



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

# Les infrastructures à péage au sein de l'ASECAP

## Tolled infrastructures within ASECAP



## TABLE DES MATIÈRES / *TABLE OF CONTENTS*

PRÉAMBULE / <i>INTRODUCTORY STATEMENTS</i>	P.2
DÉFINITION DU PÉAGE / <i>TOLLS : A DEFINITION</i>	P.3
AUTRICHE / <i>AUSTRIA</i>	P.4
CROATIE / <i>CROATIA</i>	P.7
DANEMARK / <i>DENMARK</i>	P.9
ESPAGNE / <i>SPAIN</i>	P.11
FRANCE / <i>FRANCE</i>	P.16
GRÈCE / <i>GREECE</i>	P.20
HONGRIE / <i>HUNGARY</i>	P.22
ITALIE / <i>ITALY</i>	P.24
NORVÈGE / <i>NORWAY</i>	P.29
PORTUGAL / <i>PORTUGAL</i>	P.32
SERBIE / <i>SERBIA</i>	P.36
SLOVÉNIE / <i>SLOVENIA</i>	P.38

## PRÉAMBULE

Dans le cadre des travaux du Coper I, le Comité permanent de l'ASECAP, présidé par Jean Mesqui, chargé d'étudier les questions relatives au péage et le système de collecte de péage, une étude sur les systèmes de financement d'infrastructure au sein des membres de l'ASECAP a été réalisée.

Ce document, publié en 2004 et réactualisé en 2007, dresse l'état des lieux de la concession d'autoroutes à péage telle qu'elle se pratique concrètement en Europe ainsi que des autres modes de financement d'infrastructure tel que le péage fictif.

Les réponses reçues (AKA, ASETA, AISCAT, ASFA, ASFINAG, APCAP, HUKA, DARS, NORVEGFINANS, SUNDBAELT, Public Enterprise Road of Serbia, TEO) au questionnaire adressé à tous les membres de l'ASECAP ainsi que les documents collectés permettent d'établir le panorama suivant :

L'essentiel du réseau concédé européen est exploité par des sociétés dont le capital est entièrement public, entièrement privé ou mixte. On note une tendance à la privatisation des sociétés publiques comme on a pu le voir au Portugal et en Italie et, plus récemment, en France et en Espagne.

Bien qu'il y ait des nuances, parfois importantes d'un pays à l'autre, la situation dominante est celle dans laquelle les sociétés concessionnaires ont pour mission globale le financement, la construction, l'entretien et l'exploitation des infrastructures.

Une TVA est appliquée sur les tarifs de péage dans tous les pays à l'exception de la Norvège, de la Slovénie et de la Croatie.

## INTRODUCTORY STATEMENTS

*COPER I, the ASECAP Permanent Committee, chaired by Jean Mesqui, in charge of the tolling and charging regimes in Europe, has decided to produce a study on the various infrastructure financing systems within the ASECAP members.*

*The present publication, originally published in 2004 and updated in 2007 covers specifically the most recent innovations in toll concessions in the various European countries in order to provide a definition of what actually constitutes a toll.*

*Answers we have received from AKA, ASETA, AISCAT, ASFA, ASFINAG, APCAP, HUKA, DARS, NORVEGFINANS, SUNDBAELT, Public Enterprise Road of Serbia and TEO together with the documentation gathered on this subject, enable us to make the following observations:*

*Most of the European toll road network is operated by companies with either public or private capital, or a combination of both. Privatisation of public companies has started in Spain, Portugal and, more recently, in France.*

*Although there are sometimes considerable differences between one country and another, the most common situation is that in which the concessionaire has to finance, build, maintain and operate the network it is responsible for.*

*VAT is chargeable on toll tariffs except in Norway, Slovenia and Croatia. Certain points need to be underlined.*

Au mode de financement traditionnellement pratiqué par les pays membres de l'ASECAP (financement des infrastructures par affectation claire des péages collectés, avec ou sans subventions d'Etat remboursées dans la majorité des cas), viennent s'ajouter de nouveaux systèmes de financement d'infrastructure tel que le « péage fictif ». Dans le cadre de ce système, l'Etat rémunère directement le concessionnaire qui peut être chargé de la construction et de l'exploitation de l'infrastructure avec les droits qu'il a prélevés. Toutefois, dans ce contexte, le principe de l'utilisateur/payeur ne peut être appliqué.

Pour ce qui concerne les données statistiques des pays membres de l'ASECAP nous renvoyons au Bulletin Statistique de l'ASECAP, édition 2007, ainsi qu'au site Internet de l'ASECAP : [www.asecap.com](http://www.asecap.com)

*A new system of "shadow tolls" is currently developing in European countries and competing with the financing systems currently being implemented by ASECAP members (using tolls to finance infrastructures, with or without subsidies, which are refunded in most cases). Under the new system, the government pays the concessionaires directly from the proceeds of taxation. This means that the "user/payer" principle no longer applies.*

*There follows a basic definition of the term "toll" as understood by ASECAP members, as well as a short description of the various financing systems currently existing. For further information about the statistical data of the ASECAP members, please consult the ASECAP Statistical Bulletin (2007 issue), as well as the ASECAP web-site : [www.asecap.com](http://www.asecap.com)*

## DÉFINITION DU PÉAGE

## TOLLS : A DEFINITION

- Le péage est le revenu qu'une société collecte, et comptabilise dans les actifs de son budget, auprès de l'ensemble ou d'une catégorie d'utilisateurs d'une infrastructure routière ou d'un réseau routier, en vue de :
  - Financer
  - Construire
  - Entretien
  - Exploiter
  - Améliorer
 cette infrastructure ou ce réseau routier.
- La plupart des membres de l'ASECAP assument l'ensemble des responsabilités ci-dessus.
- Au sein de l'ASECAP, le péage est dans la plupart des cas lié à la distance mais, il l'est parfois à la durée. L'ensemble des membres considèrent que le péage devrait, à l'avenir, être essentiellement déterminé par la distance même si d'autres critères pourraient être pris en compte dans son calcul.

- *Tolls constitute the revenue collected by a company, and considered as assets of its budget, from all or some of the users of a road infrastructure or network, for one or more of the following reasons :*
  - To finance
  - Build
  - Maintain
  - Operate
  - Improve*The above-mentioned road infrastructure or road network.*
- *Within ASECAP, most of the members carry out all of the above activities.*
- *Within ASECAP, tolls are mostly distance-related although in some cases they are timereLATED. All members consider that tolls should be primarily distance-related in future, even if other criteria are taken into account when calculating them.*



# AUTRICHE

# AUSTRIA

## ASFINAG

**AUTOBAHNEN- UND SCHNELLSTRASSEN-FINANZIERUNGS- AKTIENGESELLSCHAFT**

**Rotenturmstrasse 5-9 - 1010 Wien**

**T** +43 50 108 - 10050

**F** +43 50 108 - 10620

**E** christian.trattner@asfinag.at

**W** www.asfinag.at

**Christian TRATTNER** - *Président / President*

**Sociétés / Companies**

**3**

**km / km**

**2061.8**

### INTRODUCTION

Le réseau autrichien a une longueur de 2061,8 km (au 31.12.2006). En Autriche, un péage est un paiement acquitté par un utilisateur en échange de l'utilisation d'une infrastructure spécifique. Les revenus sont directement attribués à un organisme juridiquement indépendant, responsable du financement, de la construction, de l'entretien et de l'exploitation du réseau routier primaire.

### I. CADRE JURIDIQUE

La société concessionnaire ASFINAG est régie par le droit privé et est détenue à 100% par la République d'Autriche. Le droit d'usufruit sur le réseau routier primaire autrichien autorise ASFINAG à percevoir des péages. Ce droit n'est pas remboursable pendant 50 ans (à partir du 01.01.1997). A expiration de ce délai de 50 ans, le droit d'usufruit peut être supprimé par le Gouvernement autrichien chaque année.

Auparavant, l'exploitation des autoroutes incombait aux 9 Etats fédéraux et à deux anciennes agences d'ASFINAG (ASG et ÖSAG). Avec la fin des contrats de travail existants depuis 1997 avec les Etats fédéraux et la reprise du personnel de l'Etat fédéral, ASFINAG a procédé à la dernière étape menant à une restructuration réussie.

Après les étapes décrites ci-dessus, ASFINAG possède une nouvelle structure de direction depuis l'année 2005.

### INTRODUCTION

*The Austrian network is 2,061.8 km long (as of 31.12.2006). A toll in Austria is a payment made by a user in return for using a specific infrastructure. The revenues are directly assigned to a legally independent body responsible for financing, building, maintaining and operating the primary road network.*

### I. LEGAL FRAMEWORK

*The concession company ASFINAG is governed by private law and is 100% owned by the Republic of Austria. The usus fructus right on the Austrian primary road network enables ASFINAG to collect tolls. The right is irredeemable for 50 years (since 01.01.1997). Once this 50 year period has expired, the usus fructus right may be cancelled by the Austrian government each year.*

*Previously, the motorway operation came under the responsibility of 9 federal states and two ASFINAG former subsidiaries (ASG and ÖSAG). With the termination of work contracts (existing since 1997 with the federal states) and the takeover of the federal state employees, ASFINAG has taken the last step towards its successful restructuring.*

*Following the steps described above, since 2005 ASFINAG has a new management structure. The operating company tasks are mandated to eight ASFINAG group companies, while the group holding handles the group control and*

Les tâches de la société d'exploitation sont confiées à huit sociétés du groupe ASFINAG, alors que la holding du groupe assure le contrôle du groupe et les fonctions de service du groupe. Aujourd'hui, toutes les compétences clés des sociétés du groupe relèvent d'une direction unique.

La structure d'organisation s'énonce comme suit :

**ASFINAG Bau Management GmbH** s'occupe des travaux de construction des autoroutes, des voies express, des tunnels et des ponts.

**Quatre sociétés de services ASFINAG** ont été créées pour s'occuper des activités d'exploitation sur la totalité du réseau routier primaire autrichien (pour la zone sud : ASFINAG Autobahn Service GmbH Süd, pour la zone est : ASFINAG Autobahn Service GmbH Ost, pour la zone ouest : ASFINAG Alpenstraßen GmbH et pour la zone nord : ASFINAG Autobahn Service GmbH Nord).

**ASFINAG Maut Service GmbH** s'occupe de la totalité des activités de péage (vignettes de péage, péages électroniques, stations de péage) ainsi que des activités de mise en application.

**ASFINAG Verkehrstelematik GmbH** est responsable de la totalité de la gestion du trafic et des services télématiques.

**ASFINAG Verkehrsinfrastrukturberatungs und -beteiligungs GmbH** s'occupe de l'exploitation des compétences clés et de l'expérience d'ASFINAG et les propose dans le pays et à l'étranger.

## II. OBLIGATIONS

---

ASFINAG doit construire, entretenir, exploiter et financer le réseau routier primaire autrichien.

La société concessionnaire doit également adapter ou étendre l'infrastructure selon le volume du trafic. Les dépenses sont financées par le budget de l'ASFINAG.

## III. FINANCEMENT

---

### A. Péage

Le terme autrichien pour péage est MAUT, le terme qui désigne l'autocollant de péage est VIGNETTE. Le péage est considéré comme un droit d'usage soumis à la TVA.

Toutes les autoroutes et voies express autrichiennes doivent acquitter un péage. Le système de péage autrichien est constitué d'un péage lié au temps (vignette uniquement pour les véhicules légers et les motocycles) et d'un péage lié à la distance (système de péage électronique basé sur la technologie DSRC mise en œuvre pour les véhicules lourds de plus de 3,5 tonnes).

*corporate service functions. Now all the core competences of the group company are bundled under a single management.*

*The organisational structure is as follows :*

***ASFINAG Bau Management GmbH** is concerned with construction works on the motorways, expressways, tunnels and bridges.*

***Four ASFINAG service companies** were founded to carry out the operational activities on the entire Austrian primary road network (for the Southern area - ASFINAG Autobahn Service GmbH Süd, for the Eastern area - ASFINAG Autobahn Service GmbH Ost, for the Western area - ASFINAG Alpenstraßen GmbH and for the Northern area - ASFINAG Autobahn Service GmbH Nord).*

***ASFINAG Maut Service GmbH** is in charge of the entire tolling (toll stickers, electronic tolling, toll stations) and enforcement activities.*

***ASFINAG Verkehrstelematik GmbH** is in charge of the entire traffic management and telematics services.*

***ASFINAG Verkehrsinfrastrukturberatungs und -beteiligungs GmbH** is in charge of exploiting the core competences and experiences of ASFINAG and offering them domestically and abroad.*

## II. OBLIGATIONS

---

*ASFINAG is required to build, maintain, operate and finance the Austrian primary road network.*

*The concession company is also required to adjust or expand the infrastructure according to the traffic volume. Expenses are financed from the ASFINAG budget.*

## III. FINANCING

---

### A. Toll

*The Austrian term for toll is MAUT, the term for the toll sticker is VIGNETTE. The toll is considered as a usage fee subject to VAT.*

*All motorways and expressways in Austria are subject to tolls. The Austrian toll system consists of a time-related toll (vignette only for light vehicles and motorcycles) and a distance-related toll (electronic toll system based on the DSRC technology implemented for heavy vehicles above 3.5 tons).*



Le bénéficiaire des revenus du péage est ASFINAG, qui est donc responsable de la perception du péage. ASFINAG exploite les sections à péage spéciales des régions alpines en faisant payer un péage lié à la distance pour tous les véhicules par l'intermédiaire d'un système de péage manuel. Le péage pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes est calculé électroniquement par un système DSRC multibandes à écoulement libre.

Les taux de péage sont calculés en fonction du nombre d'essieux (trois classes). Ils ont été fixés en novembre 2002 par un décret du Ministre des Transports, émis sur la base de la loi en question.

Le taux pour les véhicules à deux essieux est de 0,13€/km, pour les véhicules à trois essieux de 0,182€/km et pour les véhicules à quatre essieux ou plus de 0,273€/km (hors TVA).

En 2006, la vignette pour véhicules de moins de 3,5 tonnes coûtait : 72,60€ par an, 21,80€ pour deux mois et 7,60€ pour dix jours. La vignette pour les motocycles coûtait 29€ par an, 10,90€ pour deux mois et 4,30€ pour dix jours. Ces prix sont restés inchangés depuis 2001. La société n'ajuste pas le montant du péage au volume du trafic.

#### **B. Subventions**

En fonction des développements d'EASYWAY, des subventions pourraient être obtenues par des projets télématiques.

#### **C. Impôts et taxes dus**

Les revenus sont soumis à une TVA de 20%.

#### **D. Garantie de l'Etat**

ASFINAG a mis en œuvre un programme à moyen terme de 10 milliards d'euros (MTN) afin de couvrir les besoins financiers du programme d'investissement dans le but de combler plusieurs lacunes autoroutières en Autriche, de même qu'en direction des pays voisins. Ce programme MTN bénéficie de l'aide de la République d'Autriche sous la forme d'une garantie financière qui permet à ASFINAG d'émettre des obligations à long terme à des coûts de financement AAA.

### **IV. SERVICES ANNEXES**

---

Les services annexes sont exploités par des tiers. Ces services annexes représentent 1,42% du chiffre d'affaires global.

