

Πρόεδρος της Επιτροπής Αναφορών

Βρυξέλλες,  
SP/as [IUST-SEC/PETI-COMMITTEE D  
(2026)5944]

D 200876 09.03.2026

Γιώργος Γρυμπογιάννης  
Κ. Παλαμά 15  
14576 Διόνυσος, Αθήνα  
GRÈCE

**Θέμα:** Αναφορά αριθ. 1939/2025 (μνεία που πρέπει να γίνεται σε όλη την αλληλογραφία)

Αξιότιμε κύριε Γρυμπογιάννη,

Βρίσκομαι στην ευχάριστη θέση να σας πληροφορήσω ότι η Επιτροπή Αναφορών έχει εξετάσει την αναφορά σας και την έχει χαρακτηρίσει παραδεκτή, δεδομένου ότι το ζήτημα που θίγετε εμπίπτει στις αρμοδιότητες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ως εκ τούτου, ζήτησα από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να διεξαγάγει προκαταρκτική έρευνα επί του θέματος.

Λαμβάνοντας υπόψη το εν λόγω θέμα, διαβίβασα επίσης την αναφορά σας, στην Επιτροπή Πολιτικών Ελευθεριών, Δικαιοσύνης και Εσωτερικών Υποθέσεων (LIBE) και στην Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού (TRAN) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, προς ενημέρωση.

Σας γνωρίζουμε ότι η αναφορά σας θα συνεξετασθεί με τις αναφορές αριθ. 0024/24, 0358/24, 0413/2025, 0519/2024 και 1405/2025 που πραγματεύονται το ίδιο θέμα.

Θα ήθελα να σας ενημερώσω ότι το 2024 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή κίνησε διαδικασία επί παραβάσει κατά της Ελλάδας [INFR(2023)2036] για μη ευθυγράμμιση με τις απαιτήσεις της νομοθεσίας της ΕΕ για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων [οδηγία (ΕΕ) 2016/798] και ότι η υπόθεση παραμένει ανοικτή.

Σας αποστέλλω, επίσης, το ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 7ης Φεβρουαρίου 2024 σχετικά με το κράτος δικαίου και την ελευθερία των μέσων ενημέρωσης στην Ελλάδα [2024/2502(RSP)], στο οποίο το Κοινοβούλιο εξέφρασε ανησυχίες σχετικά με τον «έλεγχο που διενεργεί η αρμόδια επιτροπή της Βουλής των Ελλήνων, καθώς φαίνεται να στερείται πολιτικής αμεροληψίας και να είναι απρόθυμη να καλέσει σε κατάθεση βασικών εμπειρογνώμονες» και τόνισε ότι είναι κρίσιμη η «ταχεία και ολοκληρωμένη διεξαγωγή της δικαστικής έρευνας σχετικά με τη σιδηροδρομική τραγωδία στα Τέμπη, η οποία θα πρέπει να περιλαμβάνει όλους τους εμπλεκόμενους, συμπεριλαμβανομένων των αρμόδιων κυβερνητικών αξιωματούχων»: [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2024-0069\\_EL.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2024-0069_EL.html).

Επιπλέον, σας επισυνάπτω την απάντηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στην αναφορά αριθ. 0024/2024 και στην αναφορά αριθ. 0519/2024.

Τέλος, σας γνωρίζω ότι στις 17 Ιουνίου 2025 πραγματοποιήθηκε συζήτηση στην ολομέλεια στο Στρασβούργο σχετικά με το θέμα αυτό:

[https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/CRE-10-2025-06-17-ITM-014\\_EL.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/CRE-10-2025-06-17-ITM-014_EL.html).

Θα σας ενημερώσω εγκαίρως ως προς οποιαδήποτε περαιτέρω ενέργεια σχετικά με την αναφορά σας.

Με εκτίμηση,



Bogdan Rzońca  
Πρόεδρος της Επιτροπής Αναφορών

Παράρτημα:

- Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την αναφορά αριθ. 0024/2024 (CM\1330301EL)
- Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την αναφορά αριθ. 0519/2024 (CM\1325777EL)



Επιτροπή Αναφορών

7.5.2024

## ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΠΡΟΣ ΤΑ ΜΕΛΗ

**Θέμα:** Αναφορά 0024/2024, της Μαρίας Καρυστιανού, ελληνικής ιθαγένειας, εξ ονόματος του «Συλλόγου πληγέντων από το σιδηροδρομικό δυστύχημα στα Τέμπη», σχετικά με τη σύγκρουση αμαξοστοιχιών στα Τέμπη της Ελλάδας

Αναφορά αριθ. 0358/2024, του Γιώργου Ματσούκα, ελληνικής ιθαγένειας, σχετικά με τη σύγκρουση τρένων στην Τέμπη της Ελλάδας και τις εικαζόμενες απόπειρες συγκάλυψης

