα με μια συνεργασία που έχει ξεκινήσει με την εκ των προτέρων παράδοση της υποδομής προς χρήση στην εκάστοτε σιδηροδρομική επιχείρηση.

Περαιτέρω δε, πρέπει να σημειωθεί ότι με δεδομένο πως ο καθορισμός του μοντέλου χρέωσης για τη χρήση της υποδομής βασιζόμενο στο άμεσο κόστος βρίσκεται σε εκκρεμότητα, εν αναμονή έκδοσης της σχετικής υπουργικής απόφασης, ο Διαχειριστής Υποδομής όφειλε - εν προκειμένω - επί σκοπώ έστω προσωρινής εξεύρεσης λύσης και προσέγγισης της νομιμότητας, να εξαντλήσει την προσπάθεια για ειλικρινείς διαπραγματεύσεις και ουσιαστική διαβούλευση (σημ Α 56/2022) στα πλαίσια εφαρμογής του προσωρινού μοντέλου χρεώσεων ή κάποιου μοντέλου που να προσεγγίζει αυτό και να αμβλύνει έστω παροδικώς – και εξ αφορμής τήρησης μιας καίριας νόμιμης υποχρέωσης των μερών για σύναψη σύμβαση πρόσβασης – τις διαφωνίες των μερών περί του ύψους των τελών χρήσης.

**Γ. Επί των ισχυρισμών της HELLENIC TRAIN Α.Ε. ότι συμμορφώθηκε πλήρως με το ουσιαστικό διατακτικό της υπ' αρ. 56/2022 απόφασης προβαίνοντας σε κάθε ειλικρινή προσπάθεια διαπραγμάτευσης για την υλοποίηση της υπογραφής των Συμβάσεων Πρόσβασης για τα έτη 2020 και 2021, η μη υπογραφή των οποίων οφείλεται σε αποκλειστική υπαιτιότητα της άτεγκτης στάσης της ΟΣΕ Α.Ε. επί των σημείων διαφωνίας, δέον σημειωθούν τα ακόλουθα:**

Από την αξιολόγηση της υπόθεσης προέκυψε ότι η Σιδηροδρομική Επιχείρηση ανταποκρίθηκε εγκαίρως στις προσκλήσεις της ΟΣΕ Α.Ε. στα

πλαίσια τήρησης της διαδικασίας υπογραφής των Συμβάσεων Πρόσβασης ετών 2020 και 2021 όπως υπαγορεύθηκε από την Απόφαση ΡΑΣ 56/2022, επιδιώκοντας την επέλευση ουσιαστικής διαβούλευσης και εμπάθυνσης των μερών στη βάση των σημείων διαφωνίας, ήτοι του ύψους των τελών χρήσης της υποδομής και της μεθόδου υπολογισμού αυτών. Ειδικότερα, η Σιδηροδρομική Επιχείρηση ανταποκρίθηκε σε άμεσο χρόνο προς τον Διαχειριστή Υποδομής και τις προσκλήσεις του για υπογραφή των Δηλώσεων Δικτύου και των Συμβάσεων Πρόσβασης, πλην όμως - λόγω βασικών διαφωνιών ως προς το ύψος των τελών χρήσης και τον τρόπο υπολογισμού αυτών (στην οποία διαφωνία η επιχείρηση εμμένει διαχρονικώς και επισταμένως) - πρότεινε και επιχείρησε ουσιαστικό διάλογο επί των διαφωνιών, θέτοντας αντιπροτάσεις, προτεινόμενες διορθώσεις και παρατηρήσεις “στο τραπέζι” προς συζήτηση και απαιτώντας ευλόγως τεκμηριωμένες θέσεις της άλλης πλευράς επί των λόγων απόρριψης όλων των προτεινόμενων τροποποιήσεων. Ανταποκρίθηκε δηλαδή στην υποχρέωσή της να επιδιώξει καλόπιστες και ειλικρινείς διαπραγματεύσεις, στα πλαίσια και στη βάση μιας ουσιαστικής διαδικασίας διαβούλευσης.

Ωστόσο, κατά το σημείο που εξαντλήθηκε το χρονικό περιθώριο που είχε ρητώς προσδιορισθεί με την ανωτέρω 56/2022 Απόφαση ΡΑΣ χωρίς να έχει βρεθεί μια κοινά αποδεκτή λύση, η Σιδηροδρομική Επιχείρηση δεν προέβη σε υπογραφή των Συμβάσεων Πρόσβασης ετών 2020 και 2021, έστω με επιφύλαξη των νομίμων δικαιωμάτων της ως προς το ύψος των τελών χρήσης (όπως έπραξε με την Σύμβαση Πρόσβασης έτους 2024, την οποία τελικά υπέγραψε με επιφύλαξη κατόπιν της κλήσης σε ακρόασης ενώπιον της ΡΑΣ δυνάμει των σχετικών αποφάσεων) παρά συνέχισε να κάνει χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής, χωρίς υπογεγραμμένη Σύμβαση Πρόσβασης, αποδεχόμενη τη μη νόμιμη χρήση της, με ό, τι αυτό συνεπάγεται κατά τις οικείες διατάξεις.