*ASFINAG is the recipient of the toll revenues, and is also responsible for toll collection. ASFINAG operates the special toll sections in alpine regions by charging a distance-related toll for all vehicles via a manual toll system. The toll for vehicles above 3.5 tons is charged electronically via a free flow multi-lane DSRC system.*

*The toll rates are charged according to the number of axles (three classes). They were fixed in November 2002 by a decree from the Minister of Transport issued on the basis of the relevant law.*

*The rate for vehicles with two axles is €0.13/km, with three axles €0.182/km and with four or more axles is €0.273/km (excl. VAT).*

*In 2006 vignettes for cars up to 3.5 tons cost : € 72,60 for a year, € 21.80 for two months and € 7.60 for ten days. Vignettes for motorcycles cost € 29 for a year, € 10.90 for two months and € 4.30 for ten days. The prices have not changed since 2001. The company does not adjust the toll amount to the traffic volume.*

#### **B. Subsidies**

*Depending on the developments of EASYWAY, subsidies may be obtained for telematic projects.*

#### **C. Tax liabilities**

*Revenues are subject to 20% VAT.*

#### **D. State guarantee**

*ASFINAG has implemented a € 10 bn Medium Term Note programme (MTN) to cover the financial needs for the capital expenditure programme to close several motorway gaps within Austria as well as in the direction of its neighbouring countries. This MTN programme benefits from the support of the Republic of Austria in the form of a financial guarantee, which allows ASFINAG to issue long-term bonds at AAA funding costs.*

### **IV. ANNEX SERVICES**

---

*Annex services are run by third-party service providers. These annex services account for 1.42% of the overall turnover.*



## CROATIE

## CROATIA

### HUKA

HRVATSKA UDRUGA KONCESIONARA  
ZA AUTOCESTE S NAPLATOM CESTARINE

**Ilica 10/II - 10000 Zagreb**

**T** +385 1 48 81 797

**F** +385 1 48 19 086

**E** info-huka@huka.hr

**W** www.huka.hr

**Aleksa LADAVAC** - *Président / President*

**Josip SAPUNAR** - *Vice-Président / Vice-President*

**Sociétés / Companies**

**3**

**km / km**

**731.2**

### INTRODUCTION

Le péage en Croatie est le montant versé par l'utilisateur pour l'utilisation d'une infrastructure spécifique ou d'un réseau, dont les recettes sont directement allouées à une société chargée du financement, de la construction, de l'entretien et de l'exploitation de l'infrastructure. En Croatie il y a les suivants opérateurs autoroutiers : Hrvatske autoceste (HAC), Autocesta Rijeka-Zagreb (ARZ) et BINA-ISTRA, qui exploitent totalement 731,2 Km d'autoroutes (« semi-autoroutes »).

### I. CADRE JURIDIQUE

Les sociétés concessionnaires croates sont de droit privé et présentent un actionariat majoritairement privé. Elles ont le droit de verser des dividendes. La durée de la concession est de 28 ans, même si la loi autorise les concessions allant jusqu'à 33 ans, pourvu qu'il s'agisse d'une décision prise par le gouvernement. Pour accorder une concession dont la durée dépasse 33 ans il faut obtenir une décision du Parlement. La concession est rendu à la fin du contrat. L'Etat accorde son soutien au financement des projets, selon les principes PPP. Les concessionnaires sont libres de déterminer leur politique d'emprunt, sauf dans le cas où ils demandent une garantie de l'Etat.

### INTRODUCTION

*The toll in Croatia is a payment made by the user for using a specific infrastructure or a network whose revenues are directly allocated to a company responsible for financing, building, maintaining, and operating the infrastructure. In Croatia there are the following motorway operators : Hrvatske autoceste (HAC), Autocesta Rijeka-Zagreb (ARZ) and BINA-ISTRA which operate in total 731,2 km of motorways (semi motorways).*

### I. LEGAL FRAMEWORK

*Croatian concessionaires are of private law with mainly private shareholding. They are allowed to pay dividends. The duration of the concession is 28 years, but the law authorises it to be up to 33 years, provided that such decision is taken by the Government. For granting a concession for a period beyond 33 years the decision of the Parliament is required. The concession is returned at the term of the contract. The State gives its support with regards to project financing according to PPP principles. Concessionaires are free to determine their borrowing policies, save for the case where they ask for a state guaranty.*



## II. LES OBLIGATIONS

La société concessionnaire est chargée de réaliser les études de faisabilité, de construire, d'entretenir, de développer et d'exploiter l'infrastructure. Elle doit respecter le « permis de principe », qui est accordée par l'Etat et doit adapter l'infrastructure en fonction du volume du trafic. Puisque l'Etat peut influencer la détermination du montant du péage, il couvre également les pertes éventuelles. Du fait de l'implication du gouvernement dans la détermination de la politique tarifaire, toute adaptation de tarifs doit être soumise à son approbation.

## III. FINANCEMENT

### A. Le péage

En Croatie, le péage porte le nom de TOLL, à savoir le terme utilisé en anglais. Il s'agit d'un droit d'utilisation de l'infrastructure. L'utilisateur ne paie que pour pouvoir emprunter des infrastructures spécifiques, ou autoroutes ou certains ouvrages (ponts et tunnels), le reste du réseau étant gratuit; le péage est déterminé par rapport à certains critères qui tiennent en compte le niveau du PIB. Il n'y a pas de politique commerciale en matière de péage. Les coûts de perception du péage représentent 9% du chiffre d'affaires. L'introduction de moyens de paiement automatisés n'a pas forcément réduit ces frais, du fait du faible prix de revient de la main-d'œuvre. La modulation tarifaire n'existe pas par rapport au volume du trafic, mais elle est appliquée par rapport au lieu de résidence de l'utilisateur.

### B. Les subventions

Les concessionnaires reçoivent des subventions nationales sous forme de compensation pour les pertes subies ou sous forme de revenus des impôts sur le carburant (0,60 kuna par litre -Hrvatske autoceste). La contribution du gouvernement est remboursée à l'Etat après l'extinction, grâce à l'obligation du partage de profit (« profit share obligation »).

### C. Les obligations fiscales

Le concessionnaire est exonérée d'impôts jusqu'en 2010, et il est également exonéré de la TVA sur les revenus du péage (BINA-ISTRA).

### D. Les garanties de l'Etat

Les sociétés concessionnaires avec un actionariat principalement public (Hrvatske autoceste et Autocesta Rijeka-Zagreb) reçoivent des garanties pour les prêts qu'elles demandent.

## IV. SERVICES ANNEXES

Les services annexes sont fournis par des sous-concessionnaires. Comme le trafic n'est pas très intense, les sous-concessionnaires ne génèrent pas de revenus substantielles pour le concessionnaire. Outre le paiement des redevances par les sous-concessionnaires, ceux-ci sont parfois exonérés de ce paiement.

## II. OBLIGATIONS

*The concessionaire is responsible for designing, building, maintaining, developing and operating the infrastructure. It has to comply with the location permit that is issued by the State and has to adjust the infrastructure to traffic volume. Since the States has influence to the toll price determination, it compensate the shortfalls incurred. The Government's involvement implies that all adjustments require its approval.*

## III. FINANCING

### A. Toll

*The Croatian word is TOLL, the same as in English. It is a user fee. The user only pays for specific infrastructures, or motorways and certain structures (bridge and tunnel), and the rest of the road network is free ; the toll is determined in accordance with certain criteria by taking into account the level of GDP. There is no strictly commercial policy with regard to the toll amount. The cost of perception accounts for around 9% of the turnover. Because the workforce is cheap, the introduction of automatic means did not reduce these costs. There is no tariffary modulation with regard to traffic volume but there is modulation with regard to the place of residence of the user.*

### B. Subsidies

*The concessionaires receive national subsidies through compensation for loss of earnings or through revenues generated by fuel tax (0,60 kuna per liter - Hrvatske autoceste). The government's contribution is paid back after the extinction through a profit sharing obligation.*

### C. Fiscal Obligations

*The concessionaire is on profit tax holiday until 2010 and is exempted from the TVA on revenues from tolls (BINA-ISTRA).*

### D. State guaranties

*The concessionary companies with mainly state ownership (Hrvatske autoceste and Autocesta Rijeka-Zagreb) are granted the sovereign guaranties for loans they raise.*

## IV. ANNEX SERVICES

*Annex services are provided by sub-concessions. As the level of traffic is not that high, subconcessions do not generate substantial revenues for the concessionaire. Besides the sub-concessionaires that pay the fee for subconcession, there are also exemptions from such payment.*



## DANEMARK

## DENMARK

### SUND & BAELT

#### HOLDING A/S

**Vester Søgade, 10 - DK-1601 København**

**T** +45 33 93 52 00

**F** +45 33 93 10 25

**E** kundeservice@sbf.dk

**W** www.sundbaelt.dk - www.oeresundsbron.com

**Leo LARSEN** - *Administrateur Délégué CEO / Chief Executive Officer CEO*

**Mogens HANSEN** - *Directeur Financier / Finance Director*

#### Sociétés / Companies

2

#### km / km

34

#### INTRODUCTION

Le péage est le paiement par un utilisateur de l'utilisation d'une infrastructure spécifique dont le revenu va directement à une entité juridiquement indépendante chargée du financement, de la construction, de l'entretien et de l'exploitation de l'infrastructure. Au Danemark, les péages sont uniquement prélevés pour les deux grandes liaisons par pont de Storebaelt (niveau national) et d'Oeresund (Danemark/Suède).

#### I. CADRE JURIDIQUE

En relation avec la décision politique de construire des liaisons par pont, leur propriété a été attribuée aux sociétés détenues par l'Etat à 100%. Ces sociétés ont pour tâche de construire les liaisons et d'assurer leur exploitation par la suite.

A/S Storebaelt et Oeresundsbro Konsortiet détiennent la concession exclusive de l'exploitation, respectivement, de la liaison fixe de Storebaelt et de la liaison fixe

#### INTRODUCTION

*The toll is the payment by a user for using a specific infrastructure, the revenue of which is directly assigned to a legally independent entity in charge of financing, building, maintaining, and operating the infrastructure.*

*In Denmark tolls are collected only for the two large bridge links : Storebaelt (national) and Oeresund (Denmark/Sweden).*

#### I. LEGAL FRAMEWORK

*In connection with the political decision to build the bridge links, the ownership was given to the 100% state owned companies. The companies are assigned the task of constructing the links and later on to be responsible for their operation.*

*A/S Storebaelt and Oeresundsbro Konsortiet exclusively hold the concession to operate the Storebaelt Fixed Link and the Oeresund Fixed Link respectively and to collect*

d'Oeresund. Ces organismes peuvent aussi percevoir des droits auprès des usagers de ces liaisons. Les péages perçus auprès des utilisateurs sont destinés à rembourser les emprunts qui ont été levés pour couvrir les coûts de construction et payer l'exploitation et l'entretien de la liaison.

Il n'existe aucune déclaration concernant le retour de la propriété.

Une garantie d'Etat existe : les risques financiers sont surveillés et gérés dans le cadre de directives émanant de garants, dans le droit fil de la stratégie financière du Conseil d'administration.

## II. OBLIGATIONS

---

Les deux sociétés sont requises de concevoir, construire, entretenir, améliorer et exploiter les infrastructures.

## III. FINANCEMENT

---

### A. Péage

- Le terme danois pour désigner le péage est « redevance de l'utilisateur ».
- Le montant du péage est basé sur la longueur/hauteur du véhicule et, dans certains cas, sur le nombre de trajets.
- Le montant du péage est lié aux frais de construction et d'exploitation et est fonction de considérations commerciales. Le péage sur le Storebaelt est soumis à l'approbation du Ministre des Transports.
- Le montant du péage n'est pas ajusté au volume du trafic.
- Les deux sociétés sont soumises à la concurrence des sociétés de ferries.
- Les péages sont susceptibles de TVA. Le taux de TVA est de 25%.

### B. Subventions

Des subventions européennes ont été obtenues pour la liaison fixe d'Oeresund. Au total, ces subventions représentent 5% du coût de la construction.

### C. Impôts et taxes dus

A/S Storebaelt et Oersundsbro Konsortiet sont soumis à une taxation, le dernier organisme cité par le biais de la société mère. La taxe danoise totalise 28% du revenu taxable.

*fees from the links' users. The tolls levied on the users are to repay loans that were raised for the construction costs and to pay for the operation and maintenance of the link. There are no statements concerning the return of the ownership. There is a state guarantee : The financial risks are monitored and managed within guidelines from the guarantors and in line with the Board of Director's financial strategy.*

## II. OBLIGATIONS

---

*The two companies are required to design, build, maintain, improve, and operate the infrastructures.*

## III. FINANCING

---

### A. Toll

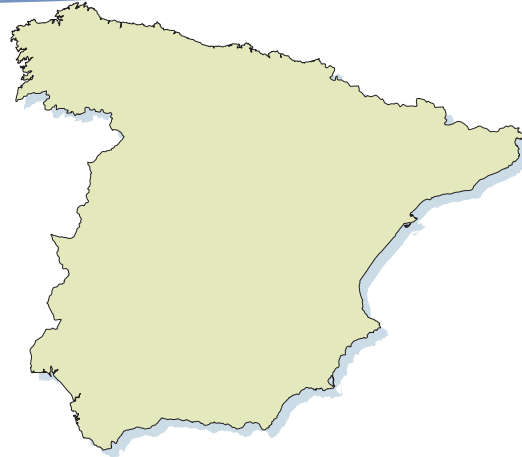
- *The Danish term to describe the toll is "user fee".*
- *The amount of the toll is based upon the length/height of the vehicle and in some cases the number of trips.*
- *The amount of the toll is related to the construction and operating costs and is driven by commercial considerations. The toll on Storebaelt is subject to approval by the Minister of Transport.*
- *The toll amount is not adjusted to traffic volume.*
- *Both companies are subject to competition from ferry companies.*
- *Tolls are liable to VAT. The VAT rate is 25%.*

### B. Subsidies

*European subsidies have been obtained for the Oeresund fixed link. In total, the subsidies represent 5% of the construction cost.*

### C. Tax liabilities

*A/S Storebaelt and Oersundsbro Konsortiet are subject to taxation, the latter via the mother company. Danish tax totals 28% of the taxable income.*



## ESPAGNE

## SPAIN

### ASETA

ASOCIACIÓN DE SOCIEDADES ESPAÑOLAS  
CONCESIONARIAS DE AUTOPISTAS, TÚNELES,  
PUENTES Y VÍAS DE PEAJE 22 23

**Oreste, 68 - 28020 Madrid**

**T** +34 91 571 62 58

**F** +34 91 571 11 22

**E** aseta@aseta.es

**W** www.aseta.es

**José-Luis FEITO** - *Président / President*

**Antonio DIEZ DE RIVERA** - *Directeur Général / Manager Director*

**Sociétés / Companies**

**31**

**km / km**

**3.213,57**

### INTRODUCTION

#### A. Le péage

En Espagne, le péage correspond au paiement par l'utilisateur d'un droit d'usage d'une infrastructure spécifique.

Le revenu du péage est directement alloué à une entité juridiquement indépendante chargée :

- du financement, de la construction, de l'entretien et de l'exploitation de l'infrastructure dans le cas des autoroutes espagnoles à péage.
- de l'entretien et de l'exploitation de l'infrastructure dans le cas de l'A8.

Le revenu est donc directement octroyé à une entité juridiquement indépendante qui finance, entretient et exploite le réseau. Certaines sociétés concessionnaires doivent construire des autoroutes avec et sans péage. Dans ce cas, la recette de l'autoroute à péage est mise à contribution pour financer l'autoroute sans péage. C'est le cas des nouvelles voies d'accès à Madrid, qui ont également contribué à la construction de l'autoroute

### INTRODUCTION

#### A. The Toll

*In Spain, the toll is the payment by a user for using a specific infrastructure.*

*The revenue is directly assigned to a legally independent entity in charge of:*

- *Financing, building, maintaining, and operating the infrastructure for Spanish toll motorways*
- *Maintaining, and operating the infrastructure, as is the case for the AP-8.*

*The revenue is directly assigned to an independent legal entity that finances, maintains and operates the network. Some concessions have built tolled and also non-tolled motorways. In such cases, the revenue from the toll motorways is used to finance the non-toll motorway. This was done for the new access roads for Madrid, and they also helped finance the building of the M-50 ring road, which is toll-free. From now on, all the concession contracts granted by the Ministry of Public Works are required to respect this new provision. Therefore, the new*

M-50, autoroute sans péage. Dorénavant, tous les contrats de concession octroyés par le Ministère des Transports doivent respecter cette nouvelle disposition. Ainsi, les nouvelles autoroutes à péage concédées par le gouvernement précédent, « Autopista Madrid-Levante » et « Autopista Madrid-Toledo » déjà en opération et « Autopista de la Costa Cálida » et « Circunvalación de Alicante » dont la mise en service est prévue pour le premier semestre de 2007 ont dû construire de tronçons d'autoroute sans péage. Au Pays Basque, la gestion de l'autoroute A8 a été rendue en juin 2003 au gouvernement basque qui continue à percevoir le droit de péage afin de financer les autoroutes gratuites de la région. La perception des droits est confiée à une société publique et à un concessionnaire privé chargés de la collecte des paiements et de l'entretien et l'exploitation de l'autoroute moyennant une redevance.

