

# MODALITÉS DE CALCUL DES TARIFS DE PÉAGE AU SEIN DES MEMBRES DE L'ASECAP

*TOLL TARIFFS CALCULATION  
AMONGST ASECAP MEMBERS*



## TABLE DES MATIÈRES] [TABLE OF CONTENTS

Préambule	3	<i>Preamble</i>
Autriche	4/6	<i>Austria</i>
Belgique	7/9	<i>Belgium</i>
Croatie	10/12	<i>Croatia</i>
Danemark	13/14	<i>Denmark</i>
Espagne	15/17	<i>Spain</i>
France	18/21	<i>France</i>
Italie	22/25	<i>Italy</i>
Maroc(*)	26/28	<i>Morocco(*)</i>
Norvège	29/31	<i>Norway</i>
Pays-Bas	32/33	<i>Netherlands</i>
Portugal	34/35	<i>Portugal</i>
Royaume-Uni	36/37	<i>United Kingdom</i>
Serbie	38/39	<i>Serbia</i>
Slovénie	40/42	<i>Slovenia</i>
Ukraine	43/45	<i>Ukraine</i>
Mission de l'ASECAP	47	<i>ASECAP mission Statement</i>

(\*) Membre associé / Associate member



## PRÉAMBULE ] [ PREAMBLE

Le Comité permanent, Coper 1, a été mis en place par le Comité Directeur de l'ASECAP pour traiter et suivre toutes les questions relatives au péage (financement, tarifs, systèmes d'exploitation des péages, interopérabilité des systèmes, répression de la fraude...). Il est présidé par Jean Mesqui, Délégué Général de l'ASFA. Ce comité est composé de représentants de l'AISCAT, de l'ASETA, de l'ASFINAG, de BRISA, de TEO et de DARS.

Dans le cadre de ses travaux, le comité a lancé une étude en vue de recenser les modalités de calcul des tarifs de péage auprès des membres de l'ASECAP.

Le recueil d'informations a été effectué sur la base d'un questionnaire préparé par les membres du Coper 1.

Les réponses reçues de 15 pays (Autriche, Belgique, Croatie, Danemark, Espagne, France, Italie, Maroc, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni, Serbie, Slovénie et Ukraine) ont permis de noter les principaux points suivants:

- ce sont les États, le plus souvent sur proposition du concessionnaire, qui fixent les tarifs de péage à l'exception du Royaume-Uni où le concessionnaire M6 Toll est libre en matière de politique tarifaire et de fixation des tarifs de péage;
- les tarifs de péage sont appliqués en fonction d'une classification des véhicules qui est différente d'un pays à l'autre;
- la modulation tarifaire n'est pas autorisée pour la majorité des pays membres de l'ASECAP à l'exception de l'Espagne, du Portugal, du Royaume-Uni (et du Maroc). Pour d'autres pays, soit elle est réglementée soit elle ne l'est pas du tout;
- tous les pays, à l'exception de la Norvège, appliquent la TVA sur leurs tarifs de péage dont le taux diffère d'un membre à l'autre.

On trouvera, ci-après, un descriptif des différentes méthodes de calcul de péage ainsi que les politiques tarifaires par pays.

*A permanent Committee, Coper 1, has been set up by the ASECAP Steering Committee members to monitor developments and questions about tolling issues (financing of the infrastructure, ETC interoperability, tariffs...). This committee is chaired by Jean Mesqui, ASFA Executive Director. Members of the Coper 1 Committee are representatives from AISCAT, ASETA, ASFINAG, BRISA, TEO, DARS.*

*Within the scope of the work undertaken by this committee, a study has been carried out amongst ASECAP members in order to have an overview of toll tariff calculation.*

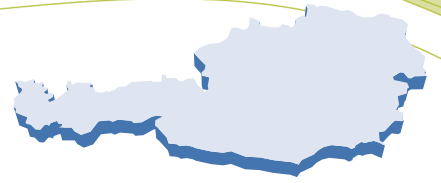
*The information was collected through a questionnaire prepared by the Coper 1 members.*

*15 countries answered the questionnaires (Austria, Belgium, Croatia, Denmark, Spain, France, Italy, Morocco, Norway, Netherlands, Portugal, Serbia, Slovenia, Ukraine and the United Kingdom).*

*The report highlights the following points:*

- *toll tariffs are fixed by the States, most of the time based on concessionaire proposals. In the United Kingdom the M6 Toll concessionaire is the only company free to fix its own tariff policy;*
- *toll tariffs are applied according to vehicle classification schemes which are different amongst ASECAP members;*
- *concessionaires are not free to apply variable pricing except in Portugal, Spain, the United Kingdom (and Morocco). For other ASECAP countries, either it does not exist or it is regulated;*
- *VAT is applied in all ASECAP countries except in Norway. The rate varies amongst these countries.*

*The description of the toll tariff calculation as well as the tariff policy by country is shown below.*



## AUTRICHE ] [ AUSTRIA

En Autriche, seule la compagnie ASFINAG a le droit de percevoir des péages pour l'utilisation de l'infrastructure autoroutière.

ASFINAG n'est pas un concessionnaire au sens habituel. C'est un organisme créé par une loi fédérale autrichienne et qui est régi comme une société concessionnaire.

Pour le calcul tarifaire des péages, la base est le taux kilométrique, appliqué à tous les véhicules de plus de 3,5 tonnes. Pour les véhicules légers, de moins de 3,5 tonnes, une vignette de durée limitée est nécessaire pour la majorité du réseau. Pour certaines parties du réseau, il existe un péage classique dont les tarifs sont liés à une distance kilométrique.

### 1. Le calcul des tarifs de péage

ASFINAG a le droit de proposer une modification des tarifs de péage et de la vignette. Toutefois, la responsabilité de fixer les tarifs relève du Ministère des Transports. Les critères pris en compte pour le calcul des tarifs sont les coûts financiers, le montant des investissements, les coûts d'exploitation et les coûts environnementaux.

### 2. L'évolution tarifaire des péages

L'augmentation tarifaire des péages est déterminée par le Ministère Fédéral des Transports après discussion avec le concessionnaire. Le concessionnaire peut faire des propositions de modifications tarifaires.

### 3. Autres critères

Pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes, les tarifs de péage sont généralement les mêmes sur l'ensemble de réseau à l'exception de quelques sections montagneuses qui sont plus chères.

*In Austria, only the company ASFINAG has the right to levy tolls for the use of motorways. ASFINAG is not a concessionaire in the usual meaning of the term. ASFINAG was established by federal Austrian law and acts in many ways as a concession company.*

*For the tariff calculation, the basis is a toll rate per kilometre. This, however, is only valid for the toll tariffs for vehicles with more than 3.5 tons maximum gross weight. For light vehicles, vehicles with a maximum gross weight of up to 3.5 tons, there is a time-related toll sticker ("Vignette") for the major part of the network and a distance-related toll on some parts of the network.*

### 1. Toll tariffs' calculation

*ASFINAG has the right to propose an alteration of toll tariffs including new prices for the Vignette. It is, however, within the responsibility of the Federal Ministry of Transport to set the tariff. The criteria taken into account for the calculation of toll tariffs are the financial costs, the cost of investments, the operating costs and the environmental costs.*

### 2. Toll tariffs' evolution

*The increase of toll tariffs is determined by the Federal Ministry of Transport after discussion with the concessionaire. The Concessionaire is entitled to suggest tariff changes.*

### 3. Other criteria

*For vehicles of more than 3.5 tons maximum gross weight, toll tariffs are generally the same on the whole network apart from some sections within mountainous areas which are charged higher.*

## AUTRICHE ]

## [ AUSTRIA

Les tarifs sont différents selon quatre classes de véhicules.

Catégories 1, A & B:

véhicules légers jusqu'à 3,5 tonnes et cyclomoteurs

- Catégorie 1: un tarif appliqué sur les sections à péage classique.
- Catégories A & B: une vignette pour le réseau non à péage.

Catégorie 2:

véhicules à deux essieux avec un poids maximum de plus de 3,5 tonnes.

Catégorie 3:

véhicules à 3 essieux avec un poids maximum de plus de 3,5 tonnes.

Catégorie 4:

véhicules à 4 essieux ou plus et avec un poids maximum de plus de 3,5 tonnes.

Pour les différentes classes de poids lourds, les tarifs sont déterminés par application d'un coefficient déterminé pour chaque classe de 2 à 4. Le tarif de la classe 1 est fixé indépendamment.

Il n'existe pas de classes écologiques.

Les méthodes d'arrondis sont appliquées pour les catégories 2 à 4. Après le calcul du tarif d'une catégorie pour une section, les tarifs sont mathématiquement arrondis à 10 centimes d'euros.

### 4. Modalités particulières

La société ASFINAG n'est pas autorisée à appliquer des modulations tarifaires ou à souscrire des formules d'abonnements. Elles nécessitent l'autorisation du Ministère Fédéral des Transports.

Les transports spéciaux et certains véhicules susceptibles d'endommager la voie ne payent pas de tarifs spécifiques.

Le péage est gratuit pour les services d'urgence (police, sapeurs-pompiers, militaires). Les autres catégories exemptées de péage sont: les transports militaires des nations étrangères en mission pour la mise en place des mesures de sécurité pour la paix sous l'égide d'organisations internationales comme l'OSCE, l'UE.

Les personnes à mobilité réduite peuvent être exemptées du péage ou de la vignette sous certaines conditions.

*The tariffs are different according to four vehicle classifications.*

*Category 1 A & B:*

*light vehicles (up to 3.5 tons maximum gross weight) and motorcycles*

- Category 1 applies to the specific toll roads.*
- Category A and B applies to the toll sticker system.*

*Category 2:*

*vehicles with 2 axles and a maximum gross weight of more than 3.5 tons.*

*Category 3:*

*vehicles with 3 axles and a maximum gross weight of more than 3.5 tons.*

*Category 4:*

*vehicles with 4 or more axles and a maximum gross weight of more than 3.5 tons.*

*For the different vehicle classes, the tariffs are determined by applying a fixed coefficient on the vehicles of the categories 2 to 4. The tariff for category 1 is independently set. Ecological classes do not exist.*

*Rounding up methods are applied for categories 2 to 4. After calculating the section toll for a category taken into account, the tolls are mathematically rounded to 10 cent.*

### 4. Specific terms

*ASFINAG is not allowed to apply variable pricing schemes or to set up subscription formula. They must be authorised by the Federal Ministry of Transport.*

*Special transports and certain vehicles likely to damage the motorway do not pay a specific toll rate.*

*The toll is free for emergency services (police, fire brigade, military services). The other categories exempted are the military transports from foreign nations, as long as they are participating in peace missions and as well as vehicles which are used for the implementation of measures for securing peace within the scope of an international organization, such as OSCE, EU.*

*There is a specific tariff policy for disabled travellers with light vehicles: the toll sticker is free of charge, as well as the use of the specific toll roads, if certain conditions are met.*

### 5. Relations entre le taux de péage et les services autoroutiers

Il n'existe pas de lien entre le taux de péage et les indicateurs d'évaluation des services autoroutiers, ni de système de pénalités sanctionnant des niveaux de qualité prédéfinis non respectés.

### 6. Droits et obligations des concessionnaires

Il n'existe pas de critères de limitation des profits des sociétés d'autoroutes. Les revenus provenant des activités secondaires différentes de l'activité principale sont intégrés au bilan des sociétés d'autoroutes.

ASFINAG doit respecter les normes sur la maintenance et l'amélioration des autoroutes. Les normes sont basées d'une part sur les normes légales, et d'autre part résultent des directives du Ministère des Transports en tant que propriétaire de ASFINAG. La société ASFINAG fixe elle-même des normes pour ses filiales qui sont responsables de la maintenance des autoroutes.

Un taux de 20% de TVA est appliqué sur les tarifs de péage. Aucune autre charge fiscale n'est appliquée.

Une garantie de l'État couvre la société contre une éventuelle faillite.

### 5. Relation between toll rates and motorway service

*There are no connections between toll rates and motorway service assessment mechanisms and "penalty" mechanisms connected to pre-defined levels of quality for the motorway services do not exist.*

### 6. Concessionnaires' rights and obligations

*Measurement and/or limitation criteria do not exist in relation to concessionaire companies' profits. Revenues from side-activities, different from the core business contribute to the ordinary company balance.*

*ASFINAG must respect standards relating to motorway maintenance and upgrade. The standards are based on legal acts on one hand, or arise from guidelines of the Ministry of Transport as the owner of ASFINAG on the other. ASFINAG itself sets standards for the subsidiaries which are responsible for maintaining the motorway.*

*The toll is subject to VAT, the rate is 20%.*

*There are no other fiscal/para fiscal burdens applied.*

*In the event of the financial failure of ASFINAG, a State guarantee covers this.*



## BELGIQUE ] [ BELGIUM

En Belgique (Flandre), il n'y a qu'un seul ouvrage à péage: le Tunnel du Liefkenshoek à Anvers. Le tunnel fait environ 1.300 m; la S.A. Tunnel Liefkenshoek est concessionnaire pour la gestion, l'exploitation sous péage et l'entretien de l'ouvrage.

Actuellement, un projet est au stade d'adjudication pour la réalisation de la fermeture de la ceinture intérieure d'Anvers. Ce projet, estimé à environ un milliard d'euros, est un ensemble comprenant un pont haubané et un tunnel immergé. Cet ouvrage sera ouvert à la circulation pour 2011. Il sera à péage, les tarifs et les catégories ont été décidés par le Gouvernement flamand (22.07.2005). Les éléments décrits ci-dessous ne portent que sur la concession du Liefkenshoek.

### 1. Le calcul des tarifs de péage

Suivant les dispositions du contrat de concession (3.10.1985), le concessionnaire est libre de fixer les prix à condition de rechercher à optimiser les revenus annuels. Les paramètres sont donc le prix et le trafic.

### 2. L'évolution tarifaire des péages

Une modification des tarifs est prévue annuellement: le concessionnaire détermine les nouveaux prix (pour le péage en mode manuel ainsi que pour les abonnés avec carte de Télépéage). La Région Flamande doit donner son accord sur la proposition.

Les tarifs sont fonction:

- a. des normes européennes et des propositions de ratios entre catégories (en principe 4)
- b. de l'inflation
- c. de la situation financière de la concession
- d. des frais réels d'exploitation
- e. des aspects commerciaux (ex. périodes de travaux importants dans la région)
- f. de la modification de la fiscalité (ex. taux de TVA)
- g. des méthodes d'arrondis pour le péage en mode manuel

*There is only one tolled infrastructure in Belgium (Flanders): the Liefkenshoek Tunnel in Antwerp. The tunnel is around 1.300 m in length. S.A. Tunnel Liefkenshoek is the concessionaire for the management, operation and maintenance of the tunnel.*

*Currently, tenders are invited for the construction of the closing of the inner ring in Antwerp. The project, which is estimated at around one billion Euros, aims to build a shroud bridge and an underwater tunnel. The infrastructure is planned to be opened for traffic in 2011. This will be a tolled infrastructure. The tariff and the categories were set by the Flemish Government on 22.07.2005. The description below deals with the concession for the Liefkenshoek Tunnel only.*

### 1. Toll tariffs' calculation

*Pursuant to the concession contract (3.10.1985) the concessionaire company is free to set tariffs provided that it seeks to maximise annual revenues. Parameters are therefore the tariff and traffic.*

### 2. Toll tariffs' evolution

*There are tariff changes every year: the concessionaire company sets the new tariffs for the manual toll and for the subscribers who use the ETC card. The Flanders region must give its approval on the proposed tariffs.*

*Tariffs are different according to:*

- a. European standards and proposals for ratios between categories (normally 4)
- b. Inflation
- c. The financial situation of the concessionaire
- d. Real operational costs
- e. Trade aspects (e.g. periods of big public works in the region)
- f. Change in taxation policy (e.g. VAT rate)
- g. The use of rounded up methods for manual toll collection



### 3. Autres critères

Les tarifs sont différents selon les catégories de véhicules:

Catégorie 1:

véhicules dont la hauteur est inférieure à 2,75 m.

