

ASECAP

LES INFRASTRUCTURES À PÉAGE
AU SEIN DE L'ASECAP

*TOLLED INFRASTRUCTURES
WITHIN ASECAP*



Siège de l'Association / Seat of the Association
3, rue Edmond Valentin - 75007 Paris

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



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

ASFINAG



N.V. Tunnel Liefkenshoek



HUKA
Hrvatska Udruga
Koncesionara za Autoceste s
naplatom cestarine



SUND & BAELT
Holding A/S

ASFINAG
Autobahnen
und Schnellstraßen
Finanzierungs
Aktiengesellschaft



ASETA
Asociación de Sociadas
Españolas Concesionarias
de Autopistas, Túneles,
Puentes y Vías de Peaje



ASFA
Association des Sociétés
Françaises d'Autoroutes et
d'ouvrages à péage



TEO
Fonds Routier National
Hellenique



AKA
Alföld Koncessziós
Autópálya R.T.



AISCAT
Associazione Italiana
Società Concessionarie
Autostrade e Trafori



NORVEGFINANS
Norske
Vegfinansieringsselskapers
Forening



BRISA
Auto-Estradas
de Portugal, S.A.



Serbian Road Authority



DARS
DRUZBA ZA AVTOCESTE V
REPUBLIKI SLOVENIJI, d.d.
(Motorway Company in the
Republic of Slovenia)



**Consortium
"Transmagistral"**

**T A B L E D E S M A T I È R E S
C O N T E N T S**

PRÉAMBULE / INTRODUCTORY STATEMENTS	4
DÉFINITION DU PÉAGE / TOLL DEFINITION	6
AUTRICHE / AUSTRIA	8
CROATIE / CROATIA	14
DANEMARK / DENMARK	18
ESPAGNE / SPAIN	22
FRANCE / FRANCE	32
GRECE / GREECE	38
HONGRIE / HUNGARY	42
ITALIE / ITALY	46
NORVEGE / NORWAY	52
PORTUGAL / PORTUGAL	58
SLOVENIE / SLOVENIA	66
UKRAINE / UKRAINA	70

Pour un meilleur et plus efficace fonctionnement, l'ASECAP a créé trois Comités permanents: le COPER I, chargé d'étudier les différents systèmes de financement d'infrastructure en Europe, le COPER II, responsable pour les questions liées à la sécurité et à l'environnement et le COPER III, chargé des questions concernant les ITS (systèmes intelligents de transport).

Cette publication présente en particulier les innovations les plus récentes dans le secteur des concessions en Europe, sujet étudié entre autres par le Comité Permanent de l'ASECAP, COPER I, présidé par M. Jean Mesqui, qui a notamment pour mission de dresser l'état des lieux de la concession d'autoroutes à péage, telle qu'elle se pratique concrètement en Europe afin de donner une définition du terme "péage" intégrant toutes les spécificités des membres de l'ASECAP. Les réponses reçues (AKA, ASETA, AISCAT, ASFA, ASFINAG, BRISA, BINA ISTRRA, DARS, NORVEGFINANS, SUNDBAELT, CONSORTIUM TRANSMAGISTRAL, TEO) au questionnaire adressé à tous les membres de l'ASECAP en décembre 2002 ainsi que les documents collectés permettent d'établir le panorama suivant.

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

Bien qu'il y ait des nuances, parfois importantes d'un pays à l'autre, la situation dominante est celle dans laquelle les sociétés concessionnaires ont pour mission globale le financement, la construction, l'entretien et l'exploitation des infrastructures. Certaines sociétés sous-traitent la collecte du péage, comme la société AKA en Hongrie ou DARS en Slovénie. AKA sous-traite également l'exploitation. La SAPN en France a également adopté ce schéma pour l'autoroute A14.

Une TVA est appliquée sur les tarifs de péage dans tous les pays à l'exception de la Norvège, de la Slovénie et de la Croatie. Certains points méritent d'être soulignés.

La Norvège pratique un système particulier. C'est l'Etat qui construit et exploite les projets routiers financés par les péages. Une société est créée dans chaque ville concernée pour, d'une part, financer une partie bien déterminée des coûts de construction et, d'autre part, collecter le péage. En Slovénie, l'Etat a transféré à la société DARS un réseau de 270 km déjà construit, sur lequel elle prélève un péage qui doit lui permettre de financer la construction de nouveaux tronçons et d'assurer l'entretien du réseau gratuit qui est aujourd'hui de 68 km. En Autriche, les automobilistes doivent posséder une vignette pour circuler sur les deux tiers du réseau autoroutier. ASFINAG est chargée de la perception.