Ο ισχυρισμός μάλιστα ότι «ο ΟΣΕ ουδέποτε ανταποκρίθηκε στις σχετικές μας προσκλήσεις και μολονότι δέχθηκε τη λύση της υπογραφής με επιφύλαξη για τη Σύμβαση Πρόσβασης στο Δίκτυο έτους 2024, εντούτοις δυστροπώντας αδικαιολόγητα, αρνείται να υιοθετηθεί η ίδια λύση και στις συμβάσεις για τα έτη 2020 και 2021, φέροντας ως εκ τούτου την αποκλειστική υπαιτιότητα για την μη υπογραφή τους» δεν κρίνεται βάσιμος καθώς από την ενδελεχή μελέτη της αλληλογραφίας και των επιστολών που ανταλλάχθηκαν μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών, φαίνεται ότι η στάση της Σιδηροδρομικής Επιχείρησης αναφορικά με τις Συμβάσεις Πρόσβασης 2020 και 2021 και τη Σύμβαση Πρόσβασης 2024 δεν είναι όμοια, συνεπώς αβασίμως επιχειρείται σύγκρισή τους και αντιδιαστολή της στάσης της ΟΣΕ Α.Ε. στη μια και στην άλλη περίπτωση. Και αυτό διότι τη μεν Σύμβαση Πρόσβασης έτους 2024, η Σιδηροδρομική Επιχείρηση, απεδέχθη και υπέγραψε, έστω με επιφύλαξη των δικαιωμάτων της (μη εξεταζόμενων επί της παρούσας των λοιπών παραμέτρων υπογραφής της, όπως η εκπρόθεσμη υπογραφή) **με το περιεχόμενο που αυτή της εστάλη**, εξασφαλίζοντας με αυτόν τον τρόπο έστω την ετεροχρονισμένη μεν, νόμιμη δε χρήση της υποδομής από μέρους της, ενώ σε σχέση με τις Συμβάσεις Πρόσβασης ετών 2020 και 2021, ο χειρισμός της Σιδηροδρομικής Επιχείρησης ήταν διαφορετικός.

Ειδικότερα, όπως η ίδια η Σιδηροδρομική Επιχείρηση αναφέρει στο υπόμνημά της, μετά την ολοκλήρωση της τύποις διαβούλευσης επί των σχεδίων Δηλώσεων Δικτύου 2020 και 2021, η ΟΣΕ Α.Ε. τους ενημέρωσε στις 01.08.2022 όλως αιφνιδίως με το υπ'αρ. 9034184/01.08.2022 έγγραφό της ότι έχουν αναρτηθεί στο διαδικτυακό ιστότοπό της οι οριστικές Δηλώσεις Δικτύου και με το υπ'αρ. 9034262/01.08.2022 σε υπογραφή των σχεδίων Σύμβασης Πρόσβασης 2020 και 2021, με την διαδικασία να πρέπει να ολοκληρωθεί μέσα σε δύο μέρες από τότε που αναρτήθηκαν οι σχετικές Δηλώσεις Δικτύου. Κατόπιν, η Σιδηροδρομική Επιχείρηση απέστειλε προς τον Διαχειριστή Υποδομής την με αρ. πρωτ.

43.435/22/Δ2/02.08.2022 επιστολή προς τον ΟΣΕ με την οποία τον κάλεσε να επιλέξει «*μια εκ των κάτωθι δύο εναλλακτικών προτάσεων*» για να προχωρήσει η υπογραφή της Σύμβασης Πρόσβασης:

α) είτε να προβούν αμφότερα τα μέρη άμεσα στην υπογραφή του αρχικού σχεδίου Σύμβασης Πρόσβασης για τα έτη 2020 και 2021 που είχε αποστείλει η ΟΣΕ ΑΕ ήδη από τις 31.01.2021

β) είτε, να τροποποιήσει κατ'ελάχιστον η ΟΣΕ ΑΕ τα αποσταλέντα από 25.07.2022 νέα σχέδια της Σύμβασης Πρόσβασης για τα έτη 2020 και 2021, σύμφωνα με τις αναλυτικές κατ' άρθρο παρατηρήσεις της επιχείρησης, που περιλαμβάνονταν στην ως άνω επιστολή, τα οποία σχέδια Σύμβασης και θα υπέγραφε η HELLENIC TRAIN, μετά τις σχετικές τροποποιήσεις.

**Σε αμφότερες τις περιπτώσεις με επιφύλαξη δικαιωμάτων ως προς την αμφισβήτηση των νέων Δηλώσεων Δικτύου ετών 2020 και 2021 .**

Η ανωτέρω περιγραφόμενη θεώρηση του ζητήματος της υπογραφής των Συμβάσεων Πρόσβασης ετών 2020 και 2021, όπως διαπιστώνεται, ωστόσο, ουδεμία ομοιότητα παρουσιάζει με τη θεώρηση της στάσης της σιδηροδρομικής επιχείρησης για την υπογραφή της Σύμβασης Πρόσβασης έτους 2024, η οποία κάθε άλλο παρά “πάγια” μπορεί να χαρακτηριστεί, όπως αβασίμως ισχυρίζεται η HELLENIC TRAIN Α.Ε. με το υπόμνημά της. Και αυτό διότι στην μεν πρώτη περίπτωση, ετέθησαν από πλευράς της σιδηροδρομικής επιχείρησης δύο εναλλακτικές λύσεις, οι οποίες α) η μεν πρώτη δε συνιστά καν εναλλακτική λύση καθώς αποτελεί την ήδη αρχική πρόταση της HELLENIC TRAIN Α.Ε., την οποία η ΟΣΕ Α.Ε. είχε καταστήσει σαφές ότι δεν πρόκειται να αποδεχτεί με αποτέλεσμα να οδηγηθούν στην έκδοση της Απόφασης ΡΑΣ 56/2022, β) η δε δεύτερη, σε πιο διαπραγματευτικό πνεύμα μεν, πλην όμως και πάλι εκτός του πλαισίου που έθετε η ΟΣΕ Α.Ε. σε σχέση με το ύψος των τελών χρήσης, ως προϋπόθεση υπογραφής της Σύμβασης Πρόσβασης με επιφύλαξη.