Catégorie 2:

véhicules dont la hauteur est supérieure ou égale à 2,75 m.

Il n'existe pas de classe écologique. Tout usager doit acquitter son péage, sauf dans le cas de mesures d'urgence annoncées par gyrophares ou sirène.

### 4. Modalités particulières

L'exploitant est autorisé à appliquer des modulations tarifaires. Les abonnés Télépéage bénéficient déjà d'une remise de 25%. Les transports spéciaux et les véhicules susceptibles d'endommager la voirie paient le même tarif qu'un poids lourd normal.

Les personnes à mobilité réduite ne sont pas exonérées. Elles sont cependant exemptées des taxes routières.

En cas de modulation des tarifs, le contrat de concession prévoit que les usagers ayant les mêmes caractéristiques (type de véhicule, nombre de passagers et/ou chargement, temps, durée de la modulation, fréquence...) passent dans la même classe.

### 5. Relations entre le taux de péage et les services autoroutiers

En principe, il n'existe pas de lien entre le taux de péage et les mécanismes d'évaluation des services autoroutiers ni de système de pénalités sanctionnant les niveaux de qualité prédéfinis non respectés. Comme mentionné: la concession de la NV Tunnel Liefkenshoek ne porte que sur un tunnel. À cet égard, le concessionnaire est contractuellement tenu de mettre à la disposition de la clientèle les moyens les plus modernes pour optimiser le service. La même obligation est de rigueur quant à l'équipement électromécanique du tunnel.

### 3. Other criteria

Tariffs are different according to the following vehicle categories:

Category 1:

vehicles whose height is less than 2.75 m.

Category 2:

vehicles whose height is 2.75 m or more.

Ecological classes do not exist. Any road user shall pay the toll, except in case of emergency announced via dispatching (rotating lights and sirens).

### 4. Specific terms

The concessionaire is allowed to apply variable pricing schemes. Teletoll subscribers already benefit from a 25% discount. Special transports and vehicles likely to damage the road pay exactly the same tariff as a normal lorry.

The toll is not free for disabled travellers. They are however exempted from road taxes.

In the case of variable pricing schemes the concession contract stipulates that the road users having the same characteristics (type of vehicle, number of passengers and/or weight, time, duration of application of variable pricing schemes, frequency, etc...) fall into the same class.

### 5. Relation between toll rates and motorway service

In principle, there are no connections between toll rates and motorway service assessment mechanisms and "penalty" mechanisms connected to pre-defined levels of quality do not exist. As indicated above, NV Tunnel Liefkenshoek has obtained the concession for a tunnel only. In that regard, the concession contract clearly stipulates that the concessionaire is obliged to put the most modern technologies at the disposal of road users in order to optimise motorway service. There is also the same obligation for the electromechanical equipment of the tunnel.

## 6. Droits et obligations des concessionnaires

Il n'existe pas de critères de limitation des profits de la concession. Par contre, la réglementation sur les contrats de concession prévoit le paiement d'une rétribution au concédant. La rétribution peut monter jusqu'à 85% du bénéfice net de l'entreprise. Il n'y a pas de revenus provenant d'activités secondaires. Le cas échéant, ils seraient pris en compte dans le bilan.

La S.A Tunnel Liefkenshoek doit respecter les normes sur la maintenance et l'amélioration du patrimoine. Ces normes sont basées sur les normes légales et les directives des différents Ministères concernés. Une permanence est imposée pour surveiller les équipements du tunnel. Le taux de TVA est de 21% (compris dans les tarifs affichés), les prix peuvent être arrondis (service manuel). Les autres charges fiscales portent sur la comptabilité légale pour les entreprises privées (impôts).

Une garantie de la Région flamande couvre la société contre d'éventuels problèmes financiers.

## 6. Concessionnaires' rights and obligations

*Measurement and/or limitation criteria do not exist concerning concessionaire's profits. However, legislation on concession contracts provides for the distribution of a percentage of total revenues to the conceding authority. It may account for up to 85% of net profits made by the company. There are no revenues from side activities. If so, such revenues would contribute to the company's ordinary balance.*

*S.A. Tunnel Liefkenshoek must respect standards about motorway maintenance and upgrade. These obligations are based on law and guidelines are issued by the competent ministries. There is an obligation to have an office open all day to monitor tunnel equipment on a permanent basis.*

*21% of VAT is included in the toll rates and the toll may be rounded (manual toll). The other fiscal/para fiscal burdens deal with the accounts of private companies (taxes).*

*A guarantee from the Flanders region covers any financial problems.*



## CROATIE ] [ CROATIA

En Croatie, il existe 4 opérateurs autoroutiers: Hrvatske Autoceste (HAC), Autocesta Rijeka-Zagreb (ARZ), Autocesta Zagreb Macelj (AZM) et BINA ISTRAN. Ces sociétés concessionnaires sont régies par le droit privé et elles obéissent à différentes règles. La tarification des péages est basée sur un taux kilométrique défini pour chacune des sections.

### 1. Le calcul des tarifs de péage

Dans les concessions existantes, les tarifs de péage sont généralement fixés par contrat. C'est le concessionnaire avec l'accord de l'État qui détermine les taux de péage. Les critères pris en compte pour le calcul des tarifs dépendent du contrat de concession. Les critères existants sont les coûts financiers, les montants des investissements, les coûts d'exploitation, les prévisions du trafic, la durée de concession, les subventions, les retours sur investissements et les échéanciers financiers.

### 2. L'évolution tarifaire des péages

L'augmentation des tarifs de péage est déterminée par le concessionnaire avec l'accord de l'État. Les critères pris en compte sont l'inflation et les précédents taux de péage. Les taux de péage peuvent être augmentés selon différentes fréquences qui dépendent de la concession, mais toutes les augmentations sont sujettes à l'approbation du Ministère des Transports. Pour les nouvelles concessions, les tarifs sont calculés sur la base des tarifs existants et prennent en compte le taux d'inflation depuis la dernière augmentation. Les niveaux de péage dans les pays voisins et ceux des autres concessions de la République de Croatie sont également pris en compte.

*In Croatia, there are four motorway operators: Hrvatske Autoceste (HAC), Autocesta Rijeka-Zagreb (ARZ), Autocesta Zagreb Macelj (AZM) and BINA ISTRAN. These concessionaires are of private law and are under different rules. The basis of the tariffs calculation is a toll rate per kilometre for each section.*

### 1. Toll tariffs' calculation

*On existing concessions, the toll tariff is generally fixed by contract. The concessionaire companies with State approval fix toll rates. The criteria used for the calculation of toll tariffs depend on the concession contract. The existing criteria are the financial costs, the amount of investments, the operating costs, the traffic volume forecast, the duration of the concession, the subsidies, the return on investments, and the financial planning scheme.*

### 2. Toll tariffs' evolution

*The increase of toll rates is determined by the concessionaire with the State's approval. The criteria used are inflation and former toll rates. The toll rate can be increased with different frequencies depending on the concession, but all the increases are subjected to the approval of the Ministry of Transport. On concessions starting from scratch, new tariffs are calculated on the basis of the existing tariffs by taking into account the inflation rate for the period since the last increase. Toll tariff levels in the neighbouring countries and in other concessions of the Republic of Croatia are also taken into consideration.*

### 3. Autres critères

Les tarifs sont les mêmes pour l'ensemble d'une section concédée.

Ils sont différents selon quatre classes de véhicules:

I = véhicules à 2 essieux, de moins de 1,3m de hauteur au niveau du premier essieu.

II = véhicules à 3 essieux ou plus, de moins de 1,3m de hauteur au niveau du premier essieu.

III = véhicules avec 2 ou 3 essieux, de plus 1,3m de hauteur au niveau du premier essieu.

IV = véhicules à 4 essieux ou plus, de plus 1,3m de hauteur au niveau du premier essieu.

Les tarifs de péage sont déterminés en fonction des différentes classes de véhicules en appliquant un coefficient fixe.

Le ratio des prix est de 2 à 3 entre les véhicules légers et les poids lourds.

Il n'existe pas de classe écologique.

### 4. Modalités particulières

Les sociétés concessionnaires ne sont pas libres d'appliquer des modulations tarifaires ou de souscrire des formules d'abonnements. Elles sont sujettes à l'approbation du Ministère des Transports.

Les convois de transports spéciaux et certains véhicules susceptibles d'endommager la chaussée ne payent pas de tarifs spécifiques.

Le péage est gratuit pour les services d'urgence (police, sapeurs-pompiers, militaires).

En accord avec la loi sur les transports publics, les personnes à mobilité réduite avec plus de 60% à 80% d'invalidité peuvent être exemptées du péage.

### 3. Other criteria

*Toll tariffs are the same for the whole conceded section. The tariffs are different according to the four vehicles classifications.*

*I = vehicles with 2 axles, max 1.30m high measured at the front axle*

*II = vehicles with 3 axles or more, max 1.30m high measured at the front axle*

*III = vehicles with 2 or 3 axles, higher than 1.30m measured at the front axle*

*IV = vehicles with 4 axles or more, higher than 1.30m measured at the front axle*

*The tariffs are determined on the different vehicle classes by applying a fixed coefficient.*

*There is a ratio of 2 to 3 between light vehicles and HGV. Ecological classes do not exist.*

### 4. Specific terms

*Concessionaire companies are not free to apply variable pricing schemes and to set up subscription. They are subject to the approval of the Ministry of Transport.*

*Special transports and certain vehicles likely to damage the motorway do not pay an extra fee.*

*The toll is free for emergency services (police, Fire brigade, military services).*

*In accordance with the Law on public roads, disabled people with 80% or 60% of physical disability in lower extremities are entitled to free passage.*

### 5. Relations entre le taux de péage et les services autoroutiers

Il n'existe pas de lien entre le taux de péage et les critères d'évaluation des services autoroutiers. Certains concessionnaires peuvent recevoir des pénalités financières s'ils ne respectent pas les critères de performance prédéfinis. Les paramètres de qualité sont mesurés tous les mois et prennent en compte des critères comme le temps d'attente aux péages, les retards d'intervention des services, le temps de réponse des unités d'intervention.

### 6. Droits et obligations des concessionnaires

Il n'existe pas de critères de limitation des profits des sociétés d'autoroutes. Les revenus provenant des activités secondaires différentes de l'activité principale sont intégrés au bilan des sociétés d'autoroutes. Il existe des obligations de réinvestissement des profits pour la maintenance et l'amélioration de l'autoroute. Les revenus des péages ne peuvent pas être réinvestis dans des activités autres qu'autoroutières.

Le concessionnaire doit respecter les normes sur la maintenance et l'amélioration des autoroutes basées sur la loi sur la sécurité routière.

En cas de faillite ou de baisse de niveau de trafic, les insuffisances budgétaires peuvent être complétées par l'État sous forme de prêts.

Les tarifs de péage sont arrondis au Kuna entier supérieur.

Un taux de 22% de TVA est appliqué sur les tarifs de péage. Certains concessionnaires en sont exemptés si leur contrat de concession le prévoit.

### 5. Relation between toll rates and motorway service

*There is no link between toll rates and motorway service assessment mechanisms.*

*Some concessionaires can incur financial penalties if they do not respect the defined performance criteria. The quality parameters are measured monthly and take into account criteria like queuing times at toll plazas, winter service intervention delay, and Incident Support Unit response times.*

### 6. Concessionaires' rights and obligations

*Measurement and/or limitation criteria do not exist about concessionaire companies' profits. Revenues from side-activities, different from the core business contribute to the ordinary company balance. Revenues re-investment obligations exist, further to motorway maintenance and upgrade. Toll revenues can not be re-invested in extra-motorway business.*

*The concessionaire must respect standards in motorway maintenance and upgrade based on the law on safety on the roads. In the event of a concessionaire's financial failures, the traffic shortfall is loaned by the State.*

*Rounding up methods exist, to the next full Kuna.*

*Some concessionaires are exempted from payment of VAT if it is stipulated in their concession agreement. Otherwise 22% of VAT is included in the toll rates.*



## DANEMARK ] [ DENMARK

Au Danemark, les péages ne sont collectés que pour deux ponts importants: Storebaelt (national) et Øresund (Danemark/Suède).

Le commentaire suivant décrit les calculs des tarifs du pont Storebaelt. Le concessionnaire, A/S Storebaelt, est entièrement détenu par l'État danois à travers la holding Sund&belt A/S.

A/S Storebaelt n'est pas une concession dans le sens habituel. La compagnie fonctionne selon une législation spécifique.

### 1. Le calcul des tarifs de péage

Le calcul des tarifs de péage est défini par le Ministère des Transports et de l'Energie après consultation de la société concessionnaire.

La tarification est basée dans le but de pouvoir rembourser les coûts de construction sur un terme de 25 à 35 ans.

### 2. L'évolution tarifaire des péages

L'augmentation des tarifs de péage est basée sur les principes posés par le Ministère danois des Transports et de l'Industrie. Les ajustements sont basés sur les variations de l'indice des prix à la consommation. Le Ministère des Transports et de l'Industrie doit approuver tout changement des tarifs de péage qui peuvent être augmentés tous les ans.

### 3. Autres critères

Les tarifs sont différents selon la classe du véhicule. La classification est basée sur la hauteur et la largeur du véhicule.

Il existe les catégories de classification suivantes:

- cyclomoteurs
- voitures
- camionnettes
- poids lourds avec remorques jusqu'à 10m
- poids lourds avec remorques de plus de 10m

Les tarifs sont déterminés et appliqués indépendamment pour les différentes classes de véhicules avec un ratio de 3 à 4 entre les véhicules légers et les poids lourds.

Il n'existe pas de classe écologique.

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

*What follows describes how toll tariffs' are calculated at the Storebaelt bridge. The owner A/S Storebaelt is wholly owned by the Danish State through Sund & Baelt Holding A/S.*

*A/S Storebælt does not undertake a concession in the actual meaning of the word. The company operates according to special legislation.*

### 1. Toll tariffs' calculation

*The calculation of toll tariffs is determined by the Ministry of Transport and Energy after having consulted the concession company.*

*Toll tariffs are determined on the basis of an intention that the construction costs should be repaid within a time frame of 25-35 years.*

### 2. Toll tariffs' evolution

*An increase in toll rates is based on principles laid down by the Danish Ministry of Transport and Energy. Adjustments are based on developments in the consumer price index. The Ministry of Transport and Energy approves any changes in toll tariff rates. Toll rates can be increased every year.*

### 3. Other criteria

*The tariffs are different according to vehicle classifications. Classification is based on height and length of vehicles. There are the following classification categories:*

- Motorcycles
- Passenger cars
- Vans
- HGV and coaches up to 10 m
- HGV and coaches over 10 m

*The tariffs are determined and applied independently on the different vehicles classes. There is a ratio of 3 to 4 between light and heavy goods vehicles.*

*Ecological classes do not exist.*

#### 4. Modalités particulières

La société concessionnaire n'est pas autorisée à appliquer des modulations tarifaires mais elle peut proposer des formules d'abonnements.

Les transports spéciaux payent un tarif spécifique.

Seuls les véhicules d'urgence munis de gyrophares ainsi que les véhicules de police sont exemptés de péage.

En 2005, il est prévu d'introduire une remise de 25% pour les personnes à mobilité réduite qui utiliseront les voies de télépéage.

#### 5. Relations entre le taux de péage et les services autoroutiers

Il n'existe pas de lien entre le taux de péage et les indicateurs d'évaluation des services autoroutiers, ni de système de pénalités sanctionnant des niveaux de qualité prédéfinis non respectés.