## B. Le péage fictif

### 1. Les conditions

L'État a commencé à utiliser cet système pour financer la modernisation des premières voies rapides construites en Espagne : Plus de 1.500 km des « Voies Rapides de 1<sup>ère</sup> génération » (« Autovías de primera generación ») les voies rapides les plus vieilles seront améliorées et commenceront à être exploitées avec le système de péage fictif à partir de 2007 ce qui suppose un coût total de 4.845 millions d'euros, tandis qu'en 2008, 610 km seront mis à concours (pour un total de 1.520 millions d'euros).

Les tronçons d'autoroute en service qui ont été financés par le système du péage fictif sont les suivants :

#### Dans la région de Madrid :

- M45 : une autoroute de 37,1 Km, à l'est et au sud de Madrid, qui a été concédée pour 25 ans ;
- M501 : une autoroute de 21,8 Km, à l'ouest de Madrid.

#### En Navarre et à La Rioja :

- A12 : une autoroute de 70,3 Km, de Pampelune à Logroño, appelée « Autovía del Camino » (Voie Rapide du Chemin de Saint-Jacques).

#### En Castille-La Manche :

- CM400 : une autoroute de 52,2 Km, à l'ouest de Toledo.

#### En Murcia :

- Alcantarilla-Caravaca : une autoroute de 62,4 Km, qui a été concédée pour 26 ans.

Les sociétés concessionnaires facturent directement les autorités sur la base du volume de trafic enregistré. Elles appliquent dans ce cadre la formule :  $Vh * km * \text{péage}$ . Dans d'autres régions, telles que la Catalogne, Castille-Manche, Castille-Lion, Asturie, Les Balears, L'Aragon et La Valence, ils existent également des projets d'autoroutes à péage fictif.

### 2. Les avantages et inconvénients du péage fictif

Pour l'ensemble des citoyens, le système du péage fictif ne présente pas vraiment d'avantages spécifiques.

En revanche, les inconvénients ne manquent pas.

- Tous les contribuables paient l'infrastructure même s'ils ne l'utilisent pas.

*toll roads conceded by the previous government - "Autopista Madrid-Levante" and "Autopista Madrid-Toledo", already in operation and "Autopista de la Costa Cálida" and "Circunvalación de Alicante" whose opening is due in the first half of 2007 - have had to build some toll-free sections.*

*In the Basque Country, the A8 motorway was returned in June 2003 to the Basque Government, which will continue to recover toll fees in order to finance a toll-free motorways in the region. The toll collection is done by a public company and a private concessionaire responsible for collecting the payments, maintaining and operating the infrastructure in return for a royalty fee..*

## B. Shadow Tolls

### 1. Conditions

*The Spanish State began to use this system in order to finance the upgrading of its first generation highways. More than 1,500 km of "First Generation Highways" ("Autovías de Primera Generación"), the oldest highways built in Spain, will be renovated and begin to be managed through shadow tolls from 2007 onwards. This represents a total investment of €4,845 million, while in 2008 the renewal and maintenance of another 610km of these highways will be conceded for €1,520 million.*

*The following motorway sections in current operation and financed by the shadow toll system are:*

#### *In the Madrid region:*

- *A 37.1 km motorway lying south and east of Madrid that has been granted for a period of 25 years, (M-45).*
- *A 21.8 km highway to the west of Madrid (M-501).*

#### *In Navarra and La Rioja:*

- *A 70.3 km highway between Pamplona and Logroño, the "Autovía del Camino".*

#### *In Castille-La Mancha:*

- *A 52.2 km highway between Toledo and Consuegra.*

#### *In Murcia:*

- *A 62.4 km highway granted for 26 years, (Alcantarilla-Caravaca)*

*The concessions will directly invoice the authorities on the basis of the registered traffic volume, using for this the formula : Veh \* km \* toll fee. There are also plans for other shadow toll motorways and highways in regions such as Catalonia, Castille La Mancha, Castille-Leon, Asturia, the Balearic Islands, Aragon and Valencia.*

### 2. Pros and cons of the shadow toll:

*For all citizens, there are no special advantages in the use of the shadow toll. On the contrary, it is proving to be highly inconvenient:*

- *Every taxpayer pays for the road network, which is unfair if they never use it.*
- *Foreigners do not contribute to the financing of the road network, even though they may be using it.*
- *Other social priorities have need of public funding but cannot receive any if available funds are used for building highways.*



- Les étrangers ne participent pas au financement de l'infrastructure même s'ils l'utilisent.
- D'autres priorités sociales ont besoin de fonds publics mais ne peuvent en bénéficier si l'argent disponible est utilisé pour construire des infrastructures.
- Cette formule retarde le paiement des installations et ne représente pas une économie au niveau du budget de l'Etat.
- Il n'est pas pratique de marier des systèmes de financement d'infrastructures distincts (péage classique, péage fictif, voies rapides hors péage, etc.) si l'on veut maintenir un système cohérent.

Pour l'Etat, les avantages du péage fictif sont les suivants :

- La gestion privée est plus efficace que la gestion publique.
- Meilleur entretien des autoroutes.
- La possibilité de retarder le paiement des infrastructures.
- La possibilité de commencer la construction plus tôt que si elle était financée par l'Etat.

### C. Les systèmes qui existent en Espagne

- Le paiement d'un droit d'usage d'infrastructure directement versé à une entité juridiquement indépendante chargée de:
  - Financer, construire, entretenir et exploiter l'infrastructure des autoroutes espagnoles.
  - Entretien et exploiter uniquement l'infrastructure.
  - financer, construire, entretenir et exploiter une infrastructure à péage, ainsi qu'une autre sans péage.
  - Le péage fictif.

## I. CADRE JURIDIQUE

Les sociétés concessionnaires sont de droit privé. En octobre 2003 le seul groupe (Groupe ENA) dont l'Etat est propriétaire a été privatisé et incorporé dans ITINERE Infraestructuras S.A. (l'ex Sacyr Concesiones S.A.). Cela signifie que toutes les sociétés concessionnaires en Espagne ont aujourd'hui un actionariat privé et par conséquent ont le droit de verser des dividendes. Jusqu'à présent, la durée maximale de la concession était de 75 ans (extensions de durée incluses). La nouvelle législation approuvée en 2003 a réduit cette durée à 60 ans. Toutes les concessions sont rendues à l'autorité qui les a concédées. En juin 2003, l'A-8 a été rendue au gouvernement du Pays Basque. Toutes les garanties de l'Etat et de taux de change ont été abolies en 1988. Aujourd'hui, il n'y a donc plus de garantie d'Etat particulière. Les concessions sont libres de déterminer leur politique d'emprunt.

## II. LES OBLIGATIONS

Les sociétés concessionnaires ont pour obligation la construction, l'entretien, le développement et l'exploitation des infrastructures. Elles ne sont pas tenues d'adapter ou d'élargir leur infrastructure en fonction du volume du trafic.

- *This delays the payment for the road network and it does not create any savings in the public budget.*
- *It is not practical to mix together funding systems for different infrastructure (toll, shadow toll, free-toll express ways...) if a consistent system is the desired end result..*

*Under the State's point of view, the shadow toll has several advantages as:*

- *Private management is more efficient than public management.*
- *Better maintenance of the motorways*
- *Possibilities to delay the payment for road infrastructure*
- *Possibility to start building earlier than if reliance was placed on State funding.*

### C. Spain's different schemes

- *Payment of user charge for using a specific infrastructure that is directly assigned to a legally independent entity responsible for:*
  - *financing, building, maintaining, and operating the infrastructure of Spanish motorways*
  - *maintaining and operating just the infrastructure*
  - *financing, building, maintaining, operating the infrastructure with or without the toll system.*
  - *the shadow toll*

## I. LEGAL FRAMEWORK

*Concessions are governed by private law. In October 2003, the only group owned by the State (Grupo ENA) was privatised and incorporated into ITINERE Infraestructuras S.A. (formerly Sacyr Concesiones S.A.). This means that all concessions in Spain today have a 100% private shareholding and are consequently able to pay dividends. Up till now, the maximum tenure was 75 years (including extended time). New legislation approved in 2003 reduced the maximum concession period to 60 years. All concessions are returned to the granting authority. In June 2003 the A8 motorway was given back to the Basque Country Government. In 1988 all State and Exchange Rate guarantees were abolished. Nowadays, there are no special State guarantees. Each concession is free to define its own borrowing policy*

## II. OBLIGATIONS

*The concession-holding companies are required to build, maintain, improve and operate the infrastructure. They are not required to adjust or expand the infrastructure according to the traffic volume.*



### III. LE FINANCEMENT

#### A. Le péage

En espagnol, le terme utilisé pour désigner le péage est PEAJE, qui se traduit en français par PEAGE. En Espagne, dès 2002, le péage est un droit d'usage assujéti à une TVA de 16%. L'utilisateur paie en fonction de la distance parcourue, du nombre d'axes de son véhicule, de la durée du trajet, de l'heure du trajet (certaines autoroutes appliquent des taux différents selon le moment, ou l'heure, du trajet effectué), du nombre de transits effectués sur une période donnée (généralement un mois), de sa résidence (pour certains axes routiers) et du mode de paiement (certaines autoroutes accordent des réductions spéciales en fonction du mode de paiement utilisé). Le montant du droit perçu est fixé en fonction du coût de construction et d'entretien de l'infrastructure. Il est également régi par une politique commerciale. Les sociétés concessionnaires sont chargées de la collecte des droits. L'introduction de systèmes automatiques de paiement a réduit les coûts de perception.

De plus, en Espagne il a été introduit un nouveau système ETC de perception du péage, désigné VIA-T, sur toutes les autoroutes à péage. La technologie utilisée par VIA-T (DSRC ou Dedicated Short Range Communications) est compatible avec les recommandations du CEN (Comité européen de standardisation) et permet aux usagers de VIA-T de parcourir toutes les autoroutes en Espagne avec un seul OBU (On Board Unit). A la fin de l'année 2006 plus de 93% du réseau autoroutier permet l'usage du système VIA-T.

VIA-T devient un mode de paiement similaire à la carte de crédit, puisque les usagers de VIA-T signent un contrat avec la société émettrice (normalement une institution financière), en indiquant le compte bancaire qui doit être débité pour acquitter le péage dû.

Quelques sociétés concessionnaires pratiquent la modulation tarifaire. Le montant du droit perçu sur les infrastructures concédées par l'Etat prend en considération l'index des prix (Index des prix moyens à la consommation) corrigé par un coefficient basé sur la différence entre le TMJ (Trafic moyen journalier) escompté et le TMJ effectif.

Certaines gouvernements régionaux, plus concrètement ceux de Galice, Navarre et Les îles Balears appliquent d'autres politiques de fixation des taux de péage, en tenant compte 95% de l'indice des prix moyens à la consommation. Le Pays Basque applique 100% de l'indice des prix réel d'une année.

La Catalogne applique à 95% de l'indice de prix réel une correction basée sur la différence entre le TMJ escompté et le TMJ effectif.

### III. FINANCING

#### A. The toll

*The Spanish term is "Peaje" and the English translation is "Toll". Since 2002 in Spain the toll is a charge for useage and is subject to VAT at 16%. The amount of the toll is based on: the number of axles, the distance travelled, the time (some motorways apply different toll rates according to the time of day, hour or distance), the number of transits made in a defined period of time (generally in a month), home address (some motorways apply different toll rates according to the user's home address) and the payment means (some motorways have special discounts according to the payment means used). The amount of the toll is related to the construction and operating costs and driven by commercial considerations. The concessionaires are responsible for collecting the toll. The introduction of the automated systems has brought down the costs of collection.*

*Spain has also introduced a new system of electronic toll collection (ETC), called "VIA-T", on all its tolled motorways. The technology used by VIA-T (DRSC - Dedicated Short Range Communications) complies with all recommendations of CEN (European Committee for Standardisation) and allows VIA-T users to drive on the whole Spanish motorway network with only one On Board Unit (OBU). At the end of 2006, the VIA-T system could be used on over 93% of the Spanish motorway network.*

*VIA-T has become a means of payment very similar to a credit card as the VIA-T user signs a contract with the issuing company (financial institution) and gives a bank account for direct debit of toll payments. Several concession-holding companies have variable toll pricing. The toll rate review system for the motorways granted by the State take into consideration the Average Cost of Living Index corrected by a coefficient that shows the difference between the estimated ADT (Average Daily Traffic) and the real ADT.*

*Some Regional Governments, such as Galicia, Navarra and the Balearic Islands, apply other policies for reviewing toll rates, taking into account just 95% of the Average Cost of Living Index. The Basque Country applies 100% of the annual increase in the Actual Cost Living Index.*

*Catalonia applies 95% of the annual increase in the Actual Cost of Living Index adjusted by a coefficient showing differences between estimated ADT and real ADT.*

## **B. Les subventions**

En certaines occasions, l'Etat et quelques gouvernements régionaux ont réduit le montant de péage ou ont gelé le calcul annuel des taux. Dans ces cas, l'Etat ou les gouvernements régionaux ont pour obligation de compenser la société concessionnaire.

L'Etat peut également accorder un prêt à la société concessionnaire sous certaines conditions spéciales. Il l'a notamment fait pour l'Autopista del Sureste.

## **C. Les taxes dues par la concession**

Le taux de la TVA est de 16%.

## **IV. SERVICES ANNEXES**

Certaines sociétés concessionnaires ont créé des entreprises, dont elles sont partiellement ou complètement propriétaires, pour l'exploitation et pour les services commerciaux annexes.

Pour le reste, les services annexes sont fournis par des sous-concessions. La redevance est déterminée dans le contrat de droit privé passé entre la société concessionnaire et le sous concessionnaire.

La durée des contrats de sous-concession pour les services annexes ne peut pas dépasser la durée de la concession et le contrat de droit privé signé avec le sous-concessionnaire, doit être approuvé par l'autorité compétente.

Les critères de sélection des opérateurs dépendent des sociétés concessionnaires.

Les recettes dérivées des services annexes représentent 3% du chiffre d'affaires.