Από κανένα αποδεικτικό στοιχείο της υπόθεσης δεν προκύπτει ότι η HELLENIC TRAIN A.E. υπέγραψε αυτούσιο το κείμενο της Σύμβασης Πρόσβασης ετών 2020 και 2021, με επιφύλαξη των δικαιωμάτων της για προβολή των αντιρρήσεών της, άσκηση κάθε νόμιμου μέσου που διαθέτει και έγερση των αξιώσεών της ενώπιον πάσας αρμόδιας δικαστικής ή εξώδικης αρχής για το ζήτημα του ύψους των τελών χρήσης και του τρόπου υπολογισμού αυτών, όπως έπραξε και ΟΡΘΩΣ, στην περίπτωση της Σύμβασης Πρόσβασης έτους 2024.

Και αυτό διότι ακόμη και αν η ΟΣΕ Α.Ε. έχει προκαταβολικώς αρνηθεί να αποδεχθεί υπογεγραμμένο με επιφύλαξη το κείμενο της Σύμβασης Πρόσβασης, ενώπιον μιας τετελεσμένης πράξης από πλευράς της Σιδηροδρομικής Επιχείρησης και παράλληλα μιας βέβαιης επέλευσης κύρωσης για παραβίαση της νομοθεσίας ή/και απόφασης της Αρχής από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (όπως είχε άλλωστε επιβληθεί για τον ίδιο λόγο και στο παρελθόν), υπήρχαν πολύ σοβαρές πιθανότητες η στάση της να διαφοροποιηθεί, όπως εντέλει συνέβη με τη Σύμβαση Πρόσβασης έτους 2024, την οποία και τελικά υπέγραψε.

Όλα τα ανωτέρω δε, υπό τον βασικό συμπερασματικό άξονα που έθεσε ορθώς η 56/2022 Απόφαση της ΡΑΣ, σύμφωνα με τον οποίο *το γεγονός ότι μια σιδηροδρομική επιχείρηση αμφισβητεί, έστω και κατ' ενάσκηση νομίμου δικαιώματός της, έναν ή περισσότερους από τους όρους της Δήλωσης Δικτύου, αυτό δεν απαλλάσσει την εν λόγω επιχείρηση από την υποχρέωσή της να δραστηριοποιείται στη σιδηροδρομική αγορά τηρώντας τις κατά νόμο προβλεπόμενες προϋποθέσεις, μεταξύ των οποίων και η σύναψη Σύμβασης Πρόσβασης με τον Διαχειριστή.*

Συνεπώς, εφόσον η HELLENIC TRAIN A.E. εμμένει να αμφισβητεί τη νομιμότητα βασικών όρων της Δήλωσης Δικτύου (συνεπώς και της Σύμβασης Πρόσβασης, της οποίας η Δήλωση Δικτύου αποτελεί βασικό πρόκριμα), αλλά συγχρόνως κρίνει αναγκαία ή/και συμφέρουσα τη

δραστηριοποίησή της στο εθνικό δίκτυο σιδηροδρομικών μεταφορών, την υποδομή του οποίου διαχειρίζεται η ΟΣΕ Α.Ε., όφειλε να υπογράψει τη Σύμβαση Πρόσβασης 2020 και 2021, επιφυλασσόμενη για την άσκηση των δικαιωμάτων της, ενώπιον των αρμόδιων διοικητικών αρχών ή/ και δικαστηρίων, ακόμα και την ύστατη στιγμή, σε συμμόρφωση με τα χρονικά όρια που έθεσε η Απόφαση ΡΑΣ 56/2022, έχοντας εξαντλήσει (σ.σ. η σιδηροδρομική επιχείρηση) κάθε απέλπιδα προσπάθεια εξεύρεσης λύσης κοινά αποδεκτής και συμφέρουσας για αμφότερες τις δυο πλευρές.

## VII. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Με βάση όλα τα ανωτέρω εκτιθέμενα και από όλα ανεξαιρέτως τα προσκομιζόμενα από τα εμπλεκόμενα μέρη στοιχεία, αξιολογούμενα τόσο μεμονωμένα το καθένα από αυτά όσο και συνολικά, όπως αναλύθηκαν παραπάνω, διαπιστώνεται ότι τα ελεγχόμενα μέρη, ήτοι η σιδηροδρομική επιχείρηση HELLENIC TRAIN Α.Ε. και ο διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής, ΟΣΕ Α.Ε **παραβίασαν**, για όλους τους ανωτέρω λόγους, απορριπτομένων (ως αόριστων ή αβάσιμων) των σχετικών ισχυρισμών τους τις διατάξεις της σιδηροδρομικής νομοθεσίας (α. 17 παρ. 6 και άρθρο 28 του ν. 4408/2016) περί υποχρεωτικότητας και τρόπου υλοποίησης υπογραφής Συμβάσεων Πρόσβασης στο Δίκτυο για τα έτη 2020 και 2021, μη συμμορφούμενες με τις κατευθύνσεις του διατακτικού σημ. Β της Απόφασης ΡΑΣ 56/2022 αναφορικά με τη σύναψη Σύμβασης Πρόσβασης ετών 2020 και 2021 με αμερόληπτους και διαφανείς όρους, εντός συγκεκριμένου χρονοδιαγράμματος και αφού έχει προηγηθεί ουσιαστική διαβούλευση υπό τη μορφή *“καλόπιστων και ειλικρινών διαπραγματεύσεων”* των μερών.