#### 6. Droits et obligations des concessionnaires

Il n'existe pas de critères de limitation des profits des sociétés d'autoroutes. Les revenus provenant des activités secondaires différentes de l'activité principale sont intégrés au bilan de la société. Il existe des obligations de réinvestissement pour la maintenance et l'amélioration de l'infrastructure.

La société fixe ses propres normes, qui suivent au minimum les normes publiques pour les autoroutes et les routes.

L'État danois garantit tous les engagements financiers de l'entreprise, le concessionnaire ne peut donc pas faire faillite.

Les tarifs de péage sont arrondis à 5 DKK.

La TVA est appliquée et incluse dans les tarifs de péage à hauteur de 25%.

Aucune autre charge fiscale n'est appliquée.

#### 4. Specific terms

*The concessionaire company is not allowed to apply variable pricing schemes, but it is allowed to set up subscription formulas for commuters.*

*Special transports pay a specific toll rate.*

*Only emergency vehicles driving with sirens on and local police authorities are toll free.*

*In 2005, a 25% discount was to be introduced for disabled travellers using the Electronic Toll Collection lanes.*

#### 5. Relation between toll rates and motorway service

*There are no connections between toll rates and motorway assessment mechanisms do not exist. There are no "penalty" mechanisms, connected to pre-defined levels of quality for the motorway services.*

#### 6. Concessionaires' rights and obligations

*Measurement or limitation criteria do not exist concerning concessionaire companies' profits. Revenues from side-activities contribute to the ordinary company balance. There are re-investment obligations further to the motorway maintenance and upgrade.*

*The company sets its own standards, which as a minimum follow the standards for public motorways and roads.*

*The Danish state guarantees all liabilities of the company so the concessionaire can not end in financial failures.*

*Toll rates are rounded off to the nearest 5 DKK.*

*VAT is applied and included in toll tariffs at 25%.*

*There are no other para fiscal burdens applied.*



## ESPAGNE ] [ SPAIN

La tarification des péages est basée sur un taux kilométrique pour chaque section.

*The basis of the tariffs' calculation is a toll rate per kilometre for each section.*

### 1. Le calcul des tarifs de péage

Un contrat fixe le calcul tarifaire des péages. Il n'existe pas de formules spécifiques. Les critères pris en compte pour le calcul sont les charges financières, le montant des investissements, les charges d'exploitation, la durée de concession, les coûts environnementaux et les retours sur investissement.

La société concessionnaire, avec l'accord de l'administration compétente, fixe les tarifs de péage.

L'attribution d'une concession se fait par appel d'offres. Lors de l'adjudication d'une concession par l'administration compétente, les tarifs de péage sont un des critères les plus importants pris en compte. Ainsi une fois adjugée, la concession devra appliquer les tarifs de l'offre gagnante, définis dans le cahier des charges.

Le concessionnaire gère tous les services qui font l'objet de la concession, et cela sous la supervision, l'inspection et le contrôle de l'administration compétente en charge des sociétés concessionnaires.

### 1. Toll tariffs' calculation

*The calculation of toll tariffs is fixed by contract. There is no specific calculation formula. The criteria used for the calculation of toll tariffs are the financial cost, the amount of investments, the operating costs, the duration of the concession, the environmental costs and the return on investments.*

*The concessionaire company, with the awarding Administration's approval is the one fixing the toll tariffs. The award of a concession takes place through a public tender.*

*During the granting process, toll tariffs are one of the most important criteria taken into account. Once the concession has been awarded, toll tariffs defined in the List of General Conditions of the winning tender will be applied.*

*The Concessionaire manages the service, main purpose of the concession, under the supervision, inspection and control of the awarding Administration, which will be exercised by the Government's Department of National Toll Road Concessionaire Companies concerning its organization and operation.*

### 2. L'évolution tarifaire des péages

Le concessionnaire avec l'accord de l'administration compétente détermine chaque année l'augmentation des tarifs de péage en appliquant une formule mathématique établie par l'article 77 de la Loi 14/2000.

Les critères utilisés pour calculer l'augmentation des tarifs de péage pour les concessions attribuées par l'État sont l'inflation, les taux de péage précédents et l'écart entre le trafic prévu et le trafic réel. Les tarifs de péage peuvent être augmentés chaque année.

Les règles définissant la hausse des tarifs sont aussi bien valables pour les nouvelles concessions que pour les anciennes.

Pour les concessions attribuées par les gouvernements régionaux, l'augmentation des tarifs est établie par le Décret Royal 210/1990 et est le résultat d'une application à 95% de l'indice annuel des prix à la consommation sauf pour la Catalogne où il est également tenu compte de l'écart entre le trafic prévu et le trafic réel (Décret 465/2004).

### 2. Toll tariffs' evolution

*The concessionaire with the awarding Administration's approval determines annually the increase of toll rates according to the application of a polynomial formula established by article 77 of Law 14/2000.*

*The criteria which are used to calculate the increase of toll rates on concessions awarded by the State are inflation, former toll rates and the difference between foreseen and real traffic. The toll rate can be increased every year. The rules of toll tariff increase are similar on new concessions, starting from scratch, compared with old concessions.*

*On concessions awarded by Regional Governments, the increase of toll rates is established by Royal Decree 210/1990 and is the result of applying 95% of the annual change Cost Living Index except in Catalonia where the difference between the foreseen and the real traffic is also taken into account (Decree 465/2004).*



### 3. Autres critères

Les tarifs sont différents selon la classe du véhicule. Il existe trois classes: véhicules légers, poids lourd I, poids lourd II.

Les paramètres de classification tiennent compte du nombre d'essieux et de pneus doubles.

Véhicules légers:

Cyclomoteurs (avec ou sans sidecar), voitures, camionnettes et minibus à 2 essieux. Voitures, camionnettes et minibus avec remorque d'1 essieu.

Poids lourd I:

Camionnettes à 2 essieux avec roues jumelées. Camions et autocars à 2 et 3 essieux. Camions et autocars à 2 essieux avec remorque d'1 essieu. Voitures, camionnettes, camions et minibus (2 essieux et 4 roues) avec remorque à 1 essieu et roues jumelées.

Poids lourd II:

Camions et autocars à 4 essieux ou plus (avec ou sans remorque). Voitures, camionnettes, camions, autocars et minibus (2 essieux et quatre roues) avec remorque à 2 essieux ou plus, et au moins un avec roue jumelée.

Les tarifs sont déterminés et appliqués indépendamment pour les différentes classes de véhicules avec un ratio de 4 à 5 entre les véhicules légers et les poids lourds.

Il n'existe pas de classe écologique.

### 4. Modalités particulières

Les sociétés concessionnaires sont autorisées à appliquer des modulations tarifaires dépendant de l'heure et du moyen de paiement (réductions pour ceux qui utilisent le télépéage, ...). Les modulations sont actuellement en vigueur mais ne sont pas appliquées par toutes les sociétés concessionnaires.

Les modulations n'ont pas besoin d'être autorisées au préalable par une administration compétente.

La société concessionnaire est autorisée à souscrire des formules d'abonnement pour les poids lourds.

Les transports spéciaux payent un tarif spécifique calculé sur la base de la distance parcourue, de la longueur, de la hauteur, de la largeur et du poids du véhicule. Les véhicules, susceptibles de dégrader anormalement la voie, payent un supplément.

### 3. Other criteria

*The tariffs are different according to vehicle classifications. There are three classes: light vehicles, HGV I, HGV II. The classification parameters are the number of axles and dual tire.*

*Light Vehicles:*

*Motorcycles (with or without sidecar), passenger cars, vans with two single-wheel axles, minibuses with two single-wheel axles, passenger cars, vans and minibuses with trailer of single-wheel axle.*

*HGV I:*

*Vans of two dual tired axles, double and triple axle trucks and coaches, double-axle trucks and coaches with single-axle trailer, triple-axle trucks and coaches, passenger cars, vans, trucks and minibuses (double-axle and four wheels) with trailer of a single axle with dual tires.*

*HGV II:*

*Trucks and coaches of four or more axles (with or without trailer), passenger cars, vans, trucks and minibuses (double axle and four wheels) with trailer of two or more axles and at least one with dual tires.*

*Tariffs are determined and applied independently on the different vehicle classes with a ratio from 4 to 5 between light vehicles and HGV.*

*There are no ecological classes.*

### 4. Specific terms

*Concessionaire companies are allowed to apply variable pricing schemes depending on the time of day and on the means of payment (for example, discounts for those using ETC). The variable pricing is currently applied but not by all the concessionaire companies. The variable pricing does not need to be authorized.*

*The concessionaire company is allowed to set up subscription formulas depending on Heavy Good Vehicles.*

*Special transports pay specific toll rates which are calculated by taking into account the travelled distance, the length, the height, the width and the weight.*

## ESPAGNE ]

Le péage est gratuit pour les services d'urgence (police, sapeurs-pompiers, militaires) uniquement si leur intervention est requise par la société concessionnaire.

Il n'y a pas d'autres catégories exemptées. Les voyageurs à mobilité réduite ne bénéficient pas de tarifs spécifiques.

### 5. Relations entre le taux de péage et les services autoroutiers

Il n'existe pas de lien entre le taux de péage et les critères d'évaluation des services autoroutiers, ni de système de pénalisation sanctionnant des niveaux de qualité prédéfinis non respectés.

Les paramètres de qualité existent mais ne sont pas obligatoires. Ils mesurent le nombre d'accidents, la qualité des chaussées, le temps passé dans les files d'attente et dans les embouteillages. Lorsque les niveaux de ces paramètres sont considérés comme satisfaisants, la durée de la concession peut être prorogée.

### 6. Droits et obligations des concessionnaires

Il n'existe pas de critères de limitation des profits des sociétés d'autoroutes. Les revenus provenant des activités secondaires différentes de l'activité principale sont intégrés au bilan des sociétés d'autoroutes. Il n'existe pas d'obligations de réinvestissement pour la maintenance et l'amélioration de l'autoroute. Toutefois, les concessionnaires doivent appliquer une "clause d'amélioration". Cette clause implique que les opérateurs doivent inspecter en permanence le réseau dont ils sont concessionnaires et déployer les technologies innovantes pour améliorer les services.

Les revenus des péages peuvent être réinvestis dans des activités non autoroutières sans limitation.

En cas de faillite du concessionnaire, la société assure la faillite financière puisque la concession est régie par un contrat privé entre l'administration compétente et le concessionnaire.

Les méthodes d'arrondis sont autorisées à 0,05 €.

Un taux de 16% de TVA est appliqué sur les tarifs de péage. Aucune autre charge fiscale n'est appliquée.

## [ SPAIN

*Certain vehicles, likely to damage the motorway, will pay extra. The toll is free for emergency services (police, fire brigade, military services) only if their intervention on the toll motorway is requested by the Concessionaire Company.*

*There are no other categories exempted. There is no specific tariff policy for disabled travellers.*

### 5. Relation between toll rates and motorway service

*There are no connections between toll rates and motorway service assessment mechanisms and "penalty" mechanisms connected to pre-defined levels of quality for the motorway services do not exist.*

*Service quality parameters exist but they are not compulsory. They measure the number of accidents, the quality of the road, the time in queue, traffic jams.*

*When these parameters achieve a high level of satisfaction, the concession period can be extended.*

### 6. Concessionnaires' rights and obligations

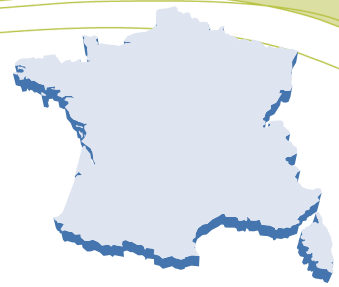
*Measurement and/or limitation criteria do not exist about concessionaire companies' profits.*

*Revenues from side-activities, different from the core business contribute to the company's ordinary balance. Obligations on re-investment of revenues do not exist, further to motorway maintenance and upgrade.*

*Toll motorway operators have to apply the "Improvement Clause". This clause means that the operators have to review permanently the toll motorway and implement the ultimate technology improvements. Toll revenues can be reinvested in extra-motorway business without limitation for the business type.*

*In the event of a concessionaire's financial failures, the concessionaire assumes the financial failure since the concession is a private contract between the concessionaire and the awarding administration.*

*Tolls "rounding up" methods are allowed at € 0.05 euros. 16% of VAT is applied on toll rates. There are no other para fiscal burdens.*



## FRANCE ] [FRANCE

### 1. Le calcul des tarifs de péage

#### Fixation des tarifs initiaux pour les nouvelles concessions

Le taux kilométrique à la mise en service prend en compte le montant des investissements, les amortissements, la structure du réseau, les prévisions de trafic, les charges d'exploitation et de personnel, les charges financières. Globalement, pour déterminer le niveau initial du péage, les calculs se font par approche aux coûts complets, pour équilibrer l'ensemble de la concession.

Le principe est que le péage pour l'usage d'une autoroute peut être instauré "en vue d'assurer la couverture totale ou partielle des dépenses de toute nature liées à la construction, à l'exploitation, à l'entretien, à l'aménagement ou à l'extension de l'infrastructure" (article L-122-4 du Code de la voirie routière).

L'application des coefficients de classe (passage d'une classe de véhicules à l'autre) permet d'obtenir le tarif kilométrique pour chaque classe de véhicules.

Ces coefficients de classe (ratio pouvant varier de 2,8 à 4, remises non comprises), spécifiques à chaque société concessionnaire, sont fixés dans le cahier des charges et le contrat de plan: ils peuvent évoluer sur la durée de la concession ou du contrat de plan, dans des limites fixées contractuellement (en général annuellement), et en deçà d'un certain plafond.

#### Fixation des tarifs initiaux des nouvelles sections dans une concession existante

Pour fixer le tarif initial, le réseau est décomposé en sections de référence, dont la liste figure dans le contrat d'entreprise passé entre l'État et la société concessionnaire.

Sur chaque section de référence est appliqué un taux kilométrique moyen pour les véhicules de classe 1.

Ce taux correspond à la somme des tarifs de tous les trajets possibles sur cette section de référence / somme des longueurs de tous les trajets possibles.

### 1. Toll tariffs' calculation

#### Setting of tariffs on concessions starting from scratch

*The kilometre rate at the opening takes into account the amount of investments, the depreciations, the structure of the motorway, the traffic volume forecast, the operating costs and financial costs. All in all, to determine the initial toll rate, the calculations are made to draw near the complete costs, to balance the whole concession.*

*The principle is that the toll for the use of the motorway can be instituted "within sight of insuring the complete or partial covering of the expenses of all nature bound to the construction, the operating, the maintenance, the developing of the infrastructure" (article L-122-4 of the Code de la voirie routière).*

*The application of class coefficients makes it possible to obtain the kilometre rate for each vehicle class.*

*These class coefficients, specific for each concessionaire company (from 2.8 up to 4 for class 4, out of discount), are fixed in the concession contract of each company as well as the multi-annual contract. They can change in the duration of the concession or in the contract within the limits set in the annual contract and under a certain threshold.*

#### Setting of the initial tariffs in new sections of existing concessions

*To set the initial tariff, the network is decomposed in sections of reference, of which the list figures in the contract between the State and the concessionaire company.*

*On each reference section is applied an average kilometre rate for the class 1 vehicle.*

*This rate corresponds to the sum of the tariffs of all the possible routes on that reference section / the sum of the length of all possible routes.*

FRANCE ]

La tarification des nouvelles sections à leur mise en service est fixée par la société concessionnaire sur la base du tkm (taux kilométrique moyen) de son réseau au moment de l'ouverture de ces sections, éventuellement majoré en fonction des coûts de construction et d'exploitation si ceux-ci sont particulièrement élevés. Ce tarif, s'il s'écarte de 20% du tkm, doit être approuvé conjointement par les Ministères de l'Équipement et de l'Économie.

