



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
HELLENIC REPUBLIC



ρυθμιστική αρχή
σιδηροδρόμων
regulatory
authority
for railways

Αθήνα, 17/07/2026

Αρ. πρωτ. : 2642

ΑΠΟΦΑΣΗ (52/2026)

της 21^{ης} Συνεδρίασης της Ολομέλειας της 14.07.2026

ΘΕΜΑ: «Λήψη απόφασης επί της αυτεπάγγελτης έρευνας και της στις 24.3.2026 διεξαχθείσας ακρόασης **(α)** της σιδηροδρομικής επιχείρησης με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό τίτλο «HELLENIC TRAIN Α.Ε.», η οποία εδρεύει στην Αθήνα (επί της Λ. Συγγρού αριθ. 41 και Πετμεζά αριθ. 13) και εκπροσωπείται νόμιμα και **(β)** του διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής με την επωνυμία «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο «ΟΣΕ Α.Ε.» που εδρεύει στην Αθήνα (επί της οδού Καρόλου αριθ. 1-3, Τ.Κ. 104 37) και εκπροσωπείται νόμιμα με θεματικό αντικείμενο την αυτεπάγγελη διερεύνηση παραβάσεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, **και ειδικότερα των διατάξεων των άρθρων, (Α1) 5 §47 (Χειρισμός των αλλαγών τροχιάς) και (Α2) 117 §1170γ (Έξοδος ή διέλευση αμαξοστοιχιών από τους σταθμούς) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' σε συνδυασμό** και με **(Α3)** τις διατάξεις του άρθρου 6.6.2 (Διεξαγωγή κυκλοφορίας και διευθέτηση αλλαγών τροχιάς) της διαδικασίας Δ-17 (ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ/ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ & ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΗ ΑΛΛΑΓΩΝ ΤΡΟΧΙΑΣ) **και (Β1)**

121 §1210 (Υποχρεώσεις από τις ενδείξεις των σημάτων κάλυψης των σταθμών) και **(B2)** 120 §1204 (Στελέχωση κινητήριων μονάδων και καθήκοντα των Μηχανοδηγών) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' σε συνδυασμό και με **(B3)** παράβαση των διατάξεων του άρθρου 4.1.11 (Ανωμαλίες Σε Σηματοδότηση Παρά τη Γραμμή) και 4.1.14 (Άμεσες Ενέργειες για την Πρόληψη Κινδύνου κατά Αμαξοστοιχιών) της διαδικασίας «Εγχειρίδιο Μηχανοδηγού-SMS/MAN/0052» του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) της HELLENIC TRAIN Α.Ε. και **(B4)** 120 §1200β (Στελέχωση κινητήριων μονάδων και καθήκοντα των Μηχανοδηγών) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' σε συνδυασμό και με **(B5)** παράβαση των διατάξεων του άρθρου 4.1.11 (Ανωμαλίες Σε Σηματοδότηση Παρά τη Γραμμή) και 4.1.14 (Άμεσες Ενέργειες για την Πρόληψη Κινδύνου κατά Αμαξοστοιχιών) της διαδικασίας «Εγχειρίδιο Μηχανοδηγού-SMS/MAN/0052» του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) της HELLENIC TRAIN Α.Ε., αναφορικά με το συμβάν που έλαβε χώρα στις **9.10.2024** στην περιοχή της Δουκίσσης Πλακεντίας (Προαστιακός Αθήνας) στο πλαίσιο της με αριθμό 4/2026 απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ».

Η ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ (ΡΑΣ) ΣΕ ΟΛΟΜΕΛΕΙΑ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α. Του Ν. 3891/2010 (ΦΕΚ Α' 188/4.11.2010) «Αναδιάρθρωση, εξυγίανση και ανάπτυξη του ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και άλλες διατάξεις για το σιδηροδρομικό τομέα», όπως ισχύει, και ιδίως των άρθρων 3, 9, 12, 17, 18, 23, 24, 28 §§5, 7, 17, 18, 24 και 32.

β. Του Ν. 4727/2020 (ΦΕΚ Α' 184/23.9.2020) «Ψηφιακή Διακυβέρνηση (Ενσωμάτωση στην Ελληνική Νομοθεσία της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/2102 και της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/1024) - Ηλεκτρονικές Επικοινωνίες (Ενσωμάτωση στο Ελληνικό Δίκαιο της Οδηγίας (ΕΕ) 2018/1972) και άλλες διατάξεις» και ιδίως των διατάξεων των άρθρων 75, 76, 77 και 78.

γ. Του Ν. 4632/2019 (ΦΕΚ Α' 159/14.10.2019) «Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία των Οδηγιών 2016/797, 2016/798 και 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και άλλες διατάξεις», όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.

δ. Του Ν. 4953/2022 (ΦΕΚ Α' 135/9.7.2022) «Κύρωση της Σύμβασης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Μεταφορές - Μεταφορικές Υπηρεσίες Επιβατών και Φορτίου Ανώνυμη Σιδηροδρομική Εταιρεία» (ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.) για την ανάθεση Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών».

ε. Της με αριθ. Φ12.1/41012/3768/21.8.2013 (ΦΕΚ Β' 2160/30.8.2013) κοινής απόφασης των υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων «Διαχωρισμός εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής».

στ. Της με αριθ. Φ12.1/355250 (ΦΕΚ Β' 6213/23.12.2021) κοινής απόφασης των υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών «Διαχωρισμός Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής».

ζ. Της υπ' αριθ. 1020/9.6.2021 (ΦΕΚ Β' 2913/5.7.2021) απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ «Κανονισμός Ακροάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων».

η. Της υπ' αριθ. 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.)».

θ. Της με αριθ. ΑΣ10/77243/580 (ΦΕΚ Β' 698/1.3.2019) «Τροποποίηση του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως -Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών)» απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.

ι. Της με αριθ. ΑΣ10/3816/44 (ΦΕΚ Β' 1341/13.4.2020) «Έγκριση Παραρτημάτων ΙΙ και ΙΙΙ του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως -Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών)» έγκρισης του Γενικού Γραμματέα Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

ια. Του Ν. 3911/2011 (ΦΕΚ Α' 12/8.2.2011) «Πιστοποίηση των μηχανοδηγών και άλλες διατάξεις».

ιβ. Της διαδικασίας διαχείρισης ασφάλειας «**Εγχειρίδιο Μηχανοδηγού-SMS/MAN/0052**» του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) της HELLENIC TRAIN Α.Ε..

ιγ. Της διαδικασίας διαχείρισης ασφάλειας «**Συμπληρωματικό Πιστοποιητικό Μηχανοδήγησης-Διαδικασία Απόκτησης και Παρακολούθησης- SMS/PRO/0033**» του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) της HELLENIC TRAIN Α.Ε..

ιδ. Της διαδικασίας διαχείρισης ασφάλειας «**Διαχείριση Κυκλοφορίας - Δ-17**» του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) του ΟΣΕ Α.Ε..

ιε. Της με αριθ. 15/4.7.2025 πράξης του Υπουργικού Συμβουλίου (ΦΕΚ Υ.Ο.Δ.Δ. 808/7.7.2025) με αντικείμενο «Επιλογή και διορισμός Προέδρου, Αντιπροέδρου και μελών της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.)».

2. Το με αριθ. πρωτ. 166Σ/9075004/10.10.2024 (αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 3403/10.10.2024) έγγραφο του ΟΣΕ Α.Ε..
3. Το από 9.10.2024 χρονολογούμενο (αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 3977/26.11.2024) Ημερήσιο Φύλλο Περιστατικών Ασφαλείας και Καταργήσεων της HELLENIC TRAIN Α.Ε..
4. Το με αριθ. πρωτ. 1034/16.10.2024 (αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 3463/16.10.2024) έγγραφο της ΠΕΠΕ.
5. Το με αριθ. πρωτ. 3492/18.10.2024 έγγραφο της ΡΑΣ.
6. Τη με αριθμό 87/2024 απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ (ΑΔΑ: ΡΓΔ3ΟΚΠ2-ΛΕΕ) με θέμα «Αυτεπάγγελτος έλεγχος για το συμβάν που έλαβε χώρα την 9/10/2024 και αφορά την αμαξοστοιχία 4245 στη γραμμή του προαστιακού Αθηνών».
7. Το με αριθ. πρωτ. 9077273/18.10.2024 (αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 3503/30.10.2024) έγγραφο του ΟΣΕ Α.Ε..
8. Το από 30.10.2024 χρονολογούμενο (αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 3603/30.10.2024) έγγραφο της HELLENIC TRAIN Α.Ε. με σχετικά επισυναπτόμενα αρχεία.
9. Το με αριθ. πρωτ. 9093737/B7199/17.12.2024 (αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 4413/18.12.2024) έγγραφο του ΟΣΕ Α.Ε. με σχετικά επισυναπτόμενα έγγραφα.
10. Το από 6.11.2024 χρονολογούμενο πόρισμα της HELLENIC TRAIN Α.Ε..
11. Το από 2.12.2024 χρονολογούμενο μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου της ΡΑΣ προς τον ΟΣΕ και την HELLENIC TRAIN (κοινοποίηση της ειρημένης [σχ.6] απόφασης της ΡΑΣ).
12. Το με αριθ. πρωτ. 9077077/18.10.2024 (αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 3531/23.10.2024) έγγραφο του ΟΣΕ Α.Ε. με σχετικά επισυναπτόμενα έγγραφα.
13. Το με αριθ. πρωτ. 1016/28.3.2025 πόρισμα της Μονάδας Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας (ΜΑΣΔ) στο

πλαίσιο της ειρημένης (σχ.6) απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ.

14. Τη με αριθ. πρωτ. 32/5.1.2026 εισήγηση της Προέδρου της ΡΑΣ προς την Ολομέλεια της Αρχής.
15. Τη με αριθμό 4/8.1.2026 απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ (ΑΔΑ: 9ΠΚΜΟΚΠ2-Δ2Α) με θέμα «Ενεργοποίηση της διαδικασίας ακρόασης της σιδηροδρομικής επιχείρησης HELLENIC TRAIN και του διαχειριστή υποδομής ΟΣΕ, σε εφαρμογή του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ (Β' 2913/2021), σχετικά με το συμβάν που έλαβε χώρα στη γραμμή του Προαστιακού Αθήνας στην περιοχή της Δουκίσσης Πλακεντίας, στις 9.10.2024, σε συνέχεια της με αριθμό πρωτ. 3974/26.11.2024 απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ».
16. Τη με αριθ. πρωτ. 3707997/1.9.2025 ανακοίνωση του Γ.Ε.ΜΗ. **σε συνδυασμό και με (α)** τις διατάξεις των άρθρων 6 §2, 7 *(με εξαίρεση τις διατάξεις των περιπτώσεων β', γ' και δ' της παραγράφου 2 του άρθρου 7)* έως 21 του Ν.4601/2019, 47 επ. και 56 του Ν.5162/2024 και 3 του Ν.5167/2024 **και (β1)** το από **29.8.2025** χρονολογούμενο πρακτικό της Έκτακτης Αυτόκλητης Καθολικής Γενικής Συνέλευσης των μετόχων της εταιρείας «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία», **(β2)** το από **28.8.2025** χρονολογούμενο πρακτικό της Έκτακτης Αυτόκλητης Καθολικής Γενικής Συνέλευσης των μετόχων της εταιρείας «ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και **(β3)** την από **29.8.2025** χρονολογούμενη **Σύμβαση Συγχώνευσης** των εταιρειών με την επωνυμία «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία» και «ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ».
17. Τη με αριθ. πρωτ. 735/19.2.2026 πράξη της Προέδρου της Αρχής για τον ορισμό του Οργάνου Ακρόασης.

18. Τη με αριθ. πρωτ. 752/20.2.2026 πράξη διεξαγωγής ακρόασης με αντικείμενο, τη διερεύνηση παραβάσεων κανονισμών, διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, απαιτήσεων των οικείων Συστημάτων Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ), αναφορικά με το συμβάν που έλαβε χώρα στις 9.10.2024 στην περιοχή της Δουκίσσης Πλακεντίας (Προαστιακός Αθήνας).
19. Τις με αριθμό 5673Γ'/27.2.2026 και 5675Γ'/27.2.2026 εκθέσεις επίδοσης του δικαστικού επιμελητή της Περιφέρειας του Εφετείου Αθηνών με έδρα στο Πρωτοδικείο Αθηνών, Αθανάσιου Νικ. Μπουσδούνη, για την προς τον ΟΣΕ και την HELLENIC TRAIN αντίστοιχα επίδοση της ειρημένης (σχ.17) πράξης (ορισμού οργάνου ακρόασης) της Προέδρου της Αρχής.
20. Τις με αριθμό 5674Γ'/27.2.2026 και 5676Γ'/27.2.2026 εκθέσεις επίδοσης του δικαστικού επιμελητή της Περιφέρειας του Εφετείου Αθηνών με έδρα στο Πρωτοδικείο Αθηνών, Αθανάσιου Νικ. Μπουσδούνη, για την προς τον ΟΣΕ και την HELLENIC TRAIN αντίστοιχα επίδοση της ειρημένης (σχ.18) πράξης διεξαγωγής ακρόασης.
21. Τις με αριθ. πρωτ. 906/6.3.2026 και 907/6.3.2026 εγκριτικές αποφάσεις του αρμόδιου Οργάνου Ακρόασης (σχ.17) επί των έγγραφων αιτημάτων αναβολής διεξαγωγής ακρόασης.
22. Το με αριθ. πρωτ. 1098/20.3.2026 υπόμνημα της HELLENIC TRAIN Α.Ε. και των τριών (3) συνημμένων σε αυτό εγγράφων.
23. Το με αριθ. πρωτ. 1100/20.3.2026 υπόμνημα του ΟΣΕ Α.Ε. και των τριών (3) συνημμένων σε αυτό εγγράφων.
24. Το από 3.4.2026 χρονολογούμενο συμπληρωματικό υπόμνημα της HELLENIC TRAIN Α.Ε. και του ενός (1) συνημμένου σε αυτό εγγράφου.
25. Η με αριθμό 51/2024 απόφαση (ΑΔΑ:9Β8ΛΟΚΠ2-ΣΞ0) της Ολομέλειας της ΡΑΣ.

26. Η με αριθμό 2870Γ'/25.6.2024 έκθεση επίδοσης του δικαστικού επιμελητή της Περιφέρειας του Εφετείου Αθηνών με έδρα στο Πρωτοδικείο Αθηνών, Αθανάσιου Νικ. Μπουσδούνη, για την προς την σιδηροδρομική επιχείρηση με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό τίτλο «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» επίδοση της ειρημένης (σχ.40) και εδώ προσβαλλόμενης απόφασης της Ολομέλειας.
27. Η με αριθ. 2871Γ'/25.6.2024 έκθεση επίδοσης του δικαστικού επιμελητή της Περιφέρειας του Εφετείου Αθηνών με έδρα στο Πρωτοδικείο Αθηνών, Αθανάσιου Νικ. Μπουσδούνη, για την προς τον Διαχειριστή της Σιδηροδρομικής Υποδομής με την επωνυμία «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο «ΟΣΕ Α.Ε.» επίδοση της ειρημένης (σχ.40) και εδώ προσβαλλόμενης απόφασης της Ολομέλειας.
28. Η με αριθμό 7/2024 βεβαίωση χρηματικού προστίμου της ΡΑΣ.
29. Τα πρακτικά της στις 24.3.2026 διεξαχθείσας συνεδρίασης της Επιτροπής Ακροάσεων της ΡΑΣ.
30. Το με αριθ. πρωτ. 2539/09-07-2026 πόρισμα του Οργάνου Ακρόασης (σχ.17) της ΡΑΣ.
31. Την από 14.7.2026 χρονολογούμενη εισήγηση της Προέδρου της ΡΑΣ προς την Ολομέλεια.

ΣΚΕΦΘΗΚΕ ΩΣ ΕΞΗΣ:

Ι. ΣΥΝΤΟΜΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΑΥΤΕΠΑΓΓΕΛΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

- Ια. Στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της, ως Εθνική Αρχή Ασφάλειας (Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών κατά τα ειδικότερα αναφερόμενα στα άρθρα 68 και 69 του Ν. 4632/2019), η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων συνεκτιμώντας τη σοβαρότητα

και ιδιαιτερότητα του σιδηροδρομικού συμβάντος της 9.10.2024 στην περιοχή της Δουκίσσης Πλακεντίας σχετικά με την είσοδο της αμαξοστοιχίας 4245/Κάντζα-Λιόσια στην γραμμή του μετρό (ΣΣ Πλακεντίας) και όχι προς ΣΣ Λιοσίων, με τη με αριθμό 87/2024 απόφασή της (σχ.6 και σχ.11), αποφάσισε, κατ' άρθρο 5 του Κανονισμού Ακροάσεων της Αρχής, τη διεξαγωγή αυτεπάγγελης έρευνας, αναφορικά με την λανθασμένη χάραξη της ειρημένης αμαξοστοιχίας στις 9.10.2024 με κατεύθυνση τη γραμμή του μετρό στην περιοχή της Δουκίσσης Πλακεντίας, με ειδικό αντικείμενο τον έλεγχο τήρησης: **(α)** του Γενικού Κανονισμού Κίνησης (ΓΚΚ) – Μέρος Β, **(β)** των λοιπών σχετικών διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας **και** **(γ)** των απαιτήσεων των οικείων Συστημάτων Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) του ΔΥ ΟΣΕ και της ΣΕ HELLENIC TRAIN, σε σχέση με την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών.

- Ιβ.** Ακολουθώντας, στο πλαίσιο εφαρμογής της ειρημένης (σχ.6) απόφασης με το με αριθ. πρωτ. 3492/18.10.2024 έγγραφό της (σχ.5), η ΜΑΣΔ ζήτησε από τον ΟΣΕ Α.Ε. και την HELLENIC TRAIN Α.Ε. το αργότερο έως 29.10.2024 από τη λήψη της προαναφερθείσας επιστολής, και προκειμένου να διεξαχθεί η εν λόγω αυτεπάγγελη έρευνα, την προσκομιδή των εδώ αναφερόμενων εγγράφων, **και ειδικότερα:** **(Α) από τον ΟΣΕ (α1)** τα ονόματα των σταθμαρχών του σταθμού ΚΕΚ/ΣΚΑ **(α2)** τα ονόματα των ρυθμιστών κίνησης ΚΕΚ/ΣΚΑ καθώς και του επικεφαλής του ΚΕΚ/ΣΚΑ, **(α3)** σχετική τεκμηρίωση για την εκπαιδευτική επάρκεια των ανωτέρω (1,2), (π.χ. πιστοποιητικά επιμόρφωσης κατά τη βασική εκπαίδευση ή τυχόν επανεκπαίδευση κ.α.), **(α4)** τα επίσημα προγράμματα εργασίας των Σταθμαρχών και των Ρυθμιστών Κίνησης για τον Σταθμό ΣΚΑ για το μήνα Οκτώβριο του έτους 2024, **(α5)** τα επίσημα (ανά ημέρα) παρουσιολόγια των Σταθμαρχών και των Ρυθμιστών Κίνησης, όπως τελικά στελεχώθηκαν για τον Σταθμό ΣΚΑ, για τη

χρονική περίοδο 1.10.2024 έως την ημέρα της ενλόγω επιστολής, **(α6)** τυχόν μέτρα που προβλέπονται στο Μητρώο Διακινδύνευσης, τα οποία έχουν υλοποιηθεί για την εξάλειψη ή μείωση της εν λόγω επικινδυνότητας, **(α7)** τις καταγεγραμμένες επικοινωνίες μεταξύ εμπλεκομένων σταθμαρχών και εμπλεκομένων μηχανοδηγών **και (Β) από την HELLENIC TRAIN (β1)** τα ονόματα των μελών του πληρώματος της εμπλεκομένης αμαξοστοιχίας, **(β2)** το φύλλο πορείας της αμαξοστοιχίας και τυχόν άλλα κυκλοφοριακά έντυπα και υποδείγματα, **(β3)** το σχετικό δελτίο έλξης, **(β4)** το επίσημο πρόγραμμα εργασίας του πληρώματος της αμαξοστοιχίας για το μήνα Οκτώβριο του έτους 2024, **(β5)** τα επίσημα (ανά ημέρα) παρουσιολόγια του πληρώματος των δύο αμαξοστοιχιών, για τη χρονική περίοδο από 1.10.2024 έως την ημέρα της επιστολής της ΡΑΣ και **(β6)** οποιαδήποτε άλλη πληροφορία που αφορά στην εκτέλεση των δρομολογίων από τις ανωτέρω αμαξοστοιχίες. Όλα τα παραπάνω έγγραφα και στοιχεία ζητήθηκαν από τους ελεγχόμενους στο πλαίσιο εφαρμογής αφενός μεν του άρθρου 7 του Κανονισμού Ακροάσεων της Αρχής (σχ.1ζ), και αφετέρου, των άρθρων 28 §5, 32 §§1 και 2 του Ν.3891/2010 (σχ.1α) και 79, §1γ) του Ν.4632/2019 (σχ.1γ).

- Ιγ.** Ο ΟΣΕ Α.Ε. με τα με αριθ. πρωτ. 9077273/18.10.2024 (σχ.7), και 9093737/Β7199/18.12.2024 (σχ.9) έγγραφά του γνωστοποίησε στην Αρχή τα σχετικά με το ελεγχόμενο συμβάν αιτούμενα (από την ΡΑΣ) στοιχεία, ενώ, η HELLENIC TRAIN Α.Ε. με το με αριθ. πρωτ. 3603/30.10.2024 (σχ.8) και το από 6.11.2024 χρονολογούμενο πόρισμά της (σχ.10) γνωστοποίησε στην Αρχή τα σχετικά με το ελεγχόμενο συμβάν έγγραφα στοιχεία που την αφορούν.
- Ιδ.** Η ΜΑΣΔ, στο πλαίσιο εφαρμογής της ανωτέρω απόφασης (σχ.6), με την ολοκλήρωση της εξέτασης των αυτεπαγγέλτως ερευνώμενων περιστατικών και έπειτα από συγκέντρωση και

μελέτη όλων των σχετικών εγγράφων και στοιχείων, υπέβαλε το με αριθ. πρωτ. 1016/28.3.2025 πόρισμά της (σχ.13), σύμφωνα με το άρθρο 5 §5 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ στην Πρόεδρο της Αρχής, με την εκτίμηση ότι υφίστανται παραβάσεις της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, **και ειδικότερα:**

(Α) Αναφορικά με τον ΟΣΕ Α.Ε:

Παράβαση των διατάξεων των άρθρων **(Α1)** 5 §47 (Χειρισμός των αλλαγών τροχιάς) και **(Α2)** 117 §1170 (Έξοδος ή διέλευση αμαξοστοιχιών από τους σταθμούς) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' (σχ.1θ) **σε συνδυασμό** και με **(Α3)** παράβαση των διατάξεων του άρθρου **6.6.2** (Διεξαγωγή κυκλοφορίας και διευθέτηση αλλαγών τροχιάς) της διαδικασίας Δ-17 (ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ/ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ & ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΗ ΑΛΛΑΓΩΝ ΤΡΟΧΙΑΣ, πρβλ. σχ.1ιδ) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ), καθόσον, ο κεντρικός χειριστής κυκλοφορίας δεν φρόντισε (στις 9.10.2024) ως όφειλε (αναφορικά με το εδώ ελεγχόμενο συμβάν) για την ομαλή διεξαγωγή της κυκλοφορίας και τις απαραίτητες διευθετήσεις αλλαγών τροχιάς, αφού, προέβη σε λανθασμένη χάραξη διαδρομής της αμαξοστοιχίας 4245 (ΣΣ Κάντζας-ΣΣ Λιοσίων).

(Β) Αναφορικά με τη HELLENIC TRAIN Α.Ε.:

(1) Παράβαση των διατάξεων των άρθρων **(Β1)** 121 §1210 (Υποχρεώσεις από τις ενδείξεις των σημάτων κάλυψης των σταθμών) και **(Β2)** 120 §1204 (Στελέχωση κινητήριων μονάδων και καθήκοντα των Μηχανοδηγών) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' (σχ.1θ) **σε συνδυασμό** και με **(Β3)** παράβαση των διατάξεων του άρθρου 4.1.11 (Ανωμαλίες Σε Σηματοδότηση Παρά τη Γραμμή) και 4.1.14 (Άμεσες Ενέργειες για την Πρόληψη Κινδύνου κατά Αμαξοστοιχιών) της διαδικασίας «Εγχειρίδιο Μηχανοδηγού-SMS/MAN/0052» του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) της HELLENIC TRAIN Α.Ε. (σχ.1ιβ) διότι, ο μηχανοδηγός της αμαξοστοιχίας 4245 που

βρισκόταν στον εμπρόσθιο θάλαμό της **υπερέβη** τον ερυθρό σηματοδότη χωρίς εντολή σταθμάρχη **και δεν προέβη αφενός μεν**, σε άμεση στάθμευση της αμαξοστοιχίας όταν αντιλήφθηκε ότι ακολουθεί διαφορετική πορεία από αυτή που του είχε υποδειχθεί μέσω σημάτων ή Δελτίων ή διαφορετική από αυτή που αντιστοιχεί στο δρομολόγιο της αμαξοστοιχίας, **και αφετέρου**, στην προβλεπόμενη από τις διατάξεις του οικείου ΣΔΑ (σχ.1ιβ) επικοινωνία με τον σταθμάρχη ή τον κεντρικό χειριστή κυκλοφορίας.

