



Αρ. Πρωτ. Α10/0445

Αθήνα, 13/4/2016

**Προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή**

- **President of the EC**, Mr Jean-Claude Juncker
- **EU Commissioner responsible for Transport**, Mrs Violeta Bulc
- **Director-General of DG MOVE**, Mr Henrik Hololei
- **Acting Dep. Director-General of DG MOVE**, Mr Fotis Karamitsos
- **European Commission, DG MOVE/D3, Head of Unit "Land Transport Policy"**, Mr Eddy Liégeois

**Θέμα:** «Διερεύνηση χώρου & προκλήσεων σχετικά με τα θέματα "Πακέτου Οδικών Μεταφορών – Road Package" της Ε.Ε., και προτάσεις της ΟΦΑΕ»

Αξιότιμε κύριοι,

Από την άνοιξη του 2015 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει ανακοινώσει επισήμως πώς έχει ξεκινήσει εργασίες επάνω στο ονομαζόμενο «Πακέτο Οδικών Μεταφορών» (Road Package) το οποίο προβλέπεται να παρουσιαστεί προς το τέλος του 2016 κατόπιν σχετικής αξιολόγησης του υφιστάμενου καθεστώτος και δημόσιας διαβούλευσης. Σύμφωνα πάντα με επίσημες πληροφορίες το «Πακέτο» στοχεύει σε ανάληψη νομοθετικών και μη πρωτοβουλιών που θα αφορούν τρεις βασικούς άξονες των οδικών μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης: (α) Αναθεώρηση του ισχύοντος καθεστώτος τιμολόγησης χρήσης των οδικών υποδομών, (β) Πρόσβαση στην αγορά οδικών μεταφορών και (γ) τους αναφερόμενους ως «Κοινωνικούς κανόνες» που διέπουν τις οδικές μεταφορές. Παράλληλα φαίνεται ότι το «Πακέτο» θα αφορά επίσης προτάσεις σχετικά με την αντικατάσταση των σήμερα υφιστάμενων διμερών συμφωνιών οδικών μεταφορών μεταξύ χωρών μελών και τρίτων χωρών. Και σχετική ανταλλαγή ετησίων αδειών μεταξύ τους, με συμφωνίες με τις χώρες αυτές στα πλαίσια της ΕΕ, αρχής γενομένης με την Ουκρανία και την Τουρκία καθώς και την σύσταση ενός Ευρωπαϊκού Φορέα Οδικών Μεταφορών (Road Agency). Τέλος το «Πακέτο» θα αφορά και στη λειτουργία των Ταξί, που όμως δεν αποτελεί αντικείμενο του παρόντος εγγράφου.

Πιο συγκεκριμένα, σχετικά με την τιμολόγηση χρήσης των οδικών υποδομών, αναμένεται η αναθεώρηση της Ευρωπαϊκής Οδηγίας 1999/62/ ΕΚ για την επιβολή τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα - Οδηγία για το ευρωπαϊκό αυτοκόλλητο σήμα (ευρωβινιέτα) όπως τροποποιήθηκε με τις οδηγίες 2006/38/ ΕΚ και 2011/76/ ΕΚ καθώς και της οδηγίας 2004/52/ ΕΚ σχετικά με τη διαλειτουργικότητα των

συστημάτων τηλεδιοδίων στην Κοινότητα αλλά και πιθανά της Απόφασης 2009/750/EK σχετικά με τον ορισμό της ευρωπαϊκής υπηρεσίας τηλεδιοδίων και των τεχνικών στοιχείων της. Σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά οδικών μεταφορών αναμένεται αναθεώρηση του Κανονισμού 2009/1072/EK για τους κοινούς κανόνες πρόσβασης στην αγορά διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών (και τις ενδομεταφορές καμποτάζ), ενώ σχετικά με τους κοινωνικούς κανόνες που διέπουν τις οδικές μεταφορές αναθεώρηση του Κανονισμού 561/2006/EK που αφορά τις ώρες οδήγησης και ανάπαυσης (κοινωνικός κώδικας), αναθεώρηση του Κανονισμού 96/71/EK σχετικά με την απόσπαση εργαζομένων στο πλαίσιο παροχής υπηρεσιών (απόσπαση εργασίας).

Με σκοπό την καλύτερη δυνατή προετοιμασία θέσεων και προτάσεων της ΟΦΑΕ και άσκηση επιρροής στις διάφορες πρωτοβουλίες που αναμένονται, κρίθηκε σκόπιμο να γίνει ή παρούσα ανάλυση και εξέταση των σχετικών θεμάτων που απασχολούν σε Ευρωπαϊκό, αλλά και εθνικό επίπεδο, προκειμένου οι αναμενόμενες νομοθετικές και λοιπές εξελίξεις να έχουν εκ των προτέρων εξεταστεί σε σχέση με τα ενδιαφέροντα του κλάδου των Ευρωπαϊκών και ελληνικών οδικών μεταφορών εν γένει, αλλά των ελλήνων αυτοκινητιστών ειδικότερα και την εξαγωγή συμπερασμάτων ως προς τις θέσεις και προτάσεις της ΟΦΑΕ.

Η ΟΦΑΕ, ως φορέας εκπροσώπησης των οδικών μεταφορών στην Ελλάδα και ενεργό μέλος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Οδικών Μεταφορών, οφείλει να προετοιμαστεί για τις επερχόμενες εξελίξεις και ταυτόχρονα να αδράξει την ευκαιρία να ενημερώσει την ΕΕ για τα ιδιαίτερα προβλήματα που απασχολούν τον κλάδο στην χώρα μας σχετικά με τα παραπάνω θέματα (υποδομές και δρόμα, πρόσβαση στην αγορά, κοινωνικές διατάξεις).

Στις σελίδες που ακολουθούν επιχειρείται μία πρώτη διερεύνηση του χώρου και των σχετικών προκλήσεων στους τομείς ενδιαφέροντος του «Πακέτου» τόσο από Ευρωπαϊκής πλευράς όσο και ελληνικής καθώς και των λύσεων που αναμένεται να προταθούν και γίνεται μία πρώτη προσέγγιση θέσεων και πιθανών προτάσεων της ΟΦΑΕ.

## **1. ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ ΙΣΧΥΟΝΤΟΣ ΚΑΘΕΣΤΩΤΟΣ ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΟΔΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ**

### **1.1 Εισαγωγή**

Η Ευρωπαϊκή Οδηγία 1999/62/EK για την επιβολή τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα (ευρωβινιέτα), όπως τροποποιήθηκε, προσφέρει ένα ικανοποιητικό σύστημα χρέωσης βαρέων οχημάτων ανάλογα με την περιβαλλοντική συμπεριφορά τους χωρίς διακρίσεις για τα αλλοδαπά οχήματα. Η Οδηγία 2004/52/EK σχετικά με τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων τηλεδιοδίων και η Απόφαση 2009/750/EK σχετικά με τον ορισμό της ευρωπαϊκής υπηρεσίας τηλεδιοδίων και των τεχνικών στοιχείων της προσφέρουν μία καλή βάση διαλειτουργικότητας ενώ ταυτόχρονα προβλέπουν τη δημιουργία ενός Ευρωπαϊκού Ηλεκτρονικού Συστήματος Υπηρεσιών Διοδίων (European Electronic Toll Services -EETS) που θα προσφέρει την δυνατότητα πληρωμής με ένα μόνο συμβόλαιο και τη χρησιμοποίηση ενός και μόνο μηχανισμού

χρέωσης (on-board unit -OBU) σε όλο το μήκος του Ευρωπαϊκού δικτύου αυτοκινητοδρόμων με διόδια. Σημειώνεται ότι η Οδηγία ευρωβινιέτας αφορά φορτηγά οχήματα άνω των 3.5 τόννων και προτείνει αρχές χρέωσης των οχημάτων χωρίς όμως να επιβάλει στις χώρες μέλη υποχρεωτική χρέωσή τους. Από το 2013 η Γενική Διεύθυνση Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (DG MOVE) είχε προετοιμάσει την τροποποίηση της σχετικής οδηγίας ευρωβινιέτας και του EETS που όμως δεν προωθήθηκε για έγκριση στα αρμόδια Ευρωπαϊκά όργανα για πρακτικούς λόγους.

## 1.2 Προκλήσεις

- Υποβάθμιση της κατάστασης των οδικών υποδομών λόγω μη επαρκούς συντήρησης από έλλειψη πόρων. Η χρέωση των οδικών υποδομών θα μπορούσε να αποτελέσει λύση. Όμως η χρήση του μεγαλύτερου μέρους του δικτύου είναι διαθέσιμο χωρίς χρέωση ή τα διόδια ή βινιέτα που εισπράτονται καλύπτει ένα μικρό μόνο μέρος του κόστους υποδομής.
- Συμφόρηση οδικών δικτύων που έχει σαν αποτέλεσμα σημαντικό κόστος για την οικονομία της ΕΕ σε χρόνο, κατανάλωση καυσίμων και ατμοσφαιρική ρύπανση. Η χρέωση χρήσης του οδικού δικτύου που να βασίζεται σε διαφορετικούς χρόνους κατά την διάρκεια της ημέρας θα μπορούσε να δώσει στις ώρες κυκλοφοριακής αιχμής ή και σε συγκεκριμένα βεβαρημένα σε κυκλοφορία τμήματα του δικτύου.
- Διακρίσεις με τη χρήση ευρωβινιέτας, σε αντίθεση με την επιβολή διοδίων βασισμένων στη χιλιομετρική απόσταση που διανύεται, λειτουργεί εις βάρος των περιστασιακών χρηστών σε μειονεκτική θέση, συνήθως επισκεπτών, λόγω της μη σύνδεσής της με την διανυόμενη απόσταση, με αποτέλεσμα προσλαμβάνει τα χαρακτηριστικά φόρου. Αναποτελεσματικό Ευρωπαϊκό Ηλεκτρονικό Σύστημα Υπηρεσιών Διοδίων (EETS) με αποτέλεσμα δυσκολίες και εμπόδια στην ομαλή διεξαγωγή των οδικών μεταφορών στην Ευρώπη, καθώς τα οχήματα που εκτελούν διεθνείς μεταφορές πρέπει να είναι εξοπλισμένα με πολλές διαφορετικές ηλεκτρονικές συσκευές διέλευσης διοδίων (OBUs), καθώς επίσης να συνάπτουν ξεχωριστές συμβάσεις διέλευσης με τις αρμόδιες εθνικές υπηρεσίες κάθε κράτους μέλους, προσθέτοντας περιττό διοικητικό και οικονομικό κόστος. Το συγκεκριμένο αναποτελεσματικό από πλευράς διαλειτουργικότητας σύστημα είσπραξης διοδίων αφορά ιδιαίτερα την Ελλάδα η οποία διαθέτει ήδη 6 διαφορετικούς παρόχους υπηρεσιών αυτοκινητοδρόμων με διόδια, με ελάχιστη δυνατότητα διαλειτουργικότητας αλλά και εφαρμόζουν κάθετους σταθμούς διοδίων σε πολλά τα σημεία του εθνικού οδικού δικτύου.

## 1.3 Προβλεπόμενες λύσεις

1.3.1 Σταδιακή αντικατάσταση ευρωβινιέτας από ηλεκτρονικό σύστημα διοδίων βασισμένο σε χιλιομετρική χρέωση και την πραγματική απόσταση που διήνησε κάθε όχημα.

1.3.2 Εφαρμογή διοδίων σε όλα τα βαρέα οχήματα άνω των 3.5 τόνων και άρα κατάργηση της μέχρι σήμερα υφιστάμενης δυνατότητας κρατών μελών να απαλλάσσουν από την χρέωση διοδίων οχήματα 3.5-12 τόνων, που προβλέπεται στην Οδηγία, και η οποία έχει σαν αποτέλεσμα την ενθάρυνση εκτέλεσης οδικών εμπορευματικών μεταφορών από μικρότερα, αναποτελεσματικά οχήματα, σε σχέση με το περιβάλλον και την αποτελεσματικότητα χρήσης ενέργειας.

1.3.3 Εισαγωγή στο κόστος διοδίων εξωτερικού κόστους στη βάση της αρχής « ο μολύνων πληρώνει – polluter pays», όχι μόνο το κόστος κατασκευής και συντήρησης των υποδομών όπως ισχύει σήμερα, αλλά και του κόστους ατμοσφαιρικής και ηχητικής ρύπανσης του περιβάλλοντος.

1.3.4 Πρόβλεψη περιόδου προσαρμογής για σταδιακή απομάκρυνση της ευρωβινιέτας, κυρίως για ιδιωτικά οχήματα, με την εφαρμογή ημερησίας βινιέτας ανάλογου κόστους (όχι άνω του 2% της ετήσιας χρέωσης) προς αποφυγή διακρίσεων.

1.3.5 Περισσότερη διαφάνεια έναντι των χρηστών σε σχέση με το κόστος διοδίων και βινιέτα

1.3.6 Νέο πλαίσιο χρέωσης συμφόρησης οδικών δικτύων δίκαιο και απλό για διαφορετικές κατηγορίες οχημάτων και αντίστοιχα χειροκίνητα συστήματα πληρωμής.

1.3.7 Τέλος πλήρης επανεξέτασης του Ευρωπαϊκού Ηλεκτρονικού Συστήματος Υπηρεσιών Διοδίων (EETS) και της σχετικής Ευρωπαϊκής νομοθεσίας Οδηγίας 2004/52/EK και Απόφασης 2009/750/EK. Ιδιαίτερα θετικό για την χώρα στο πλαίσιο των εκτελούμενων διεθνών μεταφορών

#### 1.4 Θέσεις - απόψεις της ΟΦΑΕ

Η ΟΦΑΕ θεωρεί την ανωτέρω προβλεπόμενη λύση (1.3.1) ως Ιδιαίτερα θετική για τις ελληνικές οδικές μεταφορές, εθνικές και διεθνείς, και τονίζει την παντελή έλλειψη εφαρμογής συστημάτων χρέωσης με βάση την πραγματική χιλιομετρική διαδρομή των οχημάτων στην Ελλάδα.

Τοποθετείται επίσης θετικά ως προς την λύση (1.3.2)

Εκφράζει την αντίθεσή της για την προβλεπόμενη λύση (1.3.3), που αφορά ένα ιδιαίτερα αμφιλεγόμενο θέμα που συζητείται από την δεκαετία του 1990 στην ΕΕ και δέχεται έντονη κριτική. Η ΟΦΑΕ πιστεύει ότι μία τέτοια ρύθμιση, που αφορά στο σύνολό τους τις οδικές μεταφορές της Ευρώπης, αλλά ιδιαίτερα τις ελληνικές, εθνικές και διεθνείς, καθώς αναμένεται να επιβαρύνει σημαντικά το κόστος των ενδοκοινοτικών μεταφορών εμπορευμάτων (που ως γνωστόν κατά 72% εκτελείται οδικώς) αλλά και αυτών των των ελληνικών προϊόντων (που εκτελείται κατά 95% οδικώς), με σημαντικές συνέπειες στην Κοινοτική και εθνική οικονομία και την ανταγωνιστικότητα των Ευρωπαϊκών προϊόντων στις διεθνείς αγορές αλλά και των ελληνικών στις Ευρωπαϊκές.

Υποστηρίζει τις προβλεπόμενες λύσεις (1.3.4, 1.3.5, και 1.3.7)

Ενώ επιφυλάσσεται για την εφαρμογή της προβλεπόμενης λύσης (1.3.6) τουλάχιστον για όσο αφορά σε πιθανή εφαρμογή στα κύρια Ευρωπαϊκά και εθνικά οδικά δίκτυα,

που θα είχε ως συνέπεια νέες χρεώσεις και εμπόδια στην εκτέλεση των οδικών μεταφορών.

## **2. ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

### **2.1 Εισαγωγή**

Ο κανονισμός 2009/1072/ΕΚ ορίζει τους κοινούς κανόνες πρόσβασης στην αγορά διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών και τις ενδομεταφορές (καμποτάζ). Η οδηγία του Συμβουλίου 96/26/ΕΚ καθόρισε τρία ποιοτικά κριτήρια για την πρόσβαση στο επάγγελμα του μεταφορέα εμπορευμάτων: αξιοπιστία, οικονομική επιφάνεια και επαγγελματική επάρκεια. Ο κανονισμός 2009/1071/ΕΚ προσέθεσε στις τρεις προαναφερθείσες προϋποθέσεις μια τέταρτη: σταθερή και πραγματική εγκατάσταση σε ένα κράτος μέλος. Ο κανονισμός 2009/1072/ΕΚ επίσης ορίζει εισάγει την περιοριστική ρύθμιση των διαδοχικών ενδομεταφορών (σύμφωνα με την οποία επιτρέπονται έως και τρεις ενδομεταφορές εντός επτά ημερών μετά από μια διεθνή μεταφορά με προορισμό το κράτος μέλος υποδοχής της ενδομεταφοράς). Ο κανονισμός 2002/484/ΕΚ καθιέρωσε την βεβαίωση οδηγού για όλους τους υπηκόους τρίτων χωρών που εκτελούν μεταφορά για λογαριασμό τρίτου που καλύπτεται από κοινοτική άδεια, με σκοπό να παρεμποδίσει μια κατάσταση κατά την οποία οδηγοί που δεν είναι υπήκοοι της ΕΕ απασχολούνται παράνομα, υπό επισφαλείς συνθήκες και αμοίβονται ανεπαρκώς, γεγονός που έχει δυσμενείς συνέπειες τόσο για τον ανταγωνισμό όσο και για την οδική ασφάλεια. Η διασυννοριακή μίσθωση οχημάτων χωρίς οδηγό για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές ρυθμίζεται από την οδηγία 2006/1/ΕΚ. Τέλος η οδηγία 2003/59/ΕΚ ορίζει θέματα σχετικά με την αρχική επιμόρφωση και την περιοδική κατάρτιση των οδηγών ορισμένων οδικών οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών και επιβάλλει την υποχρεωτική εφαρμογή τους από τα κράτη μέλη. Στο πλαίσιο αυτό, η πρόσβαση στο επάγγελμα το οδικού μεταφορέα θεωρείται, σε γενικές γραμμές, εναρμονισμένη στην Ε.Ε. ενώ οι διεθνείς μεταφορές εμπορευμάτων είναι πλήρως απελευθερωμένες.

Το άνοιγμα της αγοράς στον τομέα των μεταφορών επιβατών προχώρησε με βραδύτερους ρυθμούς απ' ό,τι στον τομέα των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων. Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 684/92 συνέβαλε στο άνοιγμα της αγοράς των διεθνών μεταφορών επιβατών με πούλμαν και λεωφορεία. Επέτρεψε σε όλες τις επιχειρήσεις μεταφορών της Ένωσης να εκτελούν τακτικές υπηρεσίες μεταφορών (με καθορισμένη συχνότητα και με συγκεκριμένες διαδρομές και προκαθορισμένα σημεία στάσης) ή έκτακτες (για τη μεταφορά ομάδων επιβατών που σχηματίζονται κατόπιν πρωτοβουλίας ενός εντολέα ή του ίδιου του μεταφορέα) μεταξύ των κρατών μελών για πάνω από εννέα άτομα (του οδηγού συμπεριλαμβανομένου). Ο κανονισμός αυτός συμπληρώθηκε και τροποποιήθηκε από τον κανονισμό 1998/11/ΕΚ, με τον οποίο καθιερώνεται κοινοτική άδεια που χορηγείται από τις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλος εγκατάστασης στις επιχειρήσεις που εκτελούν μεταφορές επιβατών με πούλμαν και λεωφορεία για λογαριασμό τρίτων. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 12/98 της 11ης Δεκεμβρίου 1997 επέτρεψε τις ενδομεταφορές για το σύνολο των έκτακτων γραμμών, για τις ειδικές τακτικές γραμμές (για καθορισμένες κατηγορίες επιβατών), κάτω από προϋποθέσεις, καθώς και για τακτικές γραμμές μεταφοράς, εφόσον οι ενδομεταφορές πραγματοποιούνται στο πλαίσιο μιας διεθνούς τακτικής γραμμής (και

όχι στο τέλος της διαδρομής). Όπως και στον τομέα των εμπορευματικών ενδομεταφορών, οι ενδομεταφορές επιβατών πραγματοποιούνται σε προσωρινή βάση. Το άνοιγμα της αγοράς δεν αφορά προς το παρόν τις περιπτώσεις εθνικών τακτικών γραμμών που εκτελούνται ανεξάρτητα από την ύπαρξη διεθνούς μεταφορικής γραμμής, καθώς και τις αστικές, προαστιακές και περιφερειακές γραμμές (ακόμα και στο πλαίσιο μιας διεθνούς μεταφοράς).

Οι Ευρωπαϊκές προδιαγραφές βαρών και διαστάσεων φορτηγών οχημάτων αναθεωρήθηκαν μέσα στο 2015 επιτρέποντας πλέον την κυκλοφορία ασφαλέστερων και φιλικότερων προς το περιβάλλον φορτηγών. Παραμένει όμως σε εκκρεμότητα η ενιαία αντιμετώπιση παραβάσεων υπέρβαρου στις διεθνείς μεταφορές. Ενώ οι χρήσιμες ενοικιασμένων οχημάτων χωρίς οδηγό για την οδική μεταφορά εμπορευμάτων παραμένει περιορισμένη, επιτρέποντας μία τέτοια ενοικίαση υπό προϋποθέσεις, μόνι για τη διενέργεια διεθνούς μεταφοράς.

## 2.2 Προκλήσεις

2.2.1 Σημαντική απόκλιση στην εναρμόνιση πρόσβασης στην αγορά οδικών μεταφορών μέσω της παρατηρούμενης μετεγκατάστασης έδρας ή και ίδρυσης υποκαταστημάτων (συχνά ενός γραφείου) από επιχειρήσεις οδικών μεταφορών σε χώρες χαμηλού κόστους σε σχέση με τους όρους απασχόλησης και κοινωνικής ασφάλισης στις χώρες υποδοχής.

2.2.2 Μη εναρμονισμένη εφαρμογή των ενδομεταφορών (καμποτάζ) στις χώρες της Ε.Ε, καθώς οι όροι δεν είναι αρκετά σαφείς και σε ορισμένες περιπτώσεις δύσκολο να εφαρμοστούν, πολύ δε περισσότερο με εναρμονισμένο τρόπο.

2.2.3. Συχνή εφαρμογή περιοριστικών πρακτικών (καμποτάζ) που εμποδίζουν την βέλτιστη αξιοποίηση στόλου αχημάτων εις βάρος της αποτελεσματικότητας των οδικών μεταφορών και που δεν είναι εναρμονισμένες.

2.2.4 Εφαρμογή περιοριστικών όρων στην οδική μεταφορά επιβατών με λεωφορεία και πούλμαν που φαίνεται να υπάρχουν μόνο προς όφελος του σιδηροδρόμου και που εμποδίζουν τον κλάδο να προσφέρει καλύτερες και φθηνότερες υπηρεσίες

2.2.5 Διαφορές μεταξύ κρατών μελών στην επιμόρφωση και κατάρτιση οδηγών με αποτέλεσμα ποιοτικές διαφορές σχετικών εκπαιδευτικών προγραμμάτων μεταξύ χωρών, που έχουν σαν συνέπεια την μη αναγνώριση εκδοθέντων πιστοποιητικών και παρεμπόδιση της ελεύθερης κυκλοφορίας επαγγελματιών οδηγών στην κοινή Ευρωπαϊκή αγορά.

## 2.3 Προβλεπόμενες λύσεις

2.3.1 Επανεξέταση κανόνων πρόσβασης στην αγορά (Κανονισμός 2009/1072/ΕΚ) για αντιμετώπιση αποκλίσεων λόγω μετεγκατάστασης έδρας ή και ίδρυσης υποκαταστημάτων από οδικούς μεταφορείς της Ε.Ε. σε άλλες χώρες της Ε.Ε. με χαμηλότερο λειτουργικό κόστος, στη βάση μελέτης (REFIT) και αξιολόγησης (ex-post) που είναι σε εξέλιξη

2.3.2 Επανεξέταση επιμόρφωσης και κατάρτισης οδηγών (οδηγία 2003/59/EK) για αντιμετώπιση προβλήματος αποκλίσεων και ανάληψη αναγκαίων πρωτοβουλιών για θεσμικές αλλαγές

2.3.3. Επανεξέταση των όρων και της σκοπιμότητας διεξαγωγής ενδομεταφορών (καμποτάζ) στις διεθνείς εμπορευματικές μεταφορές με σκοπό την απλούστευσή τους και την εξασφάλιση ευκολότερου ελέγχου.

2.3.4 Επανεξέταση όρων διεξαγωγής ενδομεταφορών (καμποτάζ) στην οδική μεταφορά επιβατών με λεωφορεία και πούλμαν με σκοπό το σταδιακό άνοιγμά τους

## **Πρόσβαση στην αγορά**

Αναθεώρηση του EK 1072/2009 για τις ενδομεταφορές (καμποτάζ)

### 2.4 Θέσεις - απόψεις της ΟΦΑΕ

Σχετικά με την επανεξέταση κανόνων πρόσβασης στην αγορά (Κανονισμός 2009/1072/EK) για αντιμετώπιση αποκλίσεων λόγω μετεγκατάστασης έδρας ή και ίδρυσης υποκαταστημάτων απο οδικούς μεταφορείς της Ε.Ε σε άλλες χώρες της Ε.Ε. με χαμηλότερο λειτουργικό κόστος, προβλεπόμενη λύση (2.4.1) η ΟΦΑΕ έχει να παρατηρήσει τα εξής:

Η μετεγκατάσταση σε χώρες της Ε.Ε χαμηλού λειτουργικού κόστους είναι η πλέον διαδεδομένη μέθοδος υφαρπαγής του συρρικνωμένου μεταφορικού έργου και αφορά τον μεγάλο αριθμό εταιρειών ελληνικών συμφερόντων που έχουν «μετακομίσει» σε γειτονικές χώρες της Ε.Ε., κυρίως τη Βουλγαρία και την Κύπρο. Σημειώνεται ότι η μεταφορά έδρας γίνεται (νόμιμα) προκειμένου οι επιχειρήσεις αυτές να έχουν μειωμένη φορολογία (που είναι 10% στη Βουλγαρία), και μειωμένες εισφορές εργοδοτών και εργαζομένων (στο 1/4 σε σχέση με την Ελλάδα) και μισθούς οδηγών πολύ κάτω του μισού. Το αποτέλεσμα είναι ότι φορτηγά Δ.Χ. ελληνικών συμφερόντων με βουλγαρικές πινακίδες «αλωνίζουν» ελεύθερα στην ελληνική επικράτεια, διεξάγοντας όσα δρομολόγια θέλουν σε διαστήματα πολύ πέρα των επτά ημερών, καθώς είναι εξαιρετικά δύσκολο να ελεγχθούν αποτελεσματικά από τις αρμόδιες ελεγκτικές αρχές.

Τα φαινόμενα αυτά έχουν ως αποτέλεσμα τον αθέμιτο ανταγωνισμό στην ευρωπαϊκή αγορά των οδικών μεταφορών που όπως φαίνεται πλήττον όχι μόνο την Ελλάδα αλλά τις περισσότερες χώρες της δυτικής και βόρειας Ευρώπης, όπου η φορολογία των επιχειρήσεων και το κόστος της εργασίας είναι επίσης υψηλό. Η κατάσταση αυτή έχει οδηγήσει την ευρωπαϊκή αγορά σε ένα δυσάρεστο φαινόμενο που παίρνει ολοένα και μεγαλύτερες διαστάσεις και είναι γνωστό ως «νεοπροστατευτισμός».

Ο νεοπροστατευτισμός έχει τη μορφή περιοριστικών μέτρων που λαμβάνει μονομερώς κάθε κράτος μέλος κατά των αλλοδαπών οχημάτων που διενεργούν μεταφορικό έργο εντός της χώρας, με σκοπό την διασφάλιση των συμφερόντων των εθνικών τους μεταφορέων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα νεοπροστατευτισμού είναι η περίπτωση της Γερμανίας, η οποία από 01/01/2015 εφαρμόζει τον νόμο περί κατώτατου μισθού και στις αλλοδαπές μεταφορικές εταιρείες που εκτελούν

μεταφορές από και προς την Γερμανία καθώς και για τις ενδομεταφορές, υποχρεώνοντάς τους να καταβάλλουν το κατώτατο ωρομίσθιο που ορίζει η γερμανική νομοθεσία στους οδηγούς τους για όσες ώρες αυτοί εργάζονται εντός της γερμανικής επικράτειας.

Αντίστοιχες περιπτώσεις είναι η Γαλλία και το Βέλγιο, έχοντας θεσπίσει νόμο ο οποίος απαγορεύει την διανυκτέρευση εντός του οχήματος όταν ο οδηγός βρίσκεται σε κανονική εβδομαδιαία ανάπαυση σύμφωνα με τον Κανονισμό 2006/561/ΕΚ . Πολλές χώρες της βόρειας και ευρωπαϊκής Ευρώπης έχουν επίσης δηλώσει πως προτίθενται να προχωρήσουν στην λήψη αντίστοιχων περιοριστικών/προστατευτικών μέτρων.

Η ΟΦΑΕ θεωρεί το φαινόμενο του « νεοπροστατευτισμού » ως ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα του κλάδου σε επίπεδο Ε.Ε. και προτείνει την πλήρη κατάργηση των ενδομεταφορών (καμποτάζ), τουλάχιστον μέχρι να επιτευχθεί η ομοιογένεια στις οικονομίες μεταξύ των κρατών μελών.

Εναλλακτικά, η ΟΦΑΕ επιφυλάσσεται, να προτείνει στις αρμόδιες ελληνικές αρχές την λήψη αντίστοιχων μέτρων, επιβάλλοντας και στα αλλοδαπά οχήματα που εισέρχονται στην χώρα για την διενέργεια καμποτάζ, τους ίδιους κανόνες και μέτρα που ισχύουν και για τα ελληνικά οχήματα, όπως η χρέωση ΦΠΑ, την φορολόγηση εσόδων από το πρώτο ευρώ, ασφαλιστική κάλυψη των οδηγών στην κατηγορία βαρέων και ανθυγιεινών κλπ.

Η ΟΦΑΕ συμφωνεί με άλλες τις άλλες προβλεπόμενες λύσεις που αναφέρονται παράπάνω με μόνη διαφορά, επιφυλάσσεται να επιμείνει στην προσωρινή άρση των ενδομεταφορών (καμποτάζ), τουλάχιστον μέχρι να επιτευχθεί η ομοιογένεια στις οικονομίες μεταξύ των κρατών μελών, όπως ανεφέρθη και παράπάνω.

### **3. ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΠΟΥ ΔΙΕΠΟΥΝ ΤΙΣ ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ**

#### **3.1 Εισαγωγή**

Ο Κανονισμός 561/2006/ΕΚ που αφορά τις ώρες οδήγησης και ανάπαυσης (κοινωνικός κώδικας), είναι το βασικό θεσμικό εργαλείο της Ε.Ε. σχετικά με το θέμα. Ο κανονισμός αυτός αφορά όλους τους επαγγελματίες οδηγούς, εργαζόμενους ή ιδιοκτήτες, που οδηγούν οχήματα μεταφορικής ικανότητας άνω των 3.5 τόννων ή που μεταφέρουν άνω των 9 ατόμων. Ο σκοπός της ύπαρξής τους είναι (1) η βελτίωση των όρων εργασίας των οδηγών, (2) η βελτίωση της οδικής σφάλειας και (3) η εξασφάλιση υγιούς ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων. Η εφαρμογή των όρων αυτών επιτυγχάνεται με μία σειρά διαθέσιμων εργαλείων, συμπεριλαμβανομένου και του ψηφιακού ταχογράφου.

#### **3.2 Προκλήσεις**

Μεταξύ των υφιστάμενων προκλήσεων που αφορούν τους οδηγούς μπορούν να θεωρηθούν: το δύσκολο εργασιακό περιβάλλον, ο μεγάλος χρόνος μακριά από τα σπίτια τους, μη ικανοποιητικές συνθήκες υγιεινής και ασφάλειας κ.λ.π. Το όλο και περισσότερο παρατηρούμενο φαινόμενο των λεγόμενων εταιρειών «γραμματοκιβωτίων»/«letterbox companies» σε συνδυασμό με την διαφοροποίηση των ελέγχων στις χώρες μέλη, καθώς και των επιβαλλόμενων ποινών σε περίπτωση διαπίστωσης παραβάσεων, κ.α. συνθέτουν την παρεμπόδιση επικράτησης ενός υγιούς ανταγωνισμού που τελικά οδηγεί και σε υποβάθμιση των κοινωνικών



κανόνων αυτό που θα μπορούσαμε να ονομάσουμε και ως «social dumping». Επιπρόσθετα, κάποια κράτη μέλη αξιοποιώντας υφιστάμενες ελλείψεις της υφιστάμενης νομοθεσίας εφαρμόζουν εθνικά μέτρα υπό τον μανδία της βελτίωσης της εφαρμογής των κανόνων σε εθνικό επίπεδο ή της αντιμετώπισης του αντιμετώπισης κοινωνικού «dumping». Για παράδειγμα η Γαλλία και το Βέλγιο εφαρμόζουν εθνικούς κανόνες για την επιβολή προστίμων σε οδηγούς που κάνουν την κανονική τους εβδομαδιαία ανάπαυση μέσα στο όχημά τους. Επίσης, ένα τέτοιο παράδειγμα είναι η Γερμανία που επιβάλλει ελάχιστη αμοιβή Ευρώ 8.50 ανα ώρα σε οδηγούς που κινούνται στη επικράτειά της, δημιουργώντας σημαντικές δυσκολίες σε αλλοδαπούς οδικούς μεταφορείς.

### 3.3 Προβλεπόμενες λύσεις

Οι υφιστάμενες κοινωνικές διαφορές μεταξύ κρατών μελών παραμένουν ένα από τα σημαντικά προβλήματα για το άνοιγμα των αγορών και την εξασφάλιση υγιούς ανταγωνισμού, που ταυτόχρονα είναι ιδιαίτερα δύσκολο να αντιμετωπιστεί. .

Αντιμετώπιση καταστάσεων αυθαίρετης εφαρμογής εθνικών μέτρων σαν αυτά που παρατηρούνται στο Βέλγιο και στη Γαλλία σχετικά με το δικαίωμα των οδηγών να περνούν την εβδομαδιαία διακοπή τους μέσα στα οχήματά τους, στη βάση και των αποτελεσμάτων σχετικής αξιολόγησης.

Ενδυνάμωση των οδηγιών εκπαίδευσης και εφαρμογής κοινοτικών νόμων και άλλες σχετικές πρωτοβουλίες προκειμένου να εξασφαλιστεί η ομοιόμορφη εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας

Ψηφιακή κωδικοποίηση της κοινωνικής νομοθεσίας της Ε.Ε. σχετική με τις μεταφορές προκειμένου να τεθούν στην διάθεση των εργαζόμενων που μετακινούνται μεταξύ χωρών ώστε να γνωρίζουν καλύτερα τα δικαιώματα και υποχρεώσεις τους.

Άλλες πρωτοβουλίες μη νομοθετικού χαρακτήρα για την διασφάλιση καλύτερων κοινωνικών συνθηκών για κάθε μορφής απασχολούμενους ως επαγγελματίες οδηγούς.

### 2.4 Θέσεις - απόψεις της ΟΦΑΕ

Η ΟΦΑΕ είναι σύμφωνη σε γενικές γραμμές των προβλεπόμενων ενεργειών και επιφυλάσσεται να τοποθετηθεί λεπτομερέστερα όταν η Ε.Ε. είναι σε θέση να δημοσιοποιήσει περισσότερες λεπτομέρειες εφαρμογής.

Με τη ευκαρία αυτή η ΟΦΑΕ κάνει γνωστές ανησυχίες και σκέψεις της σχετικά με το θέμα στην βάση των ιδιαιτεροτήτων που καλούνται να αντιμετωπίσουν οι Έλληνες διεθνείς μεταφορείς. Η Ελλάδα είναι η μόνη περιφερειακή χώρα της ΕΕ η οποία, σε σύγκριση με τις υπόλοιπες, που έχει να αντιμετωπίσει το δυσμενές γεγονός ότι στη διαδρομή του οδικού άξονα 10 προς Βόρεια Ευρώπη παρεμβάλλονται 2 τρίτες χώρες: ΠΓΔΜ και Σερβία. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα, ο χρόνος παράδοσης των μεταφερόμενων εμπορευμάτων να κυμαίνεται για κάθε συνοριακό έλεγχο του τελωνείου και της αστυνομίας από 2-7 ώρες με επακόλουθο τουλάχιστον διπλάσιο χρόνο παράδοσης των εμπορευμάτων στον προορισμό τους.

Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί ένα δρομολόγιο μεταφοράς απόστασης 1500 χλμ και άνω. Προκειμένου να καλύψει το δρομολόγιο αυτό ο Έλληνας μεταφορέας, στα πλαίσια των προβλεπομένων ωρών οδήγησης και αναπαύσεως και επιπλέον τις πολλές ώρες αναμονής στα συντοριακά τελωνεία, ή στα λιμάνια, που παρεμβάλλονται στην διαδρομή του ή/και τους πιθανούς ελέγχους από τις αστυνομικές αρχές των διαφόρων χωρών. Οι καθυστερήσεις αυτές πλησιάζουν σχεδόν τις συνολικές ώρες που απαιτούνται για την ολοκλήρωση του αρχικού δρομολογίου μέχρι τον προορισμό. Έτσι, όταν ο οδηγός περνάει από 6 τουλάχιστον σημεία τελωνειακού και αστυνομικού ελέγχου στη διαδρομή του στον άξονα 10 που αποτελεί την ασφαλέστερη και συντομότερη διαδρομή, ο χρόνος εργασίας του αυξάνεται στο διπλάσιο ενώ αυξάνεται στο διπλάσιο και ο χρόνος παράδοσης του εμπορεύματος.

Σαν αποτέλεσμα για μία διαδρομή μετ' επιστροφής από Ελλάδα προς Ισπανία απαιτούνται περισσότερες από 7 ημέρες γεγονός που σημαίνει πως ο οδηγός θα πρέπει να κάνει την υποχρεωτική ανάπαυση των 48 ωρών στο δρόμο και όχι σπίτι του. Το γεγονός αυτό σε όρους του ΕΚ. 561/2006 μεταφράζεται σε πολλές ώρες μακριά από τη βάση του, το σπίτι του, την οικογένειά του και σε πολλαπλές διανυκτερεύσεις εντός του οχήματός του. Ο κοινωνικός και οικονομικός αντίκτυπος είναι μεγάλος, πολλαπλός και ιδιαίτερα επιβαρυντικός.

Η πρότασή μας:

Η αρχική μας πρόταση βασίζεται στις ακόλουθες αρχές:

- Να αυξήσουμε τον αριθμό των 24ωρων περιόδων μεταξύ των περιόδων εβδομαδιαίας ανάπαυσης σε έως και 9 συνεχείς εργάσιμες ημέρες. Κατά την εκτέλεση διεθνών μεταφορών θα πρέπει να προβλέπεται παραμονή τουλάχιστον 24 διαδοχικών ωρών σε κράτος-μέλος διαφορετικό της χώρας στην οποία εδρεύει η επιχείρηση.
- Για κάθε 3 ώρες επιπλέον των 144 ωρών (6 ημέρες) μεταξύ των περιόδων εβδομαδιαίας ανάπαυσης ο οδηγός θα πρέπει να προσαυξάνει την επόμενη περίοδο ανάπαυσης κατά 1 ώρα – θα πρέπει να πρόκειται για κανονική περίοδο ανάπαυσης. Έτσι, αν ο οδηγός βρίσκεται στο δρόμο για 9 ημέρες, θα πρέπει να αναπαύεται για 69 ώρες, δηλαδή σχεδόν 3 ημέρες. Ωστόσο, αν η περίοδος μεταξύ της εβδομαδιαίας ανάπαυσης είναι 147 ώρες, θα πρέπει να προστίθεται μια συμπληρωματική περίοδος ανάπαυσης 1 ώρας, δηλαδή 46 ώρες. Αυτό το σημείο βελτιώνει σημαντικά την ευελιξία σε σύγκριση με τον κανόνα των 12 μερών που ισχύει στον 561/2006ΕΚ για τη μεταφορά επιβατών. Για κάθε υπέρβαση οι οδηγοί επιβατών θα υποχρεώνονται να αναπαύονται για 2 διαδοχικές περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσης. Για το λόγο αυτόν θεωρούμε ότι η πρόταση θα είναι χρήσιμη και για τη μεταφορά επιβατών.
- Δεδομένου ότι οι οδηγοί θα πρέπει να περνούν τις περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσης στο σπίτι τους, η περίοδος ανάπαυσης θα πρέπει να λαμβάνει χώρα στο κράτος-μέλος στο οποίο εδρεύει η εταιρεία.
- Κατά τη γνώμη μας είναι αξιοσημείωτο ότι αυτή η πρόταση δεν αυξάνει τους χρόνους κίνησης ούτε μειώνει τις περιόδους ανάπαυσης.

ΕΚ561/2006 και αυτοαπασχολούμενοι οδηγοί/ιδιοκτήτες φορτηγών

Παράλληλα θα πρέπει να αναφερθούμε και σε ακόμα ένα ιδιαίτερο χαρακτηριστικό της ελληνικής οικονομίας. Πιο συγκεκριμένα στον χώρο των οδικών μεταφορών, η συντριπτική πλειοψηφία των μεταφορέων είναι μεμονωμένοι αυτοκινητιστές που εκτελούν και χρέη επιχειρηματία αλλά και οδηγού παράλληλα. Κάτω από τις συνθήκες αυτές θα έχουν δυσκολίες να ανταγωνισθούν σε ίση βάση με μεγάλες μεταφορικές εταιρίες που αποτελούν την πλειοψηφία των οικονομικά ανεπτυγμένων Ευρωπαϊκών χωρών.

Στο θέμα των ωρών οδήγησης οδηγών των φορτηγών αυτοκινήτων. Ειδικότερα, προτείνεται να έχουν το δικαίωμα εργασίας στην ιδιοκτησία τους οι ιδιοκτήτες που είναι και οδηγοί ενός φορτηγού οχήματος, όπως σε όλα τα άλλα επαγγέλματα, πέραν του ωραρίου που ισχύει αναφορικά με το χρόνο οδήγησης των υπαλλήλων οδηγών.

Από το 1920 υπήρξε διαχωρισμός των συνθηκών και των κανόνων εργασίας μεταξύ των υπαλλήλων και των ανώτερων στελεχών μιας επιχείρησης με την Διεθνή Σύμβαση της Ουάσιγκτων "περί περιορισμού των ωρών εργασίας εν ταις βιομηχανικαίς επιχειρήσεσιν", που κυρώθηκε με το ν. 2269/1920. Εκεί αναφερόταν πως πρόσωπα τα οποία κατέχουν θέσεις εποπτείας ή διευθύνσεως διακρίνονται εμφανώς από τους άλλους υπαλλήλους, εξαιρούνται από την εφαρμογή των διατάξεων της εργατικής νομοθεσίας περί χρονικών ορίων εργασίας, περί εβδομαδιαίας αναπαύσεως, περί αποζημιώσεως ή προσαυξήσεως για την υπερωριακή ή κατά Κυριακές και εορτές εργασία, οι οποίες είναι ασυμβίβαστες προς την εξέχουσα θέση τους και την εκπλήρωση των υποχρεώσεων που ανέλαβαν με τη σύμβασή τους. Πόσο μάλλον όταν εμείς σήμερα μιλάμε για τους ίδιους τους επιχειρηματίες οι οποίοι εκτελούν παράλληλα και χρέη οδηγού στο ίδιο τους το όχημα, και θα πρέπει να συμμορφώνονται με τους αυστηρούς και περιοριστικούς όρους στο ωράριο εργασίας τους, όπως αυτοί ορίζονται στον Ε.Κ.561/2006. Ως εκ τούτων όμως, η αυστηρή εφαρμογή των διατάξεων του, συνιστά απαράδεκτο περιορισμό της επιχειρηματικής ελευθερίας, καθιστά αδύνατη τη συνέχιση των δραστηριοτήτων των επιχειρήσεων οδικών μεταφορών και έχει αρνητικό αντίκτυπο στην οικογενειακή ζωή των οδηγών.

Και φυσικά εφόσον μιλάμε για ένα επάγγελμα το οποίο απαιτεί καλή φυσική κατάσταση και ώρες υποχρεωτικής ανάπαυσης για λόγους οδικής ασφάλειας, προτείνεται η τροποποίηση της παρ. 1 του άρθρου 6 του ΕΚ. 561/2006 με την καθιέρωση της δυνατότητας 4 επιπλέον ωρών οδήγησης, κατά παρέκκλιση για τους ιδιοκτήτες – οδηγούς.

Επίσης, δεν είναι ορθόδοξο ο ίδιος ο ιδιοκτήτης να συμπληρώνει το έντυπο αδείας του για τον ίδιο ως οδηγός που είναι. Πιστεύουμε ότι είναι ένα μέτρο μάλλον άστοχο στο οποίο λαμβάνεται υπόψη ο εργαζόμενος υπάλληλος οδηγός και όχι ο ιδιοκτήτης, καθώς και τις δύο ημέρες εβδομαδιαίας ανάπαυσης.

Βασισμένοι σε όλα τα προαναφερθέντα, προτείνουμε τις παραπάνω τροποποιήσεις του ΕΚ.561/2006, προκειμένου οι κανόνες που διέπονται να είναι εναρμονισμένοι και ίσοι προς όλους τους Ευρωπαίους επαγγελματίες οδηγούς και αυτοκινητιστές.

#### **4. ΑΛΛΑ ΘΕΜΑΤΑ ΤΟΥ « ΠΑΚΕΤΟΥ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ – ROAD PACKAGE » ΤΗΣ Ε.Ε.**

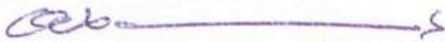
Σχετικά με τα θέματα ανταλλαγής ετησίων αδειών μεταξύ της Ε.Ε και τρίτων χωρών, στη βάση μίας συμφωνίας με κάθε μία τέτοια χώρας και όχι σειράς διμερών συμφωνιών μεταξύ κάθε χώρας μέλους της Ε.Ε με αυτές, αρχής γενομένης με την Ουκρανία και την Τουρκία, η ΟΦΑΕ δεν θα ήθελε να πάρει θέση σε αυτή την φάση, πριν είναι σε θέση να γνωρίζει τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα που θα υπάρξουν από μία τέτοια εφαρμογή.

Τέλος, σχετικά με τη σύσταση ενός Ευρωπαϊκού Φορέα Οδικών Μεταφορών (Road Agency) τοποθετείται κατ'αρχήν θετικά αναμένει όμως να γίνουν γνωστοί οι στόχοι που επιδιώκονται από την ίδρυση ενός τέτοιου Ευρωπαϊκού οργάνου και οι αρμοδιότητες που θα του ανατεθούν.

Για την ΟΦΑΕ

Ο Πρόεδρος

Ο Γενικός Γραμματέας



Απόστολος Κενανίδης



Χαράλαμπος Τσοχαταρίδης

#### Κοινοποίηση:

- 1. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο**
  - **Πρόεδρο**, Mr Martin Schulz
  - **Μέλη της Επιτροπής Μεταφορών & Τουρισμού (TRAN)**
  - **Έλληνες Ευρωβουλευτές**
- 2. Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων**
  - **Υπουργό**, κ.Χρήστο Σπίρτζη
  - **Υφυπουργό**, κ.Μαρίνα Χρυσοβελώνη
  - **Γεν.Γραμματέα**, κ.Θεοπίστη Πέρκα
  - **Γεν.Διευθυντή Μεταφορών**, κ.Βασίλη Καλλιβωκά
  - **Διευθυντή Εμπ/κών Μεταφορών**, κ.Τριαντάφυλλο Παπατριανταφύλλου
  - **Διευθυντή Επιβατικών Μεταφορών**, κ. Γ. Πατσιαβό
- 3. Διεθνή Ένωση Οδικών Μεταφορών, IRU**
  - **Secretary General**, Mr Umberto de Pretto
  - **General Delegate to the EU**, Mr Michael Nielsen
  - **Deputy General Delegate/ Head - Social Affairs, EU Road Safety & Infrastructure**, Mr Jan Nemeč
- 4. Μόνιμη Ελληνική Αντιπροσωπεία στην Ε.Ε.**
  - **Ακόλουθο για θέματα Μεταφορών**, κα Στυλιανή Μνηματίδου
- 5. European Association of Tolloed Motorways, Bridges and Tunnel Concessionaires (ASECAP)**
  - **Γενικό Γραμματέα**, κ. Καλλίστρατο Διονέλη