La tarification des nouveaux échangeurs est aussi fixée par la société concessionnaire en cohérence avec, d'une part le tkm de l'autoroute concernée et, d'autre part, la tarification des échangeurs les plus proches corrigés en fonction des coûts de construction et d'exploitation.

Autres critères: la classification des véhicules  
Trois critères permettent de définir la classe du véhicule ou de l'ensemble:

1. la hauteur totale du véhicule ou de l'ensemble roulant
2. le poids total autorisé en charge (PTAC)
3. le nombre d'essieux au sol du véhicule ou de l'ensemble roulant

Classe 1: Véhicules légers  
Véhicules dont la hauteur est inférieure ou égale à 2 mètres quel que soit le nombre d'essieux y compris remorque de  $Ht < \text{ou} = \text{à} 2$  mètres

Classe 2:  
Véhicule ayant une hauteur totale supérieure à 2 mètres et inférieure à 3 mètres et  $PTAC < \text{ou} = \text{à} 3,5T$

Classe 3:  
Véhicule à 2 essieux ayant:  
soit une hauteur totale supérieure ou égale à 3 mètres,  
soit un PTAC supérieur à 3,5 tonnes

Classe 4:  
Véhicule à plus de 2 essieux ayant:  
soit une hauteur totale supérieure ou égale à 3 mètres,  
soit un PTAC supérieur à 3,5 tonnes

Classe 5:  
Moto, side-car, trike, quad

[ FRANCE

*The toll tariff of the new sections at their opening is fixed by the concessionaire on the base of the average kilometre rate of its network. At the moment of the opening of the sections, their price is sometimes increased according to the building and operating costs if they are especially high. The rate, if they stray more than 20% of the average kilometre rate must be jointly approved by the Ministry of equipment and the Ministry of Finance.*

*The pricing of the new interchanges is also fixed by the concessionaire in coherence with, on the one hand the average kilometre rate of the concerned company and the other hand the pricing of the closest interchanges, corrected according to the building an operating costs.*

*Other criteria: vehicle classification  
Three criteria are used for defining the category of a vehicle or rig:*

- 1. The overall height of the vehicle or rig*
- 2. The total permitted gross weight*
- 3. The number of axles of the vehicle or rig (in contact with the ground)*

*Class 1 - light vehicles:  
Vehicles with height less than or equal to 2 metres, whatever the number of axles including trailer of  $Ht < \text{ou} = 2$  metres*

*Class 2:  
Vehicles with height more than 2 metres and less than 3 metres) and gross weight  $< \text{ou} = 3.5T$*

*Class 3:  
Vehicles with 2 axles:  
Greater than or equal to 3 metres or gross weight  $> 3.5T$*

*Class 4:  
Vehicles with 2 or more axles:  
Greater than or equal to 3 metres or gross weight  $> 3.5T$*

*Class 5:  
Motorcycles, side-cars, trikes*

FRANCE ]

[FRANCE

## 2. L'évolution tarifaire des péages

Le taux d'évolution annuel du taux kilométrique moyen de la classe 1 est proportionnel à celui du niveau général des prix (hors tabac). Le contrat de plan et/ou le cahier des charges détermine le taux kilométrique moyen de la classe 1 par application d'une part de l'inflation hors tabac éventuellement corrigée d'une hausse spécifique, justifiée par la situation financière de la société et/ou son programme d'investissements.

L'État (Ministère de l'Économie et Ministère de l'Équipement) dispose d'un mois après le dépôt par la société concessionnaire de la nouvelle grille tarifaire pour effectuer un contrôle a posteriori: il s'assure que les modalités d'évolution et les niveaux tarifaires sont conformes à ce qui a été défini contractuellement.

En cas d'absence de contrat de plan, la majoration des tarifs ne peut être inférieure à 70% de l'évolution des prix à la consommation hors tabac: dans ce cas, les tarifs sont fixés par arrêté conjoint des Ministères de l'Économie et de l'Équipement, après consultation de la société concessionnaire (article 3 du décret 95-81 du 24 janvier 95 relatif aux péages autoroutiers). Cette situation est prévue par les cahiers des charges, qui envisagent le cas où un contrat de plan n'aurait pas été conclu.

## 3. Modalités particulières

Les cahiers des charges ouvrent la possibilité pour les sociétés concessionnaires de mettre en œuvre des modulations tarifaires, spatiales ou temporelles, avec pour objectif de limiter la congestion et d'améliorer les conditions de circulation sur le réseau. Les sociétés peuvent à cet égard mettre en place des politiques d'abonnement de leur clientèle.

Les sociétés s'engagent également à réaliser à la demande de l'État des opérations ponctuelles visant à réguler les trafics, au moment des grands départs.

## 2. Toll Tariffs' evolution

*The annual evolution rate of the average kilometre tariff of the class one is proportional to the evolution of the general level of prices (without tobacco). The contract or the remit determines the average kilometre rate of the class one according to the inflation without tobacco. This rate may be increased, if the increased is justified by the financial situation of the company or its investment programmes.*

*After the deposit by the concessionaire company of the new prices, the State (Ministry of Finance and Ministry of Equipment) has one month to carry out tests: He makes sure that the evolution's conditions and the tariffs levels correspond to what has been defined in the contract.*

*If there is no multi-annual contract, the increase of tariff can not be less than 70% of the price evolution at the consumption without tobacco: In this case, the tariffs are set by a jointly decree of the Ministry of Finance and the Ministry of Equipment, after having consulted the concessionaire company (article 3 of the decree 95-81 of the 24 January 95 relating to the toll motorways). This type of situation has been taken into account in the concession specification if there is no multi-annual contract.*

## 3. Specific terms

*Concession specifications allow the possibility for the concessionaire companies to bring into play variable pricing schemes depending on the route chosen and on the time scale, in order to reduce congestion and to improve the circulation conditions on the network. The companies are allowed in these respects to set up subscription formulas to their customers.*

*At the State's request, the companies have also to realise some operations in order to control traffic, on major departure days.*

## FRANCE ]

Les contrats de plan définissent généralement les limites dans lesquelles ces modulations tarifaires peuvent être fixées (par rapport au tkm). Ces modulations doivent en général ne pas détériorer les comptes de la société, voire ne générer aucun gain de recette supplémentaire.

Les transports exceptionnels, convois et transports militaires routiers autorisés à circuler sur les autoroutes et ouvrages à péage, sont soumis à des tarifs spéciaux et doivent être approuvés par les Ministères de l'Économie et de l'Équipement.

Dans le cas où l'intervention des services d'urgence (police, sapeurs-pompiers, militaires) est demandée, le péage est gratuit pour ces catégories.

Les voyageurs à mobilité réduite ne bénéficient pas de tarifs spécifiques.

### **4. Relations entre le taux de péage et les services autoroutiers**

Il n'existe pas de lien entre le taux de péage et les critères d'évaluation des services autoroutiers, ni de système de pénalités sanctionnant des niveaux de qualité prédéfinis non respectés.

### **5. Droits et obligations des concessionnaires**

Il n'existe pas de critères de limitation des profits des sociétés d'autoroutes. Les revenus provenant des activités secondaires différentes de l'activité principale sont intégrés au bilan régulier des sociétés d'autoroutes.

Le péage est sujet à la TVA, le taux est de 19,6%. Aucune autre charge fiscale n'est appliquée.

## [ FRANCE

*The concession specifications define in general the limits in which the variable pricing schemes can be set. These schemes must not, generally, damage the accounts of the companies or generate other benefits.*

*Special transports and military transports authorized to drive on the motorways are subject to specific tariffs which must be approved by the Ministry of Finance and the Ministry of Equipment.*

*The toll is free for emergency services (police, Fire brigade, military services) only if their intervention on the toll motorway is requested.*

*There are no specific tariffs policies for disabled travellers.*

### **4. Relation between toll rates and motorway service**

*There are no connections between toll rates and motorway service assessment mechanisms and "penalty" mechanisms connected to pre-defined levels of quality for the motorway services do not exist.*

### **5. Concessionaires' rights and obligations**

*Measurement and/or limitation criteria do not exist about concessionaire companies' profits. Revenues from side-activities, different from the core business contribute to the ordinary company balance.*

*The toll is subject to VAT, the rate is 19.6%. There are no other fiscal/para fiscal burdens applied.*



## ITALIE ] [ ITALY

### 1. Le calcul des tarifs de péage

La concession, qui doit être retournée à la fin du contrat de concession, est régie par la loi privée.

Les concessions italiennes sont détenues maintenant à 100% par des sociétés entièrement privées, y compris celles qui étaient détenues initialement par des autorités publiques (locales, régionales) mais avec les actionnaires privés également.

Le contrat de concession - qui est identique pour tous les concessionnaires - prévoit l'ensemble des droits et obligations de chacune des parties, c'est-à-dire l'ANAS (l'Agence Nationale Italienne des Autoroutes), qui représente l'État, et la société concessionnaire.

Le tarif appliqué est déterminé par les différents niveaux de tarifs notifiés dans le contrat de concession et prend en compte notamment des plans financiers complexes rédigés à cet effet.

Le contrat de concession, qui régit la concession, établit un *tarif moyen kilométrique de péage* pour chaque section d'autoroute qui change selon le type de véhicule. Ce tarif appliqué est calculé en fonction de la distance parcourue et doit permettre à la société d'autoroute de dégager des financements nécessaires aux investissements futurs, d'amortir les projets en cours et de financer la modernisation et le renouvellement ainsi que les coûts de gestion.

Cette situation est contrôlée lors de la rédaction du plan financier de la société concessionnaire qui, une fois approuvé par l'État, fait partie intégrante du contrat de concession. Ce plan financier régit les actions et activités du concessionnaire pour l'acquisition des moyens financiers qui peuvent être des revenus du péage ou une contribution de l'État.

### 2. L'évolution tarifaire des péages

Le plan financier, qui doit contenir la preuve de l'existence d'une marge brute d'autofinancement, reprend les coûts d'investissements et les prévisions de développement qui permettent de déterminer la valeur nette courante.

Ce Plan Financier doit déterminer le tarif sur base d'une évaluation pour la rémunération de fonds propres

### 1. Toll tariffs' calculation

*The concession - which has to be returned at the end of duration - is governed by private law and, among Italian concessions, are at present 100% privately owned companies as well as companies owned primarily by public authorities (local, regional authorities) but with private shareholders also.*

*The concession contract - whose framework is in practice identical for all the concessionaires - provides a contractual framework reference of the rights and obligations of each party, i.e. ANAS (the Italian National Road Agency), on behalf of the State, and the concessionaire company.*

*The price applied cannot be freely determined, but is bound by specific tariff levels, established in concession contract with the State concerning the complex financial plans drafted for this purpose.*

*The concession contract, which regulates and disciplines the concession, establishes an average toll tariff for each stretch of motorway, which varies according to vehicle type, and is applied per kilometre travelled so as to ensure that the motorway company recovers investments to be made, those already made, those for modernisation and renewal and management costs.*

*This situation is verified thanks to the drafting of the Financial Plan by the concessionaire company, which, having been approved by the State, is an integral part of the concession contract regulating the activities to be undertaken by the Concessionaire for the acquisition of the financial means required, constituted by possible State contributions and revenues from tolls.*

### 2. Toll tariffs' evolution

*The Financial Plan, which must contain proof of the operative cash flow, realisation costs of the investment and hypotheses concerning the development of the scenario of the proposed investments so as to determine the current net value.*

*This Financial Plan must determine the tariff on the basis of an estimate for the remuneration of own capital invested, calculated with reference to the average for the previous five years of the ratio between operative result and invested capital (R.O.I.).*

## ITALIE ] [ ITALY

investis, calculé en prenant la moyenne du ratio des cinq années précédentes qui est la différence entre le résultat effectif et les bénéfices nets (R.O.I).

Il était nécessaire de trouver une manière plus simple de déterminer les tarifs d'autoroute pendant les années fiscales qui suivent la signature du contrat de concession, tout en respectant le plan financier, sans le dénaturer de façon à pouvoir appliquer annuellement et automatiquement les évolutions tarifaires. Ces ajustements tarifaires ont été formalisés dans la formule appelée "price cap" qui règle les négociations entre l'A.N.A.S et la société concessionnaire.

Les tarifs de péage d'autoroutes doivent être ajustés annuellement en utilisant une formule qui dépend de la variation de tarif, du taux d'inflation prévu, du taux de productivité à établir - spécifiquement pour chaque société - et de la variation d'un indicateur complexe de la qualité du service.

La formule est la suivante:

$$\Delta T \leq \Delta p - X + \beta^* \Delta q$$

- $\Delta T$  représente la variation du tarif de péage considérée;
- $\Delta p$  représente le taux d'inflation prévu;
- $X$  représente le taux prévu de productivité à établir spécifiquement pour chaque société, en tenant compte des aspects suivants:
  - la rémunération du capital investi;
  - les futurs produits d'investissement;
  - les modifications prévues de la productivité;
  - les variations prévues de la demande et donc du développement de la concurrence.
- $\Delta q$  représente la variation en pourcentage d'un indicateur complexe de la qualité du service;
- $\beta$  est un coefficient positif.

### 3. Autres critères

Le tarif kilométrique à appliquer à chaque classe de véhicule diffère suivant les sections situées en plaine et celles situées en montagne.

- les classes de véhicules sont identifiées par rapport à la hauteur de la perpendiculaire à l'essieu avant pour des véhicules à 2 essieux;
- le nombre d'essieux pour les véhicules ou poids lourds de plus de 2 essieux.

*During the fiscal years following the signing of the concession contract, a more simple way of determining motorway tariffs needs to be found, which does not challenge all the hypotheses on which the Financial Plan was based and therefore enables automatic determination of the tariff variations to be applied annually.*

*Such tariff adjustments have been identified in the so-called price cap formula, which regulates the ongoing relations between A.N.A.S. and the concessionaire company.*

*The above-mentioned decision also establishes that motorway tolls must be adjusted annually using a formula according to which tariff variation depends on planned rate of inflation, rate of productivity - to be specifically established for each company - and the percentage variation of a complex indicator of the quality of the service.*

*The formula is:*

$$\Delta T \leq \Delta p - X + \beta^* \Delta q$$

*where:*

- $\Delta T$  represents the tariff variation considered;
- $\Delta p$  represents the planned rate of inflation;
- $X$  represents the expected rate of productivity to be specifically established for each company, bearing in mind assessments concerning the following aspects:
  - adequate remuneration of capital invested;
  - future investment products;
  - expected changes in productivity;
  - expected variations in demand and therefore development of the competitive conditions in markets in which the company operates;
- $\Delta q$  represents the percentage variation of a complex indicator of the quality of the service;
- $\beta$  is a positive coefficient.

### 3. Other criteria

*The toll fare per kilometre to be applied to each class of vehicle is decided, subdivided into tariffs for flat stretches and mountainous stretches.*

- *Classes of vehicles are identified on the basis of elements which can be physically measured for clearance, in other words the height of the vehicle perpendicular to the front axle for vehicles with 2 axles;*



## ITALIE ] [ ITALY

Les sociétés concessionnaires doivent obligatoirement respecter l'ensemble des consignes pour déterminer le tarif applicable. Toutefois, le concessionnaire peut définir un système tarifaire selon différentes méthodes qui incitent à l'utilisation de l'autoroute par:

- l'utilisation de certains moyens de paiement (réduction pour ceux qui utilisent le télépéage...);
- l'application de modulation tarifaire pour une certaine catégorie de clients par des méthodes d'abonnement (par exemple pour des formules domicile/travail);
- l'application de modulation temporelle en baissant les tarifs aux heures creuses afin de maximiser la fluidité du trafic et la sécurité et en les augmentant dans les périodes de pointes pour réguler le trafic.