## **B. Subsidies**

*At certain times the State and a few regional governments have reduced the toll fees or have frozen the annual review of the rates. In such cases, the State or the regional governments are obliged to compensate the concession-holding company.*

*The State may also grant a loan to the concession-holding company on special conditions. This was done for the "Autopista del Sureste".*

## **C. Tax liabilities**

*The VAT rate is 16%.*

## **IV. ANNEX SERVICES**

*Some concessionaire companies have created businesses, either partially or totally owned, for running the motorways and managing the commercial facilities.*

*All the other services are supplied by sub-concessionnaires. Their royalties are determined by a private contract signed between the concessionaire company and the subconcessionaire company.*

*The contract periods for sub-concessions of the commercial facilities may not exceed the period of the motorway concession and the private contract signed with the sub-concessionaire has to be approved by the appropriate authority.*

*Criteria for selecting operators depend on the concession's priorities.*

*The receipts from turnover of the annex services represents around 3 % of the total turnover.*



## FRANCE

## FRANCE

### ASFA

ASSOCIATION PROFESSIONNELLE DES SOCIÉTÉS  
CONCESSIONNAIRES ET EXPLOITANTES  
D'AUTOROUTES ET D'OUVRAGES À PÉAGE

3, rue Edmond Valentin - 75007 Paris

T +33 1 49 55 33 03

F +33 1 45 55 84 88

E [asfa@autoroutes.fr](mailto:asfa@autoroutes.fr)

W [www.autoroutes.fr](http://www.autoroutes.fr)

**Henri STOUFF** - *Président / President*

**Jean MESQUI** - *Délégué Général / Executive Director*

Sociétés / Companies

16

km / km

8.300

### INTRODUCTION

En France, le péage est le paiement par l'utilisateur d'une redevance pour l'utilisation d'une infrastructure spécifique ou un réseau dont la recette est affectée directement à une entité juridiquement indépendante chargée du financement, de la construction, de l'entretien et de l'exploitation de l'infrastructure.

### I. CADRE JURIDIQUE

Le système autoroutier est fondé sur le principe de la concession des travaux et services publics (construction et exploitation) issu de la loi du 18 avril 1955.

La convention de concession, assortie d'un cahier des charges, est un contrat par lequel l'Etat (le concédant) confie à des sociétés concessionnaires, à leurs risques, l'ensemble des responsabilités de construction et d'exploitation des autoroutes.

### INTRODUCTION

*In France, a toll is the payment by the user of a fee for using a road infrastructure or network the revenues of which are directly assigned to a legally independent entity responsible for the finance, construction, maintenance and operation of that infrastructure.*

### I. LEGAL FRAMEWORK

*The motorway system is based on the principle of the concession of public works and services (construction and operation) following on the Law of 18 April 1955.*

*The concession agreement, backed up by a detailed specification, is a contract whereby the State (the licensor) entrusts to concessionary companies, at their risk, the entire responsibility for building and operating motorways.*

Toutes les sociétés d'autoroutes sont à capitaux privés, sauf deux dont la composition du capital est mixte : ATMB (Autoroute et Tunnel du Mont Blanc) et SFTRF (Société Française du Tunnel Routier du Fréjus).

A l'origine, la durée de la concession avait été fixée à 35 ans, mais différentes réformes ont eu pour effet de prolonger la durée initiale, qui s'échelonne entre 2028 et 2032 pour la majorité des sociétés.

Pour les nouvelles concessions attribuées après 2001, la durée est variable et peut aller de 50 à 70 ans. Les biens de la concession nécessaires à l'exploitation sont remis au concédant au terme de la concession.

L'Etat n'accorde plus de garantie depuis la dernière réforme de 2000. Il peut y avoir des subventions publiques pour les nouvelles concessions.

L'année 2005 aura été marquée par la privatisation des trois grands groupes autoroutiers publics : APRR, ASF et SANEF, formés par les six sociétés concessionnaires dites « SEMCA » (Sociétés d'Economie Mixte Concessionnaire d'Autoroutes).

Par ailleurs, entre 2005 et 2006, trois nouvelles concessions ont été attribuées à des sociétés totalement privées : ARCOUR, ADELAC et A'liénor.

## II. OBLIGATIONS

Les obligations des sociétés sont de réaliser l'étude de faisabilité du projet, de construire, d'entretenir, de développer et d'exploiter l'infrastructure. Elles ont également l'obligation de fournir des services annexes.

En revanche, elles n'ont pas l'obligation d'adapter ou d'élargir l'infrastructure en fonction du volume de trafic, à l'exception d'indications spécifiques dans le cahier des charges.

Dans les contrats d'entreprise en cours, des indicateurs de qualité, plus nombreux et plus contraignants sont introduits au titre du reporting par le concédant (Direction Générale des Routes). Des objectifs particuliers de qualité d'exploitation sont définis, notamment en matière de maintien de la viabilité, de gestion du trafic et d'aide au déplacement.

## III. FINANCEMENT

### A. Le péage

Le terme français PEAGE, qui se traduit par TOLL en anglais, est une redevance pour service public. L'utilisateur paie en fonction de la distance parcourue, du nombre d'essieux, du poids du véhicule et de la catégorie d'émission (ATMB). Le tarif est fonction du coût de construction, d'exploitation et de maintenance. Il figure dans le cahier des charges pour les nouvelles concessions. Pour les concessions plus anciennes, plusieurs critères sont pris en compte, tels que le trafic, le coût de construction, ou encore la péréquation

*All the motorway companies are privately-capitalised except for two, which have mixed capital : the ATMB (Mont Blanc motorway and tunnel) and the SFTRF (French company for the Fréjus Road Tunnel).*

*Originally, the length of the concession had been fixed at 35 years, but the result of several reforms was the extension of the initial period, varying between 2028 and 2032 for most companies.*

*For new concessions granted after 2001, the length is variable and can range from 50 to 70 years. At the end of the concession the concession assets used in operation are handed over to the concessionaire.*

*Since the latest reform in 2000 the State no longer stands as guarantor. There may be subsidies from public funds for new concessions.*

*The year 2005 was notable for the privatisation of three major public motorway groups : APRR (Paris-Rhine-Rhone motorways), ASF (motorways of Southern France) and SANEF (European transport and telecommunication structures group), comprising the six concession-holding companies referred to as "SEMCA" (semi-public motorway concessionaire company).*

*In addition, between 2005 and 2006 three new concessions were awarded to entirely private companies : ARCOUR, ADELAC and A'liénor.*

## II. OBLIGATIONS

*The companies are required to conduct the design feasibility study and to build, maintain, develop and operate the infrastructure. They are also obliged to provide ancillary services.*

*However, they are under no obligation to adapt or expand the infrastructure in accordance with traffic volume, unless this has been specifically mentioned in the original specification.*

*In the current company contracts, some quality assessment indicators, more numerous and more restrictive, have been introduced by the licensor (Direction Générale des Routes - the national roads authority) as elements for reporting. Some particular quality objectives for operation have been defined, especially for maintenance of viability, road traffic management and travel assistance.*

## III. FINANCING

### A. The toll

*The French term PEAGE (English term TOLL) is a fee for a public service. The user pays according to the distance driven, the number of axles, the weight of the vehicle and its emissions coefficient (ATMB). The tariff is fixed in relation to the costs of construction, operation*

avec d'autres sections. Les sociétés concessionnaires sont chargées de la collecte. L'introduction de moyens automatiques a permis d'optimiser la capacité des voies et a réduit les coûts de perception du péage. Il existe une politique commerciale en matière de péage par le biais de formules d'abonnement proposées aux clients. Les modulations tarifaires sont utilisées en heures de pointe et des réductions sont accordées en heures creuses sur certaines sections (A14-A1).

#### **B. Les subventions**

Les sociétés concessionnaires ne peuvent percevoir des subventions publiques que si elles sont nécessaires à l'équilibre d'une nouvelle concession, dans le cadre d'appels d'offres.

#### **C. Impôts et taxes dus par la société concessionnaire**

Le pourcentage des impôts et taxes versé à l'Etat en 2006 au titre de l'exercice 2005, (incluant la redevance domaniale, la taxe d'aménagement du territoire, taxe professionnelle, l'impôt sur les sociétés, les recettes de péage) a été de l'ordre de 35%.

### **IV. SERVICES ANNEXES**

- Les installations commerciales situées sur le réseau sont gérées par des sous-concessionnaires. Leur redevance est calculée sur le chiffre d'affaires hors taxe. Le choix du sous-concessionnaire se fait par appel d'offres. De manière générale, les sous-concessionnaires ne financent pas les infrastructures des aires de service qu'ils exploitent sauf dans certains cas particuliers définis dans le cahier des charges des sous-concessionnaires.
- Neuf sociétés d'autoroutes se sont groupées au sein d'une société commerciale : il s'agit d'« Autoroutes Trafic », ayant pour mission de commercialiser des données trafic. L'offre commerciale homogène d'information trafic couvre plus de 10 000 Km d'autoroutes en France et en Europe adaptée à tous les médias modernes (Internet, télévision, wap, ...).
- Les câbles de fibres optiques équipent la quasi-totalité du réseau autoroutier en service. Une partie de ces fibres optiques sont louées par les sociétés d'autoroutes, à des entreprises extérieures permettant ainsi d'amortir les investissements importants et nécessaires à la réalisation de ce réseau de communication.

Les services annexes représentent 2% du chiffre d'affaires des sociétés concessionnaires.

### **V. LE TELEPEAGE**

Le télépéage s'inscrit dans le processus d'amélioration continue du service rendu aux automobilistes sur les autoroutes. Développé en France pour les véhicules légers sous le nom de Liber-t, ce système permet un passage plus rapide au péage sur l'ensemble du réseau

*and maintenance. It is mentioned in the specifications for new concessions. For concessions of earlier date, several criteria are taken into account such as traffic volume, construction cost, or even realignment with the other sections. The concession-holding companies are responsible for collection. The introduction of automatic payment methods has led to the optimal use of road capacity and has brought down the costs of collecting tolls. There is a commercial aspect to toll collection through subscription packages offered to clients. Variable pricing is used during peak hours and reductions are offered in off-peak hours on certain road sections (A14 - A1).*

#### **B. Subsidies**

*The concession-holding companies are only allowed to receive subsidies from public funds if these are needed for stability of a new concession in the context of calls for tender.*

#### **C. Revenue and other taxes for which the concession-holding company is liable**

*The percentage of income and other taxes paid to the State in 2006 in relation to the tax year 2005 (including the Sunday fee, land planning tax, business rates, corporate taxes and the VAT on toll revenue) came to around 35%*

### **IV. ANNEX SERVICES**

*The commercial businesses located on the network are managed by subconcessionaires. Their rental charge is calculated on their untaxed turnover. Subconcessionaires are selected by tender. As a general rule, subconcessionaires do not finance the service areas that they operate except in certain special cases as defined in the specification for subconcessionaires.*

- *Nine motorway companies are grouped together in one commercial holding, Autoroutes Trafic, which is responsible for commercialising traffic information. The commercial offer of the coordinated traffic information covers more than 10,000 km of motorways in France and Europe and is adapted to all types of modern media (Internet, television, WAP, etc).*
- *Fibre optic cables are installed along practically the whole motorway network now in service. Part of this fibre optic installation is rented out by the motorway companies to external business which enables them to write off the costly investments needed to build this communication network.*

*The ancillary services account for 2% of the turnover of the concessionaire companies.*

### **V. ELECTRONIC TOLL COLLECTION**

*Electronic toll collection is the result of the process of continuous improvement of the services offered*



autoroutier et améliore ainsi la fluidité du trafic. Aujourd'hui, plus de 1.7 million d'automobilistes l'ont adopté pour circuler sur l'ensemble du réseau autoroutier (soit plus de 8.300 km), sans s'arrêter aux barrières de péage et en bénéficiant d'une voie réservée.

L'offre du service de télépéage aux poids lourds est disponible depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2007 sur l'ensemble du réseau français

Pour la mise en place de ce nouveau service, les sociétés d'autoroutes ont souhaité d'emblée se mettre au niveau le plus élevé d'exigence pour préparer l'interopérabilité Européenne :

- Les systèmes techniques sont en phase avec les normes fixées par la Directive Européenne et peuvent accueillir les badges répondant aux mêmes normes émis dans d'autres pays ;
- Un contexte contractuel novateur a été créé. En effet, dans le cadre du service de télépéage des poids lourds, les fonctions de prestataires de service autoroutier (sociétés « circulées » et donc en charge des aspects techniques) et de commercialisation du service interopérable (sociétés « émettrices » des contrats) sont séparées. Les abonnements, au sens de programmes de réduction, sont toujours souscrits auprès des sociétés circulées, les émetteurs n'intervenant alors que comme distributeurs de contrats auxquels ils ne sont pas eux-mêmes partie, ces contrats d'abonnement étant signés par le client et une société circulée, à la différence du contrat pour le service interopérable qui est bien signé directement entre le client et la société émettrice.

#### *Trois sociétés émettrices sont d'ores et déjà agréées*

La Commission de Télépéage de l'ASFA composée de représentants des sociétés d'autoroutes a agréé trois sociétés émettrices pour les premières mises en circulation de badges auprès des sociétés de transports.

D'autres sociétés émettrices recevront leur agrément dans les prochains mois au rythme des accords contractuels passés avec les sociétés d'autoroutes.

Dans cette nouvelle organisation, les rôles entre les différents acteurs du télépéage sont nettement séparés et préfigurent l'organisation du service de télépéage européen voulue par la Directive 2004/52 du Parlement Européen et du Conseil.

#### **Les services fondamentaux du télépéage poids lourds.**

- Les badges sont conçus pour être utilisables partout en France et à terme dans tous les pays d'Europe utilisant la technologie DSRC.
- Le passage des véhicules se fait dans les voies dédiées aux poids lourds.
- Les transporteurs acquitteront le péage par le biais d'une facturation mensuelle unique, quel que soit le réseau emprunté, dans un premier temps en France et à court terme pour les trajets effectués dans toute l'Europe. Des services complémentaires (récupération de TVA, assistance, gestion de flottes, carburants,...) pourront être proposés par les sociétés émettrices.

*to motorists on the motorways. This system, developed in France under the name "Liber-t" for light vehicles, ensures a faster passage through tollgates over the whole motorway network and thus improves traffic flow. Today, over 1.7 million motorists have adopted it to circulate over the whole motorway network (more than 8,300 km of roads) without having to stop at the tollgates ; they also have the advantage of a reserved lane.*

*Since 1 January 2007 the electronic toll collection service is now available to heavy goods vehicles (HGVs) over the whole French network.*

*In order to put this new service in place, the motorway companies wanted to meet the highest possible standard immediately in order to prepare for Europe-wide interoperability:*

- *The technical systems are in line with the standards set by the European Directive and can accept tags conforming to the same standards issued in other countries;*
- *An innovative contractual framework has been set up. In fact, in the framework of electronic toll collection for HGVs, the functions of motorway service providers (toll charging companies responsible for the technical side) are kept separate from the commercialisation of the interoperable service (done by the companies issuing the contracts). Subscriptions, tending to be discount packages, are always taken out with the toll charging companies, while the distributing companies only act at the level of issuing contracts to which they are not themselves a party ; these subscriptions are signed by the client and a toll charger, in contrast with a contract for the interoperable service, which is always signed directly by the client and the issuing company.*

*Three issuing companies are already officially approved ASFA's Electronic Tolls Collection Committee made up of representatives of motorway companies has approved three issuing companies for the first distribution of tags to transport companies.*

*Other issuing companies will receive their formal approval during the next few months depending on when contractual agreements are signed with the motorway companies.*

*In this new organisation, the roles of the different actors involved in electronic toll collection are kept clearly separate and this anticipates the organisation of European electronic toll services as intended by the Directive 2004/52 of the European Parliament and Council.*

#### **Basic services of HGV. electronic toll collection**

- *The tags are designed to be used throughout France and eventually in every country in Europe using DARS technology.*
- *The vehicles will go through the tolls using the special lanes reserved for heavy vehicle traffic.*
- *Haulage contractors will pay their toll charges with a single monthly invoice, whatever network they have used, in France first of all, and very soon for trips made throughout Europe. The issuing companies may also propose complementary services (VAT recovery, fleet management, fuels, etc).*





## GRÈCE

## GREECE

### TEO

#### HELLENIC ROAD FUND

Vitinis 14-18 - Nea Philadelphia  
GR 14342 Athens

T +30 210 25 98 005

F +30 210 25 84 872

E arnaoutis@teo.org.gr

W www.teo.org.gr

**Ioannis PAPA**KONSTANTINOY - *Président / President*

**Athanasios DEREKAS** - *Vice-Président / Vice-President*

**Andreas ARNAOUTIS** - *Directeur Technique / Technical Manager*

#### Sociétés / Companies

1

km / km

916,5

#### INTRODUCTION

En Grèce, le péage constitue un droit versé par l'utilisateur pour utiliser une infrastructure spécifique. Les droits ainsi perçus sont directement alloués à une entité juridiquement indépendante chargée du financement, de l'entretien et de l'exploitation de l'infrastructure. Dans le cas de TEO, l'utilisateur paie pour pouvoir utiliser une infrastructure spécifique et les recettes sont indirectement octroyées à l'infrastructure par le biais d'une institution financière (TEO joue le rôle de l'institution financière). Dans le cadre d'un troisième système en vigueur en Grèce, les recettes sont directement attribuées à une entité indépendante qui finance, entretient et exploite le réseau.