Όλα τα ανωτέρω δε, σε μια προφανή και άνευ ελαφρυντικών περιστάσεων παρερμηνεία από αμφότερα μέρη, περί του υποχρεωτικού χαρακτήρα της Σύμβασης Πρόσβασης (ίδετε αναλυτικώς ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι ΣΥΝΤΟΜΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΑΥΤΕΠΑΓΓΕΛΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ) ως προοίμιο παράδοσης της χρήσης της υποδομής από τον Διαχειριστή προς τη

σιδηροδρομική επιχείρηση και της εισόδου αυτής της τελευταίας στην εγχώρια σιδηροδρομική αγορά και χρήση της εθνικής υποδομής

Κατά συνέπεια, συντρέχει περίπτωση εφαρμογής των διατάξεων των άρθρων 28 παρ. 1, 17, 18 και 32 παρ. 2 του ν. 3891/2010.

## VIII. ΚΥΡΩΣΕΙΣ

### (Α) ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ

(Α1) Σύμφωνα με το άρθρο 28 (Αρμοδιότητες της Ρ.Α.Σ.) του ν. 3891/2010, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, η ΡΑΣ είναι ο ρυθμιστικός φορέας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ελλάδα και έχει, μεταξύ άλλων, τις ακόλουθες αρμοδιότητες: «1. Ασκή τις αρμοδιότητες που εκάστοτε επιφυλάσσει η ελληνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία για το ρυθμιστικό φορέα στις σιδηροδρομικές μεταφορές αυτεπαγγέλτως ή κατόπιν προσφυγής. Εποπτεύει τη λειτουργία της σιδηροδρομικής αγοράς, την τήρηση των διατάξεων του παρόντος και της σχετικής νομοθεσίας. Επιπλέον, παρακολουθεί την τήρηση των κανόνων του ανταγωνισμού στην αγορά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, εξασφαλίζει τη δίκαιη και χωρίς διακρίσεις αντιμετώπιση πάντων, λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα και εκδίδει τις απαιτούμενες εκτελεστές πράξεις. Διενεργεί ελέγχους κατόπι ν προσφυγών ή και αυτεπαγγέλτως για τα θέματα αρμοδιότητας της. [...] 5. Έχει το δικαίωμα να ζητήσει σχετικές πληροφορίες από τον Διαχειριστή Υποδομής, τους αιτούντες και τυχόν τρίτα μέρη που εμπλέκονται, οι οποίες πρέπει να παρέχονται χωρίς άσκοπη καθυστέρηση. 6. Η Ρ.Α.Σ. επιλαμβάνεται των διαφορών που ανακύπτουν για θέματα της αρμοδιότητας της και εκδίδει δεσμευτική για τα μέρη απόφαση εντός το πολύ δύο (2) μηνών από την υποβολή σε αυτήν όλων των αναγκαίων πληροφοριών. Η διαδικασία επίλυσης διαφοράς, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα ρυθμίζεται στον Κανονισμό Ακροάσεων της Ρ.Α.Σ..» [...] 17. Απευθύνει οδηγίες ή συστάσεις και επιβάλλει κυρώσεις σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων

32 και 33 του παρόντος νόμου. 18. Διεξάγει ακροάσεις, είτε αυτεπαγγέλτως είτε κατόπιν έγγραφης καταγγελίας οποιουδήποτε έχει έννομο συμφέρον, για τη διαπίστωση παραβάσεων διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, καθώς και για κάθε άλλη περίπτωση για την οποία ρητά δίδεται σχετική αρμοδιότητα με τον παρόντα νόμο.

**(Α2)** Περαιτέρω, σύμφωνα με το άρθρο 56 του ν. 4408/2016 (με το οποίο ενσωματώθηκε στην ελληνική έννομη τάξη το άρθρο 56 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ, όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 14 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2016/2370/ΕΕ), το οποίο άρθρο αντικατέστησε σε πολλά σημεία το καταργηθέν π.δ. 41/2005, στο οποίο αναφέρονται και επικαλούνται οι παρ. 2, 3 και 4 του άρθρου 28 του ν. 3891/2010, προβλέπονται τα κάτωθι: “ 1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 46 παράγραφος 6, ένας αιτών έχει το δικαίωμα άσκησης προσφυγής στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, εάν πιστεύει ότι δεν έχει υποστεί δίκαιη μεταχείριση, ότι έχει υποστεί διακρίσεις ή ότι έχει με άλλο τρόπο αδικηθεί, ιδιαίτερα κατά αποφάσεων του διαχειριστή υποδομής ή του φορέα εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών, σχετικά με: α) τη δήλωση δικτύου στην προσωρινή και τελική της μορφή, β) τα κριτήρια που καθορίζονται σε αυτή, γ) τη διαδικασία κατανομής και το αποτέλεσμα της, δ) το σύστημα χρέωσης, ε) το επίπεδο ή τη διάρθρωση των τελών χρήσης υποδομής των οποίων η καταβολή απαιτείται ή μπορεί να απαιτείται, στ) τις ρυθμίσεις για την πρόσβαση σύμφωνα με τα άρθρα 10 έως 13, ζ) την πρόσβαση και τη χρέωση για υπηρεσίες, σύμφωνα με το άρθρο 13, η) τη διαχείριση της κυκλοφορίας, θ) τον προγραμματισμό ανανέωσης και προγραμματισμένες ή μη προγραμματισμένες εργασίες συντήρησης, ι) τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένων αυτών που αφορούν τη σύγκρουση συμφερόντων, που ορίζονται στην παράγραφο 13 του άρθρου 2 και στα άρθρα 7, 7α, 7β, 7γ και 7δ. 2. Με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων της Επιτροπής Ανταγωνισμού του ν. 3959/2011 (Α` 93) για τη διασφάλιση του ανταγωνισμού στις αγορές σιδηροδρομικών υπηρεσιών, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων έχει την αρμοδιότητα να