### 4. Modalités particulières

Le péage est gratuit pour les types de véhicules suivants:

- les véhicules de police portant les inscriptions "Polizia" et les véhicules d'ANAS avec les inscriptions appropriées d'identification,
- les véhicules des "Carabinieri",
- les ambulances par décret du Ministre des Infrastructures et des Transports,
- les véhicules de la police financière équipés de plaques minéralogiques G.d.F,
- les véhicules des sapeurs-pompiers équipés de plaques minéralogiques V.V.F,
- les véhicules des gardes forestiers équipés de plaques minéralogiques C.F.S,
- les véhicules pénitenciers,
- les véhicules militaires,
- les véhicules appartenant aux employés de l'ANAS, à la direction du Trafic et du Ministère des Infrastructures et des Transports.

Les convois exceptionnels et autres convois spéciaux, susceptibles de dégrader la chaussée en raison de leur poids et de leur longueur, doivent obtenir des autorisations de circulation, sur lesquelles figurent les suppléments de péage dont ils doivent s'acquitter, qui tiennent compte des critères physiques du véhicule et de la distance parcourue.

*The number of axles for vehicles or lorries with more than two axles. Application of the tariff in calculating toll fares is obligatory, but the concessionaire may articulate a tariff system according to different methods, in any case ensuring that:*

- *the use of certain methods of payment is favoured on motorways (for example, discounts for those using ETC, etc.);*
- *use of the motorway by certain types of users is favoured (for example commuters, offering them discounted seasonal fares);*
- *favouring use of the motorway in so-called "soft" periods in order to maximise traffic fluidity and safety, reducing "peak" traffic by variable or "congestion" tariffs.*

### 4. Specific terms

*The issuing of free circulation passes for motorways is only authorised for reasons of road policing services for these vehicles:*

- *State Police vehicles with "Polizia" markings and A.N.A.S. vehicles with appropriate recognition markings*
- *Carabinieri vehicles with E.I*
- *Ambulances by decree of the Minister of Infrastructures and Transport*
- *Finance Police vehicles with G.d.F. number plates;*
- *Fire brigade vehicles with V.V.F. number plates;*
- *State Forestry Patrol vehicles with C.F.S. number plates;*
- *Prison Service vehicles*
- *Military vehicles*
- *Vehicles belonging to employees of the Home Office, A.N.A.S., traffic control authority general directorate and Ministry of Infrastructures and Transport authorised to carry out road policing services.*

*As regards oversize and overweight goods vehicles, the concessionaire, in granting authorisation, must demand the indemnities due for increased wear and tear of the motorway, commensurate to excessive weight, type of vehicle, total distance travelled or the time period for which authorisation is requested.*

## 5. Relations entre le taux de péage et les services autoroutiers

Les péages d'autoroute doivent être ajustés annuellement en utilisant une formule selon laquelle la variation de tarif dépend d'un ensemble de paramètres, incluant également la variation en pourcentage d'un indicateur complexe de la qualité du service (voir le point 2 ci-dessus). En ce qui concerne ce paramètre de qualité (q), il doit incorporer des indicateurs d'exécution relatifs à la sécurité du service, à ses niveaux de confort, au temps de voyage, à la présence et à la qualité des services additionnels, ainsi qu'à l'impact environnemental du service.

La difficulté de la mise en pratique de ce nouveau paramètre conduit les sociétés à appliquer uniquement pour l'instant un paramètre de qualité composé de deux indicateurs:

- l'indicateur de l'état des couches de la surface de l'autoroute;
- l'indicateur de taux d'accidents.

L'indicateur de la qualité des couches de surface a été choisi, d'une part, parce qu'il indique le bon entretien et, de l'autre, parce que c'est un élément d'infrastructure lié au risque d'accidents.

Cet indicateur de qualité a été subdivisé en deux autres indicateurs:

- l'indicateur de rugosité de la surface;
- l'indicateur de régularité de la surface.

Ces indicateurs peuvent être mesurés par des appareils appropriés.

L'indicateur de taux d'accidents est mesuré par le paramètre "taux global d'accidents", égal au nombre total d'accidents sur les sections d'autoroute (c'est-à-dire avec ou sans blessés), rapporté par la police, et appliqué à 100.000.000 kilomètres parcourus sur des autoroutes de types différents.

## 6. Droits et obligations des concessionnaires

Le prix du péage dû par chaque utilisateur devrait être égal à la somme du tarif moyen par kilomètre pour le nombre de kilomètres parcourus. Cependant, les frais suivants doivent être ajoutés:

les contributions au "Fonds Central de Garantie" (0,00155 € cents/Km pour les véhicules à 2 essieux et 0,00465 € cents/Km pour les véhicules à 3 essieux et plus) et la TVA (20%).

## 5. Relation between toll rates and motorway service

*The motorway tolls must be adjusted annually using a formula according to which tariff variation depends on a set of parameters, including also the percentage variation of a complex indicator of the quality of the service (see point 2 above).*

*As regards this quality parameter (Q), it should incorporate performance indicators concerning the safety of the service, its comfort levels, travel times, the presence and quality of additional services and the environmental implications of the service.*

*The difficulty in finalising objective quality measures has led leasing companies to apply, for the time being, a quality parameter made up of two indicators:*

- *the indicator for the structural state of road surfaces;*
- *the accident rate indicator.*

*The indicator for the structural quality of road surfaces has been chosen, on one hand, because it indicates good maintenance and, on the other, because it is an infrastructural element correlated to the risk of accidents.*

*The indicator for the structural quality of road surfaces has been subdivided into two other indicators:*

- *the indicator for surface roughness;*
- *the indicator for surface smoothness.*

*These indicators can be measured using suitable machinery.*

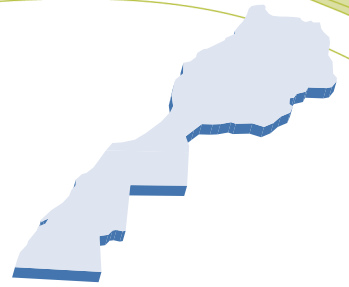
*The accident rate indicator is measured by the "global accident rate" parameter, equal to the total number of accidents on motorways lanes (i.e. with or without personal injuries), reported by the police, and applied to 100,000,000 kilometres travelled on homogeneous stretches of motorway of different morphology.*

## 6. Concessionnaires' rights and obligations

*It has already been mentioned that the toll fare due from each user should be equal to the sum of the average tariff per kilometre for the number of kilometres travelled. However, the following charges must be added:*

*Charges due to contributions to the Central Guarantee Fund (0.00155 € cents/Km for 2 axles vehicles and 0.00465 € cents/Km for 3 or more axles vehicles) and VAT (20%).*

## MAROC ] [ MOROCCO



Au Maroc, la tarification des péages est basée sur un taux kilométrique.

*The toll tariff is based on a kilometeric rate.*

### 1. Le calcul des tarifs de péage

Les tarifs de péage sont initialement déterminés par des études sur la répartition du trafic, prenant en compte les coûts d'exploitation et les amortissements. La politique tarifaire est basée sur les principes suivants:

- Maximiser les recettes
- Réduire autant que possible les différences de tarifs kilométriques entre les différentes sections du réseau.

Les tarifs déterminés par étude sont proposés au conseil d'administration de la société ADM dont l'État est le principal actionnaire.

Le conseil d'administration fixe les tarifs selon les résultats des études et d'autres facteurs, notamment politiques.

Il n'existe pas de système de réglementation tarifaire. Actuellement, ADM est le seul concessionnaire d'auto-routes au Maroc.

### 1. Toll tariffs' calculation

*The tariffs of tolls are initially determined by studies on the distribution of the traffic, including the costs of exploitation and depreciation.*

*The tariff policy is based on the following principles:*

- maximize the revenues
- reduce the tariffs kilometeric difference between the various sections of the network.

*The tariffs determined by study are proposed to the board of directors of the company ADM whose State is the principal shareholder. The board of directors fixes the tariffs according to results of the studies and other factors, in particular political. There is not tariff system of regulation. Currently, ADM is the only concessionaire of motorways in Morocco.*

### 2. L'évolution tarifaire des péages

Les augmentations tarifaires des péages sont déterminées par le concessionnaire avec l'accord de l'État. Elles dépendent des décisions politiques du conseil d'administration. Le concessionnaire utilise principalement l'inflation pour calculer les augmentations. Les règles définissant la hausse des tarifs sont aussi bien valables pour les nouvelles concessions que pour les anciennes.

### 2. Toll tariffs' evolution

*The increase of toll tariff is determined by the concessionaire with the State's approval.*

*Increase depends on the political decisions of the board of directors. The criterion used is mainly inflation.*

*The toll tariffs' evolution is the same for new and old concessions.*

### 3. Autres critères

Les tarifs sont appliqués selon les 3 classes de véhicules suivantes:

Catégorie 1:

Véhicules légers

Catégorie 2:

Poids lourds à 2 essieux et d'une hauteur >1,30m

Catégorie 3:

Poids lourds avec plus de 2 essieux et d'une hauteur >1,30m

Les tarifs sont déterminés pour les différentes classes de véhicules par application d'un coefficient déterminé pour chaque classe. Le ratio est de 2 à 3 entre les véhicules légers et les poids lourds. Il n'existe pas de classe écologique.

### 3. Other criteria

*The tariffs are different according to the three vehicles classification.*

*Category 1:*

*Light vehicles*

*Category 2:*

*HGV with 2 axes and a height > 1.30m*

*Category 3:*

*HGV with more than 2 axes and a height > 1.30m*

*The tariffs are determined for the different vehicle classes by applying a fixed coefficient. The ratio is 2 to 3 between light vehicles and HGV.*

*Ecological classes do not exist.*

#### 4. Modalités particulières

Il n'existe pas de clauses dans le contrat de concession qui interdit les modulations tarifaires. Les sociétés concessionnaires sont autorisées à appliquer des modulations tarifaires dépendant de l'heure et de l'itinéraire choisi. La modulation doit être autorisée par le conseil d'administration.

La société concessionnaire est autorisée à souscrire des formules d'abonnement dépendant de l'itinéraire choisi et des heures creuses et pleines.

Les abonnements prennent la forme de cartes prépayées et de tickets magnétiques.

Les transports spéciaux et certains véhicules susceptibles d'endommager la voie ne payent pas de tarifs spécifiques.

Le péage est gratuit pour l'intervention des services d'urgence (police, sapeurs-pompiers, militaires).

Les voyageurs à mobilité réduite ne bénéficient pas de tarifs spécifiques.

#### 5. Relations entre le taux de péage et les services autoroutiers

Il n'existe pas de lien entre le taux de péage et les mécanismes d'évaluation des services autoroutiers, ni de système de pénalités sanctionnant des niveaux de qualité prédéfinis non respectés.

La société ADM est certifiée ISO 9001 version 2000 pour la partie exploitation. Les paramètres ou indicateurs sont mesurés selon une périodicité bien définie. ADM lance chaque année deux enquêtes de satisfaction globale et des enquêtes spécifiques pour déterminer le degré de satisfaction des usagers de l'autoroute.

#### 4. Specific terms

*Concessionaires companies are authorized to apply variable pricing depending on the hour and the selected motorway. The variable pricing must be authorized by the board of directors.*

*The concessionary company is allowed to set up subscription formulas depending on the selected motorway and the full and off-peak hours. The subscriptions take the shape of the prepaid tickets and magnetic tickets. Special transport and certain vehicles likely to damage the motorway do not pay an extra fee.*

*Toll is free for emergency services (police force, Fire brigade, and soldiers).*

*There are no specific tariff policies for disabled travellers.*

#### 5. Relation between toll rates and motorway service

*Connections between toll rate and motorway assessment mechanism do not exist. There are no "penalty" mechanisms, connected to pre-defined levels of quality for the motorway service. Company ADM is certified ISO 9001 version 2000 for the part of exploitation. The parameters or indicators are measured according to their defined periodicity.*

*ADM engages each year two investigations of total satisfaction and other specific investigations to determine the satisfaction degree of the users of the motorway.*

## 6. Droits et obligations des concessionnaires

Il n'existe pas de critères de limitation des profits des sociétés d'autoroutes. Les revenus provenant des activités secondaires différentes de l'activité principale sont intégrés au bilan régulier des sociétés d'autoroutes. Il existe des obligations de réinvestissement d'une partie des profits pour la maintenance et l'amélioration des autoroutes.

En cas de faillite du concessionnaire, les représentants de l'État donnent une recommandation formelle. Si l'avertissement n'est pas suivi d'effets, le contrat de concession se termine et l'État se subroge de tous les droits et obligations du concessionnaire.

Il n'existe pas de méthodes pour arrondir les tarifs de péage. La TVA est appliquée et incluse dans les tarifs de péage à hauteur de 7%.

Aucune autre charge fiscale n'est appliquée.

## 6. Concessionnaires' rights and obligations

*Limitation criteria do not exist about concessionaire companies' profits.*

*Revenues from side-activities, different from the core business contribute to the ordinary company balance.*

*Revenues re-investment obligations exist, further to motorway maintenance and upgrade.*

*In the event of bankruptcy of the concessionaire, the State gives a formal recommendation. If the warning is not followed, the contract of concession finishes and the State is subrogated of all the rights and obligations of the concessionaire. There are no methods to round the tariffs of tolls.*

*The VAT is applied and included in toll tariff a total value of 7%.*

*There are no other para-fiscal burdens applied.*



## NORVÈGE ] [ NORWAY

La tarification des péages n'est pas basée sur un taux kilométrique moyen.

### 1. Le calcul des tarifs de péage

Les tarifs de péage de concession d'autoroute sont fixés et calculés par l'Administration Publique des Routes Norvégiennes, après avoir consulté et pris en compte les remarques des administrations locales appropriées. Il n'y a aucune formule pour le calcul du tarif de péage. En effet, les tarifs de péage sont calculés pour recouvrir l'ensemble des investissements pour la construction et l'utilisation de l'ouvrage. Ils prennent notamment en compte le trafic prévu et la période d'amortissement fixée (en moyenne 15 ans). L'État, c'est-à-dire l'Administration Publique des Routes Norvégiennes et le Ministère des Transports et des Communications, élabore et contrôle le système réglementaire.

Les sociétés d'autoroutes sont responsables des opérations dans les gares de péage et de la collecte des recettes de péage.

### 2. L'évolution tarifaire des péages

Les contrats des concessionnaires fixent les taux d'évolution pour la durée entière de la concession. L'augmentation des taux de péage est décidée par l'Administration Publique des Routes Norvégiennes qui tient compte de l'indice des prix à la consommation. Une consultation politique locale est nécessaire si l'augmentation est plus forte que l'indice des prix à la consommation.

Les tarifs de péage peuvent être augmentés jusqu'à 20% si le projet n'est économiquement plus viable et que les objectifs ne sont plus atteints. Les tarifs peuvent être augmentés chaque année mais, en général, ils ne le sont que tous les deux ou trois ans.

Les règles d'augmentation tarifaire sont les mêmes pour les anciennes et nouvelles concessions.

*In Norway, the basis of the tariffs calculation is not a toll rate per kilometre.*

### 1. Toll tariffs' calculation

*Toll tariffs are fixed and calculated by the Norwegian Public Roads Administration, after having received points of view from relevant local administrations.*

*There are no formulas/models for the basic calculation.*

*Toll tariffs are fixed based on necessary amount to cover the project costs, the foreseen traffic, and the fixed down payment period (usually 15 years).*

*The State, i.e. the Norwegian Public Roads Administration and the Ministry of Transport and Communications give the rules of the regulation system.*

*The toll companies are responsible for the operations on toll stations and for the collecting of the given toll tariffs.*

### 2. Toll tariffs' evolution

*Contracts fix rates for the whole duration of the concession.*

*The increase of the toll rates is determined by The Norwegian Public Roads Administration, which takes into account the consumer price index. A local political hearing is necessary if the increase is higher than consumer price index. The toll rates can be increased until 20% if the project is not economically satisfying and do not correspond to the foreseen payment plan.*

*The rates can be increased every year, but it is usually increased every two or three year.*

*The rules of toll tariff increase are similar on new concessions compared with the old concessions.*

### 3. Autres critères

Les tarifs de péage sont les mêmes sur toute la section concédée et il n'existe pas de différence selon le type d'autoroute.