#### I. CADRE JURIDIQUE

La société concessionnaire est de droit privé et détenue majoritairement par l'Etat.

#### INTRODUCTION

*In Greece, a toll is a payment made by the user in return for using a specific infrastructure whose revenue is assigned to an independent body responsible for financing, maintaining and operating the infrastructure. In the case of TEO, the user pays to use a specific infrastructure whose revenue is indirectly assigned to the infrastructure through a financial institution (TEO plays the role of the financial institution). Under the third system existing in Greece, the revenue is directly assigned to an independent legal body that finances, maintains and operates the network.*

#### I. LEGAL FRAMEWORK

*The TEO concession is governed by private law and owned primarily by the government. New legislation is currently under examination concerning the period of tenure of the concession and the duration of the public delegation*

Concernant la durée de la concession, la nouvelle législation fait l'objet de nombreuses discussions. Quoiqu'il en soit, aucune durée n'a été préétablie. Ils existent également des sociétés complètement privées en Grèce, qui sont soumises à une différente législation. L'Etat offre une garantie et la société concessionnaire est libre de déterminer sa politique d'emprunt.

## II. OBLIGATIONS

---

La concession est tenue d'entretenir et de développer l'infrastructure, ainsi que de fournir les services annexes associés.

La concession doit adapter et éventuellement élargir l'infrastructure en fonction du volume de trafic.

## III. FINANCEMENT

---

### A. Le péage

Le mot grec « Diodia » se traduit par TOLL en Anglais. Il s'agit d'un droit d'usage.

L'usager paie en fonction de la distance parcourue et du nombre d'axes de son véhicule.

Le péage est déterminé en fonction des coûts d'entretien.

La société concessionnaire est chargée de la collecte des droits. L'introduction de moyens automatiques de paiement a réduit ces coûts de perception.

### B. Les Obligations de financement

35% des bénéfices sont reversés aux impôts.

### C. Impôts et taxes dus par la concession

La société concessionnaire paie une TVA de 18% sur ses recettes de péage.

## IV. SERVICES ANNEXES

---

Les services annexes sont fournis par des tiers.

*has not yet been defined. There are also totally private companies in Greece, subject to different legislation. There is a government guarantee and the concessionaire company is free to determine its own borrowing policy.*

## II. OBLIGATIONS

---

*The concessionaire is required to maintain and improve the infrastructure as well as supply annex services.*

*The concession is also required to adjust or expand the infrastructure according to traffic volume.*

## III. FINANCING

---

### A. Toll

*The Greek word for toll is "Diodia" It is a user fee.*

*The user pays according to the distance travelled and the number of axles of the vehicle.*

*The toll is determined by the operating costs.*

*The concession company is in charge of collecting the toll and the introduction of automatic passes has reduced collection costs.*

### B. Tax Liabilities

*Tax liabilities represent 35% of profits.*

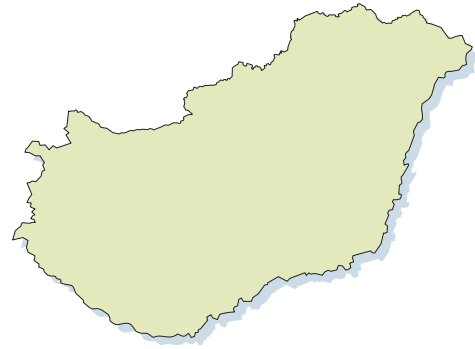
### C. Taxes payable by the concessionaire

*The concessionaire company pays 18% VAT on its toll receipts.*

## IV. ANNEX SERVICES

---

*Annex services are supplied by third party service providers.*



# HONGRIE

# HUNGARY

## AKA

ALFJLD KONCESSZIS - AUTPLYA R.T.

Lajos str, 26 - H - 1023 Budapest

T +361 326 05 55

F +361 326 05 45

E akart@aka.hu

W www.aka.hu

Paul Henri AUMONT - Administrateur Délégué / CEO

Gabor HIDV GI - Vice Administrateur Délégué / Deputy CEO

Sociétés / Companies

2

km / km

539

## INTRODUCTION

Le système en vigueur en Hongrie est de type semi-ouvert. Comme le pays n'est pas très grand, il n'y a pas de péage à toutes les sorties d'autoroute. Le péage représente un droit d'usage d'un réseau ou d'une partie de réseau.

## I. CADRE JURIDIQUE

Les concessions sont de droit public. La durée de la concession est de 35 ans et celle-ci est restituée au terme du contrat. Il n'y a aucune garantie d'Etat. Les sociétés concessionnaires sont libres de déterminer leur politique d'emprunt. Bien que l'Etat ne fournisse aucune garantie, il exige de la concession une transparence totale.

La société concessionnaire agit comme une entreprise privée. En ce moment, des négociations sont en cours avec le gouvernement concernant le niveau du capital social par rapport au coût total, car les autoroutes ne sont pas toutes administrées de la même façon, ce qui pose des problèmes d'harmonisation des comptes.

## INTRODUCTION

Hungary has a semi-open system. Owing to the small size of the country, tolls are not paid at every highway link. The toll is a payment made by a user in return for using a network or part of a network.

## I. LEGAL FRAMEWORK

The concessions are governed by public law. The tenure of the concession is 35 years and it reverts to the granting authority at the end of the contract. There is no government guarantee and the companies are free to determine their own borrowing policy. Although the government does not supply any guarantee, it requires complete transparency from the concessionaire. The concessionaire operates as a private company.

Negotiations are currently underway with the government concerning the minimum level of social capital with regard to total investment costs, given that highways are not all operated in the same way. This raises a problem in terms of account harmonisation.

## II. OBLIGATIONS

---

Les sociétés concessionnaires ont l'obligation de construire, entretenir, améliorer et exploiter les infrastructures. Elles ont aussi la charge d'adapter ou élargir l'infrastructure en fonction du volume du trafic. La société concessionnaire doit rechercher les fonds qui lui permettront de financer l'investissement. Pour ce faire, elle s'adresse notamment aux banques. Les banques qui ont participé au financement d'un projet peuvent participer sous certaines réserves à d'autres projets lancés par les actionnaires et déjà cautionnés.

## III. FINANCEMENT

---

### A. Péage

En Hongrie, on parle de DIJ. Le péage est un droit d'usage assujéti à la TVA, qui est passée de 12% à 25% le 1<sup>er</sup> janvier 2003. L'utilisateur paie en fonction de la distance parcourue, du nombre d'axes du véhicule et de la distance entre les axes. Le montant du péage est calculé défini en fonction des coûts de construction et d'exploitation de l'infrastructure. Les concessionnaires ont mis en place une politique commerciale permettant aux utilisateurs de prendre un abonnement leur accordant jusqu'à 20% de réduction. Ces abonnements sont accessibles aux utilisateurs locaux et aux utilisateurs fréquents. Des programmes de passage rapide aux stations de paiement ont également vu le jour. Une autre entité est chargée de la collecte du péage. Un contrat de sous-traitance lie celle-ci à la société concessionnaire. La société collectrice, RT, bénéficie d'un intéressement financier.

### B. Les subventions

POURCENTAGE DES COÛTS D'EXPLOITATION POURCENTAGE DU FINANCEMENT (SERVICE DE LA DETTE INCLUS). DE PROJET. NATIONALES 15% en 2002. Les subventions ne peuvent Taux actuel 0.02% être obtenues que pendant six ans et demi à compter de la conclusion du contrat.

### C. Les obligations fiscales

En 2002, 13% des recettes étaient des taxes, TVA comprise.

### D. Les taxes dues par la société concessionnaire

Le taux de TVA sur les recettes de péage était de 12% jusqu'au 31.12.2002 et est passé à 25% le 01.01.2003.

## IV. SERVICES ANNEXES

---

Ce sont des sous-concessionnaires qui fournissent les services annexes. Leur redevance est à présent en cours de détermination. Dans le respect de certaines contraintes juridiques, les opérateurs sont choisis par négociation. Ils ne participent pas au financement des réseaux.

## II. OBLIGATIONS

---

*Concessionnaires are required to build, maintain, improve and operate the infrastructure. Moreover the company has to adjust or expand the infrastructure according to the traffic volume. Concessionaires organise the financing of new investments through financial institutions. It is likely that banks that have already participated in project financing will do so again, as will shareholders.*

## III. FINANCING

---

### A. Toll

*The Hungarian word is DIJ. The toll is considered as a usage fee subject to VAT. The latter increased from 12% to 25% on January 1st 2003. The amount of the toll is based upon the distance travelled, the number of axles and the distance between the axles. The amount of the toll is related to the construction and operating costs and is driven by commercial considerations. Subscriptions are also available that entitle users to a 20% discount. These subscriptions are aimed at local and frequent users. Speed passes are also available. A special body is responsible for collecting the toll ; the contractual relationship is based on a contract of undertaking embodying a financial incentive. The toll amount is adjusted the traffic volume in order to meet the optimum toll level.*

### B. Subsidies

*PERCENTAGE OF THE OPERATING COSTS PERCENTAGE OF PROJECT INVESTMENT (INCLUDING DEBT SERVICE) NATIONAL 15% In 2002 Op. Sub. is Actual total 0.02% available in the first 6.5 years only*

### C. Tax liabilities

*13% in 2002, including VAT.*

### D. Taxes payable by the concession:

*The VAT rate was 12% until 31.12.02. As of 01.01.03 it increased to 25%.*

## IV. ANNEX SERVICES

---

*They are run by sub-contractors whose fees are currently being determined. Legal constraints exist regarding these services and operators are selected on the basis of negotiation. They do not contribute to financing the network.*



# ITALIE

# ITALY

## AISCAT

ASSOCIAZIONE ITALIANA  
SOCIETÀ CONCESSIONARIE  
AUTOSTRADE E TRAFORI

**Sociétés / Companies**

**23**

**km / km**

**5.649,4**

**Via Sardegna 40 - 00187 Roma**

**T +39 06 4827941**

**F +39 06 4746968**

**E info@aiscat.it**

**W www.aiscat.it**

**Fabrizio PALENZONA - Président / President**

**Massimo SCHINTU - Secrétaire Général / Secretary General**

**Maurizio ROTONDO - Directeur des Affaires Internationales / Head of International Affairs**

La situation ci-après décrite se réfère aux dispositions législatives et aux contrats de concession en vigueur en Italie au 31 décembre 2006.

Il y a lieu de noter, en effet, que toutes les normes régissant le secteur autoroutier en concession sont à présent soumises à une révision générale, sur laquelle des informations supplémentaires seront données dans des éditions futures de cette publication.

*The situation described below concerns the legislative provisions and concession contracts in force in Italy on 31 December 2006.*

*It should be noted that all legislative provisions affecting the Toll Motorways sector are presently being revised. Additional information on this issue will be given in future editions of this publication.*

## INTRODUCTION

En Italie, le péage correspond au versement d'un montant payé par l'utilisateur pour l'utilisation d'une infrastructure spécifique en raison de la construction, de la gestion et de l'entretien de l'infrastructure même. Les recettes sont directement allouées à une entité juridiquement indépendante chargée du financement, de la construction, de l'entretien et de l'exploitation de l'infrastructure.

## I. CADRE JURIDIQUE

Les concessions italiennes sont de droit privé. Leur actionariat est soit entièrement privé, soit majoritairement détenu par des autorités publiques (locales, régionales, étatiques), mais toujours avec minorité privée. La concession doit être rendue à la fin du contrat. Le contrat de concession stipule un cadre légal concernant les droits et obligations de chacune des parties. L'ANAS, est l'organisme national responsable du réseau autoroutier et du réseau routier principal national, directement (routes sans péage, axes principaux) ou par le biais de concessions pour les autoroutes à péage. Aucune garantie d'Etat n'est prévue. Les fonds publics peuvent être alloués au cas par cas, en fonction des conditions locales et des bénéfices sociaux attendus, lorsque l'investissement ne peut pas être couvert uniquement par les recettes du trafic. Dans ces cas, il n'y a aucune obligation ou quota prédéfini. Les concessionnaires sont libres de déterminer leur politique d'emprunt.

ETAT ⇔ ANAS ⇔ CONCESSIONNAIRES

## II. OBLIGATIONS

Conformément au contrat de concession, les concessionnaires ont l'obligation:

- de construire, entretenir et développer l'infrastructure qui leur est confiée, collecte du péage comprise.
- d'organiser et conserver les informations routières et les services d'assistance.
- de tenir les comptes comme spécifié dans le contrat de concession.
- de fournir à l'ANAS les informations pertinentes afin d'assurer le bon développement de la concession, conformément aux « provisions » du contrat de concession

De plus, les concessionnaires doivent aussi:

- Appliquer et adapter leur taux de péage conformément à l'équation établie par le contrat de concession (Price Cap Formula).
- Accorder des sous-concessions en fonction d'un taux de base et d'un taux de marché pour l'occupation

## INTRODUCTION

*In Italy, a toll is a payment made by a user in return for using a specific infrastructure, with reference to the construction, maintenance and operation of that infrastructure. The revenue is directly assigned to a legally independent body responsible for financing, building, maintaining, and operating the infrastructure.*

## I. LEGAL FRAMEWORK

*Concessions are governed by private law. Italian concessionaires include 100% privately-owned companies as well as companies owned primarily by public authorities (local and regional authorities) but with some private shareholders.*

*The concession is returned to the granting authority at the end of its period of tenure.*

*The concession agreement provides a contractual framework detailing the rights and obligations of each of the parties. ANAS is the National Road Agency responsible for the main national road network, both directly (toll-free motorways, main interurban roads, etc.) and by awarding the concessions for toll motorways.*

*No government guarantee is provided for. Public funding is decided on a case-by-case basis, depending on the local conditions and expected social benefits, when the investment could not possibly be paid for by traffic revenues alone. There are no special obligations or predefined quotas for such cases.*

*Concessionaires are free to determine their own borrowing policy.*

STATE ⇔ ANAS ⇔ CONCESSIONNAIRES

## II. OBLIGATIONS

*In compliance with the concession contract, the concessionaires are responsible for:*

- *building, maintaining and upgrading the relevant sections of motorway, including the collection of tolls;*
- *organising and maintaining motorist information and assistance services;*
- *keeping accounts as specified by the granting authority;*
- *providing ANAS with the relevant information needed to assess the favourable development of the concession, in compliance with the provisions of the concession contract.*

*Furthermore, the concessionaires will:*

- *apply and adjust toll rates according to the formula established by the terms of the concession (Price-Cap formula);*



et l'exploitation des aires limitrophes à l'autoroute (aires de service).

- Vendre les emplacements publicitaires (conformément à la loi italienne, c'est-à-dire qu'ils doivent être invisibles pour les conducteurs alors qu'ils conduisent).
- Installer et fournir des réseaux de télécommunication (conformément à la législation en vigueur).

Afin d'assurer le niveau des services, des améliorations telles que l'élargissement de l'infrastructure, peuvent être entreprises, mais elles doivent recevoir l'accord de l'autorité concédant (ANAS). Les investissements sont principalement financés par un système de « auto-financement » (c.-à-d. en augmentant les tarifs suite aux nouveaux investissements); des fonds publics peuvent être également octroyés dans certains cas.