(2) Παράβαση των διατάξεων του άρθρου (B4) 120 §1200β (Στελέχωση κινητήριων μονάδων και καθήκοντα των Μηχανοδηγών) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' (σχ.1θ) **σε συνδυασμό** και με (B5) παράβαση των διατάξεων του άρθρου 4.1.11 (Ανωμαλίες Σε Σηματοδότηση Παρά τη Γραμμή) και 4.1.14 (Άμεσες Ενέργειες για την Πρόληψη Κινδύνου κατά Αμαξοστοιχιών) της διαδικασίας «Εγχειρίδιο Μηχανοδηγού-SMS/MAN/0052» του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) της HELLENIC TRAIN Α.Ε. (σχ.1ιβ) διότι, ο μηχανοδηγός της αμαξοστοιχίας 4245 που βρισκόταν στον οπίσθιο θάλαμό της όφειλε να βρίσκεται στον θάλαμο οδήγησης (εμπρόσθιο θάλαμο της αμαξοστοιχίας).

Ιε. Η ΜΑΣΔ, στο προαναφερόμενο πόρισμά της (σχ.13) καταλήγει, ότι συντρέχει ανάγκη διεξαγωγής ακρόασης με στόχο τον σχηματισμό πλήρους και ακριβούς εικόνας από την ΡΑΣ για τα γεγονότα σχετικά με την ερευνώμενη υπόθεση, ήτοι την στις 9.10.2024 λανθασμένη χάραξη της προαστιακής αμαξοστοιχίας 4245/Κάντζα-Λιόσια.

Ιστ. Σε συνέχεια του προαναφερόμενο πορίσματος (σχ.13) και κατόπιν της με αριθ. πρωτ. 32/5.1.2026 (σχ.14) εισήγησης της Προέδρου προς την Ολομέλεια της ΡΑΣ, εκδόθηκε η με αριθμό 4/8.1.2026 Απόφαση της Ολομέλειας της Αρχής (σχ.15) για την κλήση σε ακρόαση της (α) της σιδηροδρομικής επιχείρησης με

την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό τίτλο «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» και **(β)** του διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής με την επωνυμία «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο «ΟΣΕ Α.Ε.», **καθώς και** η με αριθ. πρωτ. 735/19.2.2026 πράξη της Προέδρου της Αρχής (σχ.17) για τον ορισμό του Οργάνου Ακρόασης.

Ιζ. Σε συνέχεια των ανωτέρω, με τη με αριθ. πρωτ. 752/20.2.2026 Πράξη Διεξαγωγής Ακρόασης της Προέδρου της ΡΑΣ (σχ.18), η οποία επιδόθηκε νομότυπα και εμπρόθεσμα στην HELLENIC TRAIN Α.Ε. και στον ΟΣΕ Α.Ε. (σχ.20) ορίστηκε η διενέργεια ακρόασης **(α)** της σιδηροδρομικής επιχείρησης HELLENIC TRAIN Α.Ε. (πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.) και **(β)** του ΟΣΕ Α.Ε. ενώπιον της ορισθείσας Τριμελούς Επιτροπής Ακρόασης της ΡΑΣ (σχ.17 και σχ.19) για τις **9.3.2026**, οπότε και αναβλήθηκε (σχ.21), κατόπιν σχετικών έγγραφων αιτημάτων των καλουμένων, για τις **24.3.2026**.

Ιη. Πριν τη διεξαγωγή της ακρόασης **(α)** η HELLENIC TRAIN Α.Ε. κατέθεσε το με αριθ. πρωτ. 1098/2026 έγγραφο υπόμνημά της (σχ.22) καθώς και τα συνημμένα με αυτό τρία (3) έγγραφα και **(β)** ο ΟΣΕ Α.Ε. κατέθεσε το με αριθ. πρωτ. 1100/2026 έγγραφο υπόμνημά του (σχ.23) και τα συνημμένα με αυτό τρία (3) έγγραφα, ενώ, περαιτέρω, δήλωσαν ρητά, κατ' εφαρμογή του άρθρου 16 §2 εδάφιο α' του Κανονισμού Ακροάσεων της Αρχής (σχ.1ζ), ότι **δεν επιθυμούν** την προφορική συζήτηση της υπόθεσής τους κατά την ημερομηνία **(24.3.2026)** διεξαγωγής της ακρόασης. Επιπρόσθετα, η HELLENIC TRAIN Α.Ε. κατέθεσε το από 3.4.2026 χρονολογούμενο συμπληρωματικό υπόμνημά της (σχ.24) προβάλλοντας πρόσθετους ισχυρισμούς ενώπιον της Αρχής.

- Ιθ.** Μετά την ολοκλήρωση της ειρημένης ακροαματικής διαδικασίας, η Επιτροπή Ακροάσεων της ΡΑΣ στις 24.6.2026 συνήλθε σε διάσκεψη, και αφού, έλαβε υπόψη τα στοιχεία του φακέλου της κρινόμενης υπόθεσης και τα υπομνήματα που υπέβαλαν οι ελεγχόμενες επιχειρήσεις (διαχειριστής υποδομής και σιδηροδρομική επιχείρηση), διατύπωσε το με αριθ. πρωτ. 2539/9.7.2026 (σχ.31) πόρισμά της, το οποίο υπέβαλε στην Ολομέλεια της ΡΑΣ, σύμφωνα με τα άρθρα 25 και 26 του Κανονισμού Ακροάσεων της Αρχής, για την έκδοση σχετικής με την υπόθεση απόφασης.

ΙΙ. Η ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ

- ΙΙΑ.** Η εταιρεία με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» που εδρεύει στην Αθήνα (Λ. Συγγρού 41 & Πετμεζά αριθ. 13) αποτελεί τον βασικό πάροχο σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων στην Ελλάδα χρησιμοποιώντας το εθνικό δίκτυο και την εν γένει σιδηροδρομική υποδομή η οποία ανήκει στο Ελληνικό Δημόσιο, έναντι τελών χρήσης της εν λόγω σιδηροδρομικής υποδομής, καταβαλλόμενων στην εταιρεία-Διαχειριστή του δικτύου, ΟΣΕ Α.Ε..
- ΙΙΒ.** Η HELLENIC TRAIN Α.Ε. πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε., ιδρύθηκε το 2005, ως θυγατρική εταιρεία του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ Α.Ε.) κατά ποσοστό 100%, έπειτα από το διαχωρισμό των δραστηριοτήτων διαχείρισης της σιδηροδρομικής υποδομής από τις δραστηριότητες των (επιβατικών και εμπορευματικών) σιδηροδρομικών μεταφορών. Το 2007 απορρόφησε την εταιρεία ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ Α.Ε. (η οποία διαχειριζόταν τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο της Αθήνας), προσθέτοντας στο αντικείμενό της τη διαχείριση και λειτουργία των προαστιακών γραμμών. Το 2008 η ΤΡΑΙΝΟΣΕ αποσχίσθηκε από τον Όμιλο ΟΣΕ, καθώς η ΟΣΕ Α.Ε. μεταβίβασε το σύνολο των μετοχών

τις οποίες κατείχε επί του μετοχικού κεφαλαίου της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στο Ελληνικό Δημόσιο. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ λειτούργησε ως ανεξάρτητη εταιρεία με μοναδικό μέτοχο το Ελληνικό Δημόσιο μέχρι και το 2013, οπότε το σύνολο των μετοχών της περιήλθε στο Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου («ΤΑΙΠΕΔ»).

IIγ. Τον Σεπτέμβριο του 2017 ολοκληρώθηκε η πώληση και μεταβίβαση του 100% των μετοχών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην ιταλική εταιρεία Ferrovie dello Stato Italiane SpA (εν συντομία «FSI»). Η τελευταία ανήκει κατά 100% στο Ιταλικό Δημόσιο και είναι η μητρική του διεθνούς Ομίλου εταιρειών FSI ο οποίος δραστηριοποιείται στους κλάδους των εμπορευματικών μεταφορών (κυρίως σιδηροδρομικών), των επιβατικών μεταφορών (οδικών και σιδηροδρομικών, σε Ιταλία, Γερμανία, Γαλλία, Ελλάδα, Ηνωμένο Βασίλειο και Ολλανδία) και συναφών υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένης της υπηρεσίας συντήρησης τροχαίου υλικού. Ο Όμιλος FSI απασχολεί πάνω από 75.000 εργαζόμενους, ενώ σε ετήσια βάση εξυπηρετεί 830 εκ. επιβάτες και μεταφέρει 50 εκ. τόνους εμπορευμάτων.

IIδ. Στις 31.12.2019, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ συγχώνευσε δι' απορρόφησης την (πρώην) εταιρεία με την επωνυμία «Ελληνική Εταιρεία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού Α.Ε.» και το διακριτικό τίτλο «ΕΕΣΣΤΥ ΑΕ». Η ΕΕΣΣΤΥ αποτελεί συνέχεια της πρώην Γενικής Διεύθυνσης Συντήρησης Τροχαίου Υλικού του ΟΣΕ, από τον οποίο αποσχίσθηκε το 2013 επί σκοπώ αποκρατικοποίησης, μέσω της μεταβίβασης του συνόλου του μετοχικού της κεφαλαίου στο ΤΑΙΠΕΔ (680/2019 Απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού - ΦΕΚ Β'4771/24.12.2019). Η ΕΕΣΣΤΥ ήταν Υπεύθυνος για τη Συντήρηση Τροχαίου Υλικού Φορέας (ΥΣΦ), δραστηριοποιούμενη κυρίως, στην παροχή υπηρεσιών συντήρησης, επισκευής και ανακατασκευής τροχαίου και λοι-

πού σιδηροδρομικού υλικού και άλλων μέσων σταθερής τροχιάς και αποτελώντας τον μοναδικό πάροχο υπηρεσιών συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού στη Χώρα.

- ΙΙε. (Α)** Με τη με αριθ. πρωτ. 2632684/1.7.2022 Ανακοίνωση του Γ.Ε.ΜΗ. (σχ.2 - Απόφαση Γ.Ε.ΜΗ. 6390-1.7.2022), εγκρίθηκε η τροποποίηση του άρθρου 1 (επωνυμία) του καταστατικού της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. και καταχωρίστηκε στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο το νέο κείμενο καταστατικού της σιδηροδρομικής επιχείρησης με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN Α.Ε.». Σύμφωνα με το καταστατικό της, σκοπός της εν λόγω σιδηροδρομικής επιχείρησης είναι: **α.** Η παροχή υπηρεσιών έλξης για την σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών. **β.** Η ανάπτυξη, οργάνωση και εκμετάλλευση αστικών, προαστιακών, περιφερειακών, υπεραστικών και διεθνών επιβατικών και εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών, καθώς και μεταφορών με πάσης φύσεως συστήματα σταθερής τροχιάς. **γ.** Η ανάπτυξη, οργάνωση και εκμετάλλευση αστικών, προαστιακών, περιφερειακών, υπεραστικών και διεθνών λεωφορειακών επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών, στην ημεδαπή ή την αλλοδαπή. **δ.** Η ίδρυση και λειτουργία γραφείων γενικού τουρισμού της αλλοδαπής ή της ημεδαπής, καθώς και η πρακτόρευση μεταφορικών εταιρειών και γραφείων γενικού τουρισμού. **ε.** Η παροχή πάσης φύσεως υπηρεσιών διαχείρισης εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics), καθώς και κάθε δραστηριότητα σχετιζόμενη με τη διαχείριση εφοδιαστικής αλυσίδας, όπως ενδεικτικώς, η πρακτόρευση, φύλαξη, διαλογή, ποιοτικός έλεγχος, ετικετοκόλληση, παλετοποίηση και κατασκευή, αγορά ή μίσθωση και διατήρηση των απαιτούμενων εγκαταστάσεων (όπως ενδεικτικώς αποθηκών και ειδικών κατασκευών), καθώς και κάθε είδους εξοπλισμού (όπως ενδεικτικώς οχημά-

των, μηχανημάτων και λογισμικού) για την παροχή των υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας και των συναφών υπηρεσιών. **στ.** Η οργάνωση, εκμετάλλευση και παροχή υπηρεσιών κατάκλισης και εστίασης επιβατών. **ζ.** Η οργάνωση και λειτουργία εργασιών κατασκευής, επισκευής και συντήρησης του τροχαίου υλικού. **η.** Η ανάπτυξη, οργάνωση και εκμετάλλευση μεταφορών οι οποίες αποσκοπούν στη βελτίωση της συμπληρωματικότητας του συστήματος μεταφορών της χώρας και στην αρτιότερη εξυπηρέτηση του κοινού. **θ.** Η ανάπτυξη κάθε άλλης δραστηριότητας που αποσκοπεί στην ανάπτυξη του μεταφορικού έργου και την άρτια εξυπηρέτηση του κοινού, όπως η παροχή υπηρεσιών τουριστικού χαρακτήρα, η εκτέλεση διαμεταφορικού έργου, η θέση σε λειτουργία και η εκμετάλλευση τηλεπικοινωνιακού δικτύου, η κατασκευή έργων σχετικών με την εκπλήρωση του σκοπού της. **ι.** Η παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών και η εκπόνηση μελετών σχετικών με τις δραστηριότητές της. **ια.** Η παροχή πάσης φύσεως υπηρεσιών τουριστικών λεωφορείων. **ιβ.** Η παροχή πάσης φύσεως υπηρεσιών οδικών εμπορευματικών μεταφορών. **ιγ.** Η διενέργεια κάθε άλλης συναφούς εργασίας ή δραστηριότητας άμεσα ή έμμεσα σχετιζόμενης με το σκοπό της Εταιρείας, όπως αυτός οριοθετείται με το παρόν και τη σχετική νομοθεσία, για την οποία ήθελε αποφασίσει νομίμως το Διοικητικό Συμβούλιο. **ιδ.** Η παροχή υπηρεσιών συντήρησης, επισκευής και ανακατασκευής τροχαίου και λοιπού σιδηροδρομικού υλικού και άλλων μέσων σταθερής τροχιάς, **ιε.** Η διαχείριση ή/και εκμίσθωση σε τρίτους τροχαίου υλικού είτε ιδιόκτητου είτε εξ ονόματος άλλων, συμπεριλαμβανομένου τροχαίου υλικού που τυχόν της ανατεθεί από το Ελληνικό Δημόσιο δυνάμει του άρθρου 23 του Ν. 4111/13. Για την εκπλήρωση του σκοπού της, η Εταιρεία μπορεί να ιδρύει θυγατρικές

εταιρείες, να εξαγοράζει ή να συμμετέχει σε οποιαδήποτε επιχείρηση, οποιουδήποτε εταιρικού τύπου, κοινοπραξία ή συνεταιρισμό, με όμοιους ή παρεμφερείς με τους πιο πάνω σκοπούς, να εκχωρεί μέρος των δραστηριοτήτων της, να συνεργάζεται ή να συνεταιρίζεται με οποιοδήποτε νομικό ή φυσικό πρόσωπο, συνεταιρισμούς ή Κοινοπραξίες με οποιονδήποτε τρόπο, να ιδρύει υποκαταστήματα, γραφεία στο εσωτερικό ή το εξωτερικό, να αντιπροσωπεύει οποιαδήποτε επιχείρηση αλλοδαπή ή ημεδαπή με όμοιους ή παρεμφερείς σκοπούς, να συνάπτει συμβάσεις προς εξεύρεση οικονομικών πόρων, να εκδίδει δάνεια με ανώνυμες ομολογίες, να αναθέτει σε τρίτους οποιοδήποτε έργο, προμήθεια, να εποπτεύει και συντονίζει τις απαιτούμενες εργασίες, να αποκτά ή να διαθέτει τα περιουσιακά της στοιχεία, κινητά, ακίνητα ή δικαιώματα, με αγορά, πώληση, απαλλοτρίωση, ανταλλαγή ή με οιονδήποτε άλλο νόμιμο τρόπο, να εκμισθώνει, υπεκμισθώνει, παραχωρεί ή εκχωρεί τη χρήση αυτών σε οιοδήποτε τρίτο, φυσικό ή νομικό πρόσωπο ή Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης ή Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου ή φορέα του Δημόσιου Τομέα, να μισθώνει, υπομισθώνει ή να αποδέχεται την παραχώρηση χρήσης αυτών, με κάθε νόμιμο τρόπο, από οιονδήποτε τρίτο και γενικότερα να προβαίνει σε οποιαδήποτε εργασία, για την εκπλήρωση του πιο πάνω σκοπού της».

(Β) Τέλος, με τον Ν.4953/2022 (σχ.1δ) **κυρώθηκε**, σύμφωνα με τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό (ΕΕ) 1370/2007 και τον Ν.3891/2010 (σχ.1α), η σύμβαση μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της HELLENIC TRAIN Α.Ε. αναφορικά με την ανάθεση υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας (ΥΔΥ) επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών.

III. Ο ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΟΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

IIIα. Η εταιρεία με την επωνυμία «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο «ΟΣΕ ΑΕ» ιδρύθηκε το 1970 ως δημόσια επιχείρηση με τη μορφή ανώνυμης εταιρείας και εδρεύει στην Αθήνα (οδός Καρόλου 1-3). Ο ΟΣΕ είναι Διαχειριστής της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής και αρμόδιος για την εκτέλεση των αναπτυξιακών έργων υποδομής. Ειδικότερα, στα καθήκοντα του ΟΣΕ περιλαμβάνονται η διαχείριση και εκμετάλλευση της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής, η ευθύνη της κατασκευής νέας υποδομής, η συντήρηση και λειτουργία της υφιστάμενης υποδομής, η διαχείριση των συστημάτων ρύθμισης και ασφάλειας της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, η κατανομή της χωρητικότητας του δικτύου στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και η διαχείριση υπηρεσιών όπως επιβατικών σταθμών, τερματικών σταθμών μεταφοράς φορτίου, σταθμών διαλογής, εγκαταστάσεων σχηματισμού συρμών, εγκαταστάσεων ανεφοδιασμού. Η κατασκευή νέας υποδομής εκτελείται, κατά κύριο λόγο, από τη θυγατρική εταιρία του ομίλου ΟΣΕ με την επωνυμία «ΕΡΓΑ ΟΣΕ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό τίτλο «ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ», η οποία διαχειρίζεται έργα του επενδυτικού προγράμματος του ΟΣΕ και ιδιαίτερα εκείνα τα οποία συγχρηματοδοτούνται από προγράμματα της ΕΕ.

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

IIIγ. Στο πλαίσιο της λειτουργίας του ο ΟΣΕ έχει, σύμφωνα με τις οικείες διατάξεις, την ευθύνη για τη λειτουργία, τη συντήρηση,

την αναβάθμιση και την ανακαίνιση της σιδηροδρομικής υποδομής στο δίκτυο, καθώς και την ευθύνη για τη συμμετοχή στην ανάπτυξή της, σύμφωνα με τους κανόνες που καθορίζει το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, στο πλαίσιο της γενικής πολιτικής του για την ανάπτυξη και τη χρηματοδότηση της υποδομής. Ως διαχειριστής της Σιδηροδρομικής Υποδομής, ο ΟΣΕ ασκεί τη διαχείριση και εκμετάλλευση της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής και έχει ιδίως την ευθύνη κατασκευής νέας υποδομής, συντήρησης και λειτουργίας της υφιστάμενης υποδομής, διαχείρισης των συστημάτων ρύθμισης και ασφάλειας της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, καθώς και όσων αρμοδιοτήτων προβλέπονται από την εθνική και κοινοτική νομοθεσία για το διαχειριστή Σιδηροδρομικής Υποδομής.

IIIδ. Σύμφωνα με τη με αριθ. πρωτ. 3707997/1.9.2025 ανακοίνωση του Γ.Ε.ΜΗ. (σχ.16) **σε συνδυασμό και με (α)** τις διατάξεις των άρθρων 6 §2, 7 *(με εξαίρεση τις διατάξεις των περιπτώσεων β', γ' και δ' της παραγράφου 2 του άρθρου 7)* έως 21 του Ν.4601/2019, 47 επ. και 56 του Ν.5162/2024 και 3 του Ν.5167/2024 **και (β1)** το από **29.8.2025** χρονολογούμενο πρακτικό της Έκτακτης Αυτόκλητης Καθολικής Γενικής Συνέλευσης των μετόχων της εταιρείας «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία», **(β2)** το από **28.8.2025** χρονολογούμενο πρακτικό της Έκτακτης Αυτόκλητης Καθολικής Γενικής Συνέλευσης των μετόχων της εταιρείας «ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και **(β3)** την από **29.8.2025** χρονολογούμενη **Σύμβαση Συγχώνευσης** των εταιρειών με την επωνυμία «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία» και «ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» **πραγματοποιήθηκε, αφενός μεν** η συγχώνευση της ανώνυμης εταιρείας «ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» με την ανώνυμη εταιρεία «ΟΣΕ Α.Ε.» με απορρόφηση της πρώτης από την δεύτερη, **και αφετέρου, (1)** τροποποιήθηκαν, σύμφωνα με τα οριζόμενα στον

Ν.4972/2022 και στον Ν.5167/2024 (όπως τροποποιήθηκε με τον Ν.5220/2025), τα άρθρα 2 και 5 του Καταστατικού της ΟΣΕ Α.Ε. και **(2)** τροποποιήθηκε η επωνυμία της εταιρείας σε «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία» με διακριτικό τίτλο «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Α.Ε.» και υπαλλακτικά «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε.» ή «ΟΣΕ Α.Ε.».

IV. ΤΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ-ΟΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΡΑΣ

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

(Β) Ειδικότερα, σύμφωνα με το άρθρο 28 (Αρμοδιότητες της Ρ.Α.Σ.) του Ν.3891/2010 (σχ.1α), 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. [...] **5.** Έχει το δικαίωμα να ζητήσει σχετικές πληροφορίες από τον Διαχειριστή Υποδομής, τους αιτούντες και τυχόν τρίτα μέρη που εμπλέκονται, οι οποίες πρέπει να παρέχονται χωρίς άσκοπη καθυστέρηση. [...]. **7.** Παρακολουθεί τις εξελίξεις στη σιδηροδρομική αγορά και μπορεί να αποφασίζει αυτεπαγγέλτως τη λήψη μέτρων, ώστε να αποφεύγονται πιθανές δυσμενείς εξελίξεις. Κάθε απόφαση της είναι δεσμευτική για τους αποδέκτες της και υπόκειται στα ένδικα μέσα που προβλέπονται κατά την κείμενη νομοθεσία. [...]. **17.** Απευθύνει οδηγίες ή συστάσεις και επιβάλλει κυρώσεις σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 32 και 33 του παρόντος νόμου. **18.** Διεξάγει ακροάσεις, **είτε** αυτεπαγγέλτως **είτε** κατόπιν έγγραφης καταγγελίας οποιουδήποτε έχει έννομο συμφέρον, για τη διαπίστωση παραβάσεων διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, καθώς και για κάθε άλλη περίπτωση για την οποία ρητά δίδεται σχετική αρμοδιότητα με τον παρόντα νόμο. **19.** Εκδίδει τον Κανονισμό Ακροάσεων, ο οποίος ρυθμίζει τα θέματα σχετικά με τη διεξαγωγή αυτών, σε εφαρμογή των αρμοδιοτήτων της, σύμφωνα με τον παρόντα νόμο. **20.** Εκδίδει κανονιστικές και ατομικές διοικητικές πράξεις με τις οποίες ρυθμίζεται κάθε διαδικασία και θέμα σε σχέση με τις αρμοδιότητες της. [...]».

(Γ) Περαιτέρω, σύμφωνα με το άρθρο 32 (Διοικητικές Κυρώσεις) του Ν.3891/2010 (σχ.1α), όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, ορίζεται, μεταξύ άλλων, ότι «**1.** Σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων του ν. 3891/2010, [...], της σχετικής με τις αρμοδιότητες της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, των συστάσεων της Ρ.Α.Σ. για συμμόρφωση, των όρων των αδειών που χορηγούνται, καθώς και σε περίπτωση παράλειψης ή μη προσήκουσας παροχής πληροφοριών σε σχετικό νόμιμο αίτημα της, η Ρ.Α.Σ. κοινοποιεί στο υπαίτιο

πρόσωπο τη διαπίστωση της παράβασης και του παρέχει τη δυνατότητα να εκθέσει τις απόψεις του στο πλαίσιο σχετικής ακρόασης και να αποκαταστήσει τη νομιμότητα εντός εύλογου χρονικού διαστήματος. **2.** Η Ρ.Α.Σ. μπορεί με ειδικά αιτιολογημένη απόφαση της και ύστερα από προηγούμενη ακρόαση των ενδιαφερομένων να απαιτήσει την παύση της παράβασης είτε αμέσως είτε εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος και να λαμβάνει κατάλληλα και αναλογικά μέτρα που αποβλέπουν στην εξασφάλιση της συμμόρφωσης και να επιβάλλει στο υπαίτιο πρόσωπο μία ή περισσότερες από τις παρακάτω κυρώσεις: **α)** Σύσταση για συμμόρφωση σε συγκεκριμένη διάταξη της νομοθεσίας με προειδοποίηση επιβολής προστίμων σε περίπτωση υποτροπής. **β)** Πρόστιμο έως το 15% του ετήσιου κύκλου εργασιών της υπαίτιας επιχείρησης κατά την τρέχουσα ή την προηγούμενη της παράβασης χρήση [...].».