Les tarifs sont cependant différents selon 3 classes de véhicules:

- les véhicules légers (moins de 3,5 tonnes et longueur inférieure à 6 mètres)
- les poids lourds (plus de 3,5 tonnes et longueur supérieure à 6 mètres)
- les véhicules lourds supérieurs à 12,4 mètres sur quelques projets - remplacement des ferries.

Les tarifs de péage sont différents d'un projet à l'autre. Il y a habituellement un rapport de 1 à 2 entre le véhicule léger et le poids lourd.

### 4. Modalités particulières

Les concessionnaires peuvent introduire des modulations temporelles sur autorisation de l'Administration Publique des Routes Norvégiennes. Les formules d'abonnement avec réduction sont disponibles auprès des sociétés pour tous types de véhicules.

La réduction accordée est fixée par l'Administration Publique des Routes Norvégiennes indépendamment pour chaque concession, selon le système réglementaire national.

Les voitures électriques, les autobus et les véhicules utilisés pour travailler sur les autoroutes ne payent pas de péage. Les motos sont aussi exemptées.

Les personnes à mobilité réduite circulant dans les zones urbaines ne payent pas de péage.

### 5. Relations entre le taux de péage et les services autoroutiers

Il n'existe pas de lien entre le taux de péage et les mécanismes d'évaluation des services autoroutiers, ni de système de pénalités sanctionnant des niveaux de qualité prédéfinis non respectés.

### 3. Other criteria

*Toll tariffs are the same on the whole conceded section. There is no difference according to motorway type.*

*The tariffs are different according to the 3 classes of vehicles:*

- *Light vehicle, up to 3.5 tons*
- *Heavy vehicle, more than 3.5 tons*
- *Some projects - ferry replacing projects - have an additional category for heavy vehicles longer than 12.4 meters.*

*The tariffs will vary from project to project.*

*There is usually a ratio from 1 to 2 between light vehicles and HGV.*

### 4. Specific terms

*Concessionaire companies are allowed to imply variable pricing schemes depending on the time scale if they get the authorization of the Norwegian Public Roads Administration.*

*Subscription formulas with discount are available at toll companies, for all kind of vehicles. The discount given is fixed by the Norwegian Public Roads Administration independently for each toll company, according to given national rules.*

*Electric cars, buses, and vehicles used for working on the toll road get tolls free. Usually motorbikes are exempted. Disabled travellers do not pay toll in city toll rings.*

### 5. Relation between toll rates and motorway service

*There are no connections between toll rates and motorway service assessment mechanisms and "penalty" mechanisms connected to pre-defined levels of quality for the motorway services do not exist.*

## NORVÈGE] [NORWAY

### 6. Droits et obligations des concessionnaires

Les sociétés d'autoroutes et d'ouvrages à péage norvégiennes sont des sociétés à but non lucratif. Elles doivent être dissoutes quand le projet est entièrement remboursé.

Si la concession rencontre des problèmes financiers, des aménagements sont réalisés: les taux peuvent être augmentés jusqu'à 20% et la période d'amortissement peut être prolongée de 5 ans.

Les sociétés d'autoroutes ont des garanties données par l'administration régionale publique ou l'administration des Communautés.

Les tarifs peuvent être arrondis à la hausse pour faciliter le paiement en espèce. Le péage n'est pas assujéti à la TVA. Aucune autre charge fiscale n'est appliquée.

### 6. Concessionnaires' rights and obligations

*Norwegian toll companies are not profit companies, they have to be dissolved when the project is fully paid.*

*If the concessionaire is known to be in financial failures, then rates may be increased till 20% and the tolls period may be prolonged by 5 years. Usually the toll companies have guarantees from Public Regional Administration or Communities Administration.*

*Rounding up methods are applied to give logic amounts for cash payment.*

*Tolls are not subject to VAT. There are no other para fiscal burdens applied.*





## PAYS - BAS ] [ NETHERLANDS

Aux Pays-Bas, il n'existe qu'une concession pour un tunnel d'une longueur de 6,6 kilomètres exploité par la société Westerscheldetunnel.

*The Netherlands has only one concession - the Westerscheldetunnel. The tunnel is 6.6 kilometres in length.*

### 1. Le calcul des tarifs de péage

Le calcul des tarifs de péage est fixé par la loi Wersterchelde sur les tunnels. Les critères pris en compte pour le calcul tarifaire des péages sont les prévisions de trafic et les retours sur investissements.

### 1. Toll tariffs' calculation

*The calculation of the toll tariffs is fixed by the Westerschelde tunnel law. The criteria used for the calculation of the toll tariffs are the traffic volume forecast and the return on investments.*

### 2. L'évolution tarifaire des péages

L'augmentation tarifaire du péage est déterminée par le concessionnaire avec l'accord des actionnaires (l'État). Les critères pris en considération pour le calcul de l'augmentation des tarifs sont l'inflation et la situation financière du concessionnaire. Les taux de péage peuvent être augmentés chaque année. L'augmentation est contrôlée par les actionnaires et ne peut être supérieure à l'inflation plus 4%.

### 2. Toll tariffs' evolution

*The increase of toll tariff rates is determined by the concessionaire with the shareholders' (State) approval. The criteria which are used to calculate the increase of the toll rate are inflation and the financial situation of the concessionaire. The toll rate can be increased every year. The increase is controlled by the shareholders and can not be higher than the inflation plus 4% per year.*

### 3. Autres critères

Les tarifs sont différents selon les quatre classes de véhicules. Le ratio des prix est de 3 à 4 entre les véhicules légers et les poids lourds.

### 3. Other criteria

*Toll tariffs are the same on the whole conceded section. The tariffs are different according to the four vehicle classifications. There is a ratio from 3 to 4 between light vehicles and HGV.*

Catégorie 1:

véhicules d'une longueur < 6 mètres et d'une hauteur < 2,50 mètres

Catégorie 2:

véhicules d'une longueur > 6 mètres et d'une hauteur < 2,50 mètres

Catégorie 3:

véhicules d'une longueur < 12 mètres et d'une hauteur > 2,50 mètres

Catégorie 4:

véhicules d'une longueur > 12 mètres et d'une hauteur > 2,50 mètres

Les tarifs sont déterminés pour les différentes classes de véhicules par application d'un coefficient déterminé pour chaque classe.

Il n'existe pas de classe écologique.

*Category 1:*

*Vehicles lower than 2.5m length: < 6m*

*Category 2:*

*Vehicles lower than 2.5m length: > 6m*

*Category 3:*

*Vehicles higher than 2.5m length: < 12m*

*Category 4:*

*Vehicles higher than 2.5m length: > 12m*

*The tariffs on the different vehicle classes are determined by applying a fixed coefficient on the basic tariff.*

*There are no ecological classes.*

#### 4. Modalités particulières

Le concessionnaire n'est pas autorisé à appliquer des modulations tarifaires ou à souscrire des formules d'abonnements. Toutefois, les utilisateurs des télépéages reçoivent une remise de 25%.

Les transports spéciaux et certains véhicules susceptibles d'endommager la voie ne payent pas de tarifs spécifiques. Le péage est gratuit pour les services d'urgence (police, sapeurs-pompiers, militaires).

Les voyageurs à mobilité réduite ne bénéficient pas de tarifs spécifiques.

#### 5. Relations entre le taux de péage et les services autoroutiers

Il n'existe pas de lien entre le taux de péage et les mécanismes d'évaluation des services autoroutiers, ni de système de pénalités sanctionnant des niveaux de qualité prédéfinis non respectés.

#### 6. Droits et obligations des concessionnaires

Il n'existe pas de critères de limitation des profits des sociétés d'autoroutes. Les revenus provenant des activités secondaires différentes de l'activité principale sont intégrés au bilan régulier des sociétés d'autoroutes. Il n'existe pas d'obligations de réinvestissement pour la maintenance et l'amélioration de l'autoroute.

La société concessionnaire doit respecter un programme de maintenance à long terme.

Les revenus des péages ne peuvent pas être réinvestis dans des activités non autoroutières.

En cas de faillite financière, même temporairement, la propriété est transférée à l'État.

Les méthodes pour arrondir les tarifs de péage ne sont pas autorisées.

Un taux de 19% de TVA est appliqué sur les tarifs de péage.

Aucune autre charge fiscale n'est appliquée.

#### 4. Specific terms

*The concessionaire is not allowed to apply variable pricing schemes or set up subscription formulas but T-tag users get a 25% discount.*

*Special transports and certain vehicles likely to damage the motorway do not pay a specific toll rates.*

*The toll is free for emergency services (police, Fire brigade, military services) but not for relief transports.*

*There are no specific tariff policies for disabled travellers.*

#### 5. Relation between toll rates and motorway service

*There are no connections between toll rates and motorway service assessment mechanisms and "penalty" mechanisms connected to pre-defined levels of quality for the motorway services do not exist.*

#### 6. Concessionaires' rights and obligations

*Measurement and/or limitation criteria do not exist concerning concessionaire companies' profits. Revenues from side-activities, different from the core business contribute to the ordinary company balance. Revenues re-investment obligations do not exist, further to the motorway maintenance and upgrade.*

*The Westerscheldetunnel must respect a long term maintenance plan.*

*Toll revenues can not be re-invested in extra-motorway business.*

*In case of the concessionaire's financial failure, even temporary, the ownership of the tunnel is transferred to the State.*

*Toll "rounding up" methods are not allowed.*

*Mark-ups or added prices do not exist.*

*19% of VAT is applied on the toll rate.*

*There are no other fiscal para-fiscal burdens.*

## PORTUGAL ] [ PORTUGAL



Au Portugal, la tarification des péages est basée sur un taux kilométrique moyen pour chaque section. Il existe des exceptions en péage ouvert où le tarif de péage est déterminé en fonction de la longueur moyenne de la section.

### 1. Le calcul des tarifs de péage

Les tarifs de péage pour les concessions portugaises sont fixés par décret et ils sont calculés selon une formule spécifique qui indique que le montant du péage pour une section donnée est obtenu en multipliant le tarif par la longueur, arrondi au multiple de 5 le plus proche.

Les concessions fixent les tarifs de péage avec l'approbation de l'État.

### 2. L'évolution tarifaire des péages

Sur les concessions existantes, le contrat fixe les évolutions tarifaires pour toute la durée de la concession. L'augmentation des tarifs est annuelle après accord obligatoire de l'État.

Le calcul de l'augmentation se fait en utilisant le taux d'inflation de l'année ainsi que les anciens taux de péage appliqués.

Pour les nouvelles concessions, le taux de péage est basé sur le même tarif de référence, et l'augmentation est déterminée par les mêmes critères utilisés pour les concessions existantes.

### 3. Autres critères

Les tarifs sont appliqués suivant une classification de véhicules comportant 4 classes.

Les véhicules sont classés selon la hauteur du premier essieu et le nombre total d'essieux.

Les tarifs appliqués sont obtenus en multipliant des coefficients fixes au tarif du véhicule léger, ces coefficients variant de 1 à 2,5 entre les véhicules légers et les poids lourds.

Classe 1:

Motos et véhicules mesurant moins de 1,1 mètre, mesurés verticalement au premier essieu, avec ou sans remorque;

Classe 2:

Véhicules à 2 essieux mesurant 1,1 mètre ou plus, mesurés verticalement au premier essieu;

*In Portugal, the tariffs' calculation is based on a toll rate per kilometre by section, although in particular cases an average length determines the tariff (in open toll systems).*

### 1. Toll tariffs' calculation

*The determination of toll tariffs in the Portuguese concessions is fixed by the decree-law and Tolls are calculated in Portugal from a specific formula that, in short terms, says that a toll for a specific section is obtained by multiplying the tariff by the length, rounded to the closest multiple of 5 cents.*

*Concessionaire companies are fixing toll rates with the State's approval.*

### 2. Toll tariffs' evolution

*On existing concessions the respective contract fixes rates for the whole concession period. The increase of the tariffs is annual and is determined by the concessionaire after the mandatory State's approval.*

*Concessionaires use inflation and former toll rates to calculate the increase.*

*For the new concessions, the toll rates are based on the same reference base-tariff, and the increase is determined by the same criteria explained for the existing concessions.*

### 3. Other criteria

*The tariffs vary accordingly to vehicle classifications. There are 4 different classes of vehicles depending on the height of the first axle and the total number of axles. The tariffs applied are obtained by multiplying fixed coefficients to the light vehicle tariff, being the ratio from light vehicles to HGV ranges from 1 to 2.5:*

*Class 1:*

*Motorcycles and vehicles measuring less than 1.1 meters, measured vertically at the first axle, with or without trailer;*

*Class 2:*

*Vehicles with 2 axles measuring 1.1 meters or more, measured vertically at the first axle;*

## PORTUGAL ]

### Classe 3:

Véhicules à 3 essieux mesurant 1,1 mètre ou plus, mesurés verticalement au premier essieu;

### Classe 4:

Véhicules à plus de 3 essieux mesurant 1,1 mètre ou plus, mesurés verticalement au premier essieu.

Les classes écologiques n'existent pas.

## 4. Modalités particulières

Les sociétés concessionnaires peuvent mettre en œuvre des modulations tarifaires ou temporelles. Elles peuvent à cet égard instaurer des politiques d'abonnement pour leur clientèle.

Les péages sont gratuits pour des véhicules de secours, pour les hauts fonctionnaires de l'État, les véhicules effectuant les contrôles pour éviter la fraude, les véhicules militaires et les véhicules effectuant des travaux de contrôle.

Les transports spéciaux et certains véhicules pouvant endommager la route payent un tarif particulier.

Il n'y a aucune politique spécifique de tarif pour les voyageurs à mobilité réduite.

## 5. Relations entre le taux de péage et les services autoroutiers

Il n'existe pas de lien entre le taux de péage et les mécanismes d'évaluation des services autoroutiers. En revanche, un système de pénalités sanctionne la concession à chaque fois que celle-ci ferme des sections pendant une certaine durée ou ne respecte pas les critères de sécurité prédéfinis.

## 6. Droits et obligations des concessionnaires

Il n'existe pas de critères de limitation des profits des sociétés d'autoroutes.

Les revenus provenant des activités secondaires différentes de l'activité principale sont intégrés au bilan de la société concessionnaire.

Il n'existe pas d'obligations de réinvestissement pour la maintenance et l'amélioration de l'autoroute. Les revenus des péages peuvent être réinvestis dans des activités non autoroutières.

Un taux de 21% de TVA est appliqué sur les tarifs de péage.

## [ PORTUGAL

### Class 3:

*Vehicles with 3 axles measuring 1.1 meters or more, measured vertically at the first axle;*

### Class 4:

*Vehicles with more than 3 axles measuring 1.1 meters or more, measured vertically at the first axle.*

*Ecological classes do not exist.*

## 4. Specific terms

*The concession company is allowed to apply variable pricing schemes depending on the time scale and is allowed to set up HGV subscription formula.*

*Tolls are free for emergency vehicles, high state authorities, law enforcement agencies, military vehicles and grantor vehicles during supervision works. No other categories are exempted.*

*Special transports and certain vehicles likely to damage the motorway pay specific toll rates.*

*There are no specific tariff policies for disabled travellers.*

## 5. Relation between toll rates and motorway service

*The Portuguese methodology doesn't relate toll rates and motorway service.*

*Nevertheless, the concessionaire is subject to penalties whenever lanes are closed up to an established amount of time and also subject to penalties or rewards according to safety rates.*

## 6. Concessionaires' rights and obligations

*Measurement and/or limitation criteria do not exist about concessionaire companies' profits. Revenues from side-activities, different from the core business contribute to the ordinary company balance. Revenues re-investment obligations do not exist, further to the motorway maintenance and upgrade. Toll revenues can be re-invested in extra-motorway business.*

*The toll is subject of VAT, at the current rate of 21%.*



## ROYAUME-UNI ] [ UNITED KINGDOM

La tarification des péages n'est pas basée sur un taux kilométrique moyen.

