



*Association Européenne des Concessionnaires
d'Autoroutes et d'Ouvrages à Péage*

European Association of Toll Road Infrastructure Operators

ΔΙΑΚΉΡΥΞΗ ΤΗΣ ASECAP

Διατηρώντας την Κινητικότητα της Ευρώπης: Δίκαιη,
Ανθεκτική, Βιώσιμη και Ανταγωνιστική μέσω του Μοντέλου
Παραχώρησης Αυτοκινητοδρόμων με Διόδια

ΔΕΝ ΥΠΆΡΧΟΥΝ ΔΩΡΕΆΝ ΔΡΌΜΟΙ



ΠΊΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΈΝΩΝ

- 1 Πλαίσιο
- 2 Γιατί οι Παραχωρήσεις είναι Σημαντικές
- 3 Τα Διόδια: Ένα Εργαλείο για το Μέλλον
- 4 Επενδυτικό Κενό και Επείγουσα Ανάγκη
- 5 Η Αρχή «Ο Χρήστης Πληρώνει»: Θεμέλιο Δικαιοσύνης και Βιωσιμότητας
- 6 Κοινωνικοοικονομικά Οφέλη
- 7 Παραχωρήσεις Διοδίων και ο Οδικός Χάρτης της ΕΕ βάσει των στόχων της Πράσινης Συμφωνίας και του Fit for 55
- 8 Έκκληση για Οραματική Πολιτική
- 9 Το Μοντέλο Παραχώρησης και τα Διόδια ως Εργαλεία για τις Υποδομές του Αύριο

1. Πλαίσιο

Το ευρωπαϊκό δίκτυο αυτοκινητοδρόμων αποτελεί στρατηγικό περιουσιακό στοιχείο που στηρίζει την οικονομική ανάπτυξη, την εδαφική συνοχή, την ολοκλήρωση της αγοράς, τους κλιματικούς στόχους και την ελεύθερη κυκλοφορία ανθρώπων και αγαθών. Ωστόσο, αρκετά κράτη μέλη έχουν πρόσφατα εξετάσει ή εφαρμόσει μερική κατάργηση των διοδίων. Η Ιταλία, η Ιρλανδία, οι Κάτω Χώρες και η Πολωνία επανεξετάζουν τα συστήματα διοδίων τους, ενώ η Ισπανία και η Πορτογαλία έχουν ήδη καταργήσει τα διόδια σε συγκεκριμένους οδικούς διαδρόμους.

Οι αποφάσεις αυτές δεν αποτελούν μεμονωμένες εθνικές πρωτοβουλίες· δημιουργούν μια αποσταθεροποιητική τάση που απειλεί τρεις βασικούς πυλώνες της πολιτικής μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης:

- την περιβαλλοντική βιωσιμότητα,
- τη δημοσιονομική υπευθυνότητα,
- τη συνεπή παροχή υποδομών υψηλής ποιότητας.

Η επιβολή διοδίων, βασισμένη στις αρχές «ο χρήστης πληρώνει» και «ο ρυπαίνων πληρώνει», είναι κάτι περισσότερο από ένα εργαλείο χρηματοδότησης. Αποτελεί θεμέλιο λίθο μιας ανθεκτικής, συμβατής με το κλίμα και προσανατολισμένης στο μέλλον κινητικότητας. Η αποδυνάμωση αυτού του πλαισίου θέτει σε κίνδυνο την ικανότητα της Ευρώπης να συντηρεί, να εκσυγχρονίζει και να απανθρακοποιεί το στρατηγικό οδικό της δίκτυο.

2. Γιατί οι Παραχωρήσεις είναι Σημαντικές

Το μοντέλο παραχώρησης αποτελεί ένα αποδεδειγμένο αποτελεσματικό και αξιόπιστο πλαίσιο που επέτρεψε στην Ευρώπη να αναπτύξει υψηλής ποιότητας μεταφορικές υποδομές χωρίς να επιβαρύνει τους δημόσιους προϋπολογισμούς. Το δίκτυο που διαχειρίζονται τα μέλη της ASECAP ξεπερνά τα 82.700 χιλιόμετρα αυτοκινητοδρόμων με διόδια και αποτελεί τη ραχοκοκαλιά της Ενιαίας Αγοράς:

- Το 92,9% των χερσαίων επιβατικών μεταφορών πραγματοποιείται οδικώς.
- Το 74,4% των χερσαίων εμπορευματικών μεταφορών εξαρτάται από τους αυτοκινητοδρόμους.
- Οι εκπομπές ρύπων των οδικών μεταφορών αντιπροσωπεύουν το 73,2% του συνόλου των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στον τομέα των μεταφορών και το 21,1% των συνολικών ρύπων της ΕΕ.
- Η ζήτηση για μεταφορά εμπορευμάτων έχει αυξηθεί κατά 38,6% από το 2000.