παρακολουθεί την κατάσταση του ανταγωνισμού στις αγορές σιδηροδρομικών υπηρεσιών, περιλαμβανομένης, ιδίως, της αγοράς υψηλής ταχύτητας υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών, και τις δραστηριότητες του διαχειριστή υποδομής όσον αφορά τις περιπτώσεις α` έως ι` της παραγράφου 1. Ειδικότερα, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ελέγχει τη συμμόρφωση με τις περιπτώσεις α` έως ι` της παραγράφου 1 με δική της πρωτοβουλία και με στόχο την πρόληψη των διακρίσεων κατά των αιτούντων. Ελέγχει, ιδίως, αν η δήλωση δικτύου περιλαμβάνει ρήτρες που εισάγουν διακρίσεις ή παρέχει διακριτική ευχέρεια στο διαχειριστή υποδομής που είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί για την εισαγωγή διακρίσεων κατά των αιτούντων. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, εάν το κρίνει αναγκαίο, ενημερώνει την Επιτροπή Ανταγωνισμού και μπορεί να ζητεί τη συνδρομή της σε θέματα τήρησης των κανόνων του ανταγωνισμού στην αγορά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών. [...] 5. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εξασφαλίζει ότι, τα τέλη που επιβάλλονται από τον διαχειριστή υποδομής είναι σύμφωνα με το Τμήμα 2 του Κεφαλαίου IV και δεν εισάγουν διακρίσεις. Διαπραγματεύσεις μεταξύ αιτούντων και διαχειριστή υποδομής, σχετικά με το ύψος των τελών υποδομής επιτρέπονται μόνον εφόσον πραγματοποιούνται υπό την επίβλεψη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων παρεμβαίνει εάν οι διαπραγματεύσεις είναι πιθανό να αντίκεινται στις απαιτήσεις του παρόντος Κεφαλαίου. [...] 7. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μπορεί να ζητεί σχετικές πληροφορίες από τον διαχειριστή υποδομής, τους αιτούντες και τυχόν τρίτα μέρη που εμπλέκονται. Οι αιτηθείσες πληροφορίες πρέπει να παρέχονται εντός εύλογης περιόδου που ορίζεται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και δεν υπερβαίνει τον ένα (1) μήνα, εκτός εάν, σε έκτακτες περιστάσεις, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων συμφωνεί, και εγκρίνει χρονικά περιορισμένη παράταση που δεν υπερβαίνει δύο (2) πρόσθετες εβδομάδες. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μπορεί να επιβάλλει κατάλληλες κυρώσεις, συμπεριλαμβανομένων των προστίμων για την ικανοποίηση παρόμοιων

αιτημάτων. Οι πληροφορίες που πρέπει να διαβιβαστούν στην Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων περιλαμβάνουν όλα τα στοιχεία που ζητεί στο πλαίσιο των καθηκόντων της, σχετικά με προσφυγές και με την παρακολούθηση του ανταγωνισμού στις αγορές σιδηροδρομικών μεταφορών σύμφωνα με την παράγραφο 2. Σε αυτές περιλαμβάνονται και τα στοιχεία που απαιτούνται για την κατάρτιση στατιστικών και για την παρακολούθηση της αγοράς. 8. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων αποφασίζει για καταγγελίες και, κατά περίπτωση, ζητεί σχετικές πληροφορίες και αρχίζει διαβουλεύσεις με όλα τα εμπλεκόμενα μέρη, εντός ενός (1) μήνα από την παραλαβή της καταγγελίας. Αποφασίζει για ενδεχόμενες καταγγελίες, λαμβάνει μέτρα ώστε να διορθωθεί η κατάσταση και ενημερώνει τα εμπλεκόμενα μέρη για την αιτιολογημένη απόφασή της μέσα σε εύλογη προθεσμία, η οποία δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερη των έξι (6) εβδομάδων από την παραλαβή όλων των σχετικών πληροφοριών. Με την επιφύλαξη των εξουσιών της Επιτροπής Ανταγωνισμού του ν. 3959/2011 για τη διασφάλιση του ανταγωνισμού στις αγορές υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, κατά περίπτωση, αποφασίζει με δική της πρωτοβουλία για τα ενδεικνυόμενα μέτρα διόρθωσης διακρίσεων σε βάρος αιτούντων, στρέβλωσης στην αγορά και κάθε άλλων ανεπιθύμητων εξελίξεων στις εν λόγω αγορές, ιδίως, όσον αφορά στις περιπτώσεις α` έως ι` της παραγράφου 1. Η απόφαση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων είναι δεσμευτική για όλα τα μέρη που καλύπτει και δεν υπόκειται στον έλεγχο άλλης διοικητικής αρχής. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων έχει εξουσία επιβολής των αποφάσεών του με κατάλληλες κυρώσεις, συμπεριλαμβανομένων των προστίμων, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 32 του ν. 3891/ 2010 (Α` 188). Σε περίπτωση προσφυγής επί αρνήσεως παροχής χωρητικότητας υποδομής ή επί των όρων προσφοράς χωρητικότητας, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων είτε επιβεβαιώνει ότι, δεν απαιτείται τροποποίηση της απόφασης του διαχειριστή υποδομής είτε ζητεί τροποποίηση αυτής της απόφασης, σύμφωνα με υποδείξεις που αυτή προσδιορίζει.