(Δ) Επιπρόσθετα, σύμφωνα με το άρθρο 56 §2Α (Ρόλος των παραγόντων του σιδηροδρομικού συστήματος στην ανάπτυξη και στη βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων) του Δεύτερου Μέρους (Ενσωμάτωση της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 11^{ης} Μαΐου 2016 (ΕΕ L 138)) του **N. 4632/2019** (σχ.1γ), **όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 16 του Ν.5220/2025** και ισχύει, ορίζεται ρητά ότι **«2Α. Με σκοπό τη διατήρηση της ασφάλειας στον σιδηρόδρομο και την ορθή εφαρμογή των κανόνων ασφαλείας, η Ρ.Α.Σ. ασκεί τα καθήκοντά της ως Εθνική Αρχή Ασφάλειας, σύμφωνα με τα άρθρα 68 και 69, ελέγχοντας** την τήρηση των εφαρμοστέων κανόνων, **καλώντας** τους εμπλεκόμενους στον σιδηρόδρομο φορείς σε παροχή εξηγήσεων **και επιβάλλοντας κυρώσεις** σε περίπτωση διαπίστωσης παραβάσεων, σύμφωνα με τις αρμοδιότητές της. Οι ευθύνες

της Ρ.Α.Σ. ταυτίζονται με τις αρμοδιότητες που της έχουν ανατεθεί δυνάμει του εθνικού και ενωσιακού δικαίου».

(Ε) Επιπρόσθετα, σύμφωνα με το άρθρο 68 (Καθήκοντα) του ίδιου, όπως παραπάνω (σχ.1γ) νόμου ορίζεται, μεταξύ άλλων, ότι: **«1. Ως εθνική αρχή ασφάλειας** ορίζεται η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων διαθέτει την απαραίτητη εσωτερική και εξωτερική οργανωτική ικανότητα από άποψη ανθρώπινων και υλικών πόρων. Είναι ανεξάρτητη ως προς την οργάνωση, τη νομική μορφή και τη λήψη αποφάσεων από οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση, διαχειριστή υποδομής, αιτούντα ή αναθέτοντα φορέα και από οποιονδήποτε φορέα αναθέτοντα δημόσιες συμβάσεις υπηρεσιών. **2. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων αναλαμβάνει και ασκεί τα εξής καθήκοντα:** α) ... [...] **1) την εποπτεία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 69**, [...]. **3.** Τα καθήκοντα που προβλέπονται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου δεν μεταβιβάζονται ούτε ανατίθενται βάσει υπεργολαβίας σε οποιονδήποτε διαχειριστή υποδομής, σιδηροδρομική επιχείρηση ή αναθέτοντα φορέα», ενώ, **κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 69** (Εποπτεία) του ίδιου νόμου (σχ.1γ) ορίζεται ρητά, ότι **«1. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εποπτεύει τη συνεχή συμμόρφωση με την επιβαλλόμενη από το νόμο υποχρέωση για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και το διαχειριστή υποδομής να χρησιμοποιούν σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας**, όπως αναφέρεται στο άρθρο 61. Για τον σκοπό αυτό, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εφαρμόζει τις αρχές που ορίζονται στις σχετικές ΚΜΑ για την εποπτεία, όπως αναφέρονται στην περίπτωση γ' της παραγράφου 1 του άρθρου 58, μεριμνώντας ώστε στις δραστηριότητες ε-

ποπτείας να περιλαμβάνεται, ιδίως, **η εξακρίβωση ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής εφαρμόζουν: α)** το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας προς παρακολούθηση της αποδοτικότητάς του, **β)** τα ατομικά ή μερικά στοιχεία του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων των επιχειρησιακών δραστηριοτήτων, της παροχής συντήρησης και υλικού και της χρήσης εργολάβων, προς παρακολούθηση της αποδοτικότητάς τους, γ) τις σχετικές ΚΜΑ που αναφέρονται στο άρθρο 58. Οι σχετικές με το παρόν στοιχείο δραστηριότητες εποπτείας εφαρμόζονται και στους υπεύθυνους για τη συντήρηση φορείς, κατά περίπτωση. 2 [...] **8. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, όταν ελέγχει την αποδοτικότητα των συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας του διαχειριστή υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, μπορεί να λαμβάνει υπόψη τις επιδόσεις ασφάλειας των παραγόντων, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 3 του άρθρου 56 και, κατά περίπτωση, των κέντρων κατάρτισης που αναφέρονται στον ν. 3911/2011, στο βαθμό που οι δραστηριότητές τους επηρεάζουν την ασφάλεια των σιδηροδρόμων. Η παρούσα διάταξη ισχύει με την επιφύλαξη της ευθύνης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής που αναφέρεται στην παράγραφο 2 του άρθρου 56. [...] 10. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μπορεί να απευθύνει προειδοποιήσεις προς τον διαχειριστή υποδομής και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις σε περίπτωση μη συμμόρφωσης αυτών με τις υποχρεώσεις τους, όπως αυτές αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου. [...]».**

(ΣΤ) Εξάλλου, σύμφωνα με άρθρο 70 (Αρχές για τη λήψη αποφάσεων) του ίδιου, όπως παραπάνω, νόμου (σχ.1γ) προβλέπεται ότι: «1. [...] **2. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηρο-**

δρόμων έχει το δικαίωμα να διενεργεί όλες τις επιθεωρήσεις, τους ελέγχους και τις έρευνες που απαιτούνται για την εκπλήρωση των καθηκόντων της και έχει πρόσβαση σε όλα τα σχετικά έγγραφα, καθώς και στους χώρους, τις εγκαταστάσεις και τον εξοπλισμό των διαχειριστών υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, καθώς και, εφόσον απαιτείται, οποιουδήποτε παράγοντα που αναφέρεται στο άρθρο 56. **3.** Οι αποφάσεις της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων υπόκεινται στα ένδικα βοηθήματα του άρθρου 34 του ν. 3891/2010. [...]».

(Ζ) Επίσης, σύμφωνα με τα οριζόμενα στη διάταξη του άρθρου 79 (Κυρώσεις) του Ν. 4632/2019 (σχ.1γ) προβλέπεται ρητά, μεταξύ άλλων, ότι: «1. Στις περιπτώσεις παραβάσεων των εθνικών διατάξεων που θεσπίζονται στο δεύτερο μέρος του παρόντος νόμου, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, με ειδικά αιτιολογημένη απόφασή της και ύστερα από προηγούμενη κλήση για παροχή εξηγήσεων των ενδιαφερομένων, μπορεί, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στον Κανονισμό Ακροάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Β' 3080/2013), να επιβάλλει διοικητικές κυρώσεις στο Διαχειριστή Υποδομής, στις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις και στον υπεύθυνο φορέα συντήρησης. **Οι διοικητικές κυρώσεις είναι οι εξής: [...], **β) για τη μη συμμόρφωση προς τις συστάσεις που εκδίδονται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και τις συστάσεις ασφάλειας που εκδίδονται από την Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων επιβάλλεται πρόστιμο δέκα χιλιάδες (10.000) ευρώ, στ) για τη μη συμμόρφωση στο άρθρο 65 επιβάλλεται πρόστιμο είκοσι χιλιάδες (20.000) ευρώ, [...], η) για τη μη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις με το οικείο σύστημα διαχείρισης ασφάλειας του****

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

(Η) Τέλος, η εσωτερική διάρθρωση και η λειτουργία της ΡΑΣ, καθώς και η διαχείριση των πόρων της, διέπονται από τον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της ΡΑΣ (σχ.1η), ο οποίος έχει εκδοθεί δυνάμει του άρθρου 31 §1 του Ν. 3891/2010, ενώ η διαδικασία ακρόασης ενώπιον της ΡΑΣ ρυθμίζεται από τον σχετικό Κανονισμό Ακροάσεων (σχ.1ζ), ο οποίος έχει εκδοθεί δυνάμει του άρθρου 28 §19 του Ν.3891/2010. Στο πλαίσιο της άσκησης των αρμοδιοτήτων της, η ΡΑΣ μετέχει σε διεθνή δίκτυα συνεργασίας, και ειδικότερα, στο Δίκτυο των Εθνικών Φορέων Επιβολής του Κανονισμού (ΕΚ) 782/2021 (National Enforcement Body-NEB), στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ERA), στο Ανεξάρτητο Δίκτυο Ρυθμιστών για το Σιδηρόδρομο (IRG-Rail),

στο Δίκτυο Οικονομικών Ρυθμιστικών Αρχών του ΟΟΣΑ (Network of Economic Regulators-NER), στο Ευρωπαϊκό Δίκτυο Ανταγωνισμού (ECN), στο δίκτυο των Ευρωπαϊκών Ρυθμιστικών Φορέων Σιδηροδρόμου (ENRRB), στο Δίκτυο Εθνικών Αρχών Ασφάλειας (NSA) και στη Διεθνή Ένωση Διασύνδεσης των Κρατικών Σωμάτων Επιθεωρητών Ασφάλειας (ILGGRI).

V. ΟΙ ΕΡΕΥΝΟΜΕΝΕΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ

Στο πλαίσιο εφαρμογής της με αριθμό 87/2024 (ΑΔΑ: ΡΓΔ3ΟΚΠ2-ΛΕΕ) απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ (σχ.6) με θέμα «Αυτεπάγγελτος έλεγχος για το συμβάν που έλαβε χώρα την 9/10/2024 και αφορά την αμαξοστοιχία 4245 στη γραμμή του προαστιακού Αθηνών» και λαμβάνοντας υπόψη, αφενός μεν, το σχετικό πόρισμα της αρμόδιας Μονάδας της Αρχής (σχ.13), και αφετέρου, όλα τα σχετικά έγγραφα και στοιχεία σε συνδυασμό και με τα άρθρα 2 §2 περιπτώσεις (α) και (δ) και 5 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ (σχ.1ζ) **διαπιστώθηκαν**, σύμφωνα με τη με αριθμό 4/2026 (ΑΔΑ: 9ΠΚΜΟΚΠ2-Δ2Α) απόφαση της Ολομέλειας της Αρχής (σχ.15) σε συνδυασμό και με τη με αριθ. πρωτ. 752/2026 πράξη διεξαγωγής ακρόασης (σχ.18)

(Α) Αναφορικά με τον ΟΣΕ Α.Ε:

Παράβαση των διατάξεων των άρθρων **(Α1)** 5 §47 (Χειρισμός των αλλαγών τροχιάς) και **(Α2)** 117 §1170γ (Έξοδος ή διέλευση αμαξοστοιχιών από τους σταθμούς) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' (σχ.1θ) σε συνδυασμό και με **(Α3)** παράβαση των διατάξεων του άρθρου 6.6.2 (Διεξαγωγή κυκλοφορίας και διευθέτηση αλλαγών τροχιάς) της διαδικασίας Δ-17 (ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ/ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ & ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΗ ΑΛΛΑΓΩΝ ΤΡΟΧΙΑΣ, πρβλ. σχ.1ιδ) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ), καθόσον, ο κεντρικός χειριστής κυκλοφορίας δεν φρόντισε

(στις 9.10.2024) ως όφειλε (αναφορικά με το εδώ ελεγχόμενο συμβάν) για την ομαλή διεξαγωγή της κυκλοφορίας και τις απαραίτητες διευθετήσεις αλλαγών τροχιάς, αφού, προέβη σε λανθασμένη χάραξη διαδρομής της αμαξοστοιχίας 4245 (ΣΣ Κάντζας-ΣΣ Λιοσίων).

(B) Αναφορικά με τη HELLENIC TRAIN A.E.:

(1) Παράβαση των διατάξεων των άρθρων **(B1)** 121 §1210 (Υποχρεώσεις από τις ενδείξεις των σημάτων κάλυψης των σταθμών) και **(B2)** 120 §1204 (Στελέχωση κινητήριων μονάδων και καθήκοντα των Μηχανοδηγών) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' (σχ.1θ) σε συνδυασμό και με **(B3)** παράβαση των διατάξεων του άρθρου 4.1.11 (Ανωμαλίες Σε Σηματοδότηση Παρά τη Γραμμή) και 4.1.14 (Άμεσες Ενέργειες για την Πρόληψη Κινδύνου κατά Αμαξοστοιχιών) της διαδικασίας «Εγχειρίδιο Μηχανοδηγού-SMS/MAN/0052» του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) της HELLENIC TRAIN A.E. (σχ.1ιβ) διότι, ο μηχανοδηγός της αμαξοστοιχίας 4245 που βρισκόταν στον εμπρόσθιο θάλαμό της **υπερέβη** τον ερυθρό σηματοδότη χωρίς εντολή σταθμάρχη και δεν προέβη αφενός μιν, σε άμεση στάθμευση της αμαξοστοιχίας όταν αντιλήφθηκε ότι ακολουθεί διαφορετική πορεία από αυτή που του είχε υποδειχθεί μέσω σημάτων ή Δελτίων ή διαφορετική από αυτή που αντιστοιχεί στο δρομολόγιο της αμαξοστοιχίας, και αφετέρου, στην προβλεπόμενη από τις διατάξεις του οικείου ΣΔΑ (σχ.1ιβ) επικοινωνία με τον σταθμάρχη ή τον κεντρικό χειριστή κυκλοφορίας.

(2) Παράβαση των διατάξεων του άρθρου **(B4)** 120 §1200β (Στελέχωση κινητήριων μονάδων και καθήκοντα των Μηχανοδηγών) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' (σχ.1θ) σε συνδυασμό και με **(B5)** παράβαση των διατάξεων του άρθρου 4.1.11 (Ανωμαλίες Σε Σηματοδότηση Παρά τη Γραμμή) και

4.1.14 (Άμεσες Ενέργειες για την Πρόληψη Κινδύνου κατά Αμαξοστοιχιών) της διαδικασίας «Εγχειρίδιο Μηχανοδηγού-SMS/MAN/0052» του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) της HELLENIC TRAIN Α.Ε. (σχ.1ιβ) διότι, ο μηχανοδηγός της αμαξοστοιχίας 4245 που βρισκόταν στον οπίσθιο θάλαμο της όφειλε να βρίσκεται στον θάλαμο οδήγησης (εμπρόσθιο θάλαμο της αμαξοστοιχίας).

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

VIα. Ο ΟΣΕ Α.Ε. αρνείται και αντικρούει τις προαναφερόμενες και από την Αρχή διαπιστωθείσες πλημμέλειές του (σχ.18) και με το έγγραφο υπόμνημά του (σχ.23) αλλά και με τα με αυτό επικαλούμενα έγγραφα και στοιχεία **ισχυρίζεται, αφενός μεν,** την έλλειψη παράβασης εκ μέρους του του ΓΚΚ **και αφετέρου,** την έλλειψη αρμοδιότητας της Αρχής ως προς τον έλεγχο τήρησης της σιδηροδρομικής νομοθεσίας αναφορικά με το συγκεκριμένο σιδηροδρομικό συμβάν (9.10.2024 στην περιοχή της Δουκίσσης Πλακεντίας-Προαστιακός Αθήνας), και ειδικότερα:

(Α1) Αναφορικά με την μη παράβαση των διατάξεων των άρθρων 5 §47 και 117 §1170 του ΓΚΚ, επικαλείται (σχ.23 σελ.92 έως σελ.14), ότι **(αα)** με το ενλόγω (9.10.2024) περιστατικό δεν διακυβεύτηκε η ασφάλεια της κυκλοφορίας **δεδομένου ότι,** παρότι, για την αμαξοστοιχία 4245 χαράχθηκε λάθος διαδρομή (διαδρομή που δεν αντιστοιχούσε στο δρομολόγιό της), δεν οδηγήθηκε τελικά εναντίον άλλης αμαξοστοιχίας αλλά και ούτε κατευθείαν στο στόμιο της σήραγγας του μετρό, **(ββ)** η μηχανοδήγηση της αμαξοστοιχίας 4245 προς την γραμμή του μετρό έγινε σηματοτεχνικά, δηλαδή, με αφή σήματος που επιτρέπει τη συνέχιση της πορείας της αμαξοστοιχίας, ώστε δεν υπήρξε ενδεχόμενο σύγκρουσης με άλλη αμαξοστοι-

χία ή άλλο εμπόδιο (στόμιο σήραγγας του μετρό) και (γγ) παρότι ο μηχανοδηγός της ειρημένης αμαξοστοιχίας δεν έλαβε ορθά υπόψη τα φωτοσήματα, τελικά δεν εισήλθε στη γραμμή του μετρό, αφού, την ακινητοποίησε 660 μέτρα πριν από το στόμιο της σήραγγας (και 280μ προ της αλλαγής).

(Α2) Αναφορικά με την έλλειψη συνδρομής των προϋποθέσεων του άρθρου 5 §2 του Κανονισμού Ακροάσεων της Αρχής (σχ.1ζ) επικαλείται (σχ.23 σελ.15), ότι δεν υφίσταται, κατά την έννοια του άρθρου 55 §13 του Ν.4632/2019, περίπτωση «συμβάντος», και ως εκ τούτου δεν υφίσταται, ως προς τη διερεύνηση της ενλόγω σιδηροδρομικού συμβάντος, στις 9.10.2024, αρμοδιότητα της Αρχής ισχυριζόμενη μάλιστα πως «έρευνα» ή «διερεύνηση» (κατά τους ορισμούς που τίθενται στο άρθρο 55 αριθ. 14 του Ν.4632/2019) νοείται η διαδικασία που διεξάγεται με σκοπό την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων.

(Α3) Αναφορικά με την έλλειψη αρμοδιότητας της Αρχής ως προς τη διερεύνηση του ενλόγω σιδηροδρομικού συμβάντος, στις 9.10.2024, επικαλείται (σχ.23 σελ.15 έως σελ.26), ότι η ενλόγω αρμοδιότητα ανήκει αποκλειστικά, δυνάμει των διατάξεων των άρθρων 3, 5, 42, 44 και 46 του Ν.5014/2023 σε συνδυασμό και με τη με αριθμό 275597/18.3.2023 (ΦΕΚ Β' 988/19.9.2023) απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, στον Εθνικό Οργανισμό Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.), δεδομένου, ότι, από τις διατάξεις των άρθρων 68 και 69 του Ν.4632/2019 δεν προκύπτει τέτοιου είδους αρμοδιότητα για την ΡΑΣ.

VIβ. Η HELLENIC TRAIN Α.Ε. αρνείται και αντικρούει τις προαναφερόμενες και από την Αρχή διαπιστωθείσες πλημμέλειές της (σχ.18) και με το υπόμνημά της αλλά και με τα με αυτό

προσκομιζόμενα για πρώτη φορά ενώπιον της Αρχής έγγραφα και στοιχεία **ισχυρίζεται** (σχ.22), **αφενός μεν**, την εκ μέρους του μηχανοδηγού της αμαξοστοιχίας 4245 τήρηση των προβλέψεων του Γ.Κ.Κ. και της διαδικασίας SMS/MAN/0052 του οικείου ΣΔΑ, **και αφετέρου**, όχι μόνο την πλήρη συμμόρφωσή του (μηχανοδηγού της αμαξοστοιχίας 4245) προς τις ειρημένες διατάξεις, αλλά και την λήψη από αυτόν (μηχανοδηγό) άμεσων μέτρων πρόληψης κινδύνου (επιχειρώντας την προβλεπόμενη ενημέρωση των αρμόδιων υπηρεσιών), ενώ με το συμπληρωματικό της υπόμνημα (σχ.24) **(αα)** αντικρούει την, από τον ΟΣΕ επικαλούμενη (σχ.23), «ανεξήγητη» συμπεριφορά του μηχανοδηγού της ειρημένης αμαξοστοιχίας και **(ββ)** θέτει πρόσθετους ισχυρισμούς (τεχνικής φύσης) περί μη παράβασης της διάταξης του άρθρου 120 §120 β του ΓΚΚ, **και ειδικότερα:**

(Β1) Αναφορικά με τη συμμόρφωση του μηχανοδηγού της αμαξοστοιχίας 4245, Αθανασίου Τσάδαρη, προς το περιεχόμενο της διάταξης του άρθρου 121 (Υποχρεώσεις από τις ενδείξεις των σημάτων κάλυψης των σταθμών) §1210 του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' (σχ.1θ) επικαλείται (σχ.22 σελ.10 έως σελ.13) ότι, μόλις αντιλήφθηκε (στο Χ.Σ. 13+850) την ένδειξη διαλείποντος κίτρινου στο φωτόσημο Α402, προέβη σε άμεση επιχειρησιακή αντίδραση, αφού όχι μόνο επιχείρησε να επικοινωνήσει, μέσω του συστήματος TETRA, με την τηλεδιοίκηση του αεροδρομίου, προκειμένου να επισημάνει ότι η χάραξη πορείας που είχε οριστεί από το προσωπικό της υποδομής (ΟΣΕ) ήταν εσφαλμένη και ως εκ τούτου οδηγούσε την αμαξοστοιχία σε τροχιά που αντιστοιχούσε σε δρομολόγιο του μετρό, αλλά και μείωσε προοδευτικά την ταχύτητα της ενλόγω αμαξοστοιχίας.

(Β2) Αναφορικά με τη συμμόρφωση του ίδιου, όπως παραπάνω, μηχανοδηγού της προς το περιεχόμενο της διάταξης

του άρθρου 120 (Στελέχωση των κινητήριων μονάδων και καθήκοντα των μηχανοδηγών) §1204 του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' (σχ.1θ) επικαλείται (σχ.22 σελ.13 έως σελ.16) ότι, **(αα)** από την γραμματική διατύπωση της ειρημένης διάταξης δεν προκύπτει το είδος της πέδησης που θα πρέπει να χρησιμοποιηθεί σε κάθε περίπτωση, δηλαδή, εάν θα πρέπει να είναι ακαριαία ή προοδευτική, **(ββ)** ο μηχανοδηγός, αφού διαπίστωσε στο Χ.Σ. 13+850 ότι το φωτόσημο Α402 έφερε ένδειξη διαλείποντος κίτρινου, επικοινωνήσε άμεσα (μέσω του συστήματος TETRA) με την τηλεδιοίκηση του αεροδρομίου προκειμένου να γνωστοποιήσει την λανθασμένη (από το προσωπικό της υποδομής) χάραξη πορείας και προέβη σε μείωση της ταχύτητας της αμαξοστοιχίας, ενώ, όταν διαπίστωσε ότι το φωτόσημο Ρ402 έφερε διπλή ένδειξη πορτοκαλί, γεγονός που επιβεβαίωνε ότι η χάραξη πορείας οδηγούσε σε μη εξουσιοδοτημένη τροχιά, προέβη, με τη χρήση προοδευτικής πέδησης, σε περαιτέρω επιβράδυνση, ώστε να ακινητοποιήσει τελικά τον συρμό σε απόσταση 234 μέτρων πριν από την διακλάδωση της γραμμής του προαστιακού με την γραμμή του μετρό.

(Β3) Αναφορικά με τη συμμόρφωσή της προς το περιεχόμενο της διάταξης του άρθρου 120 (Στελέχωση των κινητήριων μονάδων και καθήκοντα των μηχανοδηγών) §1204 του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' (σχ.1θ) επικαλείται (σχ.22 σελ.16 έως σελ.19) ότι, αφενός μεν η υποχρέωση παρουσίας του δεύτερου μηχανοδηγού, Παναγιώτη Σαρκίρη, στον θάλαμο μηχανοδήγησης απαιτείται μόνο εφόσον συντρέχουν σωρευτικά οι αναφερόμενες (στο άρθρο) προϋποθέσεις, ήτοι η μη επιτήρηση με το σύστημα ETCS και η μη πρόσβαση του θαλάμου οδήγησης στη σύνθεση και στη συγκεκριμένη περίπτωση δεν υφίσταται η δεύτερη, αφού επρόκειτο για τροχαίο υλικό τύπου Railbus (ο θάλαμος μηχανοδήγησης επικοινωνεί άμεσα με την καμπίνα των επιβατών), και αφετέρου, η επιτροπή

διερεύνησης (της HELLENIC TRAIN) του συμβάντος (σχ.10), έσφαλε, κατά την εκτίμησή της για παράβαση της ενλόγω διάταξης, διότι όχι μόνο δεν ερμήνευσε σωστά το περιεχόμενό της αλλά και προσέδωσε κανονιστικό χαρακτήρα σε μια πρακτική επιχειρησιακής διευκόλυνσης (ο δεύτερος μηχανοδηγός προβαίνει σε έναρξη μηχανοδήγησης κατά τη διάρκεια δρομολογίου, όταν συμπληρώνεται ο χρόνος μηχανοδήγησης του μηχανοδηγού που προηγείται, δίχως διακοπή εκτέλεσης δρομολογίων) η οποία ουδόλως απορρέει από δεσμευτική διάταξη του ΓΚΚ. Επιπρόσθετα, με το συμπληρωματικό υπόμνημά της (σχ.24) ισχυρίζεται, ότι ο έλεγχος και η διαχείριση του συνόλου του συρμού είναι τεχνικώς εφικτά από έναν μηχανοδηγό, ανεξαρτήτως της δυνατότητας φυσικής μετάβασης μεταξύ των επιμέρους οχημάτων, που σε κάθε περίπτωση επιτυγχάνεται από την υφιστάμενη θύρα στον θάλαμο μηχανοδήγησης η οποία παρέχει πρόσβαση στη σύνθεση.