Το δίκτυο αυτό είναι απαραίτητο για την ανταγωνιστικότητα, το εμπόριο, την ανθεκτικότητα των εφοδιαστικών αλυσίδων, τον τουρισμό, τις καθημερινές μετακινήσεις και τη συνοχή μεταξύ αγροτικών, περιφερειακών και απομακρυσμένων περιοχών.

Τα στοιχεία αυτά βασίζονται στη μελέτη της PwC του 2024 που ανατέθηκε από την ASECAP.

Το μοντέλο αυτό εξασφαλίζει:

- αποτελεσματική ανάπτυξη υποδομών χωρίς πίεση στους δημόσιους προϋπολογισμούς,
- μεταφορά λειτουργικών, χρηματοοικονομικών και κινδύνων απόδοσης στους παραχωρησιούχους,
- υψηλά πρότυπα ασφάλειας, συντήρησης και περιβαλλοντικής ευθύνης,
- μακροπρόθεσμους επενδυτικούς κύκλους και συνεχή καινοτομία,

- διαφάνεια μέσω σαφώς καθορισμένων συμβατικών υποχρεώσεων,
- ενισχυμένη ακεραιότητα μέσω εταιρικών πλαισίων συμμόρφωσης.

Οι παραχωρησιούχοι χρηματοδοτούν, συντηρούν και λειτουργούν το δίκτυο σε αντάλλαγμα για τα έσοδα από τους χρήστες. Με τον τρόπο αυτό ευθυγραμμίζεται η οικονομική ευθύνη με τον περιβαλλοντικό αντίκτυπο, καθιστώντας τις αρχές «ο χρήστης πληρώνει» και «ο ρυπαίνων πληρώνει» ουσιώδεις για τη βιώσιμη ανάπτυξη.

Το ευρωπαϊκό αυτό μοντέλο έχει επεκταθεί και σε άλλες περιοχές του κόσμου.



3. Τα Διόδια: Ένα Εργαλείο για το Μέλλον

Τα διόδια αποτελούν κάτι πολύ περισσότερο από έναν μηχανισμό πληρωμής. Αποτελούν στρατηγικό καταλύτη για τη νέα γενιά κινητικότητας στην Ευρώπη.

Συμβάλλουν:

- στην ολοκληρωμένη διαχείριση της κυκλοφορίας και τη μείωση της συμφόρησης,
- στην ταχεία απανθρακοποίηση των οδικών μεταφορών,
- στις ανθεκτικές στις κλιματικές αλλαγές υποδομές,
- στην ψηφιοποίηση των αυτοκινητοδρόμων, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης C-ITS και CCAM,
- στην ετοιμότητα για στρατιωτική κινητικότητα,
- στην ενσωμάτωση ηλεκτρικών οχημάτων, αυτόνομων οχημάτων και υπηρεσιών κοινόχρηστης κινητικότητας,
- στη δίκαιη πρόσβαση σε ασφαλή και υψηλής ποιότητας κινητικότητα σε όλες τις περιφέρειες.

Τα έσοδα από τα διόδια, όταν επανεπενδύονται, επιτρέπουν συνεχή αναβάθμιση των υποδομών: υποδομές μηδενικών εκπομπών, συστήματα ελεύθερης ροής, ψηφιακούς διαδρόμους και μακροπρόθεσμη προσαρμογή στις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής.

4. Επενδυτικό Κενό και Επείγουσα Ανάγκη Μελέτη ASECAP – PwC (2024)

Η μετάβαση σε ένα πιο πράσινο, ασφαλές και ψηφιακό οδικό σύστημα απαιτεί σημαντικές επενδύσεις.

Σύμφωνα με τη μελέτη PwC-Strategy 2024 που ανατέθηκε από την ASECAP, απαιτούνται πρόσθετες επενδύσεις ύψους 71,861 δισ. ευρώ για την περίοδο 2025-2035, πέραν των υφιστάμενων συμβατικών υποχρεώσεων των παραχωρήσεων.

Κατανομή των αναγκών:

- 48,483 δισ. ευρώ για τη βιωσιμότητα (68%),
- 17,307 δισ. ευρώ για την ασφάλεια (24%),
- 6,071 δισ. ευρώ για την ψηφιοποίηση (8%).