For a better and more efficient functioning, ASECAP has created three Permanent Committees: COPER I, responsible for studying the various infrastructure financing systems currently existing in Europe, COPER II, responsible for safety and environmental issues and COPER III, responsible for the ITS domains.

The present publication covers specifically the most recent innovations in toll concessions in European countries, which are amongst the issues studied under the scope of the ASECAP Permanent Committee COPER 1, chaired by Mr. Jean Mesqui, in order to arrive at a definition of what actually constitutes a toll.

A questionnaire was sent out at the end of December 2002 and the answers we have received from AKA, ASETA, AISCAT, ASFA, ASFINAG, BRISA, BINA ISTRRA, DARS, NORVEGFINANS, SUNDBAELT, CONSORTIUM TRANSMAGISTRAL and to some extent TEO, together with the documentation we have amassed on the subject, enable us to make the following observations.

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

Although there are sometimes considerable differences between one country and another, the most common situation is that in which the concessionaire has to finance, build, maintain and operate the network it is responsible for. Some companies contract out the collection of tolls, for example AKA (Hungary) and DARS (Slovenia). In France SAPN has also adopted this system on the A14 motorway.

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

Norway has a special system of its own. The government is responsible for building and maintaining the network. A specific company is created to finance a predetermined proportion of the construction costs and collect the equivalent amount in tolls. In Slovenia, the government has given DARS 270 km of completed road network.

DARS is collecting the tolls on this road and will use the funds to finance new sections and maintain the toll and toll-free networks (the toll-free sections total 68 km). In Austria, two thirds of the motorways currently require motorists to display a toll sticker. The money is collected by ASFINAG.

Au mode de financement traditionnellement pratiqué par les pays membres de l'ASECAP (financement des infrastructures par affectation claire des péages collectés, avec ou sans subventions d'Etat remboursées dans la majorité des cas), viennent s'ajouter de nouveaux systèmes de financement d'infrastructure tel que le "péage fictif". Dans le cadre de ce système, l'Etat rémunère directement le concessionnaire qui peut être chargé de la construction et de l'exploitation de l'infrastructure avec les droits qu'il a prélevés. Toutefois, dans ce contexte, le principe de l'utilisateur/payeur ne peut être appliqué. En Espagne, 2 sections sont financées par le système du péage "fictif": la M45, tronçon de 37 km situé au sud de Madrid, et une voie express de 62 km à l'est du pays. Au Portugal, en Algarve, le projet Scut, suit la même logique.

Un descriptif des différents systèmes par pays est repris ci-après.

Pour ce qui concerne les données statistiques des pays membres de l'ASECAP nous renvoyons au Bulletin Statistique de l'ASECAP, édition 2004, ainsi qu'au site Internet de l'ASECAP: www.asecap.com

DÉFINITION DU PÉAGE

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

A new system of "shadow tolls" is currently developing in European countries and competing with the financing systems currently being implemented by ASECAP members (using tolls to finance infrastructures, with or without subsidies, which are refunded in most cases). Under the new system, the government pays the concessionaires directly from the proceeds of taxation. This means that the "user/payer" principle no longer applies. In Spain, 37 km of the M45 South of Madrid and 62 km of express lane in the East of the country are financed by shadow toll. There are also shadow toll projects in Portugal, such as the SCUT project in the Algarve.

There follows a basic definition of the term "toll" as understood by ASECAP members, as well as a short description of the various financing systems currently existing.

For further information about the statistical data of the ASECAP members, please consult the ASECAP Statistical Bulletin (2004 issue), as well as the ASECAP web-site: www.asecap.com

TOLLS: A DEFINITION

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

INTRODUCTION

La longueur du réseau autrichien est de plus de 2000 km. Le péage constitue un droit versé pour utiliser une infrastructure ou un réseau. Les droits ainsi perçus sont directement alloués à une entité juridiquement indépendante chargée du financement, de la construction, de l'entretien et de l'exploitation de l'infrastructure.

I Cadre juridique

La société concessionnaire (ASFINAG) est de droit privé. Elle est détenue principalement par l'Etat et elle a le droit de verser des dividendes. Il n'y a aucune limite à la durée du contrat de concession.