**(Α3)** Περαιτέρω, σύμφωνα με το άρθρο 32 (Διοικητικές Κυρώσεις) του ν. 3891/2010, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει «1. Σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων του ν. 3891/2010, [...], της σχετικής με τις αρμοδιότητες της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, των συστάσεων της Ρ.Α.Σ. για συμμόρφωση, των όρων των αδειών που χορηγούνται, καθώς και σε περίπτωση παράλειψης ή μη προσήκουσας παροχής πληροφοριών σε σχετικό νόμιμο αίτημα της, η Ρ.Α.Σ. κοινοποιεί στο υπαίτιο πρόσωπο τη διαπίστωση της παράβασης και του παρέχει τη δυνατότητα να εκθέσει τις απόψεις του στο πλαίσιο σχετικής ακρόασης και να αποκαταστήσει τη νομιμότητα εντός εύλογου χρονικού διαστήματος. 2. Η Ρ.Α.Σ. μπορεί με ειδικά αιτιολογημένη απόφαση της και ύστερα από προηγούμενη ακρόαση των ενδιαφερομένων να απαιτήσει την παύση της παράβασης είτε αμέσως είτε εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος και να λαμβάνει κατάλληλα και αναλογικά μέτρα που αποβλέπουν στην εξασφάλιση της συμμόρφωσης και να επιβάλλει στο υπαίτιο πρόσωπο μία ή περισσότερες από τις παρακάτω κυρώσεις: α) Σύσταση για συμμόρφωση σε συγκεκριμένη διάταξη της νομοθεσίας με προειδοποίηση επιβολής προστίμων σε περίπτωση υποτροπής. β) Πρόστιμο έως το 15% του ετήσιου κύκλου εργασιών της υπαίτιας επιχείρησης κατά την τρέχουσα ή την προηγούμενη της παράβασης χρήση [...].

**(Α4)** Τέλος, σύμφωνα με τον Κανονισμό Ακροάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Β' 2913/2021) προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ότι: «**Άρθρο 1** (πεδίο εφαρμογής) Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) **διενεργεί ακροάσεις, είτε αυτεπαγγέλτως είτε κατόπιν έγγραφης καταγγελίας** οποιουδήποτε έχει έννομο συμφέρον, για τη διερεύνηση παραβάσεων των διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, καθώς και για κάθε άλλη περίπτωση η οποία εμπίπτει στις αρμοδιότητές της κατά τις διατάξεις του ν.3891/2010 και της κείμενης νομοθεσίας, όπως εκάστοτε ισχύουν, και επιβάλλει, όπου κρίνει απαραίτητο, τις προβλεπόμενες κυρώσεις και μέτρα», **Άρθρο 2** (σκοπός - αντικείμενο της

διαδικασίας ακρόασης) 1. Η διαδικασία ακρόασης έχει ως σκοπό το σχηματισμό πλήρους και ακριβούς εικόνας από τη ΡΑΣ για γεγονότα, καταστάσεις και στοιχεία σχετικά με υπόθεση η οποία εμπίπτει στην αρμοδιότητά της, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία. 2. Η διαδικασία ακρόασης έχει ως αντικείμενο, ιδίως, τη διαπίστωση εάν έχουν λάβει χώρα: **α) παραβάσεις των διατάξεων του ν. 3891/2010 και της εν γένει σιδηροδρομικής νομοθεσίας, όπως εκάστοτε ισχύουν, καθώς και κάθε άλλη περίπτωση παράβασης κανόνων, ο έλεγχος της τήρησης των οποίων υπάγεται στην αρμοδιότητα της ΡΑΣ κατά τις κείμενες διατάξεις, όπως εκάστοτε ισχύουν, β) παραβάσεις συστάσεων της ΡΑΣ για συμμόρφωση με διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας, γ [...], δ [...], ε [...], στ [...], ζ [...], η [...]. 3. Εφόσον διαπιστώνεται ότι έχει λάβει χώρα σχετική παράβαση, η ΡΑΣ επιβάλλει, όπου αυτό κρίνεται αναγκαίο, τις εκάστοτε προβλεπόμενες κυρώσεις και μέτρα».**