Οι επενδύσεις αυτές δεν καλύπτονται από τους υφιστάμενους εθνικούς προϋπολογισμούς και είναι απαραίτητες για την επίτευξη των στόχων της Πράσινης Συμφωνίας, του Fit for 55 και του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (TEN-T), καθώς και για την αντιμετώπιση των νέων προτεραιοτήτων της ΕΕ στους τομείς της Άμυνας, της Τεχνητής Νοημοσύνης, της Πράσινης Βιομηχανικής Συμφωνίας και άλλων μελλοντικών προκλήσεων.



Χωρίς ένα σταθερό πλαίσιο διοδίων και παραχωρήσεων, οι επενδύσεις αυτές δεν θα πραγματοποιηθούν, μεταφέροντας το κόστος στους φορολογούμενους ή οδηγώντας σε υποβάθμιση των υποδομών.

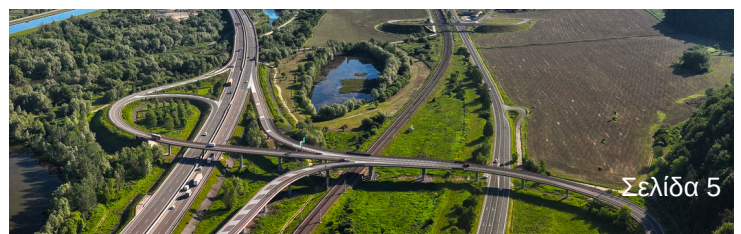
5. Η Αρχή «Ο Χρήστης Πληρώνει»: Θεμέλιο Δικαιοσύνης και Βιωσιμότητας

Για περισσότερες από δύο δεκαετίες, η Ευρωπαϊκή Ένωση υποστηρίζει σταθερά τις αρχές «ο χρήστης πληρώνει» και «ο ρυπαίνων πληρώνει» μέσω διαφόρων οδηγιών και νομοθετικών πράξεων, με πιο πρόσφατες τις εξής:

- Οδηγία (ΕΕ) 2022/362 – καθιερώνει τη διαφοροποίηση των διοδίων για τα βαρέα οχήματα βάσει των εκπομπών CO₂.
- Κανονισμός AFIR (2023) – προβλέπει την εκτεταμένη ανάπτυξη υποδομών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων και ανεφοδιασμού υδρογόνου.
- Κανονισμός TEN-T – απαιτεί τον εκσυγχρονισμό των υποδομών και την πολυτροπική διασύνδεση.
- Οδηγία Eurovignette (1999/62/ΕΚ) και η τελευταία αναθεώρησή της (2022/362) – προβλέπουν τη σταδιακή κατάργηση των χρονοχρεώσεων (vignettes) και την ενίσχυση της χρέωσης βάσει της διανυόμενης απόστασης.

Τα μέτρα αυτά, τα οποία εντάσσονται στη Στρατηγική για Βιώσιμη και Έξυπνη Κινητικότητα (2020), επιβεβαιώνουν τη δέσμευση της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις αρχές «ο χρήστης πληρώνει» και «ο ρυπαίνων πληρώνει» ως θεμελιώδεις πυλώνες της βιώσιμης χρηματοδότησης και της δίκαιης κινητικότητας.

Η επιβολή διοδίων αποτελεί το μοναδικό εργαλείο που εσωτερικεύει πλήρως το κόστος, αποστέλλει τα κατάλληλα οικονομικά σήματα και αποτρέπει τη μεταφορά του βάρους στους μη χρήστες. Η αρχή «ο χρήστης πληρώνει» διασφαλίζει ότι όσοι επωφελούνται από τη χρήση των υποδομών συμβάλλουν στη συντήρηση και τον εκσυγχρονισμό τους. Πρόκειται για έναν δίκαιο μηχανισμό που ενθαρρύνει αποτελεσματικότερες μεταφορικές συμπεριφορές και μειώνει τις εξωτερικές επιβαρύνσεις, όπως η συμφόρηση και οι εκπομπές, ενώ παράλληλα ευθυγραμμίζεται με την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει». Με την εφαρμογή της αρχής «ο χρήστης πληρώνει», δημιουργείται επίσης ένα πλαίσιο που επιτρέπει την εσωτερίκευση όλων των σχετικών εξωτερικών επιβαρύνσεων, όχι μόνο των υφιστάμενων, όπως η φθορά του οδικού δικτύου ή οι εκπομπές, αλλά και πιθανών μελλοντικών παραμέτρων, όπως οι επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια και το κοινωνικό κόστος της κινητικότητας, εξασφαλίζοντας ένα ολοκληρωμένο και προσαρμόσιμο σύστημα βιώσιμης χρηματοδότησης των μεταφορών.