L'ASFINAG se compose de deux filiales, qui sont des entités juridiques:

- L'OSAG, chargée de l'exploitation et de l'entretien d'une partie du réseau.
- L'ASG, Chargée de l'exploitation et de l'entretien d'une autre partie du réseau.

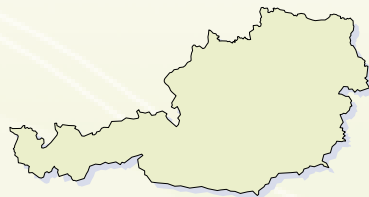
Ces sociétés sont formés par

- de réseaux régionaux, composés par des autoroutes et de voies rapides

L'OSAG est une société privée à responsabilité limitée. Elle est détenue en majorité par l'ASFINAG.

L'ASG est détenue à:

- 65% par l'ASFINAG
- 35% par le Tyrol et la Vorarlberg



Rotenturmstraße 5-9
1010 Wien
T +43 1 53 13 41 00 00
F +43 1 53 13 41 10 020
E office@asfinag.at
W www.asfinag.at

Walter HECKE
Président / President
Volker RUX
Assistant / Assistant

Sociétés / Companies 5

Km / Km 2000

ASFINAG

ASFINAG
Autobahnen
und Schnellstrassen
Finanzierungs
Aktiengesellschaft

INTRODUCTION

The Austrian network is more than 2000 km long. A toll in Austria is a payment made by a user in return for using a specific infrastructure, the revenue of which is directly assigned to a legally independent body responsible for financing, building, maintaining and operating the infrastructure.

I Legal Framework:

The concession company (ASFINAG) is governed by private law, owned primarily by the government and has the right to pay dividends. The tenure of the concession is unlimited.

ASFINAG has two subsidiaries that are own legal entities:

- OSAG, which is responsible for operating and maintaining a certain part of the network;
- ASG, which is responsible for operating and maintaining another part of the network.

These companies are made up of:

- Regional networks, consisting of highways and high-speed motorways

OSAG has the form of a private limited company. ASFINAG is the majority shareholder.

ASG is:

- 65% owned by ASFINAG and ;
- 35% by the provinces of Tyrol and Vorarlberg.



Dans les régions où ni l'OSAG ni l'ASG sont responsables pour l'exploitation et l'entretien du réseau, l'ASFINAG est rentrée en contact avec les organismes provinciaux compétents pour accomplir les tâches susmentionnées.

Il existe une garantie d'Etat. Le concessionnaire est libre de déterminer sa politique d'emprunt. En ce qui concerne la restitution de la concession, le contrat des sociétés concessionnaires est de type usus fructus et n'a pas de limite. L'ASFINAG a, néanmoins, le droit de résilier un contrat sous certaines conditions à la fin de chaque année. Le gouvernement autrichien n'a pas fait usage de ce droit au cours des 50 dernières années.

Une nouvelle loi réglemente désormais le système de péage depuis le 1er janvier 2003; elle stipule que:

- Toutes les autoroutes et les voies rapides sont soumises au péage.
- Le péage est lié au temps passé sur le réseau ("time related toll"), par un système de vignette pour les véhicules dont le poids maximum arrive jusqu'à 3,5 tonnes.
- Le péage est également lié à la distance sur une partie du réseau pour tous les véhicules. Pour tous les véhicules dont le poids maximum est supérieur à 3,5 tonnes, un péage lié à la distance parcourue est collecté sur l'ensemble du réseau dès le 1er janvier 2004.

II OBLIGATIONS

La société concessionnaire a pour obligation de réaliser des études de faisabilité, d'entretenir, améliorer et exploiter l'infrastructure et de fournir des services annexes.

La société concessionnaire doit aussi adapter ou élargir l'infrastructure en fonction du volume du trafic. Les dépenses sont financées par le budget de l'ASFINAG.



In areas where neither OSAG nor ASG are responsible for operating and maintaining the network, ASFINAG has entered into contracts with the various provinces in order to fulfill these tasks. There is a government guarantee. The concessionaire is free to determine its own borrowing policy.

As far as the reversion of the concession is concerned, the contract (usus fructus) is of unlimited duration. However, ASFINAG has – under certain circumstances – the right to terminate the contract at the end of each year. The Austrian government has abstained from this right for 50 years.