**(Α5)** Κατά την άσκηση της ανωτέρω αρμοδιότητάς της, η ΡΑΣ έχει ευρεία διακριτική ευχέρεια (εντός του κατά το νόμο ανώτατου ορίου, βλ. άρθρα 32 και 33 του ν. 3891/2010 ) για τη συγκεκριμενοποίηση του εκάστοτε επιβληθησομένου προστίμου, προκειμένου να διασφαλίζεται με επάρκεια το επιδιωκόμενο αποτρεπτικό αποτέλεσμα. Συναφώς, επισημαίνεται ότι το πρόστιμο πρέπει , **αφενός μεν**, να επιβάλλεται ως κύρωση για ορισμένη παράβαση (ειδικό αποτρεπτικό αποτέλεσμα), **και αφετέρου**, να συντελεί στην αποτροπή της σιδηροδρομικής επιχείρησης από την επανάληψη παρόμοιων παραβατικών συμπεριφορών στο μέλλον (γενικό αποτρεπτικό αποτέλεσμα. Η ανάγκη εξασφάλισης του αρκούντως αποτρεπτικού χαρακτήρα του προστίμου επιβάλλει την κατάλληλη προσαρμογή του ύψους του, ώστε να λαμβάνεται υπόψη ο επιδιωκόμενος αντίκτυπος στη σιδηροδρομική επιχείρηση στην οποία επιβάλλεται το εν λόγω πρόστιμο, προκειμένου το πρόστιμο αυτό να μην είναι αμελητέο, ή αντιθέτως, υπερβολικά υψηλό, σύμφωνα με τις επιταγές, **(α)** της εξασφάλισης της αποτελεσματικότητας του προστίμου και **(β)** της τήρησης της αρχής της αναλογικότητας. **(Α6)** Συναφώς, επισημαίνεται



ότι το πρόστιμο πρέπει, **αφενός μεν**, να επιβάλλεται ως κύρωση για ορισμένη παράβαση (ειδικό αποτρεπτικό αποτέλεσμα), **και αφετέρου**, να συντελεί στην αποτροπή της σιδηροδρομικής επιχείρησης από την επανάληψη παρόμοιων παραβατικών συμπεριφορών στο μέλλον (γενικό αποτρεπτικό αποτέλεσμα). Η ανάγκη εξασφάλισης του αρκούντως αποτρεπτικού χαρακτήρα του προστίμου επιβάλλει την κατάλληλη προσαρμογή του ύψους του, ώστε να λαμβάνεται υπόψη ο επιδιωκόμενος αντίκτυπος στη σιδηροδρομική επιχείρηση και στον διαχειριστή της υποδομής στους οποίους επιβάλλεται το ενλόγω πρόστιμο, προκειμένου το πρόστιμο αυτό να μην είναι αμελητέο, ή αντιθέτως, υπερβολικά υψηλό, σύμφωνα με τις επιταγές, **(α)** της εξασφάλισης της αποτελεσματικότητας του προστίμου και **(β)** της τήρησης της αρχής της αναλογικότητας.

**(Α6)** Ωστόσο, πρέπει να επισημανθεί ότι, σύμφωνα με τη νομολογία του ΔΕΕ, η αρχή της αναλογικότητας επιτάσσει να μην υπερβαίνουν οι πράξεις των οργάνων της Ένωσης το πρόσφορο και αναγκαίο μέτρο για την επίτευξη των θεμιτών σκοπών που επιδιώκει η σχετική ρύθμιση. Δηλαδή, όταν υφίσταται δυνατότητα επιλογής μεταξύ περισσότερων του ενός πρόσφορων μέτρων, πρέπει να επιλέγεται το λιγότερο επαχθές και ότι τα μειονεκτήματα που προκαλούνται δεν πρέπει να είναι υπέρμετρα σε σχέση με τους επιδιωκόμενους σκοπούς.

## **(Β) ΟΙ ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΣΤΗΝ ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΗ ΥΠΟΘΕΣΗ**

**(Β1)** Εν προκειμένω, η Αρχή λαμβάνοντας υπόψιν τους ανωτέρω εφαρμοστέους κανόνες και τα επιμέρους κριτήρια περί τήρησης της αρχής της αναλογικότητας μεταξύ μέτρου και επιδιωκόμενου σκοπού και κρίνοντας ότι παρέλκει η εκ νέου πρόσκληση των μερών σε συμμόρφωση με το σημείο Β του διατακτικού της Απόφασης 56/2022 για λόγους οικονομίας της διαδικασίας και επί σκοπώ εξέτασης των μεταγενέστερων προσφυγών που έχουν ασκηθεί από τη σιδηροδρομική επιχείρηση επί του ιδίου θεματικού αντικειμένου, προσδιορίζει για τις διαπιστωθείσες

παραβάσεις α) του σημείου Β του διατακτικού της Απόφασης ΡΑΣ 56/2022 και β) των άρθρων 28 και 17 παρ. 6 του ν. 4408/2016, **πρόστιμο χρηματικού ποσού είκοσι χιλιάδων ευρώ (20.000,00 €) για έκαστο των εμπλεκόμενων μερών.**

**(Β2)** Σε συνέχεια της υπ' αριθ. 90/2024 Απόφασης της ΡΑΣ που αποτελεί πρόκριμα της παρούσας, τα μέρη της υπό κρίση διαφοράς καλούνται - εντός πέντε (5) ημερών από τη Δημοσίευση της οριστικής Δήλωσης Δικτύου 2025 (κατά το διατακτικό της ως άνω απόφασης) να προσέλθουν σε καλόπιστες και ειλικρινείς διαπραγματεύσεις προς σύναψη Σύμβασης Πρόσβασης στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή για το έτος 2025, μετά από σχετική έγγραφη πρόσκληση του ΟΣΕ. Για τις διαπραγματεύσεις αυτές, ενδείκνυται η τήρηση πρακτικών.

**(Β3)** Η υπογραφή της Σύμβασης Πρόσβασης 2025 πρέπει να ολοκληρωθεί το αργότερο εντός είκοσι (20) ημερών από την έναρξη των διαπραγματεύσεων και να ρυθμίζει τους όρους πρόσβασης της σιδηροδρομικής επιχείρησης στο δίκτυο για το έτος 2025.