(B4) Αναφορικά με τη συμμόρφωσή της προς το περιεχόμενο των άρθρων 4.1.11 (Ανωμαλίες Σε Σηματοδότηση Παρά τη Γραμμή) και 4.1.14 (Άμεσες Ενέργειες για την Πρόληψη Κινδύνου κατά Αμαξοστοιχιών) της διαδικασίας «Εγχειρίδιο Μηχανοδηγού-SMS/MAN/0052» του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) (σχ.1ιβ), επικαλείται (σχ.22 σελ.19 έως σελ.21), **αφενός μεν** ότι τυγχάνει εφαρμογής η αρχή «ne bis in idem» δεδομένου ότι, οι ανωτέρω διατάξεις επαναλαμβάνουν και εξειδικεύουν προβλέψεις του ΓΚΚ δίχως να εισάγουν αυτοτελές και διακριτό κανονιστικό περιεχόμενο και ως εκ τούτου δεν είναι επιτρεπτή η διπλή αξιολόγηση και τιμώρηση της ίδιας, ουσιαστικά, συμπεριφοράς υπό διαφορετικές νομικές βάσεις, **και αφετέρου**, ο μηχανοδηγός της, Αθανάσιος Τσάδαρης, αμέσως μόλις αντιλήφθηκε την αντικανονική ακολουθία ενδείξεων σηματοδότησης και την μη ορθή χάραξη πο-

ρείας της αμαξοστοιχίας, προέβη, όχι μόνο σε άμεση επιχειρησιακή αντίδραση επιχειρώντας επανειλημμένα να επικοινωνήσει μέσω του συστήματος TETRA με την τηλεδιοίκηση του αεροδρομίου προκειμένου να αναφέρει το περιστατικό και να ζητήσει οδηγίες, αλλά και μείωσε σταδιακά την ταχύτητα του συρμού με τη χρήση προοδευτικής πέδησης, οδηγώντας τελικά την αμαξοστοιχία σε πλήρη ακινητοποίηση σε απόσταση 234 μέτρων πριν από το σημείο διακλάδωσης της γραμμής του προαστιακού με αυτήν του μετρό.

VII. ΝΟΜΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΑΡΧΗΣ

Από τη συσχέτιση, τη συνδυαστική ερμηνεία και τη συνολική αξιολόγηση των στοιχείων της αυτεπαγγέλτως ερευνώμενης υπόθεσης κατά της HELLENIC TRAIN Α.Ε. και του ΟΣΕ Α.Ε. δυνάμει των με αριθμό 87/2024 (σχ.6) και 4/2026 (σχ.15) αποφάσεων της Ολομέλειας της ΡΑΣ, προέκυψαν τα ακόλουθα:

VIIα. Επί του ισχυρισμού του ΟΣΕ Α.Ε. περί μη παράβασης των διατάξεων των άρθρων 5 §47 και 117 §1170 του ΓΚΚ, αναφορικά με την διερεύνηση της λάθος χάραξης της αμαξοστοιχίας 4245 στις 9.10.2024 στην περιοχή της Δουκίσσης Πλακεντίας (Προαστιακός Αθήνας):

(1) Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 5 §47 (Χειρισμός των αλλαγών τροχιάς) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης-Β' Μέρος (σχ.1θ) προβλέπεται ότι «47. Ο χειρισμός των αλλαγών τροχιάς πρέπει κατ' αρχήν να γίνεται από τους Κλειδούχους. Ο χειρισμός των ηλεκτροκίνητων αλλαγών τροχιάς σε σταθμούς εξοπλισμένους με Ε.Η.Σ.Α, πρέπει κατ' αρχήν να γίνεται από τον Σταθμάρχη ή από τον Κεντρικό Χειριστή, προκειμένου να διευθετηθεί διαδρομή αμαξοστοιχίας. Σε κάθε άλλη περίπτωση, οι αλλαγές αυτές πρέπει να διευθετούνται χειροκίνητα από τους κλειδούχους, σύμφωνα με τις αντίστοιχες οδηγίες καθενός

σταθμού. Ο χειρισμός ηλεκτροκίνητων αλλαγών τροχιάς από τον Σταθμάρχη για εκτέλεση ελιγμών επιτρέπεται για επιτάχυνση της εργασίας, με την προϋπόθεση συνεννόησης του Σταθμάρχη με τον υπάλληλο που διευθύνει, κατά την παραγράφου 443, τους ελιγμούς και με αποκλειστική ευθύνη του τελευταίου».

(2) Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 117 §1170 (Έξοδος ή διέλευση αμαξοστοιχιών από τους σταθμούς) **του Γενικού Κανονισμού Κίνησης-Β' Μέρος** (σχ.1θ) προβλέπεται ότι «1170.- **Ενέργεια Σταθμάρχη. Προετοιμασία διαδρομής. Ο Σταθμάρχης ο οποίος πρόκειται να αποστείλει αμαξοστοιχία οφείλει εγκαίρως και πριν τη ώρα αναχώρησης αυτής:** **α.- να ορίσει** στον αρμόδιο Ελιγμοδηγό ή Κλειδούχο τη διαδρομή την οποία θα ακολουθήσει η αμαξοστοιχία για την έξοδό της από τον σταθμό, **β.- να διατάξει** την έγκαιρη διακοπή των ελιγμών στις γραμμές από τις οποίες θα διέλθει η αναχωρούσα αμαξοστοιχία, **γ.-** εφόσον δεν υπάρχει εν υπηρεσία Ελιγμοδηγός, **να βεβαιωθεί** σχετικά με το ότι οι αλλαγές τροχιάς από τις οποίες θα διέλθει η αμαξοστοιχία έχουν διευθετηθεί, ούτως ώστε η αμαξοστοιχία να ακολουθήσει την ορισθείσα από αυτόν διαδρομή. Βεβαιώνεται, επιπλέον, σχετικά με το ότι οι αλλαγές τροχιάς από τις οποίες η αμαξοστοιχία θα διέλθει κατ' αιχμή και οι οποίες δεν είναι εφοδιασμένες με ασφαλιστικές συσκευές, εξυπηρετούνται από Κλειδούχο(2) σύμφωνα με τα αναφερόμενα στις παραγράφους 54 και 55. **δ.- Να προσέξει** εάν υπάρχει κάποια απρόοπτη κλήση του σταθμού προς τον οποίο θα αποσταλεί η αμαξοστοιχία. **Σε σταθμούς εφοδιασμένους με εγκατάσταση τηλεχειρισμού αλλαγών**, η διευθέτηση της διαδρομής για την έξοδο ή η διέλευση της αμαξοστοιχίας διενεργείται από τον Σταθμάρχη ή έτερο εξουσιοδοτημένο

υπάλληλο επί τη βάσει ειδικών οδηγιών της αρμόδιας Διεύθυνσης. **Σε σταθμούς εξοπλισμένους με Ε.Η.Σ.Α.**, η ανωτέρω διαδικασία προετοιμασίας της διαδρομής αναχώρησης ή διέλευσης αμαξοστοιχίας επιτυγχάνεται με κατάλληλο χειρισμό του Σταθμάρχη στον Τοπικό Πίνακα Χειρισμών και Οπτικού Ελέγχου (Τ.Π.) ή, όπου προβλέπεται, του Κεντρικού Χειριστή στον Κεντρικό Πίνακα (Κ.Π.), σύμφωνα με τις οδηγίες χειρισμού της Ε.Η.Σ.Α. και του Κέντρου Ελέγχου Κυκλοφορίας».

(3) Ο ΟΣΕ με το με αριθ. πρωτ. 1100/20.3.2026 έγγραφο υπόμνημά του (σχ.23) ισχυρίζεται ότι **(αα)** με το ενλόγω (9.10.2024) περιστατικό δεν διακυβεύτηκε η ασφάλεια της κυκλοφορίας **δεδομένου ότι**, παρότι, για την αμαξοστοιχία 4245 χαράχθηκε λάθος διαδρομή (διαδρομή που δεν αντιστοιχούσε στο δρομολόγιό της), δεν οδηγήθηκε τελικά εναντίον άλλης αμαξοστοιχίας αλλά και ούτε κατευθείαν στο στόμιο της σήραγγας του μετρό, **(ββ)** η μηχανοδήγηση της αμαξοστοιχίας 4245 προς την γραμμή του μετρό έγινε σηματοτεχνικά, δηλαδή, με αφή σήματος που επιτρέπει τη συνέχιση της πορείας της αμαξοστοιχίας, ώστε δεν υπήρξε ενδεχόμενο σύγκρουσης με άλλη αμαξοστοιχία ή άλλο εμπόδιο (στόμιο σήραγγας του μετρό) και **(γγ)** παρότι ο μηχανοδηγός της ειρημένης αμαξοστοιχίας δεν έλαβε ορθά υπόψη τα φωτισήματα, τελικά δεν εισήλθε στη γραμμή του μετρό, αφού, την ακινητοποίησε 660 μέτρα πριν από το στόμιο της σήραγγας (και 280μ προ της αλλαγής).

(4) Εντούτοις, ο ανωτέρω ισχυρισμός **τυγχάνει απορριπτέος ως ουσιαστικά αβάσιμος**, διότι, λαμβάνοντας υπόψη όλα τα παραπάνω αλλά και τα στοιχεία που προσκομίστηκαν από τον εδώ ελεγχόμενο διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής, **καθίσταται σαφές ότι:**

ΠΡΩΤΟΝ: Με το με αριθ. πρωτ. 166Σ/9075004/10.10.2024 (αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 3403/10.10.2024)

έγγραφο της Διεύθυνσης Κυκλοφορίας του ΟΣΕ Α.Ε. (σχ.2) **ομολογείται**, μεταξύ άλλων, από τον ίδιο τον ελεγχόμενο (ΟΣΕ) ότι «Την 9.10.2024 η αμαξοστοιχία 4245 ΚΑΝΤΖΑΣ-ΛΙΟΣΙΩΝ **κατευθύνθηκε** στον Σ.Σ.ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ προς την γραμμή του μετρό **και όχι** προς τον Σ.Σ.ΛΙΟΣΙΩΝ λόγω του ότι εκ παραδομής είχε χαραχθεί από τον σταθμάρχη του ΚΕΚ/ΣΚΑ πορεία για την αμαξοστοιχία 334 του μετρό ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ με ώρα αναχώρησης 17:34 που ακολουθούσε. Ο μηχανοδηγός διήλθε από το φωτοπρόσημο Α402 (ένδειξη διαλείπον πορτοκαλί) και μετά από το φωτόσημο Ρ402 (ένδειξη δύο πορτοκαλί) που έδειχναν την λάθος πορεία, με αποτέλεσμα η αμαξοστοιχία να σταθμεύσει καταλαμβάνοντας το επόμενο κύκλωμα γραμμής. **Η αμαξοστοιχία οπισθοδρόμησε και συνέχισε την σωστή πορεία της**, με 3 λεπτά καθυστέρηση...».

ΔΕΥΤΕΡΟΝ: Επίσης, με το με αριθ. πρωτ. 9093737/Β7199/17.12.2024 (αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 4413/18.12.2024) έγγραφο της Διεύθυνσης Κυκλοφορίας του ΟΣΕ Α.Ε. (σχ.9), στο οποίο ενσωματώνεται το σχετικό με το εδώ διερευνώμενο συμβάν πόρισμα του ΟΣΕ, **όχι μόνο αναγνωρίζεται αλλά και ομολογείται**, μεταξύ άλλων, από τον ίδιο ότι «...Υπεύθυνοι για το συμβάν της 9.10.2024 είναι: α) Ο Κεντρικός Χειριστής του ΚΕΚ Αεροδρομίου κ. Τσούλος Δημήτριος ο οποίος δεν αντιλήφθηκε εγκαίρως ως όφειλε, την εσφαλμένη χάραξη στην οποία είχε προβεί ο κ. Μπορμπόκας για την 4245 παρότι εργαζόταν στην ίδια θέση εργασίας, και δεν διαχειρίστηκε ως αρχαιότερος και πιο έμπειρος την αποκατάσταση της κυκλοφορίας εφόσον διαπιστώθηκε ότι υπήρχαν καθυστερήσεις – καταργήσεις αμαξοστοιχιών κατά την στιγμή του συμβάντος καθώς επίσης και το ίδιο το γεγονός που προέκυψε με την αμαξοστοιχία 4245. β) Ο Κεντρικός Χειριστής του ΚΕΚ Αεροδρομίου κ.

Μπορομπόκας Επαμεινώνδας ο οποίος **δεν προέβη στην ακύρωση** της διαδρομής της αμαξοστοιχίας 334 **και τη χάραξη της 4245 προς το Σ.Σ. Λιοσίων** λόγω αλλαγής της διαδοχής τους προς το Σ.Σ. Πλακεντίας...».

ΤΡΙΤΟΝ: Τέλος, η ανωτέρω εκτίμηση της Αρχής (περί ουσιαστικής αβασιμότητας του ειρημένου ισχυρισμού) ενισχύεται και από το γεγονός, ότι, ενώ ο ΟΣΕ με το με αριθ. πρωτ. 9077077/18.10.2024 (αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 3531/23.10.2024) έγγραφό του (σχ.12) ενημέρωσε την Αρχή για τον προγραμματισμό επανεκπαίδευσης του, κατά τα ανωτέρω (συν)υπαίτιου σταθμάρχη, Επαμεινώνδα Μπορομπόκα, για το χρονικό διάστημα από **14.10.2024** έως και τις **22.11.2024** (σύμφωνα με το εκεί συνημμένο Φύλλο Παρουσίας), **εντούτοις, ουδέποτε γνωστοποίησε στην ΡΑΣ** τα αποτελέσματα και την αξιολόγηση της ενλόγω επανεκπαίδευσης.

VIIβ. Επί του ισχυρισμού του ΟΣΕ Α.Ε. **περί μη συνδρομής των προϋποθέσεων του άρθρου 5 §2 (Αυτεπάγγελτη έρευνα) του Κανονισμού Ακροάσεων της Αρχής** (σχ.1ζ), αναφορικά με την διερεύνηση του σιδηροδρομικού συμβάντος με την αμαξοστοιχία 4245 στις **9.10.2024** στην περιοχή της Δουκίσσης Πλακεντίας (Προαστιακός Αθήνας):

(1) Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 1 (Πεδίο εφαρμογής) του προαναφερόμενου Κανονισμού (σχ.1ζ) της Αρχής προβλέπεται, ότι «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».

(2) Κατά τα οριζόμενα στις διατάξεις του άρθρου 2 (Σκοπός - Αντικείμενο της διαδικασίας ακρόασης), του ίδιου, όπως παραπάνω, Κανονισμού (σχ.1ζ) προβλέπεται ότι **«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) παραβάσεις όρων των χορηγούμενων αδειών, πιστοποιητικών, εγκρίσεων, πιστοποιήσεων και αναγνωρίσεων που χορηγεί η ΡΑΣ σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα, δ) παραβάσεις των εθνικών διατάξεων που θεσπίζονται στο δεύτερο μέρος του ν. 4632/2019 (Α' 159), ε) παραβάσεις των διατάξεων του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007 σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών, στ) παραβάσεις των διατάξεων του ν. 3911/2011 σχετικά με την πιστοποίηση μηχανοδηγών, ζ) παραβάσεις των κανόνων του ανταγωνισμού στην αγορά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, η) παράλειψη παροχής ή μη προσήκουσα παροχή πληροφοριών, έπειτα από σχετικό νόμιμο**

αίτημα της ΡΑΣ. **3.** Εφόσον διαπιστώνεται ότι έχει λάβει χώρα σχετική παράβαση, **η ΡΑΣ επιβάλλει**, όπου αυτό κρίνεται αναγκαίο, τις εκάστοτε προβλεπόμενες κυρώσεις και μέτρα».

(3) Τέλος, **σύμφωνα με τις ρυθμίσεις του άρθρου 5 §1** (Αυτεπάγγελτη έρευνα) του ίδιου, όπως παραπάνω, Κανονισμού (σχ.1ζ) προβλέπεται ρητά ότι **«1. Η ΡΑΣ μπορεί να επιλαμβάνεται αυτεπαγγέλτως** κάθε θέματος το οποίο, σύμφωνα με τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις, **εμπίπτει** στην αρμοδιότητά της», ενώ, **σύμφωνα με τις προβλέψεις του άρθρου 56 §2Α του Ν.4632/2019** (σχ.1γ), όπως τροποποιήθηκε με το **άρθρο 16 του Ν.5220/2025** και ισχύει, ορίζεται ρητά ότι **«2Α.** Με σκοπό τη διατήρηση της ασφάλειας στον σιδηρόδρομο και την ορθή εφαρμογή των κανόνων ασφαλείας, **η Ρ.Α.Σ. ασκεί τα καθήκοντά της ως Εθνική Αρχή Ασφάλειας, σύμφωνα με τα άρθρα 68 και 69, ελέγχοντας** την τήρηση των εφαρμοστέων κανόνων, **καλώντας** τους εμπλεκόμενους στον σιδηρόδρομο φορείς σε παροχή εξηγήσεων **και επιβάλλοντας κυρώσεις** σε περίπτωση διαπίστωσης παραβάσεων, σύμφωνα με τις αρμοδιότητές της. Οι ευθύνες της Ρ.Α.Σ. ταυτίζονται με τις αρμοδιότητες που της έχουν ανατεθεί δυνάμει του εθνικού και ενωσιακού δικαίου».

(4) Από τη συνδυαστική γραμματική και συστηματική ερμηνεία των ανωτέρω διατάξεων προκύπτει, αναντίρρητα, πως **ο ανωτέρω ισχυρισμός του ΟΣΕ είναι νομικά αβάσιμος** αφού:

ΠΡΩΤΟΝ: Η ΡΑΣ επιλαμβάνεται αυτεπαγγέλτως **κάθε ζητήματος το οποίο εμπίπτει**, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, στην δική της αποκλειστική δικαιοδοσία.

ΔΕΥΤΕΡΟΝ: Η δικαιοδοσία της Αρχής για την διενέργεια αυτεπάγγελτου ελέγχου **δεν εδράζεται** στο εάν πρόκειται,

κάθε φορά, για ατύχημα ή σοβαρό ατύχημα ή συμβάν, αλλά στον εάν υφίσταται ή όχι παράβαση της σιδηροδρομικής νομοθεσίας ανεξαρτήτως εάν αφορά σε συμβάν, ατύχημα ή σοβαρό ατύχημα (κατά τους ορισμούς του άρθρου 55 του Ν.4632/2019).

ΤΡΙΤΟΝ: Ο σκοπός της ενεργοποίησης της διαδικασίας της ακρόασης από την ΡΑΣ **δεν συνίσταται μόνο** στην πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων, **αλλά προσδιορίζεται επι-πρόσθετα και από (α) τη διαπίστωση παράβασης** διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας και συνεπεία αυτής (παράβασης) και αφού προηγηθεί η ακρόαση του ελεγχόμενου, **(β) την επιβολή των προβλεπόμενων** από τον νόμο διοικητικών κυρώσεις και σχετικών συστάσεων, που αναγνωρίζονται από τον νομοθέτη αποκλειστικά στην ΡΑΣ.

VIIγ. Επί του ισχυρισμού του ΟΣΕ Α.Ε. **περί αναρμοδιότητας της Αρχής** αναφορικά με τη διενέργεια αυτεπάγγελτου ελέγχου για τη διερεύνηση της λάθος χάραξης της αμαξοστοιχίας 4245 στις **9.10.2024** στην περιοχή της Δουκίσσης Πλακεντίας (Προαστιακός Αθήνας) λόγω αποκλειστικής αρμοδιότητας του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ:

(1) Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 55 του Ν. 4632/2019 (σχ.1γ) ορίζεται, μεταξύ άλλων, ότι: «Για τους σκοπούς του παρόντος νόμου, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί: 1) [...] **2) «διαχειριστής υποδομής»:** διαχειριστής υποδομής όπως ορίζεται στο σημείο 2 του άρθρου 3 του ν.4408/2016 (Α' 135), **3) «σιδηροδρομική επιχείρηση»:** σιδηροδρομική επιχείρηση όπως ορίζεται στο σημείο 1 του άρθρου 3 του ν.4408/2016 και κάθε άλλη δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση δραστηριότητα της οποίας είναι η παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων και/ή επιβατών, με την προϋπόθεση ότι η επιχείρηση αυτή πρέπει να εξασφαλίζει υποχρεωτικά και την

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

εκτελούμενων λειτουργιών, [...], **11) «ατύχημα»:** κάθε ακούσιο ή ανεπιθύμητο και αιφνίδιο περιστατικό ή ειδική αλληλουχία τέτοιων περιστατικών με επιζήμιες συνέπειες. Τα ατυχήματα διακρίνονται στις εξής κατηγορίες: συγκρούσεις, εκτροχιασμοί, ατυχήματα σε ισόπεδες διαβάσεις, ατυχήματα που προκαλούνται σε άτομα από κινούμενο τροχαίο υλικό, πυρκαγιές και άλλα, **12) «σοβαρό ατύχημα»:** κάθε σύγκρουση ή εκτροχιασμός αμαξοστοιχιών, με έναν τουλάχιστον νεκρό ή πέντε ή περισσότερους σοβαρά τραυματισμένους, ή εκτεταμένες ζημιές στο τροχαίο υλικό, τις υποδομές ή το περιβάλλον, καθώς και κάθε άλλο ατύχημα με τις ίδιες συνέπειες και με προφανείς επιπτώσεις στη ρύθμιση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων ή τη διαχείριση της ασφάλειας. Ως «εκτεταμένες ζημιές» νοούνται οι ζημιές οι οποίες μπορεί να εκτιμηθούν αμέσως από τον φορέα διερεύνησης ότι κοστίζουν συνολικά δύο εκατομμύρια (2.000.000) ευρώ τουλάχιστον, **13) «συμβάν»:** κάθε περιστατικό, πλην ατυχήματος ή σοβαρού ατυχήματος, το οποίο επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία των σιδηροδρόμων, **14) «έρευνα» ή «διερεύνηση»:** διαδικασία που διεξάγεται με σκοπό την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων και περιλαμβάνει τη συγκέντρωση και την ανάλυση πληροφοριών, την εξαγωγή συμπερασμάτων, συμπεριλαμβανομένου του καθορισμού των αιτίων, και, οσάκις κρίνεται ενδεδειγμένο, τη διατύπωση συστάσεων ασφάλειας, **15) «αίτια»:** ενέργειες, παραλείψεις, γεγονότα ή συνθήκες ή συνδυασμός αυτών, που οδήγησαν σε ατύχημα ή συμβάν, [...]

(2) Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 56 §2Α (Ρόλος των παραγόντων του σιδηροδρομικού συστήματος στην ανάπτυξη και στη βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων) του

ίδιου, όπως παραπάνω (σχ.1γ), νόμου ορίζεται, μεταξύ άλλων, ότι: **«2Α. Με σκοπό τη διατήρηση της ασφάλειας στον σιδηρόδρομο και την ορθή εφαρμογή των κανόνων ασφαλείας, η Π.Α.Σ. ασκεί τα καθήκοντά της ως Εθνική Αρχή Ασφάλειας, σύμφωνα με τα άρθρα 68 και 69, ελέγχοντας την τήρηση των εφαρμοστέων κανόνων, καλώντας τους εμπλεκόμενους στον σιδηρόδρομο φορείς σε παροχή εξηγήσεων και επιβάλλοντας κυρώσεις σε περίπτωση διαπίστωσης παραβάσεων, σύμφωνα με τις αρμοδιότητές της. Οι ευθύνες της Π.Α.Σ. ταυτίζονται με τις αρμοδιότητες που της έχουν ανατεθεί δυνάμει του εθνικού και ενωσιακού δικαίου».**

(3) Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 68 (Καθήκοντα) του ίδιου, όπως παραπάνω (σχ.1γ), νόμου ορίζεται, μεταξύ άλλων, ότι: **«1. Ως εθνική αρχή ασφάλειας ορίζεται η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων διαθέτει την απαραίτητη εσωτερική και εξωτερική οργανωτική ικανότητα από άποψη ανθρώπινων και υλικών πόρων. Είναι ανεξάρτητη ως προς την οργάνωση, τη νομική μορφή και τη λήψη αποφάσεων από οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση, διαχειριστή υποδομής, αιτούντα ή αναθέτοντα φορέα και από οποιονδήποτε φορέα αναθέτοντα δημόσιες συμβάσεις υπηρεσιών. 2. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων αναλαμβάνει και ασκεί τα εξής καθήκοντα: α)...[...] θ) την παρακολούθηση, προώθηση και, όπου απαιτείται, επιβολή και επικαιροποίηση του ρυθμιστικού πλαισίου ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένου του συστήματος εθνικών κανόνων, ι) την εποπτεία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 69, [...]. Τα καθήκοντα που προβλέπονται στην παράγραφο 2 του πα-**

ρόντος άρθρου δεν μεταβιβάζονται ούτε ανατίθενται βάσει υπεργολαβίας σε οποιονδήποτε διαχειριστή υποδομής, σιδηροδρομική επιχείρηση ή αναθέτοντα φορέα».