The toll system in Austria has been regulated by a new law since 1 January 2003:

- *all motorways and fast highways are subject to tolls*
- *the toll is related to the time spent on the network (time-related toll) through a toll sticker system for vehicles up to 3.5 tons maximum gross weight;*
- *the toll is also related to the distance traveled on part of the network for all vehicles. For all vehicles above 3.5 tons maximum gross weight, a distance-related toll has been charged on the whole network since 1st January 2004*

II OBLIGATIONS

The concession company is required to design, build, maintain, improve, supply annex services, and operate the infrastructure.

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



III FINANCEMENT

A Le Péage

Le terme autrichien pour désigner le péage est MAUT. VIGNETTE est par contre utilisée pour désigner ce que l'on appelle en anglais TOLL STICKER. Il s'agit d'un droit d'usage assujéti à la TVA. Le montant du péage est en fonction de la distance parcourue, de la durée du trajet (dans le cas de la Vignette) et du poids autorisé du véhicule.

Le montant du péage est également lié aux coûts de construction et d'exploitation. Aucune politique commerciale est appliquée en matière de péage.

D'autres organismes, filiales d'ASFINAG, se chargent de la perception des péages.

Les coûts de perception du péage est d'environ 6% pour les véhicules dont le poids est supérieur à 3,5 tonnes, tandis qu'ils s'élèvent à environ 15% pour tous les autres véhicules (Maut et Vignette inclus). L'introduction de péages automatiques a réduit les coûts de perception. La société n'applique pas de modulation tarifaire en fonction du volume du trafic.

B Les subventions

Des subventions européennes sont disponibles pour certains projets. Dans certains cas, elles peuvent arriver à hauteur de 20% des coûts envisagés pour les projets corridors (TEN pool).

C Les obligations fiscales

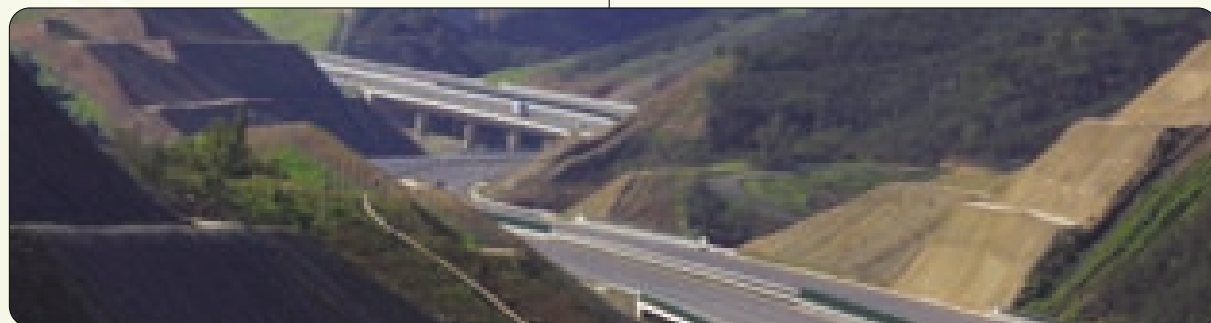
Les recettes sont soumises à une TVA de 20%.

D Les taxes dues par la concession

Le taux de la TVA est de 20%. Les contrats de concession ne stipulent aucune clause de neutralité fiscale.

IV SERVICES ANNEXES

Les services annexes sont fournis par des tiers. Les recettes qu'ils génèrent représentent 4% du chiffre d'affaires.



III FINANCING

A Toll

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

The amount of the toll is based upon the distance traveled, the duration of journey (toll sticker) and the permissible weight of the vehicle.

The amount of the toll is related to the construction and operating costs. There are no commercial considerations.

Other bodies, subsidiaries of ASFINAG, are responsible for collecting the tolls. The cost of toll collection is about 6% for vehicles above 3.5 tons, whereas it is about 15% for all other vehicles, including both normal tolls and the toll sticker tolls. The introduction of automatic passes has reduced collection costs. The company does not adjust the toll amount to traffic volume.

B Subsidies

European subsidies are available for certain projects. In some cases, these are available for up to 20% of planning expenses for corridor projects (TEN pool).

C Tax liabilities

Revenues are subject to 20% VAT.

D Taxes owed by the concession

The VAT rate is 20%.

There is no fiscal neutrality clause in the terms of reference.

IV ANNEX SERVICES

Annex services are run by third-party service providers. These annex services account for 4% of turnover.



INTRODUCTION

Le péage en Croatie est le montant versé par l'utilisateur pour l'utilisation d'une infrastructure spécifique ou d'un réseau, dont les recettes sont directement allouées à une société chargée du financement, de la construction, de l'entretien et de l'exploitation de l'infrastructure.