**(Β4)** Στο πλαίσιο αυτό, τα μέρη έχουν τη δυνατότητα να συμφωνήσουν μηχανισμό για την τακτοποίηση τυχόν οικονομικών οφειλών μέσω συμψηφισμών, αντιλογισμών ή μέσω άλλης κοινά αποδεκτής και επιστημονικά δόκιμης μεθοδολογίας ή/και τη δικαστική/εξώδικη ρύθμιση των οφειλών αυτών.

**(Β5)** Η ΡΑΣ διατηρεί την αρμοδιότητα να επανέλθει σε μεταγενέστερο από την έκδοση της παρούσας απόφασης χρόνο, προκειμένου να αξιολογήσει την τήρηση των όρων της και, σε περίπτωση διαπίστωσης παράβασης, να εξετάσει την επιβολή κυρώσεων ή άλλων μέτρων με στόχο την προσήκουσα ρύθμιση και τη σύννομη λειτουργία της σιδηροδρομικής αγοράς στο πλαίσιο της κρινόμενης διαφοράς.

### **ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ**

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

**Α. ΔΙΑΠΙΣΤΩΝΕΙ** τις ως άνω περιγραφόμενες παραβάσεις **α)** του σημείου Β του διατακτικού της Απόφασης ΡΑΣ 56/2022 και **β)** των άρθρων 28 και 17 παρ. 6 του ν. 4408/2016 σχετικά με τη σύναψη Σύμβασης Πρόσβασης ετών 2020 και 2021 κατόπιν διενέργειας ουσιαστικής διαβούλευσης και ειλικρινών και καλόπιστων διαπραγματεύσεων μεταξύ των μερών, μη συμμορφούμενα (τα μέρη) με τις κατευθύνσεις του διατακτικού σημ. Β της Απόφασης ΡΑΣ 56/2022 αναφορικά με τον τρόπο σύναψης της Σύμβασης Πρόσβασης, την προθεσμία υπογραφής της παράλληλα με τον τρόπο διεξαγωγής των διαπραγματεύσεων, το χρονοδιάγραμμα αυτών και τον καθορισμό μηχανισμού επίλυσης των οικονομικών εκκρεμοτήτων των μερών.

**Β. ΕΠΙΒΑΛΛΕΙ** στην Ανώνυμη Εταιρεία «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.», υπό την ιδιότητά της ως Διαχειριστή της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής και στην σιδηροδρομική επιχείρηση HELLENIC TRAIN Α.Ε. για τις ως άνω παραβάσεις που αφορούν τη Σύμβαση Πρόσβασης ετών 2020 και 2021, **χρηματικό πρόστιμο είκοσι χιλιάδων ευρώ (20.000,00 €) σε έκαστη εξ αυτών.**

**Γ. ΚΑΛΕΙ** τα μέρη, εντός πέντε (5) ημερών από τη δημοσίευση της οριστικής Δήλωσης Δικτύου 2025 - όπως προσδιορίστηκε στο διατακτικό της Απόφασης 90/2024 της ΡΑΣ -**που αποτελεί πρόκριμα της παρούσας-** να προσέλθουν σε καλόπιστες και ειλικρινείς διαπραγματεύσεις προς σύναψη Σύμβασης Πρόσβασης στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή για το έτος 2025, μετά από σχετική έγγραφη πρόσκληση του ΟΣΕ. Για τις διαπραγματεύσεις αυτές, ενδείκνυται η τήρηση πρακτικών.

**Δ ΚΑΛΕΙ** τα μέρη σε υπογραφή της Σύμβασης Πρόσβασης το αργότερο εντός είκοσι (20) ημερών από την έναρξη των διαπραγματεύσεων, η οποία να ρυθμίζει τους όρους πρόσβασης της σιδηροδρομικής επιχείρησης στο δίκτυο για το έτος 2025.

**Ε. ΚΑΛΕΙ** τα μέρη να συμφωνήσουν μηχανισμό για την τακτοποίηση τυχόν οικονομικών οφειλών μέσω συμψηφισμών, αντιλογισμών ή μέσω άλλης κοινά αποδεκτής και επιστημονικά δόκιμης μεθοδολογίας ή/και τη δικαστική/εξώδικη ρύθμιση των οφειλών αυτών.

**ΣΤ. ΑΠΕΙΛΕΙ** την Ανώνυμη Εταιρεία «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.», υπό την ιδιότητά της ως Διαχειριστή της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής, και την σιδηροδρομική επιχείρηση με την επωνυμία HELLENIC TRAIN Α.Ε. με την επιβολή προστίμου ή άλλων μέτρων, αν με απόφαση της ΡΑΣ βεβαιώνεται η συνέχιση ή η παράλειψη των διαπιστωθέντων με την παρούσα παραβάσεων.

**Ζ. ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΕΙ** την Πρόεδρο της ΡΑΣ να κοινοποιήσει την παρούσα απόφαση στην Ανώνυμη Εταιρεία «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.», υπό την ιδιότητά της ως Διαχειριστή της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής και στη σιδηροδρομική επιχείρηση με την επωνυμία HELLENIC TRAIN Α.Ε.

**Η απόφαση εκδόθηκε στις 15.11.2024**

**Η Πρόεδρος της ΡΑΣ**

**Ιωάννα Τσιαπαρίκου**