### III. LE FINANCEMENT

#### A. Le péage

En Italie, le terme qui désigne le péage est PEDAGGIO. L'utilisateur paie en fonction de la distance parcourue, du nombre d'axes du véhicule, de la hauteur du premier axe du véhicule, et de la pollution pour les tunnels alpins. Le montant du péage est fixé en fonction des coûts de construction et d'exploitation et aucune politique commerciale influence cette montant. Les sociétés concessionnaires sont responsables de la collecte du péage. L'introduction des moyens automatiques a réduit les coûts de perception. Actuellement, les sociétés n'adaptent pas les taux de péage en fonction du volume de trafic ou des périodes spécifiques.

#### B. Les subventions

Des fonds publics peuvent être octroyés dans certains cas (par exemple les fonds provenant des lignes budgétaires européennes pour la RS&DT ou les fonds pour l'amélioration de l'infrastructure, pour des nouveaux projets, etc.), mais il n'existe aucun quota ou obligation de versement de ce type de fonds.

#### C. Les obligations fiscales

En plus de la TVA, une fraction du montant du péage est reversée à un Fonds Central de Garantie, à savoir un fonds commun imposé légalement et contrôlé par le Ministère de l'Economie et des Finances, instauré pour venir en aide à un concessionnaire traversant une crise financière de court terme ou tout autre événement similaire, en tant que garantie pour les financements reçus. Le montant de la contribution est de 0,00155 €/km parcouru pour les véhicules légers (classes A et B de la classification italienne) et de 0,00465 €/ km parcouru pour les poids lourds (classes 3,4 et 5 de la classification italienne).

- *grant sub-concessions on a fee basis and at market rates for the occupation and use of areas adjacent to the motorway (service areas);*
- *sell advertising (in compliance with the Italian law, i.e. advertisements must not be visible to drivers travelling on the motorway);*
- *install and supply a telecommunications network (in compliance with the applicable legislation).*

*In order to safeguard the level of the service infrastructure, enhancements such as widening may be carried out within the framework of the concession, but they must be agreed with the granting authority (ANAS). Investments are mainly financed by " auto-financing " (i.e. increasing tariffs in response to new investments) ; public funding may also be provided on a case-by-case basis.*

### III. FINANCING

#### A. Toll

*The Italian term is " Pedaggio ". The toll is a usage fee. The amount of the toll is based upon the distance travelled, the number of axles, pollution levels for the Alpine tunnels only, and the height above the first axle. The amount of the toll is related to the construction and operating costs and is not driven by commercial considerations. The concessionaires are responsible for collecting tolls. The introduction of automatic passes has reduced collection costs. At present, the companies do not adjust toll rates according to traffic volume or specific periods (this is mainly for operational reasons, even though the concession contract would permit it).*

#### B. Subsidies

*Public subsidies may be available on a case-by-case basis (e.g. funding from European budget lines for RS&DT or implementation, funding for infrastructure enhancement, funding for new projects etc.) but no fixed quota or obligation is provided for.*

#### C. Tax liabilities

*In addition to VAT, the toll also embodies a small sum that is given to the Central Guarantee Fund, a sort of kitty created by law and managed by the Ministry of Economic and Finance Affairs. It is intended to be used as a mutual support fund in the event that short-term financial crisis or similar afflicts a concessionaire, as a guarantee for the received loans. The amount of the contribution is € 0.00155 / km travelled for light vehicles (classes A and B of the Italian classification) and € 0.00465 / km travelled for heavy vehicles (classes 3, 4 and 5 of the Italian classification). The concessionaires must pay value added tax on toll receipts. The VAT rate is 20%.*

Les sociétés concessionnaires doivent payer la TVA sur les recettes de péage. Le taux de la TVA est de 20%.

#### IV. LES SERVICES ANNEXES

Les services annexes sont fournis par des sous-concessionnaires. Leur redevance est déterminée par des négociations de marché. Les contrats conclus entre la concession et le sous-concessionnaire doivent être des contrats de droit civil de type « contrat de sous-concession ». Les opérateurs sont choisis par appel d'offres. Ils ne contribuent pas au financement des réseaux de desserte.

#### V. LE TÉLÉPÉAGE

Le système italien de perception électronique du péage (Telepass) a été créé en Italie en 1990, à l'occasion des Championnats du monde de football.

Le Telepass est un système à micro-ondes DSRC 5.8 GHz, conforme à la norme italienne UNI.10607 et, depuis 1998, il est diffusé sur l'ensemble du réseau autoroutier italien, après avoir été adopté par les concessionnaires italiennes.

Le système a été conçu pour fonctionner avec la même logique de transaction que les autres systèmes de paiement (manuel, self-service), ce qui fait du Telepass l'un des systèmes les plus avancés en termes de technologie.

En fait, le système, à travers son équipement sophistiqué connecté à un serveur, est capable de reconnaître un OBU (On Board Unit), classifier le véhicule, procéder à la bonne transaction, entamer l'éventuelle procédure de contrôle des fraudes, tout en opérant dans l'espace limité d'une voie, selon le même système utilisé pour les autres voies de péage présentes sur le réseau autoroutier italien.

À l'heure actuelle les clients abonnés au Telepass en Italie sont plus de 5,3 millions et (véhicules légers et poids lourds); ces clients peuvent utiliser les voies dédiées au Telepass ou bien les voies mixtes, prévues pour les cas où il est physiquement impossible de consacrer une voie uniquement au système Telepass.

Le système italien de collection électronique du péage a été créé pour répondre aux problèmes relatifs soit à la fluidité de la circulation aux barrières et gares de péage, soit à la nécessité de protéger l'environnement.

#### IV. ANNEX SERVICES

*The commercial facilities are run by sub-concessionaires. The fee is determined by market negotiation, the legal constraint is the sub-concession contract established under civil law. The operators are chosen by tender. These sub-concessionaires do not contribute to financing the network's ramps.*

#### V. ELETRONIC TOLL COLLECTION

*The Italian Electronic Toll Collection system (brand name "Telepass") was born in Italy in 1990, during the Italian Soccer World Championships.*

*Telepass is a microwave DSRC 5.8 GHz system, compliant to the Italian norm UNI.10607 and, since 1998, diffused all over the entire Italian toll motorway network, once adopted by all the Italian Concessionaires.*

*The system was built to operate with the same transit logic of the other means of payment (manual, self service) and this makes the Telepass one of the most advanced systems in terms of technologies.*

*In fact, the system, via its sophisticated set of devices connected to a server, is able to recognize an On Board Unit, classify the vehicle, perform the debit transaction, start the possible enforcement procedure all in the short segment of a lane, exactly the same way of the other lane type present on the Italian network.*

*Nowadays the Telepass customers are more than 5.3 millions, both light and heavy vehicles, which can use dedicated lanes or mixed lanes, in those situations where it is not physically possible to dedicate a lane to the Telepass system.*

*The Italian electronic toll collection system was created as an answer to problems related both to traffic fluidity at toll stations and barriers both to environment respect.*

*In this perspective the following objectives have been realised:*

- make traffic more fluid and enhance safety in the toll stations, with evident benefits on the service quality provided to the users, on the energetic consumptions reduction and on the atmospheric pollution reduction;*
- increase the liability of the management and financial operations focussed on the toll collection and the enforcement.*

Dans cette perspective, les objectifs suivants ont été atteints:

- rendre la circulation plus fluide et renforcer la sécurité aux gares de péage, avec de bénéfices évidents sur la qualité du service fourni aux usagers, sur la réduction de la consommation d'énergie et de la pollution de l'atmosphère;
- augmenter la fiabilité des opérations financières et de gestion, visant à la perception électronique du péage et au contrôle des fraudes.

Le péage est automatiquement débité sur le compte bancaire de l'abonné, sans aucune charge additionnelle sur la facture du péage.

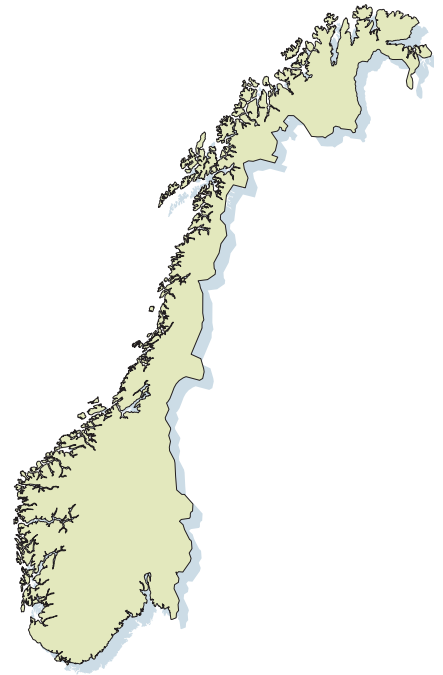
À présent, les motocyclistes aussi peuvent utiliser le Telepass sur une partie conséquente du réseau autoroutier italien. Le service du Telepass pour les motocyclistes a les mêmes caractéristiques que le service de Telepass déjà en place pour les voitures et les poids lourds. Par contre, les portes de péage pour les motocyclistes sont spécifiquement construites pour eux, afin de garantir le niveau de sécurité le plus élevé pour l'utilisateur motocycliste.

Dans le respect des critères relatifs à l'interopérabilité européenne et aux dispositions de la directive européenne 2004/52 sur le développement d'un service européen de télépéage, un OBU bi-modal a été récemment développé, capable de dialoguer soit avec les récepteurs Telepass, soit avec les autres récepteurs européens conformes aux normes européennes CEN TC278.

*Toll is automatically charged on the bank account of the electronic toll user, without any additional fee on the toll invoice.*

*At present, also motorists can use Telepass on a relevant part of the Italian Motorway Network. Telepass use for motorists has the same characteristics of the Telepass service already in place for light vehicles and heavy lorries: in fact the electronic device as well as the typology of toll gantries for motorists are the same used for light and heavy vehicles. On the contrary, toll gantries for motorists are specifically built for them, in order to guarantee the maximum level of safety for the motorist user.*

*With the maximum respect to the European Interoperability criteria and to what established by the European Directive 2004/52 concerning the development of a European electronic toll service, a Dual Mode OBU has been recently developed, capable to perform a dialogue with both the Telepass beacons and the other European beacons compliant to the CEN TC278 norms.*



## NORVÈGE

## NORWAY

### NORVEGFINANS

NORSKE  
VEGFINANSIERINGSSELSKAPERS  
FORENING

**P.O. Box 176 - 5445 Bremnes**

**T** +47 53 42 80 18

**F** +47 53 42 80 15

**E** [post@norvegfinans.com](mailto:post@norvegfinans.com)

**W** [www.norvegfinans.com](http://www.norvegfinans.com)

**Øyvind HALLERAKER** - *Président / President*

**Thorleif HAUG** - *Secrétaire Général / Secretary General*

*Sociétés / Companies*

**33**

*km / km*

**775**

#### INTRODUCTION

L'Etat s'occupe non seulement de la planification, mais aussi de la construction et de l'entretien des autoroutes. Les entreprises du secteur sont responsables uniquement du financement des ouvrages ainsi que de la collecte de l'argent du péage. Deux projets sont actuellement en cours de développement en Norvège. Ils sont organisés sur la base d'un partenariat privé/public dans lequel l'organisme privé doit financer et construire l'infrastructure.

#### INTRODUCTION

*The State is not only in charge of planning but also of building and maintaining the road network including highways. The sector's companies are only in charge of financing certain infrastructures and collecting the toll. There are currently two projects organized on the basis of a private-public partnership, where the private entity will have to finance and build the infrastructure.*

Il existe trois types d'infrastructures routières en partie financées par le péage :

- des tunnels et des ponts qui relient les îles au continent ou parcourent tout simplement les villes
- des réseaux autoroutiers reliant de grandes villes (Oslo, Bergen et Trondheim)
- des combinaisons entre ces deux infrastructures (réseaux autoroutiers et périphériques)

En général, les actionnaires majoritaires de ces sociétés sont des administrations locales ou régionales, bien que les actions minoritaires peuvent être détenues par des investisseurs privés. Les sociétés sont sans but lucratif. La plupart de ces sociétés sont regroupées dans la Norske Vegfinansieringsselskapers Forening (Norvegfinans, qui est l'association de financement du réseau autoroutier norvégien).

## I. CADRE JURIDIQUE

La concession est de droit privé mais est détenue majoritairement par l'Etat. Elle doit être rendue à la fin du contrat. La politique d'emprunt n'est pas libre mais déterminée par l'Etat ; en effet, certaines contraintes doivent être respectées et le seul recours possible est l'emprunt auprès des banques et autres institutions financières norvégiennes. Il existe une garantie de l'Etat en cas des difficultés financières.

## II. OBLIGATIONS

La seule obligation de la concession est de financer l'infrastructure et de prendre en charge la collecte du péage.

## III. LE FINANCEMENT

### A. Le péage

Le terme norvégien est BOMPENGER et se traduit en anglais par TOLL MONEY. Ce péage est considéré comme un droit d'usage et n'est pas soumis à la TVA. L'utilisateur paie en fonction de la largeur et de la longueur de son véhicule.

Le montant du péage est déterminé en fonction des coûts de construction :

- 1 - Pour le réseau autoroutier dans la plupart des grandes villes : Il relève d'une décision de l'Etat. Il est calculé sur la base du coût du projet dans sa globalité et de la durée de perception du péage (en général de 10 à 15 ans). Il doit également être

*There are three types of infrastructures being partly toll financed:*

- *tunnels and bridges linking the islands with the continent, or as single projects*
- *road networks of major cities (f. inst. Oslo, Bergen and Trondheim)*
- *highways and expressways.*

*In general, the shareholding of these companies is a local or regional administration, although private shareholders can detain a minority. The companies are non-profit companies. Most of the companies are organized under Norske Vegfinansieringsselskapers Forening (Association of Norwegian Road Financing Companies) (Norvegfinans).*

## I. LEGAL FRAMEWORK

*The concession is of private law but the shareholding is mainly public. The concession has to be returned at the end of the contract. The borrowing policy is determined by the State; there are constraints such as the fact that the only resource possible is to borrow from Norwegian banks and other financial institutions. There is a State guarantee in case of financial difficulties.*

## II. OBLIGATIONS

*The concession's only obligation is to supply the necessary financing and perform the toll perception.*

## III. FINANCING

### A. The toll

*The Norwegian term is BOMPENGER that translates TOLL MONEY in English. The user fee is not submitted to VAT. The user pays according to the weight and length of his vehicle.*

*However, the toll's amount is determined according to the construction costs and:*

- 1 - *For road networks of major cities: It is determined by the State. It is a balance between the global costs of the project package and the duration of the toll perception (usually 10 to 15 years). It also has to be acceptable for the citizen. It is not possible to drive into the actual city without paying toll.*
- 2 - *For highways and expressways : It is determined by the State. It is a balance between the global costs of the project, the duration of the toll*

accepté par les citoyens. A présent, il n'est pas possible de conduire dans les villes sans acquitter le péage.

- 2 - Pour les voies rapides et les autoroutes :  
Il relève d'une décision de l'Etat. Il est calculé sur la base du coût du projet dans sa globalité et de la durée de perception du péage (souvent 10 à 15 ans) et les bénéfices provenant des routes qui ont été améliorés pour mieux satisfaire les usagers.
- 3 - Pour les tunnels et ponts: Il relève d'une décision de l'Etat. Le montant du péage est déterminé en fonction des tarifs existants sur les vieilles connections en ferry, en tenant compte du fait qu'il n'existe pas d'autres itinéraires gratuites.

Quelle entité est chargée de la collecte du péage?  
Une autre société d'exploitation peut être chargée de la collecte pour chacun des projets. Cependant, les montants perçus sont ensuite redistribués à l'exploitant de la concession. L'introduction de moyens de péage automatiques n'a pas été sans effet. De fait, ils ont considérablement réduit les coûts. Les sociétés de financement gérant la collecte ne financent qu'une partie du coût total. Le pourcentage varie selon le projet et dépend du coût total, du volume du trafic, etc. Le solde restant dû est versé par l'Etat.

