



**ΠΡΕΣΒΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΣΤΗ ΡΩΜΗ**  
Γραφείο Οικονομικών & Εμπορικών Υποθέσεων  
MILANO

**ΑΔΙΑΒΑΘΜΗΤΟ**  
**ΚΑΝΟΝΙΚΟ**

Μιλάνο, 29 Απριλίου 2026  
Α.Π.Φ.: 1920 /ΑΣ 466

**ΠΡΟΣ:** Υπουργείο εξωτερικών  
- Β7 Δ/ση

**ΚΟΙΝ:** - Διπλωματικό Γραφείο κ. Πρωθυπουργού

**Υπουργείο εξωτερικών**

- Διπλωματικό Γραφείο κ. Υπουργού
- Διπλωματικό Γραφείο Υφυπουργού κας Α. Παπαδοπούλου
- Διπλωματικό Γραφείο Υφυπουργού κ. Χ. Θεοχάρης
- Γραφείο κ. Γενικού Γραμματέα
- Γραφείο κ. Γενικού Γραμματέα ΔΟΣ & Εξωστρέφειας
- Α', Β' & Γ' Γενικές Δ/σεις
- Α1, Β1, Β2, Β3 & Γ2 Δ/σεις
- Πίνακας Αποδεκτών (μέσω ημών)

-Πρεσβείες κ-μ ΕΕ και  
Γραφεία ΟΕΥ αυτών  
-ΜΑ ΕΕ

**Ε.Δ.:** - Πρεσβεία Ρώμης (μέσω ΥΠΕΞ)  
- Γραφείο ΟΕΥ Ρώμης (μέσω ΥΠΕΞ)

**ΘΕΜΑ: ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ: Ιταλική προσφυγή κατά Αυστριακών περιορισμών (πέρασμα Brenner)**

Η διαμάχη μεταξύ Ιταλίας και Αυστρίας σχετικά με τους περιορισμούς κυκλοφορίας βαρέων φορτηγών στον διάδρομο του Brenner αποτελεί μία από τις σημαντικότερες συγκρούσεις στον τομέα των ευρωπαϊκών μεταφορών. Σύμφωνα με αναφορές στον εδώ τύπο, στις 21 Απριλίου 2026 πραγματοποιήθηκε ακρόαση ενώπιον του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο Λουξεμβούργο, στο πλαίσιο της έφεσης που άσκησε η Ιταλία.

Η υπόθεση αφορά τη συμβατότητα των αυστριακών περιορισμών με την Αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων, όπως κατοχυρώνεται στη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

**1. Νομική βάση και εμπλεκόμενα μέρη**

Η προσφυγή της Ιταλίας, μέσω του Ι/Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, βασίζεται στα άρθρα 34 και 35 της Συνθήκης, τα οποία απαγορεύουν τους ποσοτικούς περιορισμούς και μέτρα ισοδύναμου αποτελέσματος στο ενδοενωσιακό εμπόριο. (Εναγόμενος: Αυστρία - Παρέμβαση Ευρωπαϊκή Επιτροπή υπέρ Ιταλίας).

Η Επιτροπή, ήδη από το 2024, εξέδωσε αιτιολογημένη γνώμη θεωρώντας ότι τα αυστριακά μέτρα είναι δυσανάλογα και μη δικαιολογημένα.

## 2. Επίμαχα περιοριστικά μέτρα

Η διαφορά επικεντρώνεται στο τμήμα του αυτοκινητοδρόμου A12 Inntal στο Τιρόλο και στο πέρασμα Brenner, βασικό κόμβο του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-M).

Τα κύρια μέτρα που εφαρμόζει η Αυστρία είναι:

1. **Νυχτερινή απαγόρευση κυκλοφορίας φορτηγών**
2. **Τομεακές απαγορεύσεις** για συγκεκριμένα προϊόντα (π.χ. χαρτί, τσιμέντο, μέταλλα)
3. **Περιορισμοί Εποχιακοί και Σαββατοκύριακα** (ιδίως σε περιόδους τουριστικής αιχμής)
4. **Σύστημα δοσομέτρησης κυκλοφορίας** (περιορισμός αριθμού φορτηγών ανά χρονικά διαστήματα)

Τα μέτρα αυτά εφαρμόζονται από την αυστριακή αρχή αυτοκινητοδρόμων Asfinag.

## 3. Οικονομικές και λειτουργικές επιπτώσεις

Σύμφωνα με τους εκπροσώπους του κλάδου στην Ιταλία, οι συνέπειες για τις εταιρείες μεταφορών είναι σημαντικές:

- Αβεβαιότητα στους χρόνους παράδοσης
- Αυξημένο λειτουργικό κόστος
- Αναγκαστικές αλλαγές δρομολογίων (π.χ. μέσω Tarvisio)
- Μειωμένη ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών αλυσίδων εφοδιασμού

Σύμφωνα με την ένωση μεταφορών Anita, οι ουρές φορτηγών μπορούν να φτάσουν έως και 80 χλμ. σε ημέρες εφαρμογής της δοσομέτρησης, επηρεάζοντας σοβαρά το ενδοευρωπαϊκό εμπόριο.

## 4. Θέσεις των δύο πλευρών

Η **Ιταλία** υποστηρίζει ότι οι επιβληθέντες περιορισμοί συνιστούν παραβίαση των θεμελιωδών αρχών της ενιαίας αγοράς, καθόσον κρίνονται δυσανάλογοι σε σχέση με τους επιδιωκόμενους στόχους και εισάγουν έμμεσα εμπόδια στην ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων. Κατά την ιταλική άποψη, οι εν λόγω ρυθμίσεις επιφέρουν αρνητικές επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα τόσο της εθνικής όσο και της ευρωπαϊκής οικονομίας, διαταράσσοντας την ομαλή λειτουργία των αλυσίδων εφοδιασμού.

Αντιθέτως, η **Αυστρία** προβάλλει ότι τα εφαρμοζόμενα μέτρα είναι αναγκαία και δικαιολογημένα, στο μέτρο που αποσκοπούν στην προστασία της δημόσιας υγείας, στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στις περιοχές των Άλπεων και στη διασφάλιση της οδικής ασφάλειας. Περαιτέρω, υποστηρίζει ότι οι περιορισμοί αυτοί εντάσσονται σε μια ευρύτερη στρατηγική βιώσιμων μεταφορών, η οποία επιδιώκει τη σταδιακή μεταφορά του φορτίου από τις οδικές στις σιδηροδρομικές μεταφορές, σε συμφωνία με τους περιβαλλοντικούς στόχους της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

## 5. Χρονοδιάγραμμα εξέλιξης

Η διαδικασία ενώπιον του Δικαστήριου της Ευρωπαϊκής Ένωσης εξελίσσεται βάσει συγκεκριμένου χρονοδιαγράμματος. Ειδικότερα, στις 21 Απριλίου 2026 πραγματοποιήθηκε η ακρόαση των διαδίκων, κατά την οποία παρουσιάστηκαν τα βασικά επιχειρήματα των εμπλεκόμενων μερών. Ακολούθως, για τις 16 Ιουλίου 2026 αναμένεται η υποβολή των προτάσεων του γενικού εισαγγελέα, οι οποίες, αν και δεν είναι δεσμευτικές, διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση της τελικής κρίσης. Η έκδοση της οριστικής απόφασης του Δικαστηρίου εκτιμάται ότι θα πραγματοποιηθεί έως το τέλος του έτους 2026.

## 6. Συμπεράσματα

Η υπόθεση του Brenner αποτελεί κρίσιμη δοκιμασία για την ισορροπία μεταξύ της ελεύθερης κυκλοφορίας αγαθών στην ΕΕ και της περιβαλλοντικής και κοινωνικής προστασίας. Η τελική απόφαση του Δικαστηρίου αναμένεται να δημιουργήσει σημαντικό προηγούμενο για τη ρύθμιση των μεταφορών εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, επηρεάζοντας τόσο τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς όσο και τις πολιτικές βιώσιμης κινητικότητας.

ΠΑΓΩΝΑ ΛΑΡΔΑ  
Γενική Σύμβουλος ΟΕΥ Β΄

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΠΟΔΕΚΤΩΝ

### Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών

- Γραφείο κ. Υπουργού
- Γραφείο κ.κ. Υφυπουργών
- Γραφείο Γενικού Γραμματέα Μεταφορών

- ENTERPRISE GREECE
- ΕΛΛΗΝΟ ΙΤΑΛΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΑΘΗΝΑ
- ΕΛΛΗΝΟ ΙΤΑΛΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

- ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ & ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΩΝ (ΣΕΒ)
- ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΕΞΑΓΩΓΕΩΝ (ΣΕΒΕ)
- ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ (ΣΒΕ)
- ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΕΞΑΓΩΓΕΩΝ (ΠΣΕ)
- ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΕΞΑΓΩΓΕΩΝ ΚΡΗΤΗΣ (ΣΕΚ)

- ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΑ ΕΛΛΑΔΟΣ
- ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΕΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

- ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΔΙΕΘ. ΔΙΑΜΕΤΑΦΟΡΑΣ & ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ LOGISTICS ΕΛΛΑΔΟΣ
- ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΕΝΩΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΔΙΑΜΕΤΑΦΟΡΑΣ
- ΠΑΝΕΛΛΑΔΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΙΣΤΩΝ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
- ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΙΣΤΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ (ΟΦΑΕ)
- ΤΡΑΙΝΟΣΕ
- ΕΡΓΟΣΕ