Η εγκατάλειψη των διοδίων αποδυναμώνει αυτή τη σύνδεση. Καταργεί τα κίνητρα για υπεύθυνη κινητικότητα, υπονομεύει τη δυνατότητα επένδυσης σε καθαρότερες υποδομές και μεταφέρει το βάρος στους φορολογουμένους, πολλοί από τους οποίους ενδέχεται να μη χρησιμοποιούν καν τις συγκεκριμένες υποδομές. Παράλληλα, απειλεί τη δημοσιονομική βιωσιμότητα των κυβερνήσεων, οι οποίες ήδη αντιμετωπίζουν αυξημένες πιέσεις για τη χρηματοδότηση βασικών κοινωνικών υπηρεσιών.

6. Κοινωνικοοικονομικά Οφέλη

Η μελέτη της PwC αποδεικνύει ότι η υλοποίηση του επενδυτικού προγράμματος ύψους 71,861 δισ. ευρώ θα δημιουργήσει:

- 72,665 δισ. ευρώ πρόσθετου ΑΕΠ στην ΕΕ,
- 96.006 θέσεις πλήρους απασχόλησης ετησίως,
- 21,211 δισ. ευρώ φορολογικών εσόδων.

Οι αυτοκινητόδρομοι που χρηματοδοτούνται μέσω διοδίων δεν αποτελούν κόστος αλλά οικονομικό πολλαπλασιαστή υψηλής απόδοσης, πλήρως ευθυγραμμισμένο με τους στόχους πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

7. Παραχωρήσεις Διοδίων και ο Οδικός Χάρτης της ΕΕ βάσει των στόχων της Πράσινης Συμφωνίας και του Fit for 55

Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία καθορίζει μια σαφή πορεία: την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050 και την ενισχυμένη προστασία της βιοποικιλότητας. Η επίτευξη αυτών των στόχων απαιτεί περισσότερα από απλές διακηρύξεις: απαιτεί την κινητοποίηση σημαντικών χρηματοδοτικών και τεχνικών πόρων. Το μοντέλο «ο χρήστης πληρώνει» και «ο ρυπαίνων πληρώνει» είναι ήδη ευθυγραμμισμένο με αυτούς τους στόχους και θα πρέπει να αξιοποιηθεί, όχι να αποδυναμωθεί.

Οι παραχωρήσεις διοδίων συμβάλλουν άμεσα στην επίτευξη των στόχων της ΕΕ για το κλίμα και τη βιωσιμότητα, επιτρέποντας:

- την ανάπτυξη δικτύων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων και ανεφοδιασμού υδρογόνου, σύμφωνα με τον κανονισμό AFIR,
- την εφαρμογή συστημάτων διοδίων ελεύθερης ροής (free-flow tolling) και ευφών συστημάτων μεταφορών (ITS), μειώνοντας τις εκπομπές CO₂, τον θόρυβο και τη συμφόρηση,
- τον έξυπνο φωτισμό, τα φωτοβολταϊκά, τον οικολογικό σχεδιασμό και την προστασία της βιοποικιλότητας,
- τα συνεργατικά ευφυή συστήματα μεταφορών (C-ITS), τη διαχείριση υποδομών βάσει δεδομένων και τους διαδρόμους 5G/6G,
- ανθεκτικές στην κλιματική αλλαγή υποδομές και ετοιμότητα απέναντι σε ακραία καιρικά φαινόμενα.

Αξίζει να σημειωθεί ότι το 38% των απαιτούμενων επενδύσεων πληροί ήδη τα κριτήρια της Ταξινόμησης της ΕΕ (EU Taxonomy) για τον μετριασμό ή την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή.