#### **B. Questions relatives aux taxes**

Aucune forme d'imposition n'est prévue.

*perception (usually 10 to 15 years), and the benefits for the drivers generated by improved roads.*

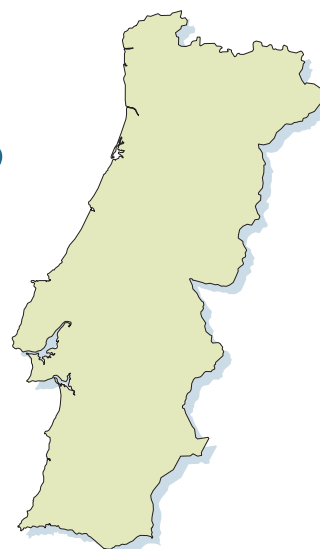
- 3 - *For single tunnels and bridges: It is determined by the State. The amount of the toll is determined by the tariff on former ferry connections, considering the fact that there are no other free itineraries.*

*Which is the entity in charge of the toll collection? A different operating organization may be in charge of the collection for each project. Nevertheless, it transfers its collection to the operator of the concession (the toll company). The introduction of automatic passes has reduced collection costs. The collection organisations only finance part of the global costs. The percentage differs according to the project and depends on the global costs, the traffic volume, etc. The difference (rest of the global cost) is covered by the State.*

#### **B. Tax liabilities**

*The concessions are not submitted to any specific tax.*





## PORTUGAL

## PORTUGAL

### APCAP

ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DAS SOCIEDADES  
CONCESSIONÁRIAS DE AUTO-ESTRADAS  
OU PONTES COM PORTAGEM

**Praça Nuno Rodrigues dos Santos, 7  
Sala 106 - 1600-171 LISBOA**

**T +351 21 724 89 40 / 21 726 90 11**

**F +351 21 724 89 37**

**E [apcap@apcap.pt](mailto:apcap@apcap.pt)**

**W [www.apcap.pt](http://www.apcap.pt)**

**João BENTO - Président / President**

**Jorge ANGELO - Secrétaire Général / Secretary General**

**Sociétés / Companies**

**5**

**km / km**

**1.434**

### INTRODUCTION

Au Portugal, le péage constitue le paiement versé par l'utilisateur pour utiliser une infrastructure spécifique. Les droits ainsi perçus sont directement alloués à une entité juridiquement indépendante chargée du financement, de la construction, de l'entretien et de l'exploitation de l'infrastructure. Au Portugal un véritable système à péage est prédominant et il a été annoncé qu'aucun projet de péage fictif ne sera plus lancé dans l'avenir. A présent, plus de 1.800 Km du réseau autoroutier à péage, voire le 66% de l'ensemble des autoroutes concédées, a été donné en concession selon les principes d'un véritable système de péage. Le restant 34% (à peu près 950 Km) a été conçu dans le cadre du péage fictif. Dans ce cas, l'opérateur compte le nombre des véhicules utilisant l'infrastructure et l'Etat verse une redevance en fonction d'une structure tarifaire pré-établie, composée par trois niveaux des tarifs. Par conséquent, la source de revenu pour l'opérateur est le contribuable. Cependant, du point de vue de l'opérateur, le système de paiement demeure lié

### INTRODUCTION

*Toll is the payment by a user for the services provided in the use of a specific infrastructure. The revenue so generated is directly assigned to a legally independent entity in charge of financing, building, maintaining, and operating the infrastructure. In Portugal, a real toll regime predominates and it has been announced that no more shadow toll projects will be launched in the future. At present, more than 1800 km of the motorway network has been awarded as concessions under a real toll scheme, representing 66% of all the motorway concessions. The other 34 % (around 950 km) have been designed in the framework of a shadow toll framework. In the latter case, the operator counts the number of vehicles using the infrastructure, so that the State may pay according to a pre-determined three-level structure of tariffs (tariff bands). Thus the operator's source of revenue is the taxpayer. Nevertheless, from an operator's perspective, the payment scheme is still related to the use of the infrastructure, in spite of the "user pays" principle being*

à l'utilisation de l'infrastructure, le principe de l'« utilisateur-payeur » restant absent du procès. Des raisons telles que l'encouragement au développement des régions plus internes ont été utilisées pour justifier ce choix.

## I. CADRE JURIDIQUE

Les sociétés concessionnaires sont de droit privé. L'autorité habilitée à accorder les concessions, représentée par l'Etat, est le EP, Estradas de Portugal - E.P.E.

Les concessions sont rendues au terme du contrat, sans charges supplémentaires, ni versement des fonds de restitution.

En général il n'y a pas de garantie d'Etat, sauf dans le cas du péage fictif où l'Etat assure la viabilité financière de la concession les deux premières années de mise en service.

Les sociétés concessionnaires sont libres de déterminer leur politique d'emprunt, bien que l'Etat impose aux sociétés concessionnaires de montrer qu'elles possèdent un minimum des capacités financières.

## II. OBLIGATIONS

Conformément au contrat de concession, les sociétés concessionnaire ont pour obligation de :

- réaliser des études de faisabilité, de construire, entretenir, élargir (si nécessaire) et exploiter l'infrastructure (collecte du péage incluse).
- Assurer aux usagers les informations essentielles (panneaux à messages variables) et les services, y compris les stations de service et l'assistance routière d'urgence ;
- Etre responsable de ses comptes selon les dispositions du contrat de concession ;
- Fournir au EP les informations nécessaires pour garantir le favorable développement de la concession, conformément au contrat de concession.

De plus, les sociétés concessionnaires sont obligées à :

- Appliquer et ajuster les tarifs de péage selon la formule établie par les termes du contrat de concession (mise à jour des tarifs jusqu'à 90% de l'IPC annuel) ;
- Accorder des sous-concessions sur la base d'une redevance et selon les tarifs du marché pour l'exploitation et l'utilisation des aires limitrophes à l'autoroute (aires de repos) ;
- Fournir des services sur la base d'une redevance et selon les tarifs du marché pour l'exploitation et l'utilisation de l'assistance routière.

*clearly absent from the process. Reasons used to justify this option include the incentive for developing inner regions.*

## I. LEGAL FRAMEWORK

*Concessions are governed by private law. The grantor is the Portuguese Republic represented by the national road authority, EP - Estradas de Portugal, E.P.E...*

*The concession has to be returned at the term of the contract, without charges and with no reversion funds.*

*Generally, there are no state guarantees, with the exception of the first two years of operation in the shadow tolls concessions, where the state assures the financial viability of the concession.*

*Concession companies are free to determine their borrowing policy, although the state requires*

*the concessionaire companies to exhibit minimum levels of financing capacity.*

## II. OBLIGATIONS

*In compliance with the concession agreement, the concessionaires have the obligation of:*

- *Designing, building, maintenance, widening of lanes (when applicable) and operation (toll collection included);*
- *Providing the users with relevant information (variable message signs) and services, including gas stations, restaurants and road/emergency assistance;*
- *Organising accountancy as specified by the concession agreement;*
- *Providing EP with the relevant information necessary to assess the performance of the concession, in compliance with the concession agreement.*

*Furthermore, concessionaires have the right to:*

- *Apply and adjust toll rates according to the formula established by the terms of the concession agreement (updating of tariffs up to 90% of the annual CPI);*
- *Grant sub-concessions on a fee basis and at market rates for the operation and management of motorway adjacent areas (service areas);*
- *Grant services on a fee basis and at market rates for the operation and management of motorway road assistance.*

*Generally, each concessionaire fully finances its operation with financial resources raised or generated autonomously. Exceptions to this rule are the widening of lanes implemented in sections not subjected to toll collection,*

En général, chaque concessionnaire finance complètement l'exploitation de son infrastructure avec les ressources financières collectées ou générées par autofinancement.

Des exceptions à cette règle sont représentées par l'élargissement des chaussées dans les sections non soumises à la perception du péage, mais exploitées par les concessionnaires. Dans ce cas, l'Etat intervient à financer complètement les relatifs investissements.

### III. FINANCEMENT

#### A. Le péage

Au Portugal le terme désignant le péage est PORTAGEM. Les péages sont considérés comme le paiement dû pour un service fourni. Il n'y a pas de politique commerciale en matière de péage.

L'utilisateur paie en fonction de la distance parcourue, du nombre d'axes et de la hauteur du premier axe. A présent, la classification des véhicules est déterminée

par le nombre d'axes et par la hauteur du premier axe (il y a quatre classes de véhicules dans le système du péage classique et deux classes dans le système de péage fictif).

Le péage initial est défini par le gouvernement en fonction du tarif moyen appliqué au cours de l'année de référence sur tout le réseau national. Cependant, pour les années suivantes, les péages sont adaptés selon l'évolution du IPC, comme il a déjà été mentionné.

Les sociétés concessionnaires sont chargées de la collecte manuelle et électronique, bien qu'elles puissent confier les opérations de ETC à un fournisseur, une fois que le EP ait certifié ce contrat.

Cela est le cas de VIA VERDE Portugal, une société dont BRISA est propriétaire à 75%, qui est responsable - selon les contrats avec le concessionnaire - de l'exploitation du système ETC pour toutes les concessions à péage au Portugal. Ce système est complètement interopérable au niveau national.

L'application au Portugal d'un système ETC efficace tel que VIA VERDE a produit une significative réduction des coûts de perception du péage.

Finalement, il faut noter que les sociétés concessionnaires n'appliquent pas des modulations tarifaires selon le volume du trafic. La situation diffère dans le cas du péage fictif, où les tarifs sont dynamiquement mises à jour selon les différents niveaux de trafic.

*but still operated by the concessionaires. In this case, the state fully finances those works.*

### III. FINANCING

#### A. Toll

*The Portuguese term for toll is "portagem". Tolls are considered as the due payment for a provided service.*

*The amount of the toll is not driven by commercial considerations and is based upon traveled distance, number of axles and vehicle's height over the first axle.*

*Actually, the number of axles and the height over the first axle are used to establish a system of classes (four classes in the toll regime and two classes in the shadow toll regime).*

*The initial toll is defined by the State according to the average tariff of the year of reference on the national toll network. But for the following years, tolls are updated based upon CPI evolution, as previously mentioned.*

*Concession companies are in charge of collecting both manual and electronic tolls, although they can assign the ETC operation to a supplier/provider, once the EP certifies that contract.*

*Such is the case of Via Verde Portugal, a company owned by Brisa in 75%, that is responsible – under contracts with the concessionaires – for the operation of ETC for all the toll concessions in Portugal in a nation wide fully interoperable tolling scheme.*

*The implementation in Portugal of a successful ETC system such as Via Verde, led to a significant reduction of costs related to toll collecting.*

*Finally, it can be mentioned that concessionaires do not adjust toll tariffs according to the level of traffic, once it is mainly related to the services provided. That is not the case of shadow toll operations, where tariffs are dynamically updated to the level of traffic.*

#### B. Subsidies

*In Portugal, only BRISA - Auto-Estradas de Portugal, S.A. receives subsidies from the state, as part of the contractual terms established in the concession agreement, representing 20% of capital expenditure for each new stretch.*

#### C. Tax liabilities

*Income tax is 25% of the overall turnover.*

## B. Les subventions

Au Portugal seule BRISA - Auto-Estradas de Portugal SA - perçoit des subventions nationales, selon les dispositions contractuelles établies dans le contrat de concession, à hauteur de 20% du capital investi dans chaque nouveau tronçon.

## C. Les obligations fiscales

La taxe sur les revenus représente 25 % du chiffre d'affaires.

## D. Les taxes dues par la concession

La société concessionnaire paie une TVA sur les recettes de péage. A présent le taux de TVA est de 21%. Les contrats de concession stipulent une clause de neutralité fiscale.

## IV. SERVICES ANNEXES

Les services annexes sont fournis par :

- le concessionnaire,
- des fournisseurs tiers:

- 1 - La perception électronique du péage : VIA VERDE PORTUGAL SA, qui exploite un système commun sur toutes les concessions au Portugal, le système VIA VERDE ;
  - 2 - L'Assistance Routière : chaque concessionnaire développe des relations contractuelles avec le fournisseur d'assistance routière dans son propre réseau à péage, ainsi que des contrats bilatéraux avec des tiers qui exploitent stations de service, restaurants et hôtels.
- sous-concessions : leur redevance au concessionnaire est déterminée en fonction du volume de leur chiffre d'affaires et de la qualité du service.

Les contraintes légales sont celles habituelles. Elles contribuent indirectement au financement de l'infrastructure.

Les opérateurs des sous-concessions sont choisis par appels d'offre publics, mais la procédure à suivre n'est pas obligatoire, c'est à dire que les sociétés concessionnaires ont le droit de concéder directement des sous-concessions. La contribution des services annexes représente environ le 2% du chiffre d'affaires.

## D. Taxes payable by the concession

*The concession pays a value added tax on its collected tolls. At present, the VAT rate is 21%. There is a fiscal neutrality clause in the terms of reference.*

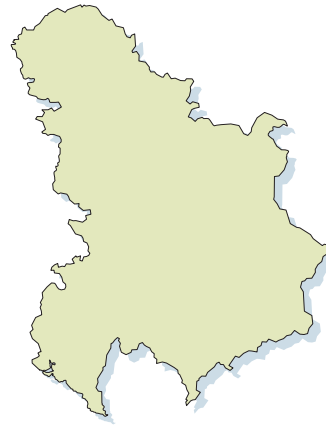
## IV. ANNEX SERVICES

*The commercial facilities are run by:*

- *The concessionaire;*
- *External service providers:*

- 1 - *Electronic toll collection: Via Verde Portugal, SA that operates a common ETC system on all toll concessions in Portugal, the Via Verde system;*
  - 2 - *Road assistance: Each concessionaire develops contractual relations with a road assistance provider within their concession network, as well as bilateral contracts with external companies operating service stations, restaurants, hotels and the like, in service areas.*
- *Sub-concessions: The volume of business and the quality of service determine the royalties paid to the motorway concessionaire.*

*There are not specific legal constraints. Indirectly, they contribute to the financing of the infrastructure. The operators of these sub-concessions are selected by public tenders, but such procedure is not compulsory, i.e., concessionaires could award directly such sub-concessions. These annex services account for about 2% of the annual turnover.*



## SERBIE

## SERBIA

### JP „PUTEVI SRBIJE“

**PUBLIC ENTERPRISE “ROADS OF SERBIA”**

**Main Office: Bulevar kralja Aleksandra 282  
11000 Beograd**

**T +381 11 3040701**

**F +381 11 3040614**

**E office@dzp.co.yu**

**W www.dzp.co.yu**

**Branko JOCIC - Directeur général / Director General**

**Vladan BATANOVIC - Consultant technique / Technical Consultant**

**Sociétés / Companies**

**1**

**km / km**

**603**

#### INTRODUCTION

A l'heure actuelle, une seule société est responsable de l'exploitation de 3 sections d'autoroute d'une longueur totale de 603 km. Toutes les autoroutes serbes sont détenues par l'Etat et l'EP « Routes de Serbie » est détenue à 100% par l'Etat.

Cette société a été établie par une loi routière de la République de Serbie datant de décembre 1977 et transformée en une entreprise publique dénommée « Routes de Serbie » en février 2006.

Le réseau routier de la République de Serbie comporte 17.000 km de routes nationales primaires et secondaires (routes de premier et de deuxième ordre) et 23.780 km de routes locales. Sur le réseau routier de la République de Serbie, 2150 km représentent des routes du système routier européen (routes E), dont 422 km représentent des autoroutes à péage comportant des voies séparées et 181 km des autoroutes à péage sans voies séparées.