### 1. Περίληψη των αναφορών

#### Αναφορά αριθ. 0024/2024

Η αναφέρουσα θίγει το θέμα της σύγκρουσης επιβατικής αμαξοστοιχίας με εμπορευματική αμαξοστοιχία μεταξύ Αθήνας και Θεσσαλονίκης στις 28 Φεβρουαρίου 2023, η οποία είχε ως αποτέλεσμα 57 νεκρούς, τουλάχιστον μία αγνοούμενη και 180 σοβαρά τραυματίες, γεγονός που την καθιστά το πιο θανατηφόρο σιδηροδρομικό δυστύχημα που έχει καταγραφεί ποτέ στην Ελλάδα. Η αναφέρουσα τονίζει ότι, πριν επέλθει το τραγικό συμβάν, οι εργαζόμενοι στο σιδηροδρομικό δίκτυο είχαν κοινοποιήσει έγγραφες προειδοποιήσεις και είχαν οργανώσει κινητοποιήσεις καταγγέλλοντας την υποστελέχωση, την ελλιπή εκπαίδευση και εποπτεία, την ανεπαρκή συντήρηση και την απουσία σύγχρονων συστημάτων ασφαλείας στον σιδηρόδρομο, ενώ είχαν επίσης προβεί σε σχετικές δικαστικές και εξωδικαστικές ενέργειες. Προσθέτει ότι ακόμη και τα υφιστάμενα συστήματα ασφαλείας ήταν απενεργοποιημένα τουλάχιστον από το 2019 ή δεν είχαν συντηρηθεί και, συνεπώς, δεν λειτουργούσαν. Η αναφέρουσα επισημαίνει επίσης τα εικαζόμενα οικονομικά εγκλήματα που εκτίθενται στα πορίσματα της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας σχετικά με την υλοποίηση του χρηματοδοτούμενου από την ΕΕ έργου «Ανάταξη και αναβάθμιση του συστήματος σηματοδότησης-ηλεκτρονικής και αντικατάσταση 70 αλλαγών τροχιάς σε εντοπισμένα τμήματα του άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Προμαχώνας». Προσθέτει ότι στις 15 Φεβρουαρίου 2023, δηλαδή 13 ημέρες πριν από το τραγικό συμβάν, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανακοίνωσε την απόφασή της να παραπέμψει την Ελλάδα στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, επειδή η χώρα δεν είχε εκπληρώσει τις υποχρεώσεις της βάσει της οδηγίας για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου. Τέλος, καταγγέλλει τη συγκάλυψη που φέρεται

να επιχειρήθηκε μετά το δυστύχημα, ιδίως όσον αφορά το φορτίο της εμπορευματικής αμαξοστοιχίας, το οποίο προκάλεσε την ανεξήγητη έκρηξη και την πυρκαγιά, καθώς και την παράνομη αλλοίωση του τόπου της σύγκρουσης, η οποία κατά τους ισχυρισμούς της αναφέρουσας εμπόδισε την ορθή συλλογή αποδεικτικών στοιχείων. Σύμφωνα με την αναφέρουσα, η χειραγώγηση του δικαστικού σώματος από την κυβέρνηση έχει οδηγήσει σε στασιμότητα της έρευνας, έντεκα μήνες μετά το δυστύχημα. Συνεπώς, ζητεί από το Κοινοβούλιο να αποτρέψει την εικαζόμενη υποχώρηση του κράτους δικαίου και των ευρωπαϊκών αξιών στην Ελλάδα, προκειμένου να καταστεί δυνατή η τιμωρία των υπευθύνων για αυτό το τραγικό δυστύχημα.

### **Αναφορά αριθ. 0358/2024**

Ο αναφέρων καταγγέλλει τις εικαζόμενες προσπάθειες συγκάλυψης εκ μέρους του ελληνικού κράτους όσο αναφορά τις ενδεχόμενες ποινικές ευθύνες πολιτικών προσώπων για το σιδηροδρομικό δυστύχημα που συνέβη στις 28 Φεβρουαρίου 2023 στα Τέμπη και στοίχισε τη ζωή σε 57 ανθρώπους. Καταγγέλλει ότι οι διατάξεις της ελληνικής έννομης τάξης για την ποινική ευθύνη πολιτικών προσώπων παραβιάζουν το δίκαιο της ΕΕ, δεδομένου ότι το σχετικό ζήτημα εμπίπτει στην αρμοδιότητα της Βουλής και όχι της δικαιοσύνης. Προσθέτει ότι παρότι η Ευρωπαϊκή Εισαγγελία έχει απαγγείλει διώξεις κατά προσώπων που εμπλέκονται στη υπόθεση και ζήτησε να διερευνηθεί η ενδεχόμενη ποινική ευθύνη πρώην υπουργών, η Ελληνική Κυβέρνηση αρνείται να διεξαγάγει έρευνα. Αναφέρεται και στο ψήφισμα του ευρωπαϊκού κοινοβουλίου όσο αφορά το κράτος δικαίου στην Ελλάδα. Ως εκ τούτου, ζητεί την παρέμβαση της ΕΕ.

### **2. Παραδεκτό**

Η αναφορά αριθ. 0024/2024 χαρακτηρίστηκε παραδεκτή στις 21 Φεβρουαρίου 2024, ενώ η αναφορά αριθ. 0358/2024 χαρακτηρίστηκε παραδεκτή στις 19 Ιουνίου 2024. Η Επιτροπή εκλήθη να παράσχει πληροφορίες σύμφωνα με το άρθρο 227 παράγραφος 6 του Κανονισμού (νέο άρθρο 233 παράγραφος 5 του Κανονισμού).

### **3. Απάντηση της Επιτροπής, που ελήφθη στις 7 Μαΐου 2024**

Η Επιτροπή εκφράζει τα ειλικρινή της συλλυπητήρια στις οικογένειες των θυμάτων.

Βάσει του υφιστάμενου νομοθετικού πλαισίου, ο ρόλος της Επιτροπής είναι περιορισμένος. Η Επιτροπή δεν συμμετέχει στη διερεύνηση των αιτιών σιδηροδρομικών ατυχημάτων ή συμβάντων. Η ευθύνη αυτή εξακολουθεί να αποτελεί αρμοδιότητα του κράτους μέλους, και ιδίως του εθνικού φορέα διερεύνησης που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 22 της οδηγίας 2016/798 για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων<sup>1</sup>. Ομοίως, η διαχείριση και η εποπτεία της σιδηροδρομικής ασφάλειας είναι καθήκοντα του κράτους μέλους, των αρχών του και των εταιρειών που δραστηριοποιούνται στη σιδηροδρομική αγορά.

Ωστόσο, η ΕΕ μπορεί να υποστηρίξει μια ανεξάρτητη έρευνα για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων υπό την καθοδήγηση αρμόδιων εθνικών φορέων. Για τον σκοπό αυτόν, ειδική ομάδα εμπειρογνομώνων από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της ΕΕ επικουρεί την

---

<sup>1</sup> EE L 138 της 26.5.2016, σ. 102.

έρευνα που διεξάγει ο ελληνικός Εθνικός Οργανισμός Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (ΕΟΔΑΣΑΑΜ). Στόχος της διερεύνησης αυτής είναι να προσδιοριστούν λεπτομερώς τα αίτια του δυστυχήματος και να διατυπωθούν συστάσεις ασφαλείας που θα συμβάλλουν στην πρόληψη παρόμοιων δυστυχημάτων στο μέλλον. Ωστόσο, είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι η εν λόγω διερεύνηση είναι ανεξάρτητη από κάθε δικαστική έρευνα που επικεντρώνεται στη θεμελίωση της ευθύνης.

Μετά το δυστύχημα, η Επιτροπή ζήτησε επίσης από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης να συντάξει έκθεση για την κατάσταση της υλοποίησης και της εφαρμογής της νομοθεσίας της ΕΕ σχετικά με την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και τη διαλειτουργικότητα στην Ελλάδα. Σε αυτή τη βάση, οι ελληνικές αρχές επεξεργάζονται ειδικό σχέδιο δράσης προκειμένου να ληφθούν υπόψη τα πορίσματα του Οργανισμού. Η Επιτροπή θα παρακολουθεί στενά την εφαρμογή του.

Η Επιτροπή παραμένει επίσης προσηλωμένη στη διασφάλιση της αυστηρής εφαρμογής των σχετικών διατάξεων της οδηγίας 2012/34/ΕΕ για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου<sup>2</sup>, μεταξύ άλλων σε σχέση με τη συμβατική συμφωνία με τον ΟΣΕ (τον διαχειριστή των ελληνικών σιδηροδρομικών υποδομών). Η συμβατική συμφωνία μεταξύ Ελλάδας και ΟΣΕ συνήφθη τελικά και δημοσιεύθηκε τον Ιούλιο του 2023, γεγονός που επέτρεψε στην Επιτροπή να αποσύρει την προσφυγή κατά της Ελλάδας για μη σύναψη της εν λόγω συμφωνίας. Η Επιτροπή κοινοποίησε ορισμένες προκαταρκτικές αντιρρήσεις στις ελληνικές αρχές στα τέλη του 2023 σχετικά με την πιθανή μη συμμόρφωση του περιεχομένου της συμφωνίας με τις απαιτήσεις που ορίζονται στην οδηγία 2012/34/ΕΕ, και επί του παρόντος αξιολογεί τα κατάλληλα επόμενα βήματα λαμβάνοντας υπόψη την απάντηση στην επιστολή που υπέβαλε η Ελλάδα.

Επιπλέον, η Επιτροπή είναι ενήμερη για τις έρευνες που διεξάγει η Ευρωπαϊκή Εισαγγελία στην Αθήνα. Η Επιτροπή στηρίζει την Ευρωπαϊκή Εισαγγελία στην εκτέλεση των κρίσιμων καθηκόντων της που αποσκοπούν στην προστασία των οικονομικών συμφερόντων της Ένωσης.

Ωστόσο, με βάση τις ιδρυτικές Συνθήκες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η Επιτροπή δεν διαθέτει γενικές εξουσίες παρέμβασης σε μεμονωμένες δικαστικές υποθέσεις, ούτε είναι σε θέση να εξετάζει τον τρόπο με τον οποίο οι δικαστικές αρχές ενός κράτους μέλους χειρίζονται μεμονωμένες υποθέσεις. Η εκδίκαση κάθε υπόθεσης εμπίπτει στην αρμοδιότητα των εθνικών δικαστικών αρχών του κάθε κράτους μέλους.

Η Επιτροπή παρακολουθεί τις σημαντικές εξελίξεις όσον αφορά το κράτος δικαίου στην Ελλάδα στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού μηχανισμού για το κράτος δικαίου. Η ετήσια έκθεση για το κράτος δικαίου (στο εξής: έκθεση)<sup>3</sup>, η οποία περιλαμβάνει ειδικές ανά χώρα συστάσεις προς όλα τα κράτη μέλη, αποτελεί το θεμέλιο της διαδικασίας.

---

<sup>2</sup> ΕΕ L 343 της 14.12.2012, σ. 32.

<sup>3</sup> [Μηχανισμός για το κράτος δικαίου - Ευρωπαϊκή Επιτροπή \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2023/1674/oj)

Στην έκθεση του 2023, στο κεφάλαιο για την Ελλάδα<sup>4</sup>, η Επιτροπή επισήμανε ότι εξακολουθούν να υπάρχουν σοβαρές προκλήσεις όσον αφορά την αποτελεσματικότητα της δικαιοσύνης, ιδίως τη διάρκεια της δίκης, η οποία έχει αυξηθεί περαιτέρω. Η έκθεση αναφέρεται επίσης σε μέτρα που αποσκοπούν στη βελτίωση της αποτελεσματικότητας και της ποιότητας του συστήματος απονομής δικαιοσύνης. Στο πλαίσιο αυτό, το ελληνικό εθνικό σχέδιο ανάκαμψης και ανθεκτικότητας περιλαμβάνει διάφορα μέτρα που αποσκοπούν στη μεταρρύθμιση του δικαστικού συστήματος. Η Επιτροπή παρακολουθεί επίσης την αποτελεσματικότητα των συστημάτων απονομής δικαιοσύνης μέσω του πίνακα αποτελεσμάτων της ΕΕ στον τομέα της δικαιοσύνης, ο οποίος παρουσιάζει ετήσια επισκόπηση των δεικτών σχετικά με την αποτελεσματικότητα, την ποιότητα και την ανεξαρτησία των συστημάτων απονομής δικαιοσύνης. Σκοπός του είναι να βοηθήσει τα κράτη μέλη να βελτιώσουν την αποτελεσματικότητα των εθνικών τους συστημάτων απονομής δικαιοσύνης παρέχοντας αντικειμενικά, αξιόπιστα και συγκρίσιμα δεδομένα.

Όσον αφορά την καταπολέμηση της διαφθοράς, η Επιτροπή επισήμανε ότι η Ελλάδα έχει σημειώσει περιορισμένη πρόοδο προς την επίτευξη ισχυρού ιστορικού επιδόσεων στις διώξεις και τις αμετάκλητες αποφάσεις σε υποθέσεις διαφθοράς. Η Επιτροπή έχει απευθύνει αντίστοιχη σύσταση τόσο στην έκθεση του 2022 όσο και στην έκθεση του 2023 για το κράτος δικαίου<sup>5</sup>. Η Επιτροπή υπενθυμίζει επίσης την πρότασή της για οδηγία σχετικά με την καταπολέμηση της διαφθοράς, η οποία υποβλήθηκε στις 3 Μαΐου 2023 και αποσκοπεί στην ενίσχυση του νομοθετικού πλαισίου της ΕΕ για την καταπολέμηση της διαφθοράς σε όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ<sup>6</sup>, και η οποία εξετάζεται επί του παρόντος από τους συννομοθέτες.

Η Επιτροπή παραμένει προσηλωμένη στην προάσπιση του κράτους δικαίου σε όλα τα κράτη μέλη. Παρακολουθεί στενά τις εξελίξεις στην Ελλάδα στο πλαίσιο της κατάρτισης της έκθεσης του 2024 για το κράτος δικαίου. Θα συνεχίσει να συνεργάζεται με τις ελληνικές αρχές για την προώθηση και την ενίσχυση του κράτους δικαίου στο πλαίσιο του ετήσιου κύκλου για το κράτος δικαίου.

### *Συμπέρασμα*

Η Επιτροπή δεν διαθέτει γενικές εξουσίες παρέμβασης σε μεμονωμένες δικαστικές υποθέσεις, ούτε είναι σε θέση να εξετάσει τον τρόπο με τον οποίο αντιμετωπίζονται μεμονωμένες υποθέσεις από τις δικαστικές αρχές ενός κράτους μέλους. Οι δικαστικές αποφάσεις για συγκεκριμένες υποθέσεις εμπίπτουν στην αρμοδιότητα των εθνικών δικαστικών αρχών του κάθε κράτους μέλους.

Η Επιτροπή παραμένει προσηλωμένη στην προάσπιση του κράτους δικαίου σε όλα τα κράτη μέλη. Παρακολουθεί στενά τις εξελίξεις στην Ελλάδα στο πλαίσιο της κατάρτισης της έκθεσης του 2024 για το κράτος δικαίου.

---

<sup>4</sup> [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/PETI-CM-761244\\_EL.pdf](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/PETI-CM-761244_EL.pdf)

<sup>5</sup> [https://commission.europa.eu/publications/2023-rule-law-report-communication-and-country-chapters\\_en](https://commission.europa.eu/publications/2023-rule-law-report-communication-and-country-chapters_en)

<sup>6</sup> [Καταπολέμηση της διαφθοράς: Αυστηρότεροι κανόνες για την καταπολέμηση της διαφθοράς \(europa.eu\)](#)

#### 4. Συμπληρωματική απάντηση της Επιτροπής, που ελήφθη στις 7 Οκτωβρίου 2025

Αναφορά αριθ. 0024/2024 και συναφής αναφορά αριθ. 0358/2024

Με επιστολή της 4ης Νοεμβρίου 2024, η αναφέρουσα υπέβαλε παρατηρήσεις σχετικά με την αρχική απάντηση της Επιτροπής και παρείχε πρόσθετες πληροφορίες. Όσον αφορά την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, η αναφέρουσα i) ζητεί από την Επιτροπή να διευκρινίσει κατά πόσον οι ελληνικές αρχές που είναι επιφορτισμένες με την εποπτεία της ασφάλειας των σιδηροδρόμων εκτελούν τα καθήκοντά τους σύμφωνα με το δίκαιο της ΕΕ· ii) ισχυρίζεται ότι ο ελληνικός Εθνικός Οργανισμός Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (ΕΟΔΑΣΑΑΜ) δεν διαθέτει τις απαραίτητες εγγυήσεις ανεξαρτησίας· iii) επιθυμεί να λάβει περισσότερες πληροφορίες από την Επιτροπή σχετικά με την πιθανή κίνηση διαδικασίας επί παραβάσει κατά της Ελλάδας. Όσον αφορά το ευρύτερο ζήτημα του κράτους δικαίου στην Ελλάδα, η αναφέρουσα ισχυρίζεται ότι η απάντηση της Επιτροπής είναι αντιφατική, κυρίως επειδή παραλείπει να αναφερθεί στις δηλώσεις της Ευρωπαϊκής Γενικής Εισαγγελέως σχετικά με το καθεστώς ασυλίας των μελών της κυβέρνησης.

Η αναφέρουσα υπέβαλε επίσης ορισμένα ερωτήματα στις αρμόδιες επιτροπές του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

Οι παρατηρήσεις της Επιτροπής

Η Επιτροπή επιθυμεί να διαβεβαιώσει την αναφέρουσα ότι η ασφάλεια των σιδηροδρόμων παραμένει ψηλά στις προτεραιότητές της. Η Επιτροπή αποδίδει μεγάλη σημασία στη σωστή εφαρμογή της νομοθεσίας για την ασφάλεια σε όλα τα κράτη μέλη και στη διεξοδική διερεύνηση των τραγικών δυστυχημάτων, όπως το δυστύχημα στα Τέμπη στις 28 Φεβρουαρίου 2023. Οι έρευνες αυτές συμβάλλουν στον εντοπισμό των αιτιών των δυστυχημάτων και επιτρέπουν στη διοίκηση και τον σιδηροδρομικό τομέα να εφαρμόσουν συστάσεις που θα βελτιώσουν τα επίπεδα ασφάλειας στην Ευρωπαϊκή Ένωση και θα συμβάλλουν στην πρόληψη παρόμοιων δυστυχημάτων στο μέλλον.

Τα ερωτήματα σχετικά με την ασφάλεια των σιδηροδρόμων που έθεσε η αναφέρουσα αφορούν σε μεγάλο βαθμό την αξιολόγηση από την Επιτροπή της συμμόρφωσης της Ελλάδας με τη σχετική νομοθεσία της ΕΕ, ιδίως όσον αφορά την πλήρη μεταφορά της οδηγίας 2016/798 για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, καθώς και την ορθή υλοποίηση και εφαρμογή του ευρωπαϊκού και του εθνικού δικαίου. Στο πλαίσιο αυτό, όπως αναφέρθηκε στην προηγούμενη απάντηση, η Επιτροπή έλαβε διάφορα μέτρα που οδήγησαν στην εκπόνηση έκθεσης «σχετικά με την κατάσταση της υλοποίησης και της εφαρμογής της ενωσιακής νομοθεσίας για τους σιδηροδρόμους στην Ελλάδα» από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στις 16 Δεκεμβρίου 2024, η Επιτροπή, βασιζόμενη στις συστηματικές και μακροχρόνιες ελλείψεις που εντόπισε ο Οργανισμός, κίνησε διαδικασία επί παραβάσει [υπόθεση INFR (2023)2036] κατά της Ελλάδας λόγω μη ευθυγράμμισης με τις απαιτήσεις της οδηγίας για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και της σχετικής νομοθεσίας περί ασφάλειας των σιδηροδρόμων. Η Ελλάδα έχει προθεσμία δύο μηνών για να απαντήσει στην προειδοποιητική επιστολή. Η Επιτροπή εξέδωσε δελτίο Τύπου<sup>7</sup>

<sup>7</sup>Σχετικό δελτίο Τύπου διατίθεται στη διεύθυνση [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/el/inf\\_24\\_6006](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/el/inf_24_6006).

το οποίο περιέχει τις πληροφορίες που είναι επί του παρόντος διαθέσιμες στο κοινό σχετικά με τη διαδικασία αυτή.

Η Επιτροπή δεν είναι σε θέση να απαντήσει λεπτομερέστερα στα ερωτήματα που υπέβαλε η αναφέρουσα. Η παροχή περαιτέρω πληροφοριών θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο την έκβαση της εν εξελίξει διαδικασίας επί παραβάσει. Το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης θεωρεί ότι οι εν εξελίξει διαδικασίες επί παραβάσει απολαύουν γενικού τεκμηρίου εμπιστευτικότητας<sup>8</sup>.

Όσον αφορά την ποινική έρευνα που συνδέεται με το δυστύχημα, η Επιτροπή κατανοεί τις επανειλημμένες εκκλήσεις των θυμάτων και των οικογενειών τους για έγκαιρη, διεξοδική και αποτελεσματική ποινική έρευνα του δυστυχήματος. Τα θύματα και οι οικογένειές τους δικαιούνται απονομή δικαιοσύνης για να κλείσουν αυτό το κεφάλαιο. Ωστόσο, όπως ανέφερε ήδη στην αρχική της απάντηση, η Επιτροπή δεν μπορεί να παρεμβαίνει σε μεμονωμένες δικαστικές υποθέσεις, ούτε είναι σε θέση να εξετάζει τον τρόπο με τον οποίο οι δικαστικές αρχές ενός κράτους μέλους αντιμετωπίζουν μεμονωμένες υποθέσεις.

Η Επιτροπή είναι ενήμερη για τις έρευνες που διεξήγαγε η Ευρωπαϊκή Εισαγγελία σχετικά με την εκτέλεση συμβάσεων για την αποκατάσταση των συστημάτων τηλεχειρισμού και σηματοδότησης στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, το οποίο συγχρηματοδοτείται από την ΕΕ. Η Επιτροπή στηρίζει την Ευρωπαϊκή Εισαγγελία στην εκτέλεση των κρίσιμων καθηκόντων της που αποσκοπούν στην προστασία των οικονομικών συμφερόντων της Ένωσης. Σύμφωνα με την εντολή της, η Ευρωπαϊκή Εισαγγελία πρέπει να είναι σε θέση να διενεργεί έρευνες και να ασκεί διώξεις σε όλα τα συμμετέχοντα κράτη μέλη.

Η Επιτροπή έχει επίγνωση του γεγονότος ότι, στην Ελλάδα, η Ευρωπαϊκή Εισαγγελία φαίνεται να μην είναι σε θέση να διερευνά αξιόποινες πράξεις που θίγουν τα οικονομικά συμφέροντα της Ένωσης και τελούνται από εν ενεργεία ή ακόμη και πρώην μέλη της κυβέρνησης. Στο πλαίσιο των διμερών επαφών της με τα κράτη μέλη σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού για την Ευρωπαϊκή Εισαγγελία, η Επιτροπή ζήτησε διευκρινίσεις από τις ελληνικές αρχές επί του θέματος. Η Επιτροπή αξιολογεί προσεκτικά την απάντηση των ελληνικών αρχών και θα αποφασίσει σχετικά με την κατάλληλη συνέχεια που πρέπει να δοθεί για να διασφαλιστεί η συμμόρφωση με τη νομοθεσία της ΕΕ.

Στο πλαίσιο της ετήσιας έκθεσης για το κράτος δικαίου, η Επιτροπή παρακολουθεί επίσης τις εξελίξεις όσον αφορά το καθεστώς ασυλίας για τα μέλη της κυβέρνησης. Το κεφάλαιο για την κατάσταση του κράτους δικαίου στην Ελλάδα<sup>9</sup> στην έκθεση του 2024 κάλυψε τη δημόσια συζήτηση που πυροδότησε στην Ελλάδα το ζήτημα της ασυλίας. Επιπλέον, στην έκθεση μνημονεύεται η συγκέντρωση υπογραφών που ξεκίνησε από τις οικογένειες των θυμάτων του σιδηροδρομικού δυστυχήματος με αίτημα την τροποποίηση του νομικού πλαισίου και η σχετική πρωτοβουλία της ολομέλειας των Δικηγορικών Συλλόγων.

Η Επιτροπή παραμένει προσηλωμένη στην προάσπιση του κράτους δικαίου σε όλα τα κράτη μέλη. Παρακολουθεί στενά τις εξελίξεις στην Ελλάδα στο πλαίσιο της κατάρτισης της έκθεσης του 2025 για το κράτος δικαίου. Θα συνεχίσει να συνεργάζεται με τις ελληνικές

---

<sup>8</sup>Αποφάσεις του Δικαστηρίου στην υπόθεση LPN και Φινλανδία κατά Επιτροπής, C-514/11 P και C-605/11 P, EU:C:2013:738, σκέψη 65, και στην υπόθεση ClientEarth κατά Επιτροπής, C-612/13 P, ECLI:EU:C:2015:486, σκέψη 77.

<sup>9</sup>[https://commission.europa.eu/document/download/6741f4b2-6a10-44ba-b40c-97a5a38e6827\\_el?filename=21\\_1\\_58062\\_coun\\_chap\\_greece\\_en.pdf](https://commission.europa.eu/document/download/6741f4b2-6a10-44ba-b40c-97a5a38e6827_el?filename=21_1_58062_coun_chap_greece_en.pdf)

αρχές για την προώθηση και την ενίσχυση του κράτους δικαίου στο πλαίσιο του ετήσιου κύκλου για το κράτος δικαίου.

#### *Συμπέρασμα*

Εντός των ορίων των αρμοδιοτήτων της, η Επιτροπή δεσμεύεται να συνεχίσει να χρησιμοποιεί όλα τα μέσα που έχει στη διάθεσή της για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που εντοπίζονται.



Επιτροπή Αναφορών

9.7.2025

## ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΠΡΟΣ ΤΑ ΜΕΛΗ

**Θέμα:** Αναφορά αριθ. 0519/2024, της Β. Ο., ελληνικής ιθαγένειας, σχετικά με την ασφάλεια των σιδηροδρόμων στην ΕΕ

Αναφορά αριθ. 0413/2025, της Ευδοκίας Τσαγκλή, ελληνικής ιθαγένειας, φέρουσα άλλη μία υπογραφή, σχετικά με την ασφάλεια του σιδηροδρομικού δικτύου στην Ελλάδα μετά τη σύγκρουση αμαξοστοιχιών στα Τέμπη το 2023

### 1. Περίληψη της αναφοράς

#### Αναφορά αριθ. 0519/2024

Οι αναφέροντες, μαθητές και καθηγητές Λυκείου, διαμαρτύρονται για την εικαζόμενη παραβίαση δικαιωμάτων σχετικά με το δυστύχημα που συνέβη στην Ελλάδα, στα Τέμπη, τον Φεβρουάριο του 2023, και σε άλλα δυστυχήματα που έχουν συμβεί σε άλλα ευρωπαϊκά κράτη. Ζητούν να διερευνηθεί συνολικά η τρέχουσα κατάσταση των σιδηροδρομικών δικτύων, να εντοπιστούν οι αδυναμίες και ελλείψεις που κοστίζουν ανθρώπινες ζωές και να αποδοθούν άμεσα ευθύνες σε όλα τα επίπεδα για όλα τα πρόσφατα δυστυχήματα. Επίσης, ζητούν την εξασφάλιση όλων των προϋποθέσεων με στόχο τη σωστή λειτουργία των σιδηροδρόμων και την αποφυγή δυστυχημάτων.

#### Αναφορά αριθ. 0413/2025

Η αναφέρουσα καταγγέλλει την παραβίαση των διατάξεων του ευρωπαϊκού νόμου για την ασφάλεια κατά τη λειτουργία του ελληνικού σιδηροδρομικού συστήματος, καθώς και την ανεπαρκή εποπτεία της κοινοποίησης του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ERA). Η αναφέρουσα κάνει λόγο για την κρίσιμη κατάσταση του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου και αναμένει ότι τα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα θα κινητοποιηθούν για να εγγραφούν την ασφάλεια και την αξιοπιστία των μεταφορών. Η αναφέρουσα επισημαίνει ότι, 24 μήνες μετά το ατύχημα, η κατάσταση των ελληνικών σιδηροδρόμων είναι χειρότερη από ποτέ. Σύμφωνα με την αναφέρουσα, η τελική έκθεση του ERA επιβεβαίωσε τη μη συμμόρφωση της Ελληνικής Δημοκρατίας με συγκεκριμένες υποχρεώσεις βάσει του

δικαίου της ΕΕ. Επιπλέον, η αναφέρουσα καταγγέλλει ότι η συστηματική αδράνεια των ελληνικών αρχών στερεί την πρόσβαση του δικτύου σε τεχνολογία αιχμής που θα μπορούσε να αποτρέψει δυστυχήματα όπως το δυστύχημα στα Τέμπη λόγω της παρωχημένης υποδομής. Η αναφέρουσα ισχυρίζεται επίσης ότι ο διαχειριστής υποδομής δεν διαθέτει επί του παρόντος έγκριση ασφάλειας, γεγονός που, σύμφωνα με το άρθρο 12 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798, του στερεί το δικαίωμα να διαχειρίζεται και να εκμεταλλεύεται την εθνική σιδηροδρομική υποδομή, καθώς αποκτά το δικαίωμα αυτό ως διαχειριστής υποδομής μόνο όταν λαμβάνει έγκριση ασφάλειας από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, ενώ για τον ίδιο λόγο ούτε η σιδηροδρομική επιχείρηση Hellenic Train μπορεί να έχει πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή. Η αναφέρουσα υποβάλλει λεπτομερείς προτάσεις με βάση τις διαπιστωθείσες ανάγκες για τη βελτίωση της ασφάλειας και τη συμμόρφωση με τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς ως κοινή θέση.

## **2. Παραδεκτό**

### **Αναφορά αριθ. 0519/2024**

Χαρακτηρίστηκε παραδεκτή στις 23 Σεπτεμβρίου 2024. Η Επιτροπή εκλήθη να παράσχει πληροφορίες σύμφωνα με το άρθρο 233 παράγραφος 5 του Κανονισμού.

### **Αναφορά αριθ. 0413/2025**

Χαρακτηρίστηκε παραδεκτή στις 30 Ιουνίου 2025. Η Επιτροπή εκλήθη να παράσχει πληροφορίες σύμφωνα με το άρθρο 233 παράγραφος 5 του Κανονισμού.

## **3. Απάντηση της Επιτροπής, που ελήφθη στις 9 Ιουλίου 2025**

### **Αναφορές 0519/2024 και 0413/2025**

#### Παρατηρήσεις της Επιτροπής

Οι αρχές για τη διαχείριση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων στην Ευρωπαϊκή Ένωση εναρμονίζονται με την οδηγία 2016/798, γνωστή και ως οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων<sup>10</sup>. Καθορίζει θεμελιώδεις κανόνες σχετικά με τη λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος, αποσαφηνίζει τους ρόλους και τις ευθύνες των διαφόρων παραγόντων και θεσπίζει μηχανισμούς παρακολούθησης και ελέγχου στα διάφορα επίπεδα.

Σύμφωνα με την οδηγία, τη συνολική ευθύνη για τη διατήρηση και τη βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων φέρουν τα κράτη μέλη. Ωστόσο, η Επιτροπή εξακριβώνει κατά πόσον ένα κράτος μέλος μεριμνά δεόντως για την εφαρμογή της ενωσιακής νομοθεσίας. Σε αντίθετη περίπτωση, η Επιτροπή μπορεί να κινήσει διαδικασία επί παραβάσει κατά του κράτους μέλους. Όσον αφορά την οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, η Επιτροπή προχώρησε στο πρώτο βήμα της διαδικασίας επί παραβάσει και κάλεσε την Ελλάδα να συμμορφωθεί πλήρως με την εν λόγω οδηγία<sup>11</sup>. Πιο συγκεκριμένα, κάθε κράτος μέλος υποχρεούται να ιδρύσει εθνική αρχή ασφάλειας που θα είναι υπεύθυνη για την εποπτεία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, των διαχειριστών υποδομής και άλλων παραγόντων που δραστηριοποιούνται στην αγορά των σιδηροδρομικών μεταφορών, καθώς και για την παρακολούθηση των επιδόσεών τους ως προς την ασφάλεια αλλά και του συστήματος στο σύνολό του. Κάθε χρόνο οι εθνικές αρχές ασφάλειας υποχρεούνται να καταρτίζουν ετήσια έκθεση για την ασφάλεια, η οποία θα πρέπει να περιλαμβάνει περιγραφή

<sup>10</sup> <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2016/798>

<sup>11</sup> INFR(2023)2026, [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/el/inf\\_24\\_6006](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/el/inf_24_6006)

της εξέλιξη της σιδηροδρομικής ασφάλειας κατά τη διάρκεια του έτους αναφοράς. Η ανάλυση αυτή βασίζεται σε δεδομένα σχετικά με ατυχήματα και συμβάντα προηγούμενων ετών και θα πρέπει να εντοπίζει τους σημαντικότερους κινδύνους για τον τομέα των σιδηροδρόμων στο συγκεκριμένο κράτος μέλος. Βάσει των ανωτέρω, θα πρέπει να καθορίζονται οι προτεραιότητες για τις δράσεις της εθνικής αρχής ασφάλειας κατά το επόμενο έτος.

Στο πλαίσιο του αιτήματος των αναφερόντων, είναι επίσης σημαντικό να επισημανθεί ο ρόλος των εθνικών φορέων διερεύνησης. Σύμφωνα με την οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, όλα τα σοβαρά ατυχήματα πρέπει να διερευνώνται από ανεξάρτητο εθνικό φορέα διερεύνησης προκειμένου να διαπιστώνονται τα αίτιά τους. Ο φορέας διερεύνησης μπορεί επίσης να διερευνά και άλλα ατυχήματα και συμβάντα υπό ορισμένες προϋποθέσεις. Παρόλο που η έρευνα που διεξάγεται από έναν τέτοιο φορέα δεν συνδέεται με δικαστική έρευνα, μπορεί να οδηγήσει σε συστάσεις ασφάλειας προκειμένου να βελτιωθεί η ασφάλεια του σιδηροδρομικού συστήματος και να αποφευχθούν παρόμοια περιστατικά στο μέλλον. Οι εκθέσεις των ερευνών αυτών είναι διαθέσιμες στο κοινό<sup>12</sup>.

Την ευθύνη για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων φέρουν πρωτίστως τα κράτη μέλη. Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει περιορισμένο ρόλο στο πλαίσιο αυτό· επιπλέον, με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/796 ιδρύθηκε ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τα καθήκοντα του οποίου περιλαμβάνουν τη συνολική παρακολούθηση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων στα κράτη μέλη και στην Ευρωπαϊκή Ένωση στο σύνολό της. Κάθε δύο χρόνια ο Οργανισμός δημοσιεύει έκθεση, η πιο πρόσφατη έκθεση δημοσιεύθηκε το 2024<sup>13</sup>. Ο Οργανισμός ελέγχει επίσης τακτικά τις εθνικές αρχές ασφάλειας όλων των κρατών μελών προκειμένου να επαληθεύει τις επιδόσεις τους.

Ο Οργανισμός εξουσιοδοτείται επίσης να αναλύει, κατόπιν αιτήματος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, την πρακτική εφαρμογή της νομοθεσίας για την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων σε συγκεκριμένο κράτος μέλος. Η εν λόγω ανάλυση διενεργήθηκε για την Ελλάδα μετά το τραγικό ατύχημα στα Τέμπη. Αποκάλυψε ελλείψεις στην πρακτική εφαρμογή ορισμένων υποχρεώσεων που απορρέουν από την οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων. Υπό το πρίσμα της εν λόγω έκθεσης, οι ελληνικές αρχές έχουν καταρτίσει ένα κατάλληλο σχέδιο δράσης για την αντιμετώπιση αυτών των ελλείψεων. Η υλοποίηση αυτού του σχεδίου παρακολουθείται στενά από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Επιπλέον, προκειμένου να στηριχθεί η Ελλάδα για την υλοποίηση του εν λόγω σχεδίου, δρομολογήθηκε πρόγραμμα τεχνικής υποστήριξης που επιτρέπει στους εμπειρογνώμονες του Οργανισμού να παρέχουν στοχευμένη κατάρτιση και εργαστήρια για το προσωπικό των ελληνικών σιδηροδρόμων.

### Συμπέρασμα

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θεωρεί ότι το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο που αφορά την ασφάλεια των σιδηροδρόμων καλύπτει ήδη το αίτημα των αναφερόντων. Όπως εξηγείται ανωτέρω, η νομοθεσία εισάγει διάφορα μέτρα με στόχο την εποπτεία και την παρακολούθηση των επιδόσεων ασφάλειας των σιδηροδρομικών συστημάτων. Ωστόσο, η Επιτροπή διερευνά επί του παρόντος άλλους πιθανούς τρόπους ενίσχυσης των μηχανισμών αυτών. Αυτό μπορεί να περιλαμβάνει συστήματα για την κοινοποίηση λεπτομερών εθνικών δεδομένων σχετικά με τα αίτια ατυχημάτων και συμβάντων, καθώς και πιθανά μέτρα για την ενίσχυση των ικανοτήτων του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων όσον αφορά την παρακολούθηση της ασφάλειας.

<sup>12</sup> [https://www.era.europa.eu/domains/accident-incident/rail-accident-investigation\\_en](https://www.era.europa.eu/domains/accident-incident/rail-accident-investigation_en)

<sup>13</sup> <https://www.era.europa.eu/content/report-railway-safety-and-interoperability-eu-2024>