(4) Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 69 (Εποπτεία) του Ν.4632/2019 (σχ.1γ) ορίζεται, μεταξύ άλλων, ότι: **«1. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εποπτεύει τη συνεχή συμμόρφωση με την επιβαλλόμενη από το νόμο υποχρέωση** για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και το διαχειριστή υποδομής να χρησιμοποιούν σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας, όπως αναφέρεται στο άρθρο 61. Για τον σκοπό αυτό, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εφαρμόζει τις αρχές που ορίζονται στις σχετικές ΚΜΑ για την εποπτεία, όπως αναφέρονται στην περίπτωση γ' της παραγράφου 1 του άρθρου 58, μεριμνώντας ώστε στις δραστηριότητες εποπτείας να περιλαμβάνεται, **ιδίως**, η εξακρίβωση ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής **εφαρμόζουν: α)** το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας προς παρακολούθηση της αποδοτικότητάς του, **β)** τα ατομικά ή μερικά στοιχεία του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων των επιχειρησιακών δραστηριοτήτων, της παροχής συντήρησης και υλικού και της χρήσης εργολάβων, προς παρακολούθηση της αποδοτικότητάς τους, **γ)** τις σχετικές ΚΜΑ που αναφέρονται στο άρθρο 58. Οι σχετικές με το παρόν στοιχείο δραστηριότητες εποπτείας εφαρμόζονται και στους υπεύθυνους για τη συντήρηση φορείς, κατά περίπτωση. 2 [...] **8.** Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, όταν ελέγχει την αποδοτικότητα των συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας του διαχειριστή υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, μπορεί να λαμβάνει υπόψη τις επιδόσεις ασφάλειας των παραγόντων, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 3 του άρθρου 56 και, κατά

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

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

(6) Εξάλλου, σύμφωνα με τα οριζόμενα στη διάταξη του άρθρου 79 (Κυρώσεις) του Ν.4632/2019 (σχ.1γ) ορίζεται, μεταξύ άλλων, ότι: «**1. Στις περιπτώσεις παραβάσεων των εθνικών διατάξεων που θεσπίζονται στο δεύτερο μέρος του παρόντος νόμου, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηρο-**

δρόμων, με ειδικά αιτιολογημένη απόφασή της και ύστερα από προηγούμενη κλήση για παροχή εξηγήσεων των ενδιαφερομένων, μπορεί, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στον Κανονισμό Ακροάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Β' 3080/2013), να επιβάλλει διοικητικές κυρώσεις στο Διαχειριστή Υποδομής, στις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις και στον υπεύθυνο φορέα συντήρησης. **Οι διοικητικές κυρώσεις είναι οι εξής:** **α)** για τη μη θέσπιση συστήματος διαχείρισης ασφάλειας του διαχειριστή υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων επιβάλλεται πρόστιμο πενήντα χιλιάδες (50.000) ευρώ, **β)** για τη μη συμμόρφωση προς τις συστάσεις που εκδίδονται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και τις συστάσεις ασφάλειας που εκδίδονται από την Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων επιβάλλεται πρόστιμο δέκα χιλιάδες (10.000) ευρώ, **γ)** για τη μη αποστολή στοιχείων που ζητούνται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων προς εκπλήρωση των καθηκόντων της επιβάλλεται πρόστιμο χίλια (1.000) ευρώ, **δ)** για τη μη θέσπιση συστήματος συντήρησης ή τη μη πιστοποίηση του υπεύθυνου φορέα για τη συντήρηση επιβάλλεται πρόστιμο πενήντα χιλιάδες (50.000) ευρώ, **ε)** για τη μη υποβολή ή εκπρόθεσμη υποβολή της έκθεσης ασφάλειας της παραγράφου 6 του άρθρου 61 στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων επιβάλλεται πρόστιμο πέντε χιλιάδες (5.000) ευρώ, **στ)** για τη μη συμμόρφωση στο άρθρο 65 επιβάλλεται πρόστιμο είκοσι χιλιάδες (20.000) ευρώ, **ζ)** για τη μη ενημέρωση Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων ή της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων για σιδηροδρομικά συμβάντα και ατυχήματα επιβάλλεται πρόστιμο δέκα χιλιάδες (10.000) ευρώ, **η)** για τη μη

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

(7) Άλλωστε, σύμφωνα με το περιεχόμενο των διατάξεων του άρθρου 28 (Αρμοδιότητες της ΡΑΣ) του Ν.3891/2010 (σχ.1α) ορίζεται ρητά, μεταξύ άλλων, ότι «Η Ρ.Α.Σ. είναι ο ρυθμιστικός φορέας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ελλάδα, και έχει τις ακόλουθες αρμοδιότητες: «1. Ασκει τις αρμοδιότητες που εκάστοτε επιφυλάσσει η ελληνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία για τον

ρυθμιστικό φορέα στις σιδηροδρομικές μεταφορές αυ-
 τεπαγγέλτως ή κατόπιν προσφυγής. [...] **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 δια-
τάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, καθώς και
για κάθε άλλη περίπτωση για την οποία ρητά δίδεται
σχετική αρμοδιότητα με τον παρόντα νόμο. 19. Εκδίδει
τον Κανονισμό Ακροάσεων, ο οποίος ρυθμίζει τα θέματα
σχετικά με τη διεξαγωγή αυτών, σε εφαρμογή των αρμο-
διοτήτων της, σύμφωνα με τον παρόντα νόμο. 20. Εκδί-
δει κανονιστικές και ατομικές διοικητικές πράξεις με τις
οποίες ρυθμίζεται κάθε διαδικασία και θέμα σε σχέση με
τις αρμοδιότητες της. [...]», ενώ, κατά τα οριζόμενα στις
διατάξεις του άρθρου 32 (Διοικητικές Κυρώσεις) του ίδιου νό-
μου «1. Σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων του ν.
3891/2010, του π.δ. 41/2005 (Α' 60), όπως ισχύει, της
σχετικής με τις αρμοδιότητες της σιδηροδρομικής νο-
μοθεσίας, των συστάσεων της Ρ.Α.Σ. για συμμόρφωση,
των όρων των αδειών που χορηγούνται, καθώς και σε πε-
ρίπτωση παράλειψης ή μη προσήκουσας παροχής πληρο-
φοριών σε σχετικό νόμιμο αίτημα της, η Ρ.Α.Σ. κοινο-
ποιεί στο υπαίτιο πρόσωπο τη διαπίστωση της παρά-
βασης και του παρέχει τη δυνατότητα να εκθέσει τις
απόψεις του στο πλαίσιο σχετικής ακρόασης και να α-
ποκαταστήσει τη νομιμότητα εντός εύλογου χρονικού
διαστήματος. 2. Η Ρ.Α.Σ. μπορεί με ειδικά αιτιολογη-
μένη απόφαση της και ύστερα από προηγούμενη ακρό-
αση 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. Για τον καθορισμό του προστίμου λαμβάνεται υπόψη, μεταξύ άλλων, η φύση, η σοβαρότητα και η διάρκεια της παράβασης. 3. Σε περίπτωση σοβαρών και επανειλημμένων παραβάσεων του νομοθετικού πλαισίου και των όρων χορήγησης των προβλεπόμενων αδειών, η Ρ.Α.Σ. μπορεί να αναστέλλει τις χορηγηθείσες άδειες ή να ανακαλεί τις άδειες αυτές. Στην περίπτωση αυτή, η Ρ.Α.Σ. μπορεί να επιβάλλει αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές κυρώσεις και ποινές που θα καλύπτουν τη χρονική περίοδο κάθε παράβασης, ακόμη και εάν η παράβαση έχει μετέπειτα παύσει να υφίσταται. [...]».

(8) Τέλος, σύμφωνα με το άρθρο 6 (Αρμοδιότητες Μονάδων) του Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της ΡΑΣ (σχ.1η) προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ότι: «...i) Η Μονάδα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας ασκεί τις αρμοδιότητες της Εθνικής Αρχής για την Ασφάλεια των Σιδηροδρόμων/Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών που απορρέουν από το ν. 4199/2013 (Α' 216), το π.δ. 160/2007 (Α' 201) όπως ισχύει, το ν. 3911/2011 (Α' 12) όπως ισχύει, το π.δ. 104/2010 (Α' 181) όπως ισχύει και την αντίστοιχη ευρωπαϊκή νομοθεσία. [...] iii) Ειδικότερα, η Μονάδα Ασφάλ-

λειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας στο πλαίσιο της ασφάλειας σιδηροδρόμων **έχει την ευθύνη της διαχείρισης, του ελέγχου και της εποπτείας θεμάτων που σχετίζονται με τους Εθνικούς Κανόνες Ασφάλειας [...]**».

(9) Με το με αριθ. πρωτ. 1100/20.3.2026 έγγραφο υπόμνημά του (σχ.23) ο ΟΣΕ Α.Ε., **επικαλείται αφενός μεν**, την αναρμοδιότητα της Αρχής, **και αφετέρου**, την αποκλειστική αρμοδιότητα του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.) ως προς τον έλεγχο του εδώ ελεγχόμενου συμβάντος της 9.10.2024 (Προαστιακός Αθήνας).

(10) Ο ανωτέρω ισχυρισμός **περί αναρμοδιότητας της Αρχής, τυγχάνει νομικά αβάσιμος**, διότι, λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των προαναφερόμενων διατάξεων, προκύπτουν αβίαστα τα ακόλουθα:

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

πρόληψη των ατυχημάτων και συμβάντων, η βελτίωση της σιδηροδρομικής ασφάλειας και περιλαμβάνει τη συγκέντρωση και την ανάλυση πληροφοριών, την εξαγωγή συμπερασμάτων, συμπεριλαμβανομένου των αιτίων, και, οσάκις κρίνεται ενδεδειγμένο, την έκδοση συστάσεων ασφάλειας, οι οποίες, ωστόσο, δεν δημιουργούν τεκμήριο υπαιτιότητας ή ευθύνης για το ατύχημα ή συμβάν (άρθρο 49 §1 σε συνδυασμό με το άρθρο 42 §4 του Ν.5014/2023).

ΔΕΥΤΕΡΟΝ: Στο εδώ ερευνώμενο συμβάν, επιλαμβάνεται η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, ως αρμόδια Εθνική Αρχή Ασφάλειας, προκειμένου να εξακριβώσει από την έρευνά της, σύμφωνα με τις διατάξεις που προαναφέρθηκαν, **αφενός μεν** ότι εφαρμόζονται, πέραν όλων των άλλων για τα οποία της αναγνωρίζεται θεσμικά ο ρόλος της στην ανάπτυξη και βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων, οι εθνικοί και ενωσιακοί κανόνες για την ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος στην Ελλάδα, όπως είναι και ο Γενικός Κανονισμός Κινησεως - Μέρος Β' - Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών (σχ.1θ και σχ.1ι) από τον διαχειριστή υποδομής, τη σιδηροδρομική επιχείρηση και κάθε άλλο εμπλεκόμενο φορέα (εταιρείες συντήρησης, πάροχοι υπηρεσιών κλπ), **και αφετέρου,** σε περίπτωση διαπίστωσης πλημμελούς εφαρμογής ή παραβίασης αυτών των κανόνων να διασφαλίσει με την επιβολή σχετικών κυρώσεων (προστίμων ή συστάσεων) την πλήρη τήρηση και εφαρμογή τους. Άλλωστε, και η διαδικασία **Δ-17-ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ Δ/7.6.2 ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ & ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΗ ΑΛΛΑΓΩΝ ΤΡΟΧΙΑΣ** (σχ.1δ) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) του διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής (ΟΣΕ Α.Ε.) **εντάσσεται στο πλαίσιο εποπτείας της ΡΑΣ** κατά τα ειδικότερα διαλαμβανόμενα στο άρθρο 69 (Εποπτεία) του Ν.4632/2019 (σχ.1γ) σε συνδυασμό και με το άρθρο 79 (Κυρώσεις) του ίδιου

νόμου, δεδομένου, ότι μόνο η Αρχή (ΡΑΣ) δύναται επιβάλλει τις ενλόγω διοικητικές κυρώσεις, ανεξαρτήτως μάλιστα της ύπαρξης οποιασδήποτε άλλης ποινικής, αστικής ή άλλης κύρωσης η οποία προβλέπεται από άλλες διατάξεις (άρθρο 79 §5 του Ν.4632/2019).

ΤΡΙΤΟΝ: Η ανωτέρω ερμηνεία ενισχύεται και από τη συστηματική κατάταξη των παραβάσεων και των προβλεπομένων κυρώσεων αναλόγως του είδους των ελέγχων που διενεργούνται από την Αρχή. Επομένως, αν διενεργείται από την Αρχή έλεγχος σχετικά με την τήρηση των διατάξεων του Ν.4632/2019 ή της σιδηροδρομικής νομοθεσίας για την οποία της έχει ρητά δοθεί σχετική νομοθετική εξουσιοδότηση (πρβλ. άρθρα 28 και 32 του Ν.3891/2010, άρθρα 1 και 2 του Κανονισμού Ακροάσεων), όπως η εδώ ελεγχόμενη υπόθεση, έχουν εφαρμογή όχι μόνο οι διατάξεις του άρθρου 79 του Ν.4632/2019 αλλά και αυτές (διατάξεις) του Κανονισμού Ακροάσεων της Αρχής (σχ.1ζ) και εκδίδεται ειδικά αιτιολογημένη απόφαση της Αρχής.

ΤΕΤΑΡΤΟΝ: Κάθε αντίθετη με τα ανωτέρω ερμηνεία θα οδηγούσε σε καταστρατήγηση των ειρημένων νομοθετικών ρυθμίσεων αφού, στα καθήκοντα της Αρχής συμπεριλαμβάνεται, μεταξύ άλλων, και η διεξαγωγή εποπτείας, όπως προβλέπεται από τις οικείες διατάξεις, αλλά και η προβλεπόμενη διαδικασία επιβολής των σχετικών κάθε φορά κυρώσεων.

ΠΕΜΠΤΟΝ: Επομένως, όχι μόνο δεν υφίσταται ζήτημα αναρμοδιότητας της Αρχής, όπως αβάσιμα ισχυρίζεται ο εδώ καλούμενος Οργανισμός (ΟΣΕ), αντιθέτως, υφίσταται, **αποκλειστική αρμοδιότητα** της ΡΑΣ (**αα**) στην διενέργεια του, κατά το ανωτέρω ιστορικό, αναφερόμενου αυτεπάγγελτου ελέγχου και (**ββ**) στην επιβολή των προβλεπόμενων από τις διατάξεις του άρθρου 79 του Ν.4632/2019 κυρώσεων, δεδομέ-

νου, ότι μόνο η ΡΑΣ δύναται να επιβάλει τις σχετικές διοικητικές κυρώσεις, ανεξαρτήτως από οποιοδήποτε πόρισμα του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. και οποιαδήποτε σύσταση εμπεριέχεται στο ενλόγω πόρισμά του.

ΕΚΤΟΝ: Οι οποιεσδήποτε αναφορές, διαπιστώσεις ή συμπεράσματα αναφέρονται σε έκθεση-πόρισμα του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. **ουδόλως σχετίζονται** με την εποπτεία, τους ελέγχους και τα καθήκοντα της ΡΑΣ, αφού, ακόμη και νομοθετικά είναι ευδιάκριτοι τόσο ο ρόλος όσο και η δικαιοδοσία του κάθε φορέα (ΡΑΣ και Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.).

ΕΒΔΟΜΟΝ: Όπως διεξοδικά αναλύθηκε, με την παράθεση των οικείων νομικών διατάξεων, **μόνη αρμόδια** για την επιβολή των προβλεπόμενων από το άρθρο 79 του Ν.4632/2019 κυρώσεων είναι η ΡΑΣ και όχι ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.

ΟΓΔΟΟΝ: Τέλος, το σύννομο **(α)** όλων των εδώ παραπάνω αναφερόμενων διαπιστώσεων, **(β)** των παραβάσεων που έχουν αναφερθεί στη με αριθ. πρωτ. 752/20.2.2026 πράξη διεξαγωγής ακρόασης (σχ.18) **και (γ)** της ακροαματικής διαδικασίας που πραγματοποιήθηκε από την ΡΑΣ για την εδώ αυτεπαγγέλτως ελεγχόμενη υπόθεση (Προαστιακός Αθήνας – 9.10.2024) **υπαγορεύεται και προσδιορίζεται** από το περιεχόμενο **όχι μόνο** των διατάξεων που καθορίζουν την αποκλειστικότητα των καθηκόντων και της εποπτείας της Αρχής, **αλλά και** των διατάξεων που προβλέπουν την αποκλειστική δικαιοδοσία της στην επιβολή των σχετικών διοικητικών κυρώσεων.

VIIδ. Επί του ισχυρισμού της HELLENIC TRAIN Α.Ε. περί συμμόρφωσή της προς το περιεχόμενο της διάταξης του άρθρου 121 (Υποχρεώσεις από τις ενδείξεις των σημάτων κάλυψης των σταθμών) §1210 του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' (σχ.1θ):

(1) Στη διάταξη του άρθρου 121 §1210 του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' (σχ.1θ) προβλέπεται ρητά, ότι «α.- Κατά την προσέγγιση κλειστού προσήματος, ο Μηχανοδηγός λαμβάνει εγκαίρως τα αναγκαία μέτρα έτσι ώστε να μπορέσει να σταθμεύσει προ του σημαφόρου τον οποίο καλύπτει το πρόσημα».

(2) Η HELLENIC TRAIN Α.Ε. με το με αριθ. πρωτ. 1098/20.3.2026 έγγραφο υπόμνημά της (σχ.22) ισχυρίζεται, ότι, ο μηχανοδηγός της αμαξοστοιχίας 4245, Αθανάσιος Τσάδαρης, μόλις αντιλήφθηκε (στο Χ.Σ. 13+850) την ένδειξη διαλείποντος κίτρινου στο φωτόσημο Α402, προέβη σε άμεση επιχειρησιακή αντίδραση, αφού όχι μόνο επιχείρησε να επικοινωνήσει, μέσω του συστήματος TETRA, με την τηλεδιόικηση του αεροδρομίου, προκειμένου να επισημάνει ότι η χάραξη πορείας που είχε οριστεί από το προσωπικό της υποδομής (ΟΣΕ) ήταν εσφαλμένη και ως εκ τούτου οδηγούσε την αμαξοστοιχία σε τροχιά που αντιστοιχούσε σε δρομολόγιο του μετρό, αλλά και μείωσε προοδευτικά την ταχύτητα της εν λόγω αμαξοστοιχίας.

(3) Εντούτοις, ο ανωτέρω ισχυρισμός **τυγχάνει απορριπτέος ως ουσιαστικά αβάσιμος**, διότι, λαμβάνοντας υπόψη όλα τα παραπάνω αλλά και έγγραφα που έχει στη διάθεσή της η Αρχή καθίσταται σαφές, ότι:

ΠΡΩΤΟΝ: Δεν παρασχέθηκε από τη σιδηροδρομική επιχείρηση οποιοδήποτε έγγραφο από το οποίο να συνάγεται με βεβαιότητα ή να αποδεικνύεται, ότι ο μηχανοδηγός της επιβατικής αμαξοστοιχίας 4245 έλαβε εγκαίρως τα αναγκαία μέτρα, ώστε να μπορέσει να σταθμεύσει πριν από τον σχετικό σημαφόρο που καλύπτει το πρόσημα, διαπιστώνοντας ότι πρέπει να τηρήσει τα αναφερόμενα της ανωτέρω διάταξης του Γ.Κ.Κ.. Τουναντίον, **επιβεβαιώνεται μόνο η προοδευτική μείωση της ταχύτητας** (σταδιακή επιβράδυνση της αμαξοστοιχίας) με

προδευτική πέδηση και όταν κατέστη εφικτή η επικοινωνία του με την τηλεδιοίκηση του αεροδρομίου προέβη σε ακινητοποίηση της αμαξοστοιχίας.

ΔΕΥΤΕΡΟΝ: Οι σύντομοι διάλογοι οι οποίοι μνημονεύονται στο ειρημένο (σχ.22 σελ.11 έως σελ.12) υπόμνημα της ελεγχόμενης σιδηροδρομικής επιχείρησης δεν αποδεικνύουν την τήρηση της εδώ ελεγχόμενης παράβασης, καθόσον, δεν προκύπτει αφενός μεν η οποιαδήποτε, σύμφωνα με τα εδώ προαναφερόμενα, διαπίστωση του μηχανοδηγού, και αφετέρου, η στάθμευση της επιβατικής αμαξοστοιχίας, παρά μόνον όταν έλαβε σχετική εντολή από τον σταθμάρχη με περιεχόμενο «περίμενε εκεί που είσαι».

ΤΡΙΤΟΝ: Άλλωστε, στο με αριθ. πρωτ. 3977/26.11.2024 έγγραφο της HELLENIC TRAIN (σχ.3-Ημερήσιο Φύλλο Περιστατικών Ασφάλειας και Καταργήσεων της 9.10.2024) αναγνωρίζεται με ακρίβεια, μεταξύ άλλων, ότι «Στις 18:00, η αμαξοστοιχία 4245 (Κάντζα-Λιόσια, Α/Α 560.907+560.905) ανέφερε λανθασμένη ένδειξη Φ/Σ (Ρ402 διπλό πορτοκαλί) Έγινε υπέρβαση και δόθηκε εντολή παλινδρόμησης προς επαναχάραξη πορείας. Η αμαξοστοιχία συνέχισε με καθυστέρηση 10'».

ΤΕΤΑΡΤΟΝ: Τέλος, η ανωτέρω εκτίμηση της αρχής (περί ουσιαστικής αβασιμότητας του ισχυρισμού) ενισχύεται και επιβεβαιώνεται και από το στις 6.11.2024 χρονολογούμενο πόρισμα της αρμόδιας Επιτροπής Διερεύνησης της HELLENIC TRAIN (σχ.10) στο οποίο, μεταξύ άλλων αναφέρεται, ότι «...**4. Διερεύνηση Αιτιών και Ευθυνών...II. Φωτοσήμανση-** Η αμαξ. 4245, κατά την πορεία επί της γραμμής 102, πέρασε πρώτα το φωτόσημα Α402 (που βρίσκεται στην Χιλιομετρική Θέση ΧΘ 12+135) και έπειτα το φωτόσημα Ρ402 (που βρίσκεται στην Χιλιομετρική Θέση ΧΘ 10+850). **Η απόσταση**

μεταξύ αυτών των δυο διαδοχικών σημάτων είναι 1285 μέτρα».

VIIε. Επί του ισχυρισμού της HELLENIC TRAIN Α.Ε. περί συμμόρφωσή της προς το περιεχόμενο της διάταξης του άρθρου **120 §1204** (Στελέχωση των κινητήριων μονάδων και καθήκοντα των μηχανοδηγών) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' (σχ.1θ):

(1) Στη διάταξη του άρθρου 120 §1204 (Στελέχωση των κινητήριων μονάδων και καθήκοντα των μηχανοδηγών) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' (σχ.1θ) προβλέπεται ρητά, ότι «Όταν ο Μηχανοδηγός διαπιστώσει σε περιοχές σταθμών ή κόμβων πως τελικά η αμαξοστοιχία ακολουθεί, λόγω του τρόπου διευθέτησης των αλλαγών από το προσωπικό της Υποδομής, διαφορετική πορεία από αυτή που του υποδείχτηκε μέσω σημάτων ή Δελτίων ή διαφορετική από αυτή που αντιστοιχεί στο δρομολόγιο της αμαξοστοιχίας, τότε οφείλει να προβεί σε άμεση στάθμευση της αμαξοστοιχίας και στη συνέχεια συνεννοείται με τον Σταθμάρχη ή Κεντρικό Χειριστή».