En Croatie il y a les suivants opérateurs autoroutiers: Hrvatske autoceste (HAC), Autocesta Rijeka-Zagreb (ARZ) et BINA-ISTRA, qui exploitent totalement 731,2 Km d'autoroutes ("sémi-autoroutes").

I CADRE JURIDIQUE

Les sociétés concessionnaires croates sont de droit privé et présentent un actionariat majoritairement privé. Elles ont le droit de verser des dividendes.

La durée de la concession est de 28 ans, même si la loi autorise les concessions allant jusqu'à 33 ans, pourvu qu'il s'agisse d'une décision prise par le gouvernement.

Pour accorder une concession dont la durée dépasse 33 ans il faut obtenir une décision du Parlement.

La concession est rendu à la fin du contrat.

L'Etat accorde son soutien au financement des projets, selon les principes PPP.

Les concessionnaires sont libres de déterminer leur politique d'emprunt, sauf dans le cas où ils demandent une garantie de l'Etat.

II LES OBLIGATIONS

La société concessionnaire est chargée de réaliser les études de faisabilité, de construire, d'entretenir, de développer et d'exploiter l'infrastructure.

Elle doit respecter le "permis de principe", qui est accordée par l'Etat et doit adapter l'infrastructure en fonction du volume du trafic.

Puisque l'Etat peut influencer la détermination du montant du péage, il couvre également les pertes éventuelles. Du fait de l'implication du gouvernement dans la détermination de la politique tarifaire, toute adaptation de tarifs doit être soumise à son approbation.



Ilica 10/II
10000 Zagreb
T +385 1 48 81 797
F +385 1 48 19 086
E info-huka@huka.hr
W www.huka.hr

Aleksa LADAVAC
Président / President
Josip SAPUNAR
Vice-Président / Vice-President

Sociétés / Companies 3

Km / Km 731,2

INTRODUCTION

The toll in Croatia is a payment made by the user for using a specific infrastructure or a network whose revenues are directly allocated to a company responsible for financing, building, maintaining, and operating the infrastructure.

In Croatia there are the following motorway operators: Hrvatske autoceste (HAC), Autocesta Rijeka-Zagreb (ARZ) and BINA-ISTRA which operate in total 731,2 km of motorways (semi motorways).

I LEGAL FRAMEWORK

Croatian concessionaires are of private law with mainly private shareholding. They are allowed to pay dividends.

The duration of the concession is 28 years, but the law authorises it to be up to 33 years, provided that such decision is taken by the Government. For granting a concession for a period beyond 33 years the decision of the Parliament is required. The concession is returned at the term of the contract

The State gives its support with regards to project financing according to PPP principles.

Concessionaires are free to determine their borrowing policies, save for the case where they ask for a state guaranty.

II OBLIGATIONS

The concessionaire is responsible for designing, building, maintaining, developing and operating the infrastructure.

It has to comply with the location permit that is issued by the State and has to adjust the infrastructure to traffic volume.

Since the States has influence to the toll price determination, it compensate the shortfalls incurred. The Government's involvement implies that all adjustments require its approval.



III FINANCEMENT

A Le Péage

En Croatie, le péage porte le nom de TOLL, à savoir le terme utilisé en anglais. Il s'agit d'un droit d'utilisation de l'infrastructure.

L'utilisateur ne paie que pour pouvoir emprunter des infrastructures spécifiques, ou autoroutes ou certains ouvrages (ponts et tunnels), le reste du réseau étant gratuit ; le péage est déterminé par rapport à certains critères qui tiennent en compte le niveau du PIB.

Il n'y a pas de politique commerciale en matière de péage.

Les coûts de perception du péage représentent 9% du chiffre d'affaires.

L'introduction de moyens de paiement automatisés n'a pas forcément réduit ces frais, du fait du faible prix de revient de la main-d'œuvre.

La modulation tarifaire n'existe pas par rapport au volume du trafic, mais elle est appliquée par rapport au lieu de résidence de l'utilisateur.

B Les subventions

Les concessionnaires reçoivent des subventions nationales sous forme de compensation pour les pertes subies ou sous forme de revenus des impôts sur le carburant (0,60 kuna par litre - Hrvatske autoceste).

La contribution du gouvernement est remboursée à l'Etat après l'extinction, grâce à l'obligation du partage de profit ("profit share obligation").

C Les obligations fiscales