### 1. Le calcul des tarifs de péage

Les tarifs de péage sont déterminés par le concessionnaire seul. Les tarifs de la société M6Toll ne sont pas réglementés. Le concessionnaire est libre de fixer ses tarifs. Les prix sont basés sur des études de marché approfondies et sur les retours de la clientèle.

### 2. L'évolution tarifaire des péages

Le concessionnaire seul détermine l'augmentation des tarifs de péage. L'acceptation du marché est le seul critère utilisé pour calculer l'augmentation tarifaire. Les tarifs de péage peuvent être augmentés deux fois par an.

### 3. Autres critères

Les tarifs de péage ne sont pas les mêmes sur l'ensemble de la section concédée. Les jonctions intermédiaires ont des taux de péage plus faibles que le tronçon principal. Les tarifs sont également différents entre le jour et la nuit.

Les tarifs de péage varient selon la classification des véhicules. Il existe six classes de véhicules qui tiennent compte du nombre de roues, du nombre d'essieux et de la hauteur du premier essieu du véhicule. Les tarifs sont déterminés et appliqués indépendamment pour les différentes classes de véhicules avec un ratio de 2 à 3 entre les véhicules légers et les poids lourds. Il n'existe pas de classe écologique.

### 4. Modalités particulières

La société concessionnaire est autorisée à appliquer des modulations tarifaires dépendant de l'itinéraire choisi, de l'horaire et du type de véhicule. Les modulations n'ont pas besoin d'être autorisées au préalable par une administration compétente.

*The basis of the tariffs' calculation is not an average toll rate per kilometre.*

### 1. Toll tariffs' calculation

*Toll tariffs are determined by the concessionaire alone. M6 Toll tariffs are not regulated. The concessionaire is free to set tolls. The M6 Toll pricing was set based on extensive market research and customer feedback.*

### 2. Toll tariffs' evolution

*The concessionaire only determines the increase of toll rates. Market acceptance is the only criteria used to calculate the increase of toll rate. The toll rate can be increased twice a year.*

### 3. Other criteria

*Toll tariffs are not the same on the whole conceded section. Intermediate junctions have a lower tariff than mainline toll plazas. There are also different day and night tariffs. The tariffs are different according to the vehicles' classification. There are six classes of vehicles depending on the number of wheels, axles and the height of the first axles. The tariffs are determined and applied independently on the different vehicle classes. There is a ratio from 2 to 3 between light and heavy goods vehicles. Ecological classes do not exist.*

### 4. Specific terms

*The concessionaire is allowed to employ variable pricing schemes depending on the route chosen, on the time of day and on the type of vehicle. The variable pricing does not need to be authorised.*

*The concessionaire is allowed to set up subscription formula depending on the route chosen, as well as on peak and off peak periods. HGV and commuters can also benefit from subscription. Subscriptions do not need to be authorised.*

## ROYAUME-UNI ]

## [ UNITED KINGDOM

La société concessionnaire est autorisée à souscrire des formules d'abonnement dépendant de l'itinéraire ou des heures creuses et pleines. Des formules d'abonnement pour les poids lourds et pour des trajets "domicile/travail" existent. Les abonnements n'ont pas besoin d'être autorisés au préalable par une administration compétente.

Les transports spéciaux payent un tarif spécifique. Les véhicules, susceptibles de dégrader anormalement la voie, payent un supplément.

Le péage est gratuit pour les services d'urgence et les prestataires de la société. Les personnes à mobilité réduite et les véhicules aménagés pour le transport de ces personnes sont également exemptés.

### 5. Relations entre le taux de péage et les services autoroutiers

Il n'existe pas de lien entre le taux de péage et les critères d'évaluation des services autoroutiers, ni de système de pénalités sanctionnant des niveaux de qualité prédéfinis non respectés.

La qualité du service est mesurée tous les mois. Les critères pris en compte sont: la durée d'attente au péage, les statistiques sur les accidents, le temps de réponse des unités d'intervention et la satisfaction des clients.

### 6. Droits et obligations des concessionnaires

Il n'existe pas de critères de limitation des profits des sociétés d'autoroutes. Les revenus provenant des activités secondaires différentes de l'activité principale sont intégrés au bilan normal de la société. Il n'existe pas d'obligations de réinvestissement pour la maintenance et l'amélioration de l'autoroute. Toutefois, il existe des normes pour la maintenance et l'amélioration fixées par The Highways Agency TRMM. Les revenus des péages peuvent être réinvestis dans des activités non autoroutières sans limitation. En cas de faillite, le Ministère des Transports a prévu un cadre contractuel pour assumer le contrôle de l'autoroute. Il n'existe pas de méthodes pour arrondir les tarifs de péage. La TVA est appliquée et incluse dans les tarifs de péage à hauteur de 17,5%. Aucune autre charge fiscale n'est appliquée.

*Special transports pay specific toll rates. Certain vehicles likely to damage the motorway will pay extra.*

*The toll is free for emergency services and M6 Toll contractors. Disabled drivers and vehicles specifically designed for the carriage of disabled persons are also exempted.*

### 5. Relation between toll rates and motorway service

*Connections between toll rates and motorway assessment mechanisms do not exist. There are no "penalty" mechanisms, connected to pre-defined levels of quality for the motorway services. The service quality parameters are measured monthly. The criteria are: queuing times at toll plazas, accidents statistics, Incident Support Unit response times, customer feedback.*

### 6. Concessionnaires' rights and obligations

*Measurement or limitation criteria do not exist concerning concessionaire companies' profits. Revenues from side-activities contribute to the ordinary company balance. There are no re-investment obligation further to motorway maintenance and upgrade. There are standards in connection with motorway maintenance and upgrade set by the Highways Agency TRMM.*

*Toll revenues can be re-invested without limitation in extra-motorway business.*

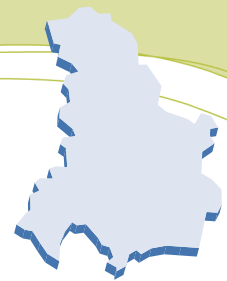
*In case of concessionaires' financial failures, the Department for Transport has stepped in rights to assume the control of the motorway.*

*Tolls rounding up methods do not exist.*

*Toll mark-ups or added prices do not exist.*

*VAT is applied and included in toll tariffs at 17.5%.*

*There are no other para fiscal burdens applied.*



## SERBIE ] [SERBIA

En Serbie, il y a un opérateur autoroutier: la Public Company Roads of Serbia, qui est une agence publique responsable de l'exploitation de 2 autoroutes et de la moitié d'une autre autoroute.

Toutes les autoroutes sont détenues par l'État.

Le principe de base pour le calcul du péage est le suivant: le taux de péage dépend de la distance parcourue et de la classe du véhicule.

### 1. Le calcul des tarifs de péage

Les tarifs de péage sont approuvés par le gouvernement serbe. Actuellement, deux tarifs sont appliqués: l'un pour les véhicules nationaux, l'autre pour les véhicules étrangers. Il est prévu que le tarif soit le même pour les véhicules nationaux et étrangers en 2007.

Le tarif de base pour le véhicule étranger a été fixé il y a longtemps, et il était de 5,7 cents (US\$)/km. Le rapport entre le tarif appliqué aux véhicules nationaux et celui appliqué aux véhicules étrangers a été fixé et est de 1:2.1.

### 2. L'évolution tarifaire des péages

L'augmentation des tarifs de péage est approuvée par le gouvernement serbe. Les critères pris en compte sont l'inflation et les précédents taux de péage. Les tarifs de péage peuvent être augmentés à fréquence variable en fonction de l'évaluation par le gouvernement de l'impact des tarifs de péage sur l'économie nationale.

### 3. Autres critères

Les tarifs de péage sont les mêmes sur l'ensemble du réseau autoroutier.

Les tarifs diffèrent selon quatre classes de véhicules.

I = véhicules à 2 essieux, de 1,30m maximum de hauteur au niveau du premier essieu

II = véhicules à 3 essieux, de 1,30m maximum de hauteur au niveau du premier essieu

III = véhicules à 2 ou 3 essieux, de plus de 1,30m de hauteur au niveau du premier essieu

IV = véhicules à 4 essieux et plus, de plus de 1,30m de hauteur au niveau du premier essieu

*In Serbia, there is one motorway operator: Public Company Roads of Serbia, state owned agency, responsible for operation of two motorways and one half motorway. All motorways are state owned.*

*The basis of the tariffs calculation is a toll rate calculated on distance travelled according to vehicle class.*

### 1. Toll tariffs' calculation

*The toll tariff is approved by the government of Serbia. At the moment there are two tariffs applied: one for domestic and the other for the foreign vehicles. There is the intention that by 2007 the tariff for domestic and foreign vehicles will be equal.*

*The basic fee for the foreign passenger vehicle/km has been determined long time ago, and it was 5.7 cents (US\$). The range between domestic and foreign tariff has been determined and it is 1:2.1.*

### 2. Toll tariffs' evolution

*The increase of toll rates is approved by the government of Serbia. The criteria used are inflation and former toll rates. The toll rate can be increased with different frequencies depending on governmental evaluation of the impact of toll rates on national economy.*

### 3. Other criteria

*Toll tariffs are the same for the whole motorway network. The tariffs are different according to the four vehicles classes.*

*I = vehicles with 2 axles, max 1.30m high measured at the front axle*

*II = vehicles with 3 axles, max 1.30m high measured at the front axle*

*III = vehicles with 2 or 3 axles, higher than 1.30m measured at the front axle*

*IV = vehicles with 4 axles or more, higher than 1.30m measured at the front axle*

## SERBIE ] [SERBIA

Les tarifs de péage sont déterminés en fonction des différentes classes de véhicules en appliquant un coefficient fixe.

Le ratio des prix est de 1,5 à 6 entre les véhicules légers et les poids lourds.

### 4. Modalités particulières

Un tarif spécifique s'applique aux transports spéciaux et à certains véhicules susceptibles d'endommager la chaussée.

Le péage est gratuit pour les services d'urgence (police, pompiers, ambulance) et les militaires.

### 5. Relations entre le taux de péage et les services autoroutiers

Il n'existe pas de lien entre le taux de péage et les critères d'évaluation des services autoroutiers.

La Public Company Roads of Serbia a l'obligation d'entretenir les autoroutes afin de permettre un flux de circulation régulier.

### 6. Droits et obligations des concessionnaires

Il n'existe pas de sociétés concessionnaires en Serbie. Aucune TVA ne s'applique sur les tarifs de péage autoroutiers.

*The tariffs are determined on the different vehicle classes by applying a fixed coefficient.*

*There is a ratio of 1.5 to 6 between passenger vehicles and HGV.*

### 4. Specific terms

*There is special fee procedure for transport of larger than standard goods (unladen) and certain vehicles likely to damage the motorway.*

*The toll is free for emergency services (police, fire brigade, ambulance and military services).*

### 5. Relation between toll rates and motorway service

*There is no link between toll rates and motorway service assessment mechanisms.*

*The Public Company Roads of Serbia to maintain motorways in order to enable regular traffic flow.*

### 6. Concessionaires' rights and obligations

*There are no concessionaire companies in Serbia.*

*There is no VAT on motorway fee.*





## SLOVÉNIE ] [ SLOVENIA

La tarification des péages est basée sur un taux kilométrique. Elle est la même sur toute la section concédée.

### 1. Le calcul des tarifs de péage

Pour des concessions existantes, le calcul des tarifs de péage est fixé par une loi sur les routes publiques et un décret "sur les routes à péage et les péages pour l'utilisation des routes à péage".

Il n'existe pas de formule spécifique utilisée pour le calcul des tarifs de péage. Les critères pris en compte pour calculer les tarifs de péage sont les suivants: le coût du capital (calculé sur la base du taux d'intérêt international comparé au taux pris pour la construction de l'autoroute), les coûts moyens de construction, les coûts de l'entretien courant et des opérations réalisées sur ces routes. Des critères de base doivent être respectés: le tarif de péage de base par kilomètre pour la première catégorie de péage ne doit pas excéder le tarif de péage moyen pondéré, calculé sur la base des coûts mentionnés ci-dessus, et lié au réseau d'infrastructure concerné. Le système de régulation des tarifs de péage est défini dans le décret "sur les routes à péage et les péages pour l'utilisation des routes à péage". Le gouvernement détermine le tarif kilométrique pour les véhicules légers sur la base des propositions faites par DARS.

Les contrôles sont effectués par des instances ad hoc dûment mandatées.

### 2. L'évolution tarifaire des péages

Sur des concessions existantes, un ratio est défini dans le décret "sur les routes à péage et les péages pour l'utilisation des routes à péage".

Aucun taux d'évolution n'est déterminé au préalable dans les contrats de concession.

L'augmentation des taux de péage est déterminée périodiquement par le gouvernement dans le cadre général de la réglementation sur l'augmentation des prix.

Deux critères sont employés pour le calcul de l'augmentation: l'inflation et les anciens tarifs de péage.

*In Slovenia, the tariffs' calculation is based on a toll rate per kilometre. Toll rates are the same on the whole conceded section.*

### 1. Toll tariffs' calculation

*For existing concessions, the calculation of toll tariffs is fixed by "law on public roads and Decree on toll roads and tolls" for the use of toll roads.*

*There is no specific formula used for the calculation of toll rates. The criteria taken into account are the costs of the capital (calculated on the basis of internationally comparative interest rate as the rate of the capital invested into the toll road construction), the average reconstruction costs, the costs of the routine maintenance and of the toll road operations. Basic criteria has to be respected: the basic toll rate per km for the first toll class shall not exceed the weighted average toll, calculated on the basis of the above costs, related to the infrastructure network concerned.*

*The toll regulation system is defined in the "Decree on toll roads and tolls" for the use of toll roads. The government of the Republic of Slovenia determines the basic toll rate per km for the first toll class (cars), based on DARS prepared price lists for the motorway users. Supervisions are performed by the market inspectorate.*

### 2. Toll tariffs' evolution

*On existing concessions, a ratio is determined between the toll class categories in the Decree on toll roads and tolls for the use of toll roads.*

*There is no contract fixing a rate for the whole duration of the concession.*

*The increase of toll rates is determined periodically by the Government with the regulation of prices program. Two criteria are used for the increase's calculation: inflation and former toll rates.*

### 3. Autres critères

Les tarifs de péage sont les mêmes pour l'ensemble de la section concédée.

Aucune modulation tarifaire n'est observée au sein d'une même concession. D'autre part, les classes écologiques n'existent pas.

Les tarifs sont définis selon quatre classes de véhicules:

Catégorie 1:

Véhicules à deux essieux dont la hauteur ne dépasse pas 1,3 m au droit de l'essieu avant.

Catégorie 2:

Véhicules à deux essieux ou plus, dont la hauteur ne dépasse pas 1,3 m au droit de l'essieu avant, avec un poids maximum de 3,5 tonnes.

Catégorie 3:

Véhicules à deux ou trois essieux, dont la hauteur est égale ou supérieure à 1,3 m au droit de l'essieu avant, et n'excédant pas 3,5 tonnes.

Catégorie 4:

Véhicules à quatre essieux ou plus, dont la hauteur est supérieure à 1,3 m au droit de l'essieu avant, avec un poids supérieur à 3,5 tonnes.