(2) Η HELLENIC TRAIN Α.Ε. με το με αριθ. πρωτ. 1098/20.3.2026 έγγραφο υπόμνημά της (σχ.22) ισχυρίζεται, ότι, **(αα)** από την γραμματική διατύπωση της ειρημένης διάταξης δεν προκύπτει το είδος της πέδησης που θα πρέπει να χρησιμοποιηθεί σε κάθε περίπτωση, δηλαδή, εάν θα πρέπει να είναι ακαριαία ή προοδευτική και **(ββ)** ο μηχανοδηγός, αφού διαπίστωσε στο Χ.Σ. 13+850, ότι το φωτόσημο Α402 έφερε ένδειξη διαλείποντος κίτρινου, επικοινωνήσε άμεσα (μέσω του συστήματος ΤΕΤΡΑ) με την τηλεδιόικηση του αεροδρομίου, προκειμένου να γνωστοποιήσει την λανθασμένη (από το προσωπικό της υποδομής) χάραξη πορείας και προέβη σε μείωση της ταχύτητας της αμαξοστοιχίας, ενώ, **όταν διαπίστωσε ότι το φωτόσημο Ρ402 έφερε διπλή ένδειξη πορτοκαλί**, γεγονός

που επιβεβαίωνε ότι η **χάραξη πορείας οδηγούσε σε μη εξουσιοδοτημένη τροχιά, προέβη**, με τη χρήση προοδευτικής πέδησης, σε περαιτέρω επιβράδυνση, **ώστε να ακινητοποιήσει τελικά τον συρμό σε απόσταση 234 μέτρων πριν από την διακλάδωση** της γραμμής του προαστιακού με την γραμμή του μετρό.

(3) Εντούτοις, ο ανωτέρω ισχυρισμός **τυγχάνει απορριπτέος ως ουσιαστικά αβάσιμος**, διότι, λαμβάνοντας υπόψη όλα τα παραπάνω αλλά και έγγραφα που έχει στη διάθεσή της η Αρχή καθίσταται σαφές, ότι:

ΠΡΩΤΟΝ: Δεν παρασχέθηκε από τη σιδηροδρομική επιχείρηση οποιοδήποτε έγγραφο από το οποίο να συνάγεται με βεβαιότητα ή να αποδεικνύεται ότι ο μηχανοδηγός της επιβατικής αμαξοστοιχίας 4245 μόλις αντιλήφθηκε την λάθος χάραξη **προέβη (αα) σε άμεση στάθμευση** της ειρημένης αμαξοστοιχίας και **(ββ) σε συνεννόηση** με τον σταθμάρχη ή τον κεντρικό χειριστή, κατά την ρητή διατύπωση της ανωτέρω διάταξης του Γ.Κ.Κ..

ΔΕΥΤΕΡΟΝ: Άλλωστε, η ανωτέρω εκτίμηση της αρχής (περί ουσιαστικής αβασιμότητας του ισχυρισμού) ενισχύεται και επιβεβαιώνεται και από το στις 6.11.2024 χρονολογούμενο πόρισμα της αρμόδιας Επιτροπής Διερεύνησης της HELLENIC TRAIN (σχ.10) στο οποίο, μεταξύ άλλων αναφέρεται, ότι «...**5. Συμπέρασμα** Η Επιτροπή, αφού εξέτασε όλα τα διαθέσιμα στοιχεία και τα αξιολόγησε προσεκτικά, καταλήγει στο συμπέρασμα ότι **ο αιτιώδης παράγοντας του ατυχήματος αποδίδεται στη λανθασμένη χάραξη του δρομολογίου** σε σχέση με την προβλεπόμενη-προγραμματισμένη υπηρεσία της επιβατικής αμαξοστοιχίας 4245, από τον Διαχειριστή Υποδομής. **Ο μηχανοδηγός Αθανάσιος Τσάδαρης της αμαξοστοιχίας 4245 διέπραξε επίσης τις ακόλουθες παραβάσεις ως αιτιώδεις με το υπό εξέταση Συμβάν παράγοντες**:

1)...2) μη έγκαιρη ακινητοποίηση της αμαξοστοιχίας όπως προβλέπεται από το άρθρο 120 παράγραφος 1204, προ του Φωτοσήματος διπλού κίτρινου (P402) το οποίο ειδοποιεί για αλλαγή πορείας, η οποία ήταν διαφορετική από αυτή που αντιστοιχεί στο δρομολόγιο της αμαξοστοιχίας...».

VIIστ. Επί του ισχυρισμού της HELLENIC TRAIN Α.Ε. περί συμμόρφωσή της προς το περιεχόμενο της διάταξης του άρθρου 120 §β περίπτωση iv (Στελέχωση των κινητήριων μονάδων και καθήκοντα των μηχανοδηγών) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' (σχ.1θ):

(1) Στη διάταξη του άρθρου 120 §1200β περίπτωση iv (Στελέχωση των κινητήριων μονάδων και καθήκοντα των μηχανοδηγών) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' (σχ.1θ) προβλέπεται ρητά, ότι «1200.- α.-...β.-Επιβάλλεται η παρουσία ενός δεύτερου Μηχανοδηγού στον θάλαμο οδήγησης στις ακόλουθες περιπτώσεις: i... iv) σε τμήματα της διαδρομής επιβατικής αμαξοστοιχίας η οποία δεν επιτηρείται ως προς τη συμμόρφωση προς τις ακολουθητέες ταχύτητες και τις ενδείξεις των σημάτων μέσω συστήματος προστασίας ETCS και ο θάλαμος οδήγησης δεν έχει πρόσβαση στη σύνθεση, ανεξαρτήτως μέγιστης ταχύτητας...».

(2) Η HELLENIC TRAIN Α.Ε. με το με αριθ. πρωτ. 1098/20.3.2026 έγγραφο υπόμνημά της (σχ.22) ισχυρίζεται, ότι, αφενός μεν η υποχρέωση παρουσίας του δεύτερου μηχανοδηγού, Παναγιώτη Σαρκίρη, στον θάλαμο μηχανοδήγησης απαιτείται μόνο εφόσον συντρέχουν σωρευτικά οι αναφερόμενες (στο άρθρο) προϋποθέσεις, ήτοι η μη επιτήρηση με το σύστημα ETCS και η μη πρόσβαση του θαλάμου οδήγησης στη σύνθεση, ενώ στη συγκεκριμένη περίπτωση δεν υφίσταται η δεύτερη, αφού επρόκειτο για τροχαίο υλικό τύπου Railbus

(ο θάλαμος μηχανοδήγησης επικοινωνεί αμέσως με την καμπίνα των επιβατών), **και αφετέρου**, η επιτροπή διερεύνησης (της HELLENIC TRAIN) του συμβάντος (σχ.10), έσφαλε, κατά την εκτίμησή της για παράβαση της ενλόγω διάταξης, διότι **όχι μόνο** δεν ερμήνευσε σωστά το περιεχόμενό της **αλλά και** προσέδωσε κανονιστικό χαρακτήρα σε μια πρακτική επιχειρησιακής διευκόλυνσης (ο δεύτερος μηχανοδηγός προβαίνει σε έναρξη μηχανοδήγησης κατά τη διάρκεια δρομολογίου, όταν συμπληρώνεται ο χρόνος μηχανοδήγησης του μηχανοδηγού που προηγείται, δίχως διακοπή εκτέλεσης δρομολογίων) η οποία ουδόλως απορρέει από δεσμευτική διάταξη του ΓΚΚ. Επιπρόσθετα, με το συμπληρωματικό υπόμνημά της (σχ.24) ισχυρίζεται, ότι ο έλεγχος και η διαχείριση του συνόλου του συρμού είναι τεχνικώς εφικτά από έναν μηχανοδηγό, ανεξαρτήτως της δυνατότητας φυσικής μετάβασης μεταξύ των επιμέρους οχημάτων, που σε κάθε περίπτωση επιτυγχάνεται από την υφιστάμενη θύρα στον θάλαμο μηχανοδήγησης η οποία παρέχει πρόσβαση στη σύνθεση.

(3) Εντούτοις, ο ανωτέρω ισχυρισμός **τυγχάνει απορριπτέος ως ουσιαστικά αβάσιμος**, διότι, λαμβάνοντας υπόψη όλα τα παραπάνω αλλά και έγγραφα που έχει στη διάθεσή της η Αρχή καθίσταται σαφές, ότι:

ΠΡΩΤΟΝ: Δεν παρασχέθηκε από τη σιδηροδρομική επιχείρηση οποιοδήποτε έγγραφο από το οποίο να συνάγεται με βεβαιότητα **ή** να αποδεικνύεται ότι η επιβατική αμαξοστοιχία 4245 αφορούσε σε **μονή** σύνθεση Railbus.

ΔΕΥΤΕΡΟΝ: Εξάλλου, η ανωτέρω εκτίμηση της αρχής (περί ουσιαστικής αβασιμότητας του ισχυρισμού) ενισχύεται και επιβεβαιώνεται και από το στις 6.11.2024 χρονολογούμενο πόρισμα της αρμόδιας Επιτροπής Διερεύνησης της HELLENIC TRAIN (σχ.10) στο οποίο, μεταξύ άλλων αναφέρεται, και για

τους 2 μηχανοδηγούς ότι «...5. Συμπέρασμα ... Ο μηχανοδηγός Αθανάσιος Ισάδαρης της αμαξοστοιχίας 4245 διέπραξε επίσης τις ακόλουθες παραβάσεις ως αιτιώδεις με το υπό εξέταση Συμβάν παράγοντες: 1) μηχανοδήγηση της αμαξοστοιχίας σε καθεστώς αντίθετο με ότι προβλέπεται από τον Γενικό Κανονισμό Κυκλοφορίας, άρθρο 120, β), iv)...3) Ο δεύτερος μηχανοδηγός Παναγιώτης Σαρκίρης της αμαξοστοιχίας 4245 που δεν ήταν παρών στην καμπίνα του μηχανοδηγού διέπραξε επίσης τα ακόλουθα αδικήματα, ως συντρέχων παράγοντας: Α) Δεν τήρησε τον Γενικό Κανονισμό Κυκλοφορίας, καθότι βρισκόταν στον πίσω θάλαμο οδήγησης της διπλής σύνθεσης RAILBUS της αμαξοστοιχίας 4245...».

ΤΡΙΤΟΝ: Σημειώνεται εδώ, ότι η αναφορά της HELLENIC TRAIN (σχ.22) στην μη λήψη υπόψη (από την ΡΑΣ) του ειρημένου πορίσματος (σχ.10) λόγω εσφαλμένης ερμηνείας των διατάξεων του άρθρου 120 §1200β περίπτωση iv του ΓΚΚ τυγχάνει απορριπτέα, ως αλυσιτελώς προβαλλόμενη, καθόσον, ενώ στο ενλόγω πόρισμα ρητά αναφέρεται πως «Μετά το συμβάν, οι δύο οδηγοί τέθηκαν σε διαθεσιμότητα από τα καθήκοντά τους, όπως απαιτείται από την εσωτερική διαδικασία του συστήματος ΣΔΑ της Εταιρείας», η ελεγχόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση με το δεν αμφισβήτησε (αα) την ανωτέρω διαθεσιμότητα και των 2 μηχανοδηγών διπλής σύνθεσης Railbus της αμαξοστοιχίας 4245 καθώς και (ββ) τις συστάσεις ασφαλείας που αναφέρονται στο ειρημένο (σχ.10) πόρισμα.

VIIζ. Επί του ισχυρισμού της περί συμμόρφωσή της προς το περιεχόμενο των διατάξεων των άρθρων 4.1.11 (Ανωμαλίες σε Σηματοδότηση Παρά τη Γραμμή) και 4.1.14 (Άμεσες Ενέργειες

για την Πρόληψη Κινδύνου κατά Αμαξοστοιχιών) της διαδικασίας «Εγχειρίδιο Μηχανοδηγού-SMS/MAN/0052» του οικείου ΣΔΑ (σχ.1ιβ):

(1) Σύμφωνα με το άρθρο 4.1.11 της ειρημένης (σχ.1ιβ) διαδικασίας προβλέπεται ότι «4.1.11 Ανωμαλίες Σε Σηματοδότηση Παρά τη Γραμμή Εάν παρατηρηθεί οποιαδήποτε από τις ακόλουθες ανωμαλίες:

- δεν φαίνεται καμία ένδειξη σήματος εκεί όπου έπρεπε να υπάρχει,
- το σήμα δείχνει αντικανονική ένδειξη,
- λαμβάνεται αντικανονική ακολουθία ένδειξης κατά την προσέγγιση στο σήμα,
- η ένδειξη του σήματος δεν είναι ευδιάκριτη, **ο μηχανοδηγός ενεργεί σύμφωνα με την ένδειξη του αυστηρότερου περιορισμού** που θα μπορούσε να εμφανίζει το σήμα. (Σταθμεύει προ του σήματος). Σε όλες τις περιπτώσεις, ο μηχανοδηγός αναφέρει στον ρυθμιστή σηματοδότησης την αντικανονική ένδειξη σηματοδότησης που έχει παρατηρήσει».

(2) Σύμφωνα με το άρθρο 4.1.14 της ειρημένης (σχ.1ιβ) διαδικασίας προβλέπεται ότι «4.1.14 Άμεσες Ενέργειες για την Πρόληψη Κινδύνου κατά Αμαξοστοιχιών

1) Το προσωπικό κάθε Σιδηροδρομικής Επιχείρησης / Διαχειριστή Υποδομής που αντιλαμβάνεται την ύπαρξη κινδύνου κατά αμαξοστοιχιών **λαμβάνει αμέσως μέτρα για να σταματήσει τις αμαξοστοιχίες** που ενδέχεται να πληγούν, καθώς και κάθε άλλο μέτρο που είναι απαραίτητο για να αποφευχθεί ζημία ή απώλεια. **2) Κάθε μηχανοδηγός που έχει αντιληφθεί ότι η αμαξοστοιχία του διατρέχει κίνδυνο, τη σταματά και ειδοποιεί αμέσως τον ρυθμιστή σηματοδότησης για τον κίνδυνο».**

(3) Η HELLENIC TRAIN A.E. με το με αριθ. πρωτ. 1098/20.3.2026 έγγραφο υπόμνημά της (σχ.22) ισχυρίζεται, ότι, **αφενός μεν** τυγχάνει εφαρμογής η αρχή **«ne bis in idem»** δεδομένου ότι, οι ανωτέρω διατάξεις επαναλαμβάνουν και εξειδικεύουν προβλέψεις του ΓΚΚ, δίχως να εισάγουν αυτοτελές και διακριτό κανονιστικό περιεχόμενο, και ως εκ τούτου δεν είναι επιτρεπτή η διπλή αξιολόγηση και τιμώρηση της ίδιας, ουσιαστικά, συμπεριφοράς υπό διαφορετικές νομικές βάσεις, **και αφετέρου**, ο μηχανοδηγός της, Αθανάσιος Τσάδαρης, αμέσως μόλις αντιλήφθηκε την αντικανονική ακολουθία ενδείξεων σηματοδότησης και την μη ορθή χάραξη πορείας της αμαξοστοιχίας, προέβη, όχι μόνο σε άμεση επιχειρησιακή αντίδραση επιχειρώντας επανειλημμένα να επικοινωνήσει μέσω του συστήματος TETRA με την τηλεδιοίκηση του αεροδρομίου προκειμένου να αναφέρει το περιστατικό και να ζητήσει οδηγίες, αλλά και μείωσε σταδιακά την ταχύτητα του συρμού με τη χρήση προοδευτικής πέδησης, οδηγώντας τελικά την αμαξοστοιχία σε πλήρη ακινητοποίηση σε απόσταση 234 μέτρων πριν από το σημείο διακλάδωσης της γραμμής του προαστιακού με αυτήν του μετρό.

(4) Εντούτοις, ο ανωτέρω ισχυρισμός **τυγχάνει απορριπτέος ως νομικά αβάσιμος κατά το πρώτο σκέλος του και ουσιαστικά αβάσιμος κατά το δεύτερο σκέλος του**, και ειδικότερα:

(Α1) Το άρθρο 4 §1 του (κυρωθέντος με τον Ν. 1705/1987, ΦΕΚ Α'/89) του 7^{ου} Πρόσθετου Πρωτοκόλλου (Π.Π.) της Ευρωπαϊκής Σύμβασης των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου (ΕΣΔΑ) ορίζει ότι: «Κανένας δεν μπορεί να διωχθεί ή καταδικασθεί **ποινικά** από τα δικαστήρια του ίδιου Κράτους για μια παράβαση για την οποία ήδη αθωώθηκε ή καταδικάσθηκε με αμετάκλητη απόφαση σύμφωνα με το νόμο και την **ποινική δικονομία** του Κράτους αυτού». Κατά την έννοια

της ανωτέρω διάταξης, η οποία αποτελεί, επίσης, γενική αρχή του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (βλ. ΣτΕ Ολομ. 1741/2015 και τις εκεί παραπομπές στη νομολογία του ΔΕΚ) και έχει πλέον ενσωματωθεί στο άρθρο 50 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ένωσης, προκειμένου να ενεργοποιηθεί η προβλεπόμενη σε αυτήν απαγόρευση (***ne bis in idem* που επί λέξει σημαίνει ου δις επ' αυτώ**), η οποία αποτελεί εκδήλωση των αρχών του κράτους δικαίου και του δεδικασμένου, καθώς και των συναφών, επίσης θεμελιωδών, αρχών της ασφάλειας δικαίου και της σταθερότητας της έννομης κατάστασης των προσώπων απαιτείται, κατ' αρχήν, να συντρέχουν οι ακόλουθες προϋποθέσεις: **(α)** να υπάρχουν περισσότερες της μίας διαδικασίες επιβολής κύρωσης **«ποινικού»** χαρακτήρα, **(β)** η μία από αυτές να περατώθηκε με έκδοση αμετάκλητης απόφασης (bis) **και** **(γ)** οι διαδικασίες αυτές πρέπει να στρέφονται κατά του ίδιου προσώπου και να αφορούν την ίδια κατ' ουσίαν παραβατική συμπεριφορά (idem). Στην ημεδαπή έννομη τάξη η αρχή ne bis in idem κατοχυρώνεται ρητώς στο άρθρο 57 §1 του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας, το οποίο ορίζει ότι: «Αν κάποιος έχει καταδικαστεί αμετάκλητα ή αθωωθεί ή έχει πάψει η ποινική δίωξη εναντίον του, **δεν μπορεί να ασκηθεί και πάλι** εις βάρος του δίωξη για την ίδια πράξη, ακόμη και αν δοθεί σ' αυτή διαφορετικός χαρακτηρισμός».

(Α2) Από τη διατύπωση του άρθρου 4 §1 του 7^{ου} Π.Π. ΕΣΔΑ συνάγεται ότι για την ενεργοποίηση της αρχής ne bis in idem **απαιτείται** οι δύο διαδικασίες που έχουν εκκινήσει σε βάρος του ίδιου προσώπου να έχουν **ποινικό χαρακτήρα**. Η έννοια της διαδικασίας ως ποινικού χαρακτήρα απασχόλησε επανειλημμένως το ΕΔΔΑ, το οποίο, προκειμένου να διευρύνει την προστασία του άρθρου αυτού, διευκρίνισε ότι η έννοια της

διαδικασίας ποινικού χαρακτήρα είναι αντίστοιχη προς την κατηγορία «ποινικής φύσεως» του άρθρου 6 §1 της ΕΣΔΑ. Ως προς την έννοια της κατηγορίας «ποινικής φύσεως» κατά το άρθρο 6 §1 της ΕΣΔΑ, το Δικαστήριο ήδη από τα μέσα της δεκαετίας του 1970 είχε αναγνωρίσει ότι η έννοια αυτή είναι ευρύτερη από τις *stricto sensu* ποινές του ποινικού δικαίου, δεχόμενο ότι η ένταξη μιας κύρωσης στην ύλη του διοικητικού δικαίου κατά την εσωτερική έννομη τάξη δεν αρκεί για να αποκλείσει την υπαγωγή της στις κατηγορίες «ποινικής φύσεως» κατά την έννοια του ανωτέρω άρθρου. Και τούτο διότι διαφορετικά τα κράτη θα μπορούσαν κατά βούληση να εξουδετερώνουν τη ρυθμιστική λειτουργία του άρθρου 6 της ΕΣΔΑ, εντάσσοντας κυρώσεις στην ύλη του διοικητικού δικαίου, ενώ αυτές κατά τη φύση τους έχουν ποινικό χαρακτήρα, ώστε η εφαρμογή του άρθρου αυτού να εξαρτάται τελικώς από την κυριαρχική θέληση των κρατών. Ενόψει αυτού το ΕΔΔΑ διαμόρφωσε τρία κριτήρια, γνωστά ως κριτήρια Engel από την ομώνυμη απόφαση - σταθμό της 8^{ης} Ιουνίου 1976 (5100/71, 5101/71, 5102/71, 5354/72, 5370/72, Engel κλπ κατά Κάτω Χωρών) μέσω των οποίων εκτιμάται και διαμορφώνεται με αυτόνομο τρόπο η έννοια της κατηγορίας «**ποινικής φύσεως**». Τα κριτήρια αυτά συνίστανται στα εξής: **(α)** η νομική κατηγοριοποίηση της παράβασης στο εθνικό δίκαιο, **(β)** η φύση της παράβασης, **(γ)** η φύση και η αυστηρότητα της κύρωσης που ενδέχεται να επιβληθεί στον ενδιαφερόμενο.

(Α3) Βασικό εννοιολογικό στοιχείο της αρχής *ne bis in idem* είναι αυτό του «**bis**», δηλαδή, αν η μεταγενέστερη «**ποινική**» διαδικασία **συνιστά ανεπίτρεπτη δεύτερη διαδικασία σε σχέση με την πρώτη, κατά την οποία επήλθε αμετάκλητη αθώωση ή καταδίκη**, ώστε, για να ενεργοποιηθεί η αρχή *ne bis in idem*, **η δικαστική απόφαση πρέπει να έχει αποκτήσει ισχύ δεδικασμένου** (*res judicata*), κατά την αυτόνομη

έννοια της ΕΣΔΑ, που συνίσταται στο να είναι η απόφαση απρόσβλητη, δηλαδή να μην υπόκειται σε «συνήθη» (ordinary) ένδικα μέσα, ή τα προβλεπόμενα ένδικα μέσα να έχουν εξαντληθεί ή να μην ασκήθηκαν εντός της προβλεπόμενης προθεσμίας. Εφαρμόζοντας τις ανωτέρω διαπιστώσεις στην ελληνική έννομη τάξη συνάγεται ότι προκειμένου περί ποινικής απόφασης αυτή αποκτά ισχύ δεδικασμένου και καθίσταται απρόσβλητη όταν καταστεί **αμετάκλητη** (πρβλ. ΕΔΔΑ απόφαση της 26^{ης} Ιουνίου 2009, 44046/09, Μαγγαφίνης κατά Ελλάδα, όπου διαπιστώθηκε ότι η ποινική διαδικασία δεν έχει περατωθεί με έκδοση αμετάκλητης απόφασης και εκκρεμεί ενώπιον του ΑΠ, συνεπώς δεν τυγχάνει εφαρμογής το άρθρο 4 του 7ου Π.Π. ΕΣΔΑ), **ενώ στο πλαίσιο της διοικητικής διαδικασίας**, η διοικητική κύρωση καθίσταται απρόσβλητη **είτε** σε περίπτωση που η διοικητική πράξη οριστικοποιηθεί συνεπεία μη άσκησης ενδίκου βοηθήματος κατά αυτής, **είτε** σε περίπτωση που εκδοθεί αμετάκλητη απόφαση διοικητικού δικαστηρίου επί της διαφοράς. Συνοπτικά, από τα ανωτέρω καθίσταται σαφές ότι η αρχή ne bis in idem **δεν απαγορεύει** την ταυτόχρονη κίνηση περισσότερων κυρωτικών διαδικασιών, **εφόσον δεν έχει εκδοθεί ακόμη αμετάκλητη απόφαση**. Τέλος, σύμφωνα με τη νομολογία του ΕΔΔΑ, η αρχή ne bis in idem **δεν απαγορεύει** την επιβολή πολλαπλών κυρώσεων από διαφορετικά όργανα στο πλαίσιο διακριτών διαδικασιών, εφόσον υπάρχει επαρκώς στενός σύνδεσμος κατ' ουσία και κατά χρόνο μεταξύ τους, καθώς στην περίπτωση αυτή **δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι** το πρόσωπο έχει διωχθεί ή τιμωρηθεί δεύτερη φορά για το ίδιο αδίκημα (πρβλ. ΕΔΔΑ απόφαση της 17^{ης} Φεβρουαρίου 2015, 41604/11, Boman κατά Φινλανδίας, σκ. 42. **Τα κριτήρια** που λαμβάνει υπόψη το Δικαστήριο προκειμένου να κρίνει αν οι διαδικασίες τελούν σε ουσιαστικό και χρονικό σύνδεσμο μεταξύ τους

είναι τα εξής: οι διοικητικές κυρώσεις είχαν επιβληθεί από διαφορετικές αρχές, αν ακολούθησαν τη δική τους ξεχωριστή πορεία και κατέστησαν ανεξάρτητα τελεσίδικες, αν η πρώτη από αυτές ελήφθη υπόψη για τον προσδιορισμό της σοβαρότητας της άλλης κύρωσης, αν υπήρξε οποιαδήποτε άλλη αλληλεπίδραση μεταξύ των αρμόδιων αρχών. **Συνεπώς, εν ολίγοις, λαμβάνεται υπόψη** αν οι αξιολογήσεις που έγιναν από την κάθε αρχή ήταν αυτοτελείς και ανεξάρτητες από τις αξιολογήσεις και τα πορίσματα που εξήχθησαν στο πλαίσιο της άλλης διαδικασίας).

(Α4) Μία ακόμη προϋπόθεση για την εφαρμογή της αρχής *ne bis in idem* είναι **οι δύο κυρωτικές διαδικασίες να στρέφονται κατά του ίδιου φυσικού ή νομικού προσώπου. Πρόσωπα έναντι των οποίων δεν κινήθηκε η πρώτη διαδικασία, έστω και αν συνδέονται με τον καθ' ου η διαδικασία αυτή, δεν μπορούν να επωφεληθούν από την αρχή ne bis in idem.** Συνεπώς, εάν με τη μία διαδικασία επιβλήθηκε πρόστιμο σε εταιρεία για διοικητικό αδίκημα δεν υπάρχει πεδίο εφαρμογής της αρχής *ne bis in idem* όταν η δεύτερη (ποινική) διαδικασία κινείται κατά φυσικού προσώπου - νόμιμου εκπροσώπου της εταιρείας, έστω και αν αφορά την ίδια παράβαση.

(Α5) Επομένως, ο ανωτέρω ισχυρισμός της ελεγχόμενης σιδηροδρομικής επιχείρησης τυγχάνει, κατά το πρώτο σκέλος του, **απορριπτέος ως νομικά αβάσιμος**, διότι:

ΠΡΩΤΟΝ: Σύμφωνα με τις εδώ προαναφερόμενες προϋποθέσεις, **οι οποίες πρέπει να συντρέχουν σωρευτικά**, για την εφαρμογή της αρχής *ne bis in idem* καθίσταται σαφές, ότι η διαδικασία ακρόασης για το εδώ ερευνώμενο από την ΡΑΣ σιδηροδρομικό συμβάν της 9.10.2024, **(αα) δεν έχει χαρα-**

κτήρα «ποινικό» αλλά αμιγώς διοικητικό και (ββ) σε περίπτωση παράβασης διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας για το εδώ ερευνώμενο σιδηροδρομικό συμβάν **επιβάλλονται, αποκλειστικά από την ΡΑΣ, οι σχετικές διοικητικές κυρώσεις του άρθρου 79** του Ν.4632/2019, δεδομένου ότι η ακροαματική διαδικασία ενώπιον της Αρχής (ΡΑΣ) αφορά στο νομικό πρόσωπο της ελεγχόμενης σιδηροδρομικής επιχείρησης και όχι σε φυσικά πρόσωπα, όπως συμβαίνει στην ποινική διαδικασία.

ΔΕΥΤΕΡΟΝ: Εξάλλου, η νομική αβασιμότητα του σχετικού ισχυρισμού καταδεικνύεται και από την ρητή διατύπωση της διάταξης του άρθρου 79 §2 εδάφιο 5 του Ν.4632/2019 (σχ.1γ), καθόσον, ορίζεται, ότι «**5. Οι πιο πάνω αναφερόμενες διοικητικές κυρώσεις επιβάλλονται πέραν των οποιωνδήποτε ποινικών, αστικών ή άλλων κυρώσεων που προβλέπονται από άλλες διατάξεις**».

ΤΡΙΤΟΝ: Επομένως, η νομική αβασιμότητα του ισχυρισμού περί εφαρμογής του αξιώματος “ne bis in idem”, καταδεικνύεται **όχι μόνο** εξαιτίας της νομικής αδυναμίας υπαγωγής των προϋποθέσεων του εν λόγω αξιώματος, όπως ήδη προαναφέρθηκε, στην εδώ ερευνώμενη υπόθεση, **αλλά και** εξαιτίας της μη ύπαρξης **είτε** αντίστοιχης κυρωτικής απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ κατά της εδώ ελεγχόμενης σιδηροδρομικής επιχείρησης **είτε** αμετάκλητης απόφασης διοικητικού δικαστηρίου για τα ίδια, με την εδώ ερευνώμενη υπόθεση, πραγματικά περιστατικά.

ΤΕΤΑΡΤΟΝ: Από το σύνολο του θεσμικού πλαισίου, όπως αυτό αναφέρθηκε, προς αποφυγή περιττών επαναλήψεων, στο εδώ παραπάνω **Κεφάλαιο IV** (νομοθετικό πλαίσιο-αρμοδιότητες της ΡΑΣ), προσδιορίζεται με σαφήνεια ο ρόλος, η εποπτεία και η δικαιοδοσία της ΡΑΣ, ως Εθνική Αρχή Ασφάλειας, για

επιβολή των σχετικών κάθε φορά διοικητικών κυρώσεων (**μη ποινικής φύσης**) στο υπαίτιο νομικό πρόσωπο.

ΠΕΜΠΤΟΝ: Επίσης, όπως ήδη έχει αναφερθεί παραπάνω, κατά τη διατύπωση του άρθρου 79 (Κυρώσεις) του Ν.4632/2019, **μόνο** η Αρχή (ΡΑΣ) δύναται επιβάλλει τις ενλόγω **διοικητικές κυρώσεις**, ανεξαρτήτως μάλιστα της ύπαρξης οποιασδήποτε άλλης ποινικής, αστικής ή άλλης κύρωσης η οποία προβλέπεται από άλλες διατάξεις (άρθρο 79 §5 του Ν.4632/2019)

ΕΚΤΟΝ: Καθίσταται σαφές ότι η έννοια του καταλογισμού ευθύνης στο υπαίτιο πρόσωπο (σιδηροδρομική επιχείρηση ή διαχειριστής υποδομής) για παράβαση διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας εντός του θεσμικού πλαισίου έρευνας και επιβολής διοικητικών κυρώσεων από την ΡΑΣ, ουδόλως σχετίζεται με την έννοια της «υπαιτιότητας» και του «καταλογισμού» του Ποινικού Δικαίου, καθόσον, βασικό συστατικό του ποινικού δικαίου είναι η έννοια της ατομικής ευθύνης που αντιμετωπίζει το έγκλημα ως απόρροια ατομικής συμπεριφοράς, ήτοι, ως αποτέλεσμα ενεργειών ή παραλείψεων φυσικών προσώπων. Επιπλέον, η αρχή της ενοχής περιλαμβάνει ως συστατικά στοιχεία την βιολογική ικανότητα προς καταλογισμό, κάποια μορφή υπαιτιότητας (δόλου ή αμέλειας) και το αξιολογικό στοιχείο της δυνατότητας του δράστη να πράξει διαφορετικά, στοιχεία συνδεδεμένα με κρίση προσωπικής αποδοκimasίας που αφορούν τα υποκειμενικά δεδομένα του δράστη σε σχέση με ορισμένη συμπεριφορά. Αναφορικά με τα νομικά πρόσωπα, ως πλάσματα δικαίου, στερούνται της ικανότητας του πράττειν και του γνωστικού και βουλευτικού στοιχείου του καταλογισμού που αποτελούν προϋπόθεση *sine qua non* για την επιβολή κάποιας ποινικής κύρωσης. Προς την ίδια κατεύθυνση προσανατολίζεται και το σύστημα της ποινικής καταστολής, αφού, αποτελείται

κυρίως από στερητικές της ελευθερίας ποινές και μέτρα ασφαλείας, τα οποία αποβλέπουν στην ανταπόδοση, την ειδική και γενική πρόληψη και ως εκ τούτου δεν δύνανται να επιβάλλονται σε νομικά πρόσωπα, δεδομένου ότι αυτά δεν διαθέτουν συνείδηση.

ΕΒΔΟΜΟΝ: Οι διοικητικές και ποινικές κυρώσεις, συνιστούν ένα απειλούμενο κακό που επιβάλλεται στον δράστη της αξιόποινης πράξης. Ωστόσο, οι διοικητικές κυρώσεις **διαφέρουν** στην ουσία τους από τις ποινικές, καθώς **οι πρώτες** είναι μέσο του διοικητικού δικαίου, που αφορά τη λειτουργία της Διοίκησης, γεγονός που θέτει υπό αμφισβήτηση την επιβολή τους ως απάντηση σε ένα ποινικό αδίκημα, αφού, σε επίπεδο διοικητικού δικαίου αξιοποιείται το ουσιαστικό - ποιοτικό κριτήριο του επιδιωκόμενου σκοπού. Έτσι, **τα δύο είδη κυρώσεων διαφέρουν** διότι μέσω της διοικητικής κύρωσης επιδιώκεται η αποκατάσταση της εύρυθμης λειτουργίας της Διοίκησης, **ενώ οι στόχοι της ποινικής κύρωσης εκτείνονται** από την πρόληψη μέχρι την αποδοκιμασία και τον σωφρονισμό του δράστη. Το στοιχείο αυτό του στιγματιστικού, αποδοκιμαστικού και σωφρονιστικού χαρακτήρα της ποινής **δεν εντοπίζεται** στις διοικητικές κυρώσεις, γεγονός που καταδεικνύει τη διαφορετική φύση τους και τις διαχωρίζει εννοιολογικά από τις ποινές λόγω της «διαφορετικής κοινωνικοηθικής σημασιολογικής τους».

ΟΓΔΟΟΝ: Τα ελληνικά δικαστήρια διαχρονικά **απέρριπταν** την εφαρμογή των συνταγματικά κατοχυρωμένων αρχών και των θεμελιωδών εγγυήσεων του ποινικού δικαίου στις διοικητικές κυρώσεις, εμμένοντας στην παραδοσιακή διάκριση διοικητικού και ποινικού δικαίου, προκρίνοντας την εφαρμογή των γενικών αρχών του διοικητικού δικαίου για τις δυσμενείς διοικητικές πράξεις, όπως μεταξύ άλλων, τις αρχές της νομιμότητας, της χρηστής διοίκησης, της αναλογικότητας, της

προηγούμενης ακρόασης, της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης των διοικουμένων, της αιτιολογίας των πράξεων της Διοίκησης και της αρχής ότι ουδείς υποχρεούται στα αδύνατα. Το αποτέλεσμα είναι να διαφοροποιείται η θέση του υποκειμένου που υφίσταται τη διοικητική κύρωση, καθώς στην περίπτωση του δεν επιβάλλονται, κατά κανόνα, οι κλασικές εγγυητικές αρχές του ποινικού δικαίου.

ΕΝΑΤΟΝ: Τέλος, από τη σαφή διατύπωση του άρθρου 55 του Ν.4632/2019 σύμφωνα με το οποίο **(αα) «εθνικοί κανόνες»** είναι «όλοι οι δεσμευτικοί κανόνες που θεσπίζονται σε ένα κράτος - μέλος, ανεξαρτήτως του φορέα έκδοσης, οι οποίοι περιλαμβάνουν απαιτήσεις σιδηροδρομικής ασφάλειας ή απαιτήσεις τεχνικής φύσης, εκτός από αυτές που έχουν θεσπιστεί από την Ένωση ή διεθνείς κανόνες, και οι οποίοι ισχύουν στο εν λόγω κράτος-μέλος για σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, διαχειριστές υποδομών ή τρίτα μέρη» **και** (ββ) **«σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας»** είναι «η οργάνωση, οι ρυθμίσεις και οι διαδικασίες που θεσπίζονται από διαχειριστή υποδομής ή σιδηροδρομική επιχείρηση προκειμένου να διασφαλίζεται η ασφαλής διαχείριση των εκτελούμενων λειτουργιών» **σε συνδυασμό και** με το άρθρο 79 του ίδιου νόμου, στο οποίο προβλέπονται διαφορετικές διοικητικές κυρώσεις, προκύπτει αβίαστα, ότι **όχι μόνο** ο Γενικός Κανονισμός Κίνησης (σχ.1θ), ως εθνικός κανόνας, και η διαδικασία «Εγχειρίδιο Μηχανοδηγού-SMS/MAN/0052 (σχ.1ιβ), ως διαδικασία του οικείου ΣΔΑ της εδώ ελεγχόμενης σιδηροδρομικής επιχείρησης, έχουν αυτοτελή και ανεξάρτητη νομική και λειτουργική ύπαρξη, αφού επιδιώκεται διαφορετικός σκοπός από την τήρησή τους, **αλλά και** η ΡΑΣ δεσμεύεται, εντός του πλαισίου των αρμοδιοτήτων της, στην επιβολή διαφορετικού, ανάλογα με το είδος της παράβασης, επιβολής σχετικών διοικητικών κυρώσεων.

(Β) Ο ισχυρισμός της HELLENIC TRAIN περί πλήρους συμμόρφωσης του μηχανοδηγού της με τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τις ανωτέρω διαδικασίες του οικείου ΣΔΑ (σχ.1ιβ) τυγχάνει, όπως ήδη αναφέρθηκε παραπάνω, **απορριπτέος ως ουσιαστικά αβάσιμος**, καθόσον:

ΠΡΩΤΟΝ: Η επικαλούμενη από την HELLENIC TRAIN επικοινωνία του μηχανοδηγού, όταν διαπίστωσε την αντικανονική ακολουθία των ενδείξεων και τη μη ορθή χάραξη της αμαξοστοιχίας, με την τηλεδιοίκηση του αεροδρομίου, **ουδόλως σχετίζεται** με τις υποχρεώσεις του τελευταίου (ως μηχανοδηγού) για την πιστή τήρηση των προβλεπόμενων από την διαδικασία SMS/MAN/0052-Εγχειρίδιο Μηχανοδηγού (σχ.1ιβ) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ), αφού, σύμφωνα με αυτήν προβλέπεται ρητά, ότι επιβάλλεται, σε τέτοιες συνθήκες, **η ακινητοποίηση της αμαξοστοιχίας πριν από τη σήμα όταν το τελευταίο δείχνει αντικανονική ένδειξη και όχι η απλή επιβράδυνση της πορείας της.**

ΔΕΥΤΕΡΟΝ: Δεν προσκομίστηκε στην Αρχή οποιοδήποτε αποδεικτικό έγγραφο ή στοιχείο **από το οποίο να προκύπτει με βεβαιότητα** η πιστή τήρηση των προαναφερόμενων υποχρεώσεων του μηχανοδηγού της επιβατικής αμαξοστοιχίας 4245 στις 9.10.2024.

ΤΡΙΤΟΝ: Ουδόλως τεκμηριώθηκε η συμμόρφωση του μηχανοδηγού της σιδηροδρομικής επιχείρησης ως προς την εφαρμογή και τήρηση των ανωτέρω διατάξεων, δεδομένου, ότι οι αναφερόμενοι στο υπόμνημα (σχ.22) διάλογοι μεταξύ μηχανοδηγού και σταθμάρχη **προηγήθηκαν** της ακινητοποίησης της ειρηνένης αμαξοστοιχίας, ενώ θα έπρεπε να αποτελέσουν επακόλουθο αυτής (ακινητοποίησης).

ΤΕΤΑΡΤΟΝ: Εξάλλου, η ανωτέρω εκτίμηση της αρχής (περί ουσιαστικής αβασιμότητας του ισχυρισμού) ενισχύεται και επιβεβαιώνεται και από το στις 6.11.2024 χρονολογούμενο

πόρισμα της αρμόδιας Επιτροπής Διερεύνησης της HELLENIC TRAIN (σχ.10) στο οποίο, μεταξύ άλλων αναφέρεται, και για τους 2 μηχανοδηγούς ότι «...**5. Συμπέρασμα ... Ο μηχανοδηγός Αθανάσιος Τσάδαρης της αμαξοστοιχίας 4245 διέπραξε επίσης τις ακόλουθες παραβάσεις ως αιτιώδεις με το υπό εξέταση Συμβάν παράγοντες: 1) ...2)...Και παραβίαση του άρθρου 4.1.11 του Εγχειριδίου Μηχανοδηγού (Διαδικασία Διαχείρισης Ασφάλειας της Hellenic Train) που επιβάλλει στάθμευση προ του σήματος που δείχνει αντικανονική ένδειξη...».**

ΠΕΜΠΤΟΝ: Σε κάθε περίπτωση, η οποιαδήποτε, για το εδώ αυτεπαγγέλτως ερευνώμενο συμβάν, παράβαση υποχρεώσεων του προσωπικού του διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής **δεν δύναται να αποτελέσει** στοιχείο ή τεκμήριο το οποίο να δικαιολογεί ή να απαλλάσσει το προσωπικό της σιδηροδρομικής επιχείρησης από την υποχρέωση τήρησης των οικείων και ρητά προβλεπόμενων, σύμφωνα με όλα τα παραπάνω, υποχρεώσεων και ενεργειών, δεδομένου, ότι ο νομοθέτης έχει προσδιορίσει για το προσωπικό του κάθε φορέα (σιδηροδρομικής επιχείρησης και διαχειριστή σιδηροδρομικής υποδομής) **αυτοτελείς και ανεξάρτητες μεταξύ τους υποχρεώσεις**, ώστε, **αφενός μεν** με την απαρέγκλιτη τήρησή τους να διασφαλίζεται άρτια η κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών στη σιδηροδρομική υποδομή, **και αφετέρου**, η διαπίστωση της παράβασής τους να επισύρει διαφορετικές, για κάθε φορέα, διοικητικές κυρώσεις.

VIII. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

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

όπως αναλύθηκαν παραπάνω, διαπιστώνονται, για το, στις 9.10.2024, σιδηροδρομικό συμβάν που έλαβε χώρα στις 9.10.2024 στην περιοχή της Δουκίσσης Πλακεντίας (Προαστιακός Αθήνας), τα ακόλουθα:

(Α) Ο αυτεπαγγέλτως ελεγχόμενος διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής με την επωνυμία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» και υπαλλακτικά «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε.» ή «ΟΣΕ Α.Ε.», **παραβίασε**, για όλους τους ανωτέρω λόγους, απορριπτομένων (ως αβάσιμων) των σχετικών ισχυρισμών του, **(α)** τις διατάξεις του άρθρου **5 §47** (Χειρισμός των αλλαγών τροχιάς) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β', **(β)** τις διατάξεις του άρθρου **117 §1170** (Έξοδος ή διέλευση αμαξοστοιχιών από τους σταθμούς) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' **και (γ) τις διατάξεις του άρθρου 6.6.2-Διεξαγωγή Κυκλοφορίας & Διευθέτηση Αλλαγών Τροχιάς) της διαδικασίας Δ-17 (ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ)** του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ).

(Β) Η αυτεπαγγέλτως ελεγχόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό τίτλο «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» **παραβίασε**, για όλους τους ανωτέρω λόγους, απορριπτομένων (ως αβάσιμων) των σχετικών ισχυρισμών της, **(α)** τις διατάξεις του άρθρου **120 §§ 1200β και 1204** (Στελέχωση των κινητήριων μονάδων και καθήκοντα των μηχανοδηγών) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β', **(β)** τις διατάξεις του άρθρου **121 § 1210α** (Υποχρεώσεις από τις ενδείξεις των σημάτων κάλυψης των σταθμών) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' **και (γ) τις διατάξεις των άρθρων 4.1.11** «Ανωμαλίες Σε Σηματοδότηση Παρά τη

Γραμμή» και **4.1.14** «Άμεσες Ενέργειες για την Πρόληψη Κινδύνου κατά Αμαξοστοιχιών» της διαδικασίας **SMS/MAN/0052**-Εγχειρίδιο Μηχανοδηγού του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ).

(Γ) **Επιπρόσθετα**, με τη με αριθμό 51/21.6.2024 (ΑΔΑ:9Β8ΛΟΚΠ2-ΣΞ0) απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ (σχ.25), **(η οποία επιδόθηκε νομότυπα και εμπρόθεσμα [σχ.26 και σχ.27], στις 25.6.2024, στον ΟΣΕ και την HELLENIC TRAIN, ήτοι σχεδόν 4 μήνες πριν από το εδώ ελεγχόμενο συμβάν**, ενώ, κατ' εφαρμογή των διατάξεων των άρθρων 32 §8 και 33 §2 του Ν.3891/2010, όπως τροποποιήθηκαν και ισχύουν, **στάλθηκαν στην αρμόδια Δ.Ο.Υ. [σχ.28] τα απαιτούμενα από την Αρχή έγγραφα για την είσπραξη (σύμφωνα με τον Κ.Ε.Δ.Ε.) του επιβαλλόμενου με την ανωτέρω απόφαση (σχ.25) στην HELLENIC TRAIN Α.Ε. χρηματικού προστίμου συνολικού ποσού πενήντα χιλιάδων ευρώ (50.000,00€)), διαπιστώθηκε ότι:**

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

ξεις του άρθρου 5 (*Ειδοποιητικά σήματα καλύψεως σταθμών*) περίπτωση 70 του Γενικού Κανονισμού Κίνησης Α' Μέρος-Κανονισμός Σημάτων (ΦΕΚ Β' 643/23.5.2006) και **(2)** με το Παράρτημα ΙΙΙ (άρθρο 2 §1 του Κεφαλαίου ΙΙ) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης Α' Μέρος-Κανονισμός Σημάτων (ΦΕΚ Β' 643/23.5.2006) και (Α3) της διάταξης του άρθρου 3.3.1. (σεβασμός των σημάτων) της διαδικασίας SMS/MAN/0052 (*εγχειρίδιο μηχανοδηγού*) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ), αναφορικά με το σιδηροδρομικό συμβάν της 23.12.2023 περί παραβίασης σηματοδότη από το προσωπικό έλξης της αμαξοστοιχίας 1313/Κιάτο-Πειραιάς.

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

(Σεβασμός των σημάτων) της διαδικασίας SMS/MAN/0052 (εγχειρίδιο μηχανοδηγού) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ), **πρόστιμο** (άρθρου 79 §1 περίπτωση (η) του δεύτερου μέρους του Ν.4632/2019) χρηματικού ποσού είκοσι χιλιάδων (20.000,00€) ευρώ.

Γ. ΥΠΟΧΡΕΩΝΕΙ τη σιδηροδρομική εταιρεία με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» **(Γ1)** να παραλείπει την παράβαση του συνόλου των διατάξεων του Γενικού Κανονισμού Κίνησης Α' Μέρος-Κανονισμός Σημάτων (ΦΕΚ Β' 643/23.5.2006) στο μέλλον, **(Γ2)** να παραλείπει την παράβαση του συνόλου των διατάξεων της με αριθμό ΑΣ10/77243/580 (ΦΕΚ Β' 698/1.3.2019) «Τροποποίηση του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως -Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών)» απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών στο μέλλον **και (Γ3)** να τηρεί το σύνολο των απαιτήσεων του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ).

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

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

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

ΙΧ. ΚΥΡΩΣΕΙΣ

(Α) ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ

(Α1) Σύμφωνα με τα οριζόμενα στις διατάξεις του άρθρου 79 (Κυρώσεις) του Ν. 4632/2019 (σχ.1γ) προβλέπεται ρητά, μεταξύ άλλων, ότι: **«1. Στις περιπτώσεις παραβάσεων των εθνικών διατάξεων που θεσπίζονται στο δεύτερο μέρος του παρόντος νόμου, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, με ειδικά αιτιολογημένη απόφασή της και ύστερα από προηγούμενη κλήση για παροχή εξηγήσεων των ενδιαφερομένων, μπορεί, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στον Κανονισμό Ακροάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΦΕΚ Β' 3080/2013), να επιβάλλει διοικητικές κυρώσεις στο Διαχειριστή Υποδομής, στις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις και στον υπεύθυνο φορέα συντήρησης. Οι διοικητικές κυρώσεις είναι οι εξής: α) [...], η) για τη μη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις με το οικείο σύστημα διαχείρισης ασφάλειας**

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

(Α2) Περαιτέρω, σύμφωνα με το άρθρο 6 (Αρμοδιότητες Μονάδων) του Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της ΡΑΣ προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ότι: «...i) Η Μονάδα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας ασκεί τις αρμοδιότητες της Εθνικής Αρχής για την Ασφάλεια των Σιδηροδρόμων/Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών που απορρέουν από το ν. 4199/2013 (Α' 216), το π.δ. 160/2007 (Α' 201) όπως ισχύει, το ν. 3911/2011 (Α' 12) όπως ισχύει, το π.δ. 104/2010 (Α' 181) όπως ισχύει και την αντίστοιχη ευρωπαϊκή νομοθεσία. [...] iii) Ειδικότερα, η Μονάδα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων

και Διαλειτουργικότητας στο πλαίσιο της ασφάλειας σιδηροδρόμων έχει την ευθύνη της διαχείρισης, του ελέγχου και της εποπτείας θεμάτων που σχετίζονται με τους Εθνικούς Κανόνες Ασφάλειας [...]».

(Α3) Τέλος, σύμφωνα με τον Κανονισμό Ακροάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΦΕΚ Β' 2913/5.7.2021) προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ότι: «...**άρθρο 1** (πεδίο εφαρμογής) Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) **διενεργεί ακροάσεις, είτε αυτεπαγγέλτως είτε κατόπιν έγγραφης καταγγελίας** οποιουδήποτε έχει έννομο συμφέρον, για τη διερεύνηση παραβάσεων των διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, καθώς και για κάθε άλλη περίπτωση η οποία εμπίπτει στις αρμοδιότητές της κατά τις διατάξεις του ν.3891/2010 και της κείμενης νομοθεσίας, όπως εκάστοτε ισχύουν, και επιβάλλει, όπου κρίνει απαραίτητο, τις προβλεπόμενες κυρώσεις και μέτρα», **άρθρο 2** (σκοπός - αντικείμενο της διαδικασίας ακρόασης) 1. Η διαδικασία ακρόασης έχει ως σκοπό το σχηματισμό πλήρους και ακριβούς εικόνας από τη ΡΑΣ για γεγονότα, καταστάσεις και στοιχεία σχετικά με υπόθεση η οποία εμπίπτει στην αρμοδιότητά της, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία. 2. Η διαδικασία ακρόασης έχει ως αντικείμενο, ιδίως, τη διαπίστωση εάν έχουν λάβει χώρα: **α) παραβάσεις των διατάξεων του ν. 3891/2010 και της εν γένει σιδηροδρομικής νομοθεσίας, όπως εκάστοτε ισχύουν, καθώς και κάθε άλλη περίπτωση παράβασης κανόνων, ο έλεγχος της τήρησης των οποίων υπάγεται στην αρμοδιότητα της ΡΑΣ κατά τις κείμενες διατάξεις, όπως εκάστοτε ισχύουν, β) παραβάσεις συστάσεων της ΡΑΣ για συμμόρφωση με διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας, γ) [...], δ) παραβάσεις των εθνικών διατάξεων που θεσπίζονται στο δεύτερο μέρος του**

ν.4632/2019 (Α' 159). ε) [...]. **3.** Εφόσον διαπιστώνεται ότι έχει λάβει χώρα σχετική παράβαση, **η ΡΑΣ επιβάλλει**, όπου αυτό κρίνεται αναγκαίο, **τις εκάστοτε προβλεπόμενες κυρώσεις και μέτρα**».

(Α4) Από τις ανωτέρω διατάξεις **μόνο αυτές του άρθρου 79 §1** (Κυρώσεις) του Ν. 4632/2019 (σχ.1γ) προβλέπουν συγκεκριμένο ποσό διοικητικής κύρωσης. **Αντιθέτως οι διατάξεις του άρθρου 79 §2 του ίδιου νόμου** δεν προσδιορίζουν τη βάση για τον υπολογισμό του προστίμου, ωστόσο, προσδιορίζουν, με γνώμονα κυρίως τη φύση, τη σοβαρότητα και τη διάρκεια της παράβασης, ένα ανώτατο ποσοτικό όριο (100.000,00 ευρώ), το οποίο δεν επιτρέπεται να υπερβεί η ΡΑΣ.

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

(Α6) Συναφώς, επισημαίνεται ότι το πρόστιμο πρέπει, **αφενός μεν**, να επιβάλλεται ως κύρωση για ορισμένη παράβαση (ειδικό αποτρεπτικό αποτέλεσμα), **και αφετέρου**, να συντελεί στην αποτροπή της σιδηροδρομικής επιχείρησης και του διαχειριστή της υποδομής από την επανάληψη παρόμοιων παραβατικών συμπεριφορών στο μέλλον (γενικό αποτρεπτικό αποτέλεσμα). Η ανάγκη εξασφάλισης του αρκούντως αποτρεπτικού χαρακτήρα του προστίμου επιβάλλει την κατάλληλη προσαρμογή του ύψους του, ώστε να λαμβάνεται υπόψη ο επιδιωκόμενος αντίκτυπος στη σιδηροδρομική επιχείρηση και στον διαχειριστή της υποδομής στους οποίους επιβάλλεται το ενλόγω πρόστιμο, προκειμένου το πρόστιμο αυτό να μην είναι αμελητέο, ή αντιθέτως, υπερβολικά υψηλό, σύμφωνα με τις επιταγές,

(α) της εξασφάλισης της αποτελεσματικότητας του προστίμου και (β) της τήρησης της αρχής της αναλογικότητας.

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

(Β) ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΠΡΟΣΤΙΜΟΥ

(Β1) Προκειμένου να αξιολογηθεί η σοβαρότητα της παράβασης των διατάξεων για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων στην οποία υπέπεσαν οι εδώ ελεγχόμενοι σιδηροδρομική επιχείρηση και διαχειριστής της υποδομής, η ΡΑΣ λαμβάνει υπόψη, ιδίως, το είδος της παράβασης, τα αποτελέσματα που προκλήθηκαν από τις πλημμέλειες του σταθμάρχη του ΟΣΕ και των μηχανοδηγών της HELLENIC TRAIN, για το σιδηροδρομικό

συμβάν της 9.10.2024 στην περιοχή της Δουκίσσης Πλακεντίας (Προαστιακός Αθήνας) και το ειδικό βάρος της σιδηροδρομικής επιχείρησης και του διαχειριστή της υποδομής στην ενλόγω αγορά.

(Β2) Για να υπολογιστεί η διάρκεια της παράβασης που έχει ως αντικείμενο την παράβαση των διατάξεων **(αα)** του Γενικού Κανονισμού Κίνησης (σχ.1θ) και **(ββ)** των διαδικασιών (σχ.1ιβ και σχ.1ιδ) των οικείων συστημάτων διαχείρισης ασφάλειας (ΣΔΑ), πρέπει να εξακριβώνεται η περίοδος κατά την οποία υποχρεούται η σιδηροδρομική επιχείρηση και ο διαχειριστής της υποδομής να συμμορφώνονται με το σύνολο των ανωτέρω κανόνων ασφάλειας μέχρι την ημερομηνία κατά την οποία πράγματι υφίσταται αυτή η συμμόρφωση. Δηλαδή, **η παράβαση διαρκεί** όσο εξακολουθεί να υφίσταται η μη εφαρμογή ή η πλημμελής εφαρμογή των σχετικών με την ασφάλεια των σιδηροδρόμων διατάξεων, ρυθμίσεων, λειτουργιών και διαδικασιών.

(Γ) ΟΙ ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΣΤΗΝ ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΗ ΥΠΟΘΕΣΗ

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

(Γ1) Είδος/Φύση της παράβασης:

(Ι) Ο ΟΣΕ, όπως καταδείχθηκε εκτενώς ανωτέρω, **προέβη, εκτός από** την περίπτωση παράβασης που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου **79 §1** του Ν.4632/2019 **και σε παράβαση** διατάξεων, οι κυρώσεις των οποίων προβλέπονται στο άρθρο **79 §2** του Ν.4632/2019, **και ειδικότερα:**

(Ια) των διατάξεων του άρθρου 5 §47 (Χειρισμός των αλλαγών τροχιάς) και

(Ιβ) των διατάξεων του άρθρου 117 §1170γ (Έξοδος ή διέλευση αμαξοστοιχιών από τους σταθμούς) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' διότι, ο κεντρικός χειριστής του ΚΕΚ αεροδρομίου δεν προέβη, ως όφειλε, για την ομαλή διεξαγωγή της κυκλοφορίας, στις απαραίτητες διευθετήσεις αλλαγών τροχιάς, χαράσσοντας τελικά λανθασμένη διαδρομή της επιβατικής αμαξοστοιχίας 4245.

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

(ΙΙα) των διατάξεων του άρθρου 120 §§ 1200β και 1204 (Στελέχωση των κινητήριων μονάδων και καθήκοντα των μηχανοδηγών) και

(ΙΙβ) των διατάξεων του άρθρου 121 §§ 1210α (Υποχρεώσεις από τις ενδείξεις των σημάτων κάλυψης των σταθμών) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' διότι, οι μηχανοδηγοί (προσθηθέντες της ελεγχόμενης επιχείρησης) της επιβατικής αμαξοστοιχίας 4245 **(αα)** δεν συμμορφώθηκαν με τις ενδείξεις του φωτοπροσήματος Α402, το οποίο τους προειδοποιούσε για εκτέλεση βραδυπορίας, η οποία θα τους επέτρεπε περαιτέρω την άμεση ακινητοποίηση προ του κύριου σήματος Ρ402, χωρίς να εισέλθουν σε λανθασμένη γραμμή **και (ββ)** δεν προέβησαν σε άμεση στάθμευση της ανωτέρω αμαξοστοιχίας και σε άμεση επικοινωνία με το ΚΕΚ αεροδρομίου αμέσως μόλις αντιλήφθηκαν ότι ακολουθούν πορεία διαφορετική από εκείνη που αντιστοιχούσε στο δρομολόγιο το οποίο εκτελούσαν.

Οι εν λόγω παραβάσεις του Γ.Κ.Κ., έχουν από τη φύση τους πρόδηλα περιοριστικό για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων περιεχόμενο και συνιστούν παράβαση εθνικών και ευρωπαϊκών κανόνων που διασφαλίζουν, ότι την ευθύνη για την ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος και τον έλεγχο των σχετικών κινδύνων **αναλαμβάνουν** ο διαχειριστής της υποδομής και η σιδηροδρομική επιχείρηση, καθένας για το τμήμα του συστήματος που εμπίπτει στην αρμοδιότητά του.

(Γ2) Σοβαρότητα της παράβασης: Η HELLENIC TRAIN Α.Ε. αποτελεί τον βασικό πάροχο σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων στην Ελλάδα χρησιμοποιώντας το εθνικό δίκτυο και την εν γένει σιδηροδρομική υποδομή η οποία ανήκει στο Ελληνικό Δημόσιο. Επιπρόσθετα, ο ΟΣΕ ως διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής, ασκεί τη διαχείριση και εκμετάλλευση της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής και έχει ιδίως την ευθύνη κατασκευής νέας υποδομής, συντήρησης και λειτουργίας της υφιστάμενης υποδομής, διαχείρισης των συστημάτων ρύθμισης και ασφάλειας της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, καθώς και όσων αρμοδιοτήτων προβλέπονται από την εθνική και κοινοτική νομοθεσία για τον διαχειριστή σιδηροδρομικής υποδομής. Το είδος των παραβάσεων που προεκτέθηκαν συνιστούν εξ αντικειμένου περιορισμό, δηλαδή μη τήρηση των κανόνων για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων που τίθενται από την ελληνική και ευρωπαϊκή έννομη τάξη και θέτουν τη λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος σε επισφαλή θέση. Οι προαναφερόμενες παραβάσεις, παρότι, δεν επέφεραν τραυματισμό ή υλικές ζημίες, **εντούτοις συνιστούν παραβάσεις των συστάσεων που επιβλήθηκαν με τη με αριθμό 51/21.6.2024 απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ (σχ.25 έως σχ.28) η οποία επιδόθηκε (σχ.26 και σχ.27) στους εκεί αλλά και εδώ ελεγχόμενους, ήδη από τις 25.6.2024.**

(Γ3) Διάρκεια της παράβασης:

Αναφορικά με τη διάρκεια των διαπιστωθέντων παραβάσεων, και ειδικότερα:

αφενός μεν, (α1) των διατάξεων του άρθρου 5 §47 (Χειρισμός των αλλαγών τροχιάς), **(α2) των διατάξεων του άρθρου 117 §1170γ** (Έξοδος ή διέλευση αμαξοστοιχιών από τους σταθμούς) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β', από τον ελεγχόμενο διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής, **και αφετέρου, (β1) των διατάξεων του άρθρου 120 §§ 1200β και 1204** (Στελέχωση των κινητήριων μονάδων και καθήκοντα των μηχανοδηγών) **και (β2) των διατάξεων του άρθρου 121 §§ 1210α** (Υποχρεώσεις από τις ενδείξεις των σημάτων κάλυψης των σταθμών) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' από την εδώ ελεγχόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση, αυτή άρχεται από τις 17:30 το απόγευμα της 9.10.2024, δηλαδή από το χρονικό σημείο της λανθασμένης χάραξης της επιβατικής αμαξοστοιχίας 4245, η οποία θα αναχωρούσε από τον σιδηροδρομικό σταθμό Κάντζα στις 17:35 και λήγει, αφού έχει ολοκληρωθεί και η παλινδρόμηση της σύνθεσης (της ειρημένης αμαξοστοιχίας) προς τα πίσω προκειμένου να απελευθερωθεί το κατειλημμένο κύκλωμα γραμμής, κατά το χρονικό σημείο της ορθής επαναχάραξης του δρομολογίου, στις 18:00, ήτοι διήρκεσε περίπου 30 λεπτά.

(Γ4) Υποτροπή:

Σε ό,τι αφορά τον διαχειριστή υποδομής ΟΣΕ Α.Ε., οι διαπιστούμενες παραβιάσεις συνιστούν υποτροπή των όσων υποβλήθηκαν σε αυτόν με την υπ' αριθ. 51/2024 Απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ και ειδικότερα των διατάξεων του Γενικού Κανονισμού Κίνησης (άρθρα 5 παρ. 47 και 117 παρ. 1170γ').

Σε ό,τι αφορά την σιδηροδρομική εταιρεία Hellenic Train Α.Ε., οι διαπιστούμενες παραβιάσεις συνιστούν υποτροπή των όσων υποβλήθηκαν σε αυτή με την υπ' αριθ. 51/2024 Απόφαση

της Ολομέλειας της ΡΑΣ και ειδικότερα των διατάξεων του Γενικού Κανονισμού Κίνησης (120 §§ 1200β, 1204 και 121 §§ 1210α), όπως επίσης υποτροπή συνιστά και η παραβίαση της διαδικασίας SMS/MAN/0052 - Εγχειρίδιο Μηχανοδηγού του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ), **σύμφωνα με το διατακτικό της με αριθμό 51/2024 απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ (σημεία Γ1, Γ2 και Ε).**

(Δ) Λαμβάνοντας συνολικά υπόψη τα προεκτεθέντα κριτήρια και στοιχεία, και ιδίως την αυξημένη σοβαρότητα, τη φύση και την διάρκεια των διαπιστωθέντων στο ως άνω σκεπτικό παραβάσεων, **η κύρωση των οποίων ρυθμίζεται από το άρθρο 79 §2 του Ν.4632/2019:**

(Δ1) Προσδιορίζεται για τον ΟΣΕ Α.Ε. για τις διαπιστωθείσες παραβάσεις (αα) των διατάξεων του άρθρου 5 §47 (Χειρισμός των αλλαγών τροχιάς), (ββ) των διατάξεων του άρθρου 117 §1170γ (Έξοδος ή διέλευση αμαξοστοιχιών από τους σταθμούς) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β', πρόστιμο (άρθρου 79 §2 του Ν. 4632/2019) χρηματικού ποσού πενήντα χιλιάδων (50.000,00€) ευρώ, το οποίο, ωστόσο, **λόγω παράβασης της σύστασης που επιβλήθηκε στον ΟΣΕ, σύμφωνα με το διατακτικό της με αριθμό 51/2024 απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ (σημεία Δ και ΣΤ), διπλασιάζεται** και κατ' εφαρμογή του άρθρου 79 §3 του Ν.4632/2019, προσδιορίζεται στο χρηματικό ποσό των εκατό χιλιάδων (100.000,00€) ευρώ.

(Δ2) Προσδιορίζεται για την HELLENIC TRAIN Α.Ε. για τις διαπιστωθείσες παραβάσεις (i) των διατάξεων του άρθρου 120 §§ 1200β και 1204 (Στελέχωση των κινητήριων μονάδων και καθήκοντα των μηχανοδηγών) **και** (ii) των διατάξεων του άρθρου 121 §§ 1210α (Υποχρεώσεις από τις ενδείξεις των σημάτων κάλυψης των σταθμών) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β', πρόστιμο (άρθρου 79 §2 του Ν. 4632/2019)

χρηματικού ποσού εβδομήντα χιλιάδων (70.000,00€) ευρώ το οποίο, ωστόσο, λόγω παράβασης της σύστασης που επιβλήθηκε στην Hellenic Train, σύμφωνα με το διατακτικό της με αριθμό 51/2024 απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ (σημεία Γ1, Γ2 και Ε), διπλασιάζεται και κατ' εφαρμογή του άρθρου 79 §3 του Ν.4632/2019, προσδιορίζεται στο χρηματικό ποσό των εκατό σαράντα χιλιάδων (140.000,00€) ευρώ.

(Ε) Λαμβάνοντας υπόψη τις διαπιστωθείσες από την Αρχή παραβάσεις του διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής (ΟΣΕ), η κύρωση των οποίων ρυθμίζεται από το άρθρο 79 §1 του Ν.4632/2019, προσδιορίζεται για τον ΟΣΕ Α.Ε. για τις διαπιστωθείσες παραβάσεις της διαδικασίας Δ-17 (ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ), διοικητικό πρόστιμο (άρθρου 79 §1 περίπτωση (η) του Ν. 4632/2019) χρηματικού ποσού είκοσι χιλιάδων (20.000,00€) ευρώ.

(ΣΤ) Λαμβάνοντας υπόψη τις διαπιστωθείσες από την Αρχή παραβάσεις της σιδηροδρομικής επιχείρησης (Hellenic Train), η κύρωση των οποίων ρυθμίζεται από το άρθρο 79 §1 του Ν. 4632/2019, προσδιορίζεται για την HELLENIC TRAIN Α.Ε. για τις διαπιστωθείσες παραβάσεις της διαδικασίας SMS/MAN/0052 - Εγχειρίδιο Μηχανοδηγού του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ), διοικητικό πρόστιμο (άρθρου 79 §1 περίπτωση (η) του Ν. 4632/2019) χρηματικού ποσού είκοσι χιλιάδων (20.000,00€) ευρώ, το οποίο, ωστόσο, λόγω παράβασης της σύστασης που επιβλήθηκε στην Hellenic Train, σύμφωνα με το διατακτικό της με αριθμό 51/2024 απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ (σημεία Γ3 και Ε), διπλασιάζεται και κατ' εφαρμογή του άρθρου 79 §3

του Ν.4632/2019, προσδιορίζεται στο χρηματικό ποσό των σαράντα χιλιάδων (40.000,00€) ευρώ.

(Ζ) Η Ολομέλεια της ΡΑΣ αποδεχόμενη σχετική εισήγηση του Αντιπροέδρου της **«σχετικά με τον τρόπο ερμηνείας και εφαρμογής της διάταξης του άρθρου 79 παρ. 3 του ν. 4632/19»**, η οποία αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της παρούσας απόφασης, κρίνει ότι οι παραπάνω επιβαλλόμενες διοικητικές κυρώσεις, εκ των προβλεπόμενων στο άρθρο 79 παρ. 3 του νόμου 4632/19 (υποτροπή), είναι εύλογες, δίκαιες και πρόσφορες για την φύση και τη σοβαρότητα των διαπιστωθέντων παραβιάσεων, ενώ ικανοποιούν με επάρκεια τον αποτρεπτικό σκοπό της εν λόγω διάταξης.

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

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

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

Α. ΔΙΑΠΙΣΤΩΝΕΙ τις, από τον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής με την επωνυμία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» και υπαλλακτικά «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε.» ή «ΟΣΕ Α.Ε.» ως άνω περιγραφόμενες παραβάσεις, **και ειδικότερα:**

(Α1) των διατάξεων του άρθρου 5 §47 (Χειρισμός των αλλαγών τροχιάς) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β',

(Α2) των διατάξεων του άρθρου 117 §1170γ (Έξοδος ή διέλευση αμαξοστοιχιών από τους σταθμούς) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' **και**

(Α3) των διατάξεων του άρθρου 6.6.2 «Διεξαγωγή κυκλοφορίας και διευθέτηση αλλαγών τροχιάς» της διαδικασίας **Δ-17** (ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ),

Β. ΔΙΑΠΙΣΤΩΝΕΙ τις από την σιδηροδρομική εταιρεία με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» ως άνω περιγραφόμενες παραβάσεις, **και ειδικότερα:**

(Β1) των διατάξεων του άρθρου 120 §§ 1200β και 1204 (Στελέχωση των κινητήριων μονάδων και καθήκοντα των μηχανοδηγών) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β',

(Β2) των διατάξεων του άρθρου 121 §1210α (Υποχρεώσεις από τις ενδείξεις των σημάτων κάλυψης των σταθμών) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' **και**

(Β3) των διατάξεων των άρθρων 4.1.11 «Ανωμαλίες Σε Σηματοδότηση Παρά τη Γραμμή», **4.1.14** «Άμεσες Ενέργειες για την Πρόληψη Κινδύνου κατά Αμαξοστοιχιών», της διαδικασίας **SMS/MAN/0052**-Εγχειρίδιο Μηχανοδηγού του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ).

Γ. ΕΠΙΒΑΛΛΕΙ στον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής με την επωνυμία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» και υπαλλακτικά «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε.» ή «ΟΣΕ Α.Ε.»

(Γ1) για τις διαπιστωθείσες παραβάσεις της διαδικασίας **Δ-17 (ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ)** του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ), διοικητικό πρόστιμο (**άρθρου 79 §1 περίπτωση (η) του Ν. 4632/2019**) χρηματικού ποσού είκοσι χιλιάδων (20.000,00€) ευρώ.

(Γ2) για τις διαπιστωθείσες παραβάσεις των διατάξεων **(αα) του άρθρου 5 §47** (Χειρισμός των αλλαγών τροχιάς) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' και **(ββ) του άρθρου 117 §1170γ** (Έξοδος ή διέλευση αμαξοστοιχιών από τους σταθμούς) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β', διοικητικό πρόστιμο (**άρθρου 79 §2** του Ν.4632/2019) χρηματικού ποσού πενήντα χιλιάδων (50.000,00€) ευρώ, το οποίο, **λόγω παραβίασης των συστάσεων που επιβλήθηκαν (σημεία Δ και ΣΤ) με τη με αριθμό 51/2024 απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ, διπλασιάζεται και κατ' άρθρο 79 §3 του Ν.4632/2019 προσδιορίζεται σε εκατό χιλιάδες (100.000,00€) ευρώ.**

Δ. ΕΠΙΒΑΛΛΕΙ στη σιδηροδρομική εταιρεία με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό «HELLENIC TRAIN Α.Ε.»

(Δ1) για τις διαπιστωθείσες παραβάσεις της διαδικασίας **SMS/MAN/0052-Εγχειρίδιο Μηχανοδηγού** του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ), διοικητικό πρόστιμο (**άρθρου 79 §1 περίπτωση (η) του Ν.4632/2019**) χρηματικού ποσού είκοσι χιλιάδων (20.000,00€) ευρώ, το οποίο, **λόγω παραβίασης των συστάσεων που επιβλήθηκαν (σημεία Γ και Ε) με τη με αριθμό 51/2024 απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ, διπλασιάζεται και κατ' άρθρο 79 §3 του Ν.4632/2019 προσδιορίζεται σε σαράντα χιλιάδες (40.000,00€) ευρώ.**

(Δ2) για τις διαπιστωθείσες παραβάσεις των διατάξεων **(i) του άρθρου 120 §§ 1200β και 1204** (Στελέχωση των κινητήριων μονάδων και καθήκοντα των μηχανοδηγών) του Γενικού

Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' και (ii) του άρθρου 121 §1210α (Υποχρεώσεις από τις ενδείξεις των σημάτων κάλυψης των σταθμών) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β', διοικητικό πρόστιμο (άρθρου 79 §2 του Ν.4632/2019) χρηματικού ποσού εβδομήντα χιλιάδων (70.000,00€) ευρώ, το οποίο, λόγω παραβίασης των συστάσεων που επιβλήθηκαν (σημεία Γ και Ε) με τη με αριθμό 51/2024 απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ, διπλασιάζεται και κατ' άρθρο 79 §3 του Ν.4632/2019 προσδιορίζεται σε εκατό σαράντα χιλιάδες (140.000,00€) ευρώ.

Ε. ΥΠΟΧΡΕΩΝΕΙ τον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής με την επωνυμία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» και υπαλλακτικά «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε.» ή «ΟΣΕ Α.Ε.» (**Ε1**) να παραλείπει την παράβαση του συνόλου των διατάξεων της κείμενης ευρωπαϊκής και ελληνικής σιδηροδρομικής νομοθεσίας στο μέλλον **και** (**Ε2**) να τηρεί το σύνολο των απαιτήσεων του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας του (ΣΔΑ).

ΣΤ. ΥΠΟΧΡΕΩΝΕΙ τη σιδηροδρομική εταιρεία με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» (**ΣΤ1**) να παραλείπει την παράβαση του συνόλου των διατάξεων της κείμενης ευρωπαϊκής και ελληνικής σιδηροδρομικής νομοθεσίας στο μέλλον **και** (**ΣΤ2**) να τηρεί το σύνολο των απαιτήσεων του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας του (ΣΔΑ).

Ζ. ΑΠΕΙΛΕΙ τον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής με την επωνυμία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» και υπαλλακτικά «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε.» ή «ΟΣΕ 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.

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

Θ. ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΕΙ την Πρόεδρο της ΡΑΣ να κοινοποιήσει την παρούσα απόφαση **(α)** στον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής με την επωνυμία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» και υπαλλακτικά «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε.» ή «ΟΣΕ Α.Ε.» και **(β)** στη σιδηροδρομική εταιρεία με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό «HELLENIC TRAIN Α.Ε.».

Η απόφαση εκδόθηκε στις 17.07.2026

Η Πρόεδρος της ΡΑΣ

Γεωργία Αϋφαντοπούλου