#### INTRODUCTION

*At present, there is only one company responsible for operation of three motorway sections with total length of 603 km. All motorways in Serbia are State-owned and PE Roads of Serbia is wholly-owned by the State.*

*The company was established by the Road Law of the Republic of Serbia in December 1977 and transformed into a public company "PE Roads of Serbia" in February 2006.*

*The road network of the Republic of Serbia consists of 17,000 km of primary and secondary state roads (roads of the first and second order) and 23,780 km of local roads. Of the Serbian road network 2,150 km are the roads within the European road system (E-roads), of which 422 km are tolled motorways with separate lanes and 181 km of tolled motorways without separate lanes.*

*The geographic position of Serbia as the shortest and most efficient connection between Western and Central Europe and Middle and Far East has enabled*

La position géographique de la Serbie en tant que relation la plus courte et la plus efficace entre l'Europe occidentale et l'Europe centrale et le Moyen-Orient ainsi que l'Extrême-Orient a permis le développement du réseau autoroutier en Serbie en tant que faisant partie du Corridor X, autrement dit un corridor important pour le transport international.

### **I. CADRE JURIDIQUE (POUR LES CONCESSIONS)**

L'EP Routes de Serbie est détenue à 100% par l'Etat. Une loi sur les concessions existe en Serbie mais, actuellement, il n'existe pas de sociétés de concession pour le fonctionnement des autoroutes ou l'entretien des routes en Serbie.

### **II. OBLIGATION**

L'EP Routes de Serbie exécute les tâches professionnelles liées à la maintenance, la conservation, l'utilisation, le développement et la gestion de toutes les routes de la République de Serbie. Outre la conservation et l'utilisation de routes, elle organise également et exécute des tâches professionnelles liées à la construction et à la reconstruction des routes ainsi qu'à la gestion du trafic. L'EP Routes de Serbie est également responsable de la perception des péages sur les autoroutes et les semi-autoroutes à l'aide de systèmes de perception du péage ouverts et fermés.

### **III. FINANCEMENT**

Les fonds pour la construction et la reconstruction, l'entretien et la conservation des routes publiques sont obtenus à partir :

- de revenus propres : perception des péages et autres droits destinés à l'entretien et à l'exploitation de l'ensemble des routes.
- d'emprunts auprès d'institutions financières internationales, comme la BERD, la BEI et la Banque mondiale.
- de taxes : taxe de 10% sur les produits dérivés du pétrole.
- de fonds du plan national d'investissement.
- du budget national.

### **IV. SUBVENTIONS**

L'EP Routes de Serbie participe au financement de la construction et de l'entretien de routes locales.

*the development of the motorway network in Serbia as the part of the Corridor X - an important international transportation corridor.*

### **I. LEGAL FRAMEWORK (FOR CONCESSIONS)**

*PE Roads of Serbia is 100% State-owned company. The Concession Law in Serbia exists, but at present there are no concession companies for motorway operation or maintenance of roads in Serbia.*

### **II. OBLIGATION**

*PE Roads of Serbia carries out professional tasks related to maintenance, conservation, utilization, development and management of all roads in the Republic of Serbia. In addition to conservation and utilization of roads it also organizes and carries out professional tasks related to construction, reconstruction of roads and traffic management. PE Roads of Serbia is also responsible for toll collection on motorways and semi-motorways in opened and closed toll-collection systems.*

### **III. FINANCING**

*The funds for construction and reconstruction, maintenance and conservation of public roads are provided from :*

- *Own income - toll collection and other fees intended for the maintenance and operation of all roads*
- *Loans from international financial institutions like EBRD, EIB and the World Bank*
- *Taxes - 10% tax on oil derivatives*
- *National investment plan funds*
- *National Budget*

### **IV. SUBSIDIES**

*PE Roads of Serbia participates in the financing of construction and maintenance of local roads.*





## SLOVÉNIE

## SLOVENIA

### DARS

**DRUŽBA ZA AVTOCESTE  
 V. REPUBLIKI SLOVENIJI, D.D.**  
 (MOTORWAY COMPANY IN THE REPUBLIC OF SLOVENIA)

**Main Office: Ulica XIV. divizije 4,  
 3000 Celje**

**T +386 3 544 20 00**

**F +386 3 544 20 01**

**E info@dars.si**

**W www.dars.si**

**Rajko Sirocic - Président / President of the Management Board**

**Lado PRAH - Délégué général / Managing Director**

**Sociétés / Companies** **1**

**km / km** **455**

#### INTRODUCTION

Actuellement, une seule société exploite les autoroutes de Slovénie. DARS (Družba za avtoceste V. Republiki Sloveniji d.d. - Société autoroutière de la République de Slovénie) est une société par actions détenue à 100% par l'Etat.

Cette société a été créée par une loi et a été inscrite dans le registre des sociétés le 7 décembre 1993 conformément aux décisions de l'Assemblée nationale de la République de Slovénie. DARS, d.d. est responsable de l'ingénierie financière, de la préparation, de l'organisation et de la gestion de la construction et de l'entretien du réseau autoroutier. Cette société est également responsable de la gestion des autoroutes en République de Slovénie.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1994, DARS, d.d. a son siège à Celje et une filiale à Ljubljana. En décembre 2003, l'Assemblée nationale a promulgué des amendements et des modifications à la loi slovène sur les sociétés autoroutières. Il en résulte que DARS est appelée à devenir une société plus axée sur le marché (une société par actions à part entière qui agit conformément à la loi sur les sociétés) avec une relation contractuelle avec l'Etat, convenue pour la période minimum de remboursement des prêts. Ceci permettra

#### INTRODUCTION

*At the moment there is only one company operating motorways in Slovenia. DARS (Družba za avtoceste V. Republiki Sloveniji d.d. - Motorway Company in the Republic of Slovenia) is a joint-stock company, 100% owned by the State.*

*The company was established by law and entered in the companies' register on 7 December 1993. In accordance with the decisions of the National Assembly of the Republic of Slovenia, DARS is in charge of financial engineering, preparing, organising and managing construction and maintenance of the motorway network, and is responsible for the management of motorways in the Republic of Slovenia.*

*Since 1 January 1994, DARS has had its head office in Celje and a branch in Ljubljana. In December 2003 the National Assembly passed Amendments and Modifications to the Slovenian Motorway Companies Act. As a result, DARS will become a more market - oriented company (a full joint-stock company acting according to Companies Act) with a contractual relationship with the State, signed for the minimum period of loan repayments. This will*

à d'autres concessionnaires de faire leur apparition sur le marché, mais uniquement pour la construction et l'exploitation d'autoroutes qui ne sont pas reprises dans le programme national de construction d'autoroutes.

Après l'entrée en vigueur de cette loi, la société publique PVAC qui assurait antérieurement l'entretien régulier et la perception des péages a fusionné avec DARS. Le statut de DARS en tant que société publique est donc venu à expiration le 1<sup>er</sup> janvier 2004.

### I. CADRE JURIDIQUE (POUR LES CONCESSIONS)

DARS d.d. est une société par actions créée par une loi. Elle est détenue à 100% par l'Etat. Selon la loi sur les sociétés autoroutières de la République de Slovénie, DARS d.d. exécute des tâches liées à la construction et à la reconstruction d'autoroutes et de voies express en tant qu'agent de l'Etat, d'une part, et en tant que concessionnaire pour l'exploitation et l'entretien d'autoroutes, d'autre part. Les concessions sont régies par le droit privé.

### II. OBLIGATION

Conformément à la loi mentionnée ci-dessus, DARS d.d. s'occupe de l'ingénierie financière, de la préparation, de l'organisation et de la gestion de la construction et de l'entretien du réseau autoroutier. Cette société est également responsable de la gestion des autoroutes en République de Slovénie.

### III. FINANCEMENT

Le programme slovène de construction d'autoroutes nationales est financé à partir des sources suivantes :

#### Sources budgétaires

En conformité avec le programme de construction d'autoroutes nationales, d'importantes sources de capitaux pour le financement de la construction d'autoroutes sont des sources budgétaires (ce qu'il est convenu d'appeler le « Tolar pétrolier »). Ces fonds sont recueillis sur la base d'une législation spéciale qui définit l'importance des fonds, destinés à la construction d'autoroutes. Au cours de la période 1994-2006, ces fonds ont représenté 39% des sources pour la construction de nouvelles autoroutes.

#### Péage

Le péage est prévu pour l'entretien et l'exploitation des autoroutes ainsi que pour le service de la dette. Le péage en Slovénie est un paiement opéré par l'utilisateur qui va

*enable other concessionaires to enter the market but only for construction and operation of motorways not captured in National Motorway Construction Programme.*

*After entry into force of this Act, the public company PVAC (that formerly carried out the regular maintenance and toll collection merged with DARS. The status of DARS as a public company thus expired on 1 January 2004.*

### I. LEGAL FRAMEWORK (FOR CONCESSIONS)

*DARS d.d. is a joint-stock company, established by law. It is 100% owned by the State. In compliance with the Law on Motorway Companies in the Republic of Slovenia, DARS carries out tasks related to the construction and reconstruction of motorways and expressways as an agent for the State on one hand, and as a concessionaire for motorway operation and maintenance on the other. Concessions are governed by private law.*

### II. OBLIGATION

*In accordance with the above-mentioned law, DARS is in charge of financial engineering, preparing, organising and managing construction and maintenance of the motorway network, and is responsible for management of motorways in the Republic of Slovenia.*

### III. FINANCING

*The Slovenian National Motorway Construction Programme is financed from the following sources :*

#### Budgetary sources

*In compliance with the National Motorway Construction Programme important sources of funds for the motorway construction financing are budgetary sources (the so called "petrol Tolar"). These funds are collected on the basis of a special law, which determines the amount of the funds, earmarked for the motorway construction. In the period 1994-2006 they represented 39% of sources for the construction of new motorways.*

#### Toll

*The toll is intended to pay for the maintenance, operation of motorways and debt servicing. The toll in Slovenia is paid by the user and is directly assigned to DARS account. Tolls on the Slovenian motorways have been collected since 1973 (on the first Slovenian motorway Vrhnika - Postojna). The open and closed systems of toll collection are used. The present system of toll collection on the Slovenian motorways is the result of the conditions prior to the*

directement sur un compte DARS. Des péages sur les autoroutes slovènes sont perçus depuis 1973 (sur la première autoroute slovène Vrhnika - Postojna). Des systèmes ouverts et fermés de perception du péage sont utilisés. Le système actuel de perception des péages sur les autoroutes slovènes résulte des conditions antérieures à la construction accélérée des autoroutes slovènes, entamée en 1994.

Sur les 455 km d'autoroutes et de voies express relevant de la compétence de DARS d.d., 384 km ou 84% sont des routes à péage, pour l'utilisation desquelles un péage est acquitté. Sur les routes à péage slovènes, le péage est acquitté directement, de manière classique, ou électroniquement au moyen de la perception d'un péage électronique (ETC) pour les véhicules relevant de la catégorie I. (R1), dans ce qu'il est convenu d'appeler un système de routes à péage « ouvert » et « fermé ».

#### **Emprunts/obligations**

Au cours de la période 1994-2006, la plus grande partie des fonds (51%) ont été levés par des emprunts nationaux et étrangers ainsi que des obligations d'infrastructure.

#### **Fonds de cohésion.**

Depuis mai 2004, DARS a eu l'occasion de demander des fonds de cohésion. Pour la période 1994-2006, ces fonds représentent 1% des nouveaux investissements.

En règle générale, DARS est libre de définir sa politique d'emprunt. Toutefois, le consentement préalable du Parlement doit être obtenu pour lever des emprunts à moyen et à long terme. Pour chaque emprunt souscrit par DARS, l'Etat a émis une garantie.

#### **IV. SUBVENTIONS**

Les gouvernements locaux participent au financement de la construction des autoroutes qui résoudre les problèmes de circulation de grandes villes comme Ljubljana et Nova Gorica. Ils ont représenté 1% seulement des coûts de construction au cours de la période 1994-2006.

*accelerated construction of the Slovenian motorways initiated in 1994.*

*Of the 455 km of motorways and expressways in the competence of DARS, 84% (384 Km) are toll roads, for the use of which a toll is paid. On Slovenian toll roads the toll is paid directly, in the classic way, or electronically by means of the Electronic Toll Collection (ETC) for Toll Category I. (R1) vehicles, within the so-called "open" and "closed" toll road system.*

#### **Loans/bonds**

*In the period 1994-2006 the majority of funds (51%) have been raised by domestic and foreign loans and infrastructure bonds.*

#### **Cohesion funds**

*Since May 2004 DARS has had the opportunity to apply for Cohesion funds. In the period 1994-2006 these funds represented 1% of new investments.*

*In general, DARS is free to determine its borrowing policy. Nevertheless, a preliminary consent from the Parliament for raising medium- and long-term loans must be obtained. For every loan, DARS has taken, the State has issued a guarantee.*

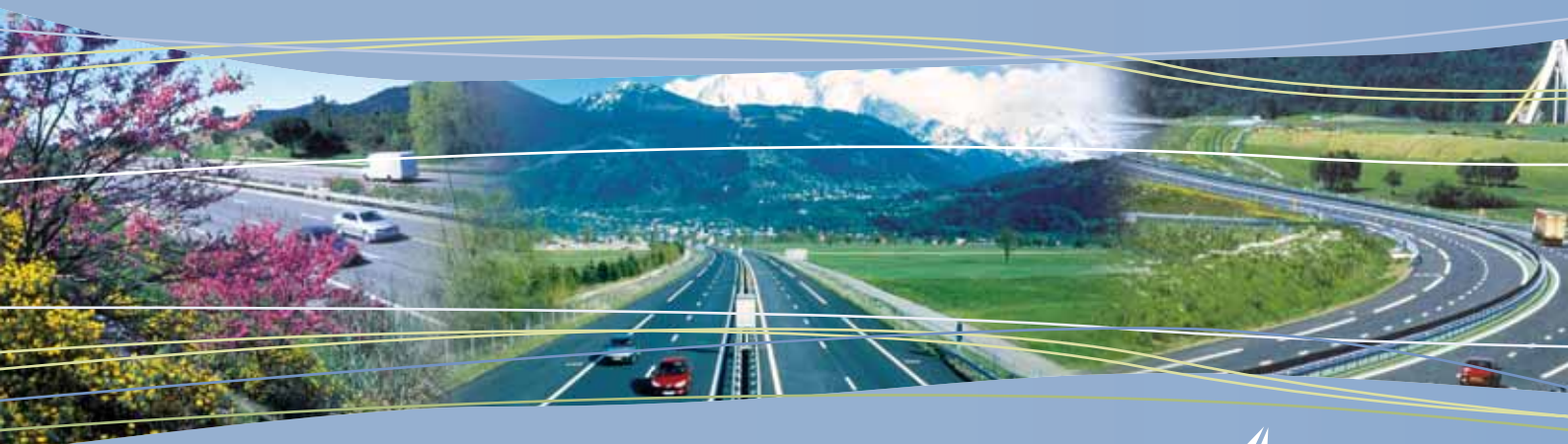
#### **IV. SUBSIDIES**

*Local governments participate in financing the construction of those motorways that will solve the traffic problems of large cities like Ljubljana and Nova Gorica. They only represented 1% of the construction costs in the period 1994-2006.*

#### **Réalisation / Conception**

IMAGE PLUS

Rue de l'Arbre Bénit, 93  
B-1050 Bruxelles  
T +32 2 646 71 30 F +32 2 648 76 72  
E imageplus@imageplus.be  
W www.imageplus.be



**Siège de l'Association / Registered Office**  
3, rue Edmond Valentin - 75007 Paris

**Bureaux / Headquarters**  
47-51, rue de Luxembourg - 1050 Bruxelles  
tel 0032 2 289 26 20 - fax 0032 2 514 66 28  
www.asecap.com - e-mail asecap@skynet.be