Des tarifs sont déterminés et appliqués sur les différentes classes de véhicule en appliquant un coefficient fixe. Pour les catégories mentionnées ci-dessus, les coefficients sont: 1; 1,5; 2,75; 4.

Il y a un coefficient de 1 à 1,5 entre les véhicules légers et les poids lourds.

### 4. Modalités particulières

La société concessionnaire n'est pas autorisée à appliquer des modulations tarifaires ni à instaurer des formules d'abonnement.

Les transports spéciaux ou certains véhicules qui pourraient endommager l'autoroute ne payent pas de tarifs spécifiques.

Les péages sont gratuits pour les services de secours, les transports humanitaires et les véhicules d'entretien. Les voyageurs à mobilité réduite ne bénéficient pas de tarifs particuliers.

### 3. Other criteria

*Toll tariffs are the same on the whole conceded section. There are no price differences inside the same concession according to the motorway type/conditions, or any other factors. For example, ecological classes do not exist. Tariffs are different according to the four vehicles classifications:*

*Category 1:*

*Two-axle vehicles with a maximum height above the front axle of less than 1.3 m.*

*Category 2:*

*Vehicles with two or more axles, 1.3 m or more in height above the front axle, which maximum weight does not exceed 3.5 tonnes.*

*Category 3:*

*Vehicles with two or three axles, 1.3 m or more in height above the front axle and maximum permitted weight over then 3.5 tonnes.*

*Category 4:*

*Vehicles with four or more axles, 1.3 m or more in height above the front axle and gross weight of more than 3.5 metric tonnes.*

*Tariffs are determined and applied on the different vehicle classes by applying a fixed coefficient.*

*For the above categories the coefficients are: 1:1.5: 2.75: 4. There is a ratio from 1 to 1.5 between light vehicles and HGV.*

### 4. Specific terms

*The concessionaire company is not allowed to apply variable pricing schemes and to set up subscription formulas.*

*Special transports or certain vehicles likely to damage the motorway do not pay specific toll rates. Tolls are free for emergency services, humanitarian transports and maintenance vehicles.*

*There are no specific tariff policies for disabled travellers.*

## SLOVÉNIE ] [SLOVENIA

### 5. Relations entre le taux de péage et les services autoroutiers

Il n'existe pas de lien entre le taux de péage et les mécanismes d'évaluation des services autoroutiers, ni de système de pénalités sanctionnant des niveaux de qualité prédéfinis non respectés.

Aucun organisme ne mesure les paramètres de qualité pour les services d'autoroutes.

### 6. Droits et obligations des concessionnaires

Les critères de limitation existent pour les bénéfices de la société concessionnaire sous la forme du rendement maximum sur le capital de DARS. Il tient compte de l'intérêt moyen du marché interbancaire.

Il existe des obligations de réinvestissement pour la maintenance et l'amélioration de l'autoroute. Les revenus provenant des activités secondaires différentes de l'activité principale sont intégrés au bilan de la société.

Des normes d'entretien et de maintenance sont déterminées pour les travaux d'entretien courants.

La méthode d'arrondi vers le haut est appliquée notamment pour calculer les tarifs annuels.

Un taux de 20% de TVA est appliqué sur les tarifs de péage.

Aucune autre charge fiscale n'est appliquée.

### 5. Relation between toll rates and motorway service

*There are no connections between toll rates and motorway assessment mechanisms do no exist. There are no "penalty" mechanisms, connected to pre-defined levels of quality for the motorway services. There are no organizations that measure quality parameters for the motorway service.*

### 6. Concessionnaires' rights and obligations

*Limitation criteria exist for the concessionaire company's profits taking the form of the maximum yield on DARS capital. It takes into account the average interest of the interbank market.*

*There are re-investment obligations further to the motorway maintenance and upgrade.*

*Revenues from side-activities, different from the core business, contribute to the ordinary company balance.*

*Standards about motorway maintenance and upgrade are determined for particular routine maintenance works.*

*Rounding up are applied, under the criteria which are used to calculate the annual tariffs.*

*20% of VAT is applied on toll rates.*

*There are no other para-fiscal burdens.*



## UKRAINE ] [ UKRAINE

Le calcul des tarifs de péage est basé sur un taux kilométrique moyen unique sur l'ensemble de la concession.

### 1. Le calcul des tarifs de péage

Le calcul du tarif de péage est fixé par le décret du 21 juillet 1999 du Cabinet des Ministres de l'Ukraine. Les tarifs sont déterminés par les sociétés concessionnaires avec l'approbation de l'État.

Les critères pris en compte sont les coûts financiers, le montant des investissements, les coûts d'exploitation, les prévisions de trafic, la durée de la concession, les coûts environnementaux, le retour sur investissement. Pour les nouvelles autoroutes, le tarif est inclus dans le contrat de concession et ne peut pas dépasser le taux maximum fixé par le gouvernement.

Pour calculer le tarif, le concessionnaire doit prendre en compte l'ensemble des coûts liés à la construction, au fonctionnement de l'autoroute et à l'entretien d'un service de qualité.

### 2. L'évolution tarifaire des péages

Des tarifs de péage peuvent être révisés par les concessionnaires en prenant en compte l'inflation mais cette évolution ne doit pas dépasser le tarif maximum fixé par l'État.

Trois critères sont pris en compte pour le calcul de l'augmentation du tarif: l'inflation, les anciens tarifs de péage et les programmes d'investissements.

L'évolution du tarif doit être annoncée aux médias au plus tard un mois après son introduction.

*In Ukraine, the tariffs' calculation is based on a toll rate per kilometre. Toll rates are the same on the whole conceded section.*

### 1. Toll tariffs' calculation

*The calculation of the toll tariff is fixed by law (the Decree of the Cabinet of Ministers of Ukraine of July 21, 1999).*

*Toll tariffs are determined by concessionaire companies with State's approval. The criteria taken into account are the financial costs, the amount of investments, the operating costs, the traffic volume forecast, the duration of concession, the subsidies, the environmental costs and the return on investments.*

*The toll rate of the new motorway is set in the concession contract and can not exceed the maximum level, set in order to be regulated by the government.*

*The maximum toll level varies depending on the kinds and carrying capacity of the vehicles.*

### 2. Toll tariffs' evolution

*Toll rates can be reviewed by the concessionaires by taking into consideration the changes in wholesale prices, but its new level cannot exceed the maximum toll level fixed by State.*

*Therefore, three criteria determined the increases: inflation, former toll rates and investment programmes.*

*The announcement of its alteration shall appear in the mass media not later than a month before its introduction.*

### 3. Autres critères

Les tarifs de péage sont les mêmes sur l'ensemble de la section concédée. Les tarifs sont différents selon quatre classes de véhicules:

1. les motos avec ou sans remorque (side cars) automobiles - 0,19 hryvnias par kilomètre parcouru;
2. les automobiles avec remorque, minibus jusqu'à 10 places (conducteur y compris), camions pesant au maximum 3,5 tonnes - 0,29 hryvnias par kilomètre parcouru;
3. les camions pesant de 3,5 à 12 tonnes, convois routiers pesant au maximum 12 tonnes, autobus de 10 à 29 places pesant au maximum 12 tonnes - 0,51 hryvnias par kilomètre parcouru;
4. Les camions et convois routiers de plus de 12 tonnes, les autobus avec plus de 29 sièges et de plus de 12 tonnes - 0,68 hryvnias par kilomètre parcouru.

Un ratio de 2 à 3 est appliqué entre les véhicules légers et les poids lourds.

Les classes écologiques n'existent pas.

### 4. Modalités particulières

Des sociétés concessionnaires ne peuvent pas appliquer de modulations tarifaires ni instaurer de formules d'abonnements.

Le péage est gratuit pour certaines catégories de véhicules: ambulances, services de maintenance de l'autoroute, personnel de la société d'autoroute, pompiers en service, SBU (service de sécurité de l'Ukraine), MVC (Ministère des Affaires Intérieures), Derzhmytshyna (service public du tarif) et les services des douanes.

Le concessionnaire utilise des systèmes de réduction pour les catégories suivantes: utilisateurs permanents (compagnies de transport, agences de voyages, résidents) et certaines catégories de population (retraités, jeunes).

Les transports spéciaux et les véhicules susceptibles de dégrader anormalement la voie payent un tarif spécifique.

En cas de force majeure (catastrophe naturelle, épidémie...), le péage pourra être gratuit pour toutes les catégories de véhicules selon la décision du Cabinet des Ministres de l'Ukraine.

### 3. Other criteria

*Toll tariffs are the same on the whole conceded section. Tariffs are different according to the four vehicles classes:*

1. *Motorcycles with trailer (cycle-cars) and without it, motor cars - 0.19 hryvnias per km traveled;*
2. *motor cars with trailer, minibuses with the number of seats up to 10 (including the driver's), trucks with the maximum permissible weight up to 3.5 tons - 0.29 hryvnias per km traveled;*
3. *trucks with the maximum permissible weight from 3.5 to 12 tons, road trains with the maximum permissible weight up to 12 tons, buses with the number of seats from 10 to 29 with the maximum permissible weight no more than 12 tons - 0.51 hryvnias per km traveled;*
4. *Trucks and road trains with the maximum permissible no more than 12 tons, buses with the number of seats more than 29 and the maximum permissible weight more than 12 tons - 0.68 hryvnias per km traveled.*

*There is a ratio from 2 to 3 between light vehicles and HGV. Ecological classes do not exist*

### 4. Specific terms

*Concessionaire companies are not allowed to apply variable pricing schemes and are not allowed to set up subscription formula.*

*The toll is free for certain categories of vehicles:*

*Ambulance services, Public road administration servicing the road, Companies operating the road, Fire prevention services in execution of their direct duties, SBU (Security Service of Ukraine), MVC (Ministry of Home Affairs, Derzhmytshyna (Public tariff service), Frontier forces carrying out their operational activities.*

*The concessionaire if the concession-granter agreed may use discount systems for the following categories: permanent users (motor transport companies, travel agencies, residents) and certain population categories (pensioners, young people).*

*Special transports or certain vehicles likely to damage the motorway pay specific toll rates.*

*In accordance with the decision of the Cabinet of Ministers of Ukraine, toll for all the types of vehicles shall not be collected in the event of natural disasters, catastrophes, epidemic, epizooty and other emergencies.*

## UKRAINE ]

## [ UKRAINE

### 5. Relations entre le taux de péage et les services autoroutiers

Il n'existe pas de lien entre le taux de péage et les mécanismes d'évaluation des services autoroutiers, ni de système de pénalités sanctionnant des niveaux de qualité prédéfinis non respectés.

### 6. Droits et obligations des concessionnaires

Il n'existe pas de critères de limitation des profits des sociétés d'autoroutes. Les revenus provenant des activités secondaires différentes de l'activité principale ne sont pas intégrés au bilan régulier des sociétés d'autoroutes. Il existe des obligations de réinvestissement pour la maintenance et l'amélioration de l'autoroute. Le concessionnaire doit respecter des normes relatives à la maintenance et à l'entretien.

Il n'existe pas de méthodes pour arrondir les tarifs de péage ni de suppléments tarifaires.

La TVA est appliquée à hauteur de 20%.

Aucune autre charge fiscale n'est appliquée.

### 5. Relation between toll rates and motorway service

*There are no connections between toll rates and motorway assessment mechanisms do no exist. There are no "penalty" mechanisms, connected to pre-defined levels of quality for the motorway services.*

### 6. Concessionnaires' rights and obligations

*Measurement and/or limitation criteria do not exist about concessionaire companies' profits. Revenues from side-activities, different from the core business do not contribute to the ordinary company balance. Revenues re-investment obligations exist, further to the motorway maintenance and upgrade. The concessionaire must respect standards concerning motorway maintenance and upgrade.*

*Toll rounding up methods are not allowed. Mark-ups or added prices do not exist.*

*20% of VAT is applied on toll rates.*

*There are no other para-fiscal burdens.*



## Mission de l'ASECAP

L'ASECAP est l'Association européenne professionnelle des sociétés concessionnaires d'autoroutes et d'ouvrage à péage. Elle réunit et représente 127 organisations qui gèrent plus de 25 000 km de réseau à péage dans 17 pays.

La mission de l'ASECAP consiste à promouvoir le péage comme l'instrument le plus efficace pour financer la construction, l'exploitation et l'entretien des autoroutes et des autres principales infrastructures routières.

L'ASECAP et ses membres s'engagent à:

- Echanger l'information et l'expérience, participer aux programmes de recherche, développer davantage et renforcer le système du péage direct "utilisateur/payeur" comme l'instrument pour une politique des transports durable, sûre et respectueuse de l'environnement.
- Renforcer l'efficacité de leurs réseaux et améliorer de façon permanente le niveau de services offerts à la clientèle.

## ASECAP mission Statement

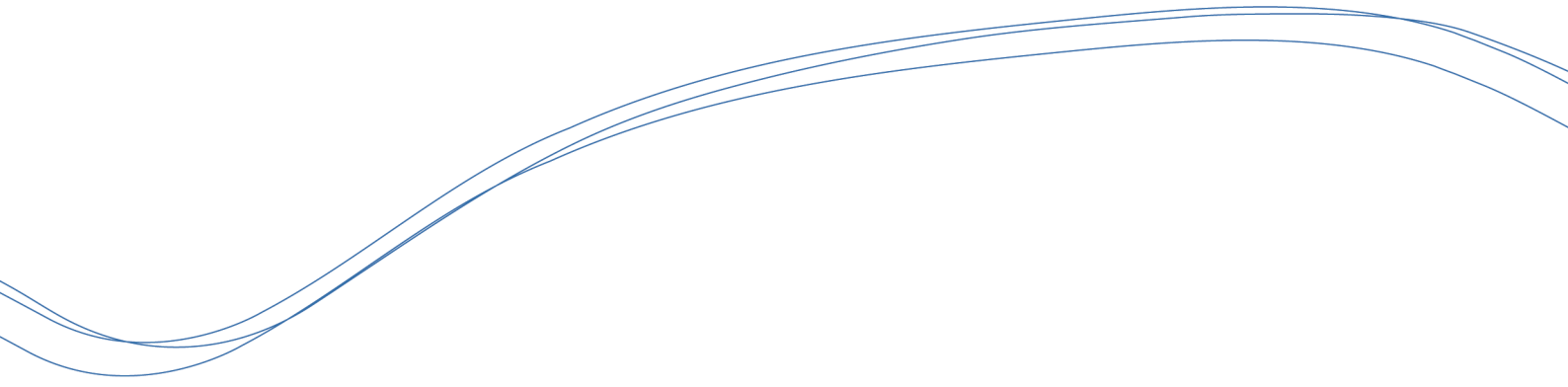
*ASECAP is the European professional Association of operators of tolled road infrastructures. It gathers and represents 127 organisations that manage a toll network of over 25,000 km in 17 countries.*

*ASECAP's mission is to promote toll as the most efficient tool to finance the construction, operation and maintenance of motorways and other major road infrastructures.*

*ASECAP and its members engage to:*

- *Exchanging information and experience, participating in research programmes and further developing and enhancing the direct "user/payer" toll system as an instrument of a sustainable, safe and environmentally friendly transport policy.*
- *Strengthening the efficiency of their networks and permanently improving the level of services provided to the clients*





Réviseurs/Proofreaders: King's Translation  
Design: Image plus, Belgique/Belgium  
Impression/Printing: Van Ruys, Belgique/Belgium  
Crédit photo/Photo's credit: ASECAP

mai/May 2006



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

**Siège de l'Association**

3, rue Edmond Valentin - 75007 Paris

**Bureaux/Offices**

47-51, rue du Luxembourg - 1050 Bruxelles

Tel: 0032 2 289 26 20 - Fax: 0032 2 514 66 28

[www.asecap.com](http://www.asecap.com) - E-mail: [asecap@skynet.be](mailto:asecap@skynet.be)