8. Έκκληση για Οραματική Πολιτική

Καλούμε τα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα και τις εθνικές κυβερνήσεις να:

1. Αναγνωρίσουν τα διόδια ως στρατηγικό εργαλείο βιώσιμης κινητικότητας και να τα διατηρήσουν ως κεντρικό πυλώνα της πολιτικής μεταφορών.
2. Υπερασπιστούν τις αρχές «ο χρήστης πληρώνει» και «ο ρυπαίνων πληρώνει» ως δίκαιους και ισότιμους μηχανισμούς χρηματοδότησης πράσινων επενδύσεων.
3. Προωθήσουν το μοντέλο παραχώρησης ως επιτυχημένο παράδειγμα σύμπραξης δημόσιου και ιδιωτικού τομέα.
4. Διασφαλίσουν τη συνοχή των πολιτικών ώστε τα βραχυπρόθεσμα πολιτικά οφέλη να μην υπονομεύουν τους μακροπρόθεσμους περιβαλλοντικούς και δημοσιονομικούς στόχους.
5. Επενδύσουν σε πλαίσια διοδίων που είναι διαφανή, κοινωνικά αποδεκτά και περιβαλλοντικά υπεύθυνα.
6. Ενισχύσουν τη συνοχή μεταξύ των πολιτικών TEN-T, AFIR, Eurovignette και της Πράσινης Συμφωνίας.

9. Το Μοντέλο Παραχώρησης και τα Διόδια ως Εργαλεία για τις Υποδομές του Αύριο

Το μοντέλο παραχώρησης και οι μηχανισμοί διοδίων δεν αποτελούν κατάλοιπα του παρελθόντος· είναι εργαλεία του μέλλοντος.

Έχουν επιτρέψει στην Ευρώπη να δημιουργήσει ένα από τα ασφαλέστερα και πιο προηγμένα οδικά δίκτυα παγκοσμίως. Σήμερα είναι απαραίτητα για τη μεταμόρφωση αυτού του δικτύου ώστε να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις μιας νέας εποχής.

Η απανθρακοποίηση των μεταφορών, η υποστήριξη της στρατιωτικής κινητικότητας, η βελτίωση της κινητικότητας, η προστασία της βιοποικιλότητας και η διασφάλιση της οικονομικής συνοχής σε ολόκληρη την Ευρώπη απαιτούν τολμηρή και συνεκτική δράση, καθώς και βιώσιμη χρηματοδότηση.

Ας μην αποδομήσουμε ένα μοντέλο που αποδίδει. Ας το ενισχύσουμε, ας το εξελίξουμε και ας αξιοποιήσουμε πλήρως τις δυνατότητές του, οικοδομώντας το πράσινο, ανθεκτικό και χωρίς αποκλεισμούς σύστημα κινητικότητας που η Ευρώπη χρειάζεται επειγόντως.

Πηγές

Οι αναλύσεις, τα στοιχεία και οι αναφορές πολιτικής που περιλαμβάνονται στο παρόν μανιφέστο βασίζονται στις ακόλουθες πηγές:

- PwC – Strategy & (2024), μελέτη που ανατέθηκε από την ASECAP για την ποσοτικοποίηση των επενδύσεων που απαιτούνται για την αναβάθμιση του ευρωπαϊκού δικτύου αυτοκινητοδρόμων και την αξιολόγηση των κοινωνικοοικονομικών τους επιπτώσεων.
- Θεσμικά στοιχεία της ASECAP.
- Eurostat / DG MOVE.
- Νομοθετικό πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οδηγία (ΕΕ) 2022/362, Κανονισμός Υποδομών Εναλλακτικών Καυσίμων (AFIR), Κανονισμός TEN-T, Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία και πρωτοβουλία Fit for 55.



Σχετικά με την ASECAP

Η ASECAP είναι η Ευρωπαϊκή Ένωση Διαχειριστών Υποδομών Αυτοκινητοδρόμων με Διόδια, εκπροσωπώντας 130 εταιρείες σε 17 χώρες μέλη.

Τα μέλη της λειτουργούν, συντηρούν και διαχειρίζονται δίκτυο 82.700 χιλιομέτρων με μακροπρόθεσμο όραμα που διασφαλίζει τα υψηλότερα πρότυπα ποιότητας, καθιστά τις οδικές υποδομές ασφαλέστερες, μειώνει το ανθρακικό αποτύπωμα και προστατεύει το περιβάλλον μέσω της αρχής «ο χρήστης/ρυπαίνων πληρώνει», παρέχοντας βιώσιμη χρηματοδότηση



*Association Européenne des Concessionnaires
d'Autoroutes et d'Ouvrages à Péage*

Registered Office

152 avenue de Malakoff - 75116 Paris

Headquarters

15, rue Guimard - 1040 Bruxelles

Tel. +32 2 286 26 20

E-mail secretariat@asecap.com



WWW.ASECAP.COM



[@ASECAP_EU](https://twitter.com/ASECAP_EU)



[ASECAP - EU ASSOCIATION](https://www.linkedin.com/company/asecap-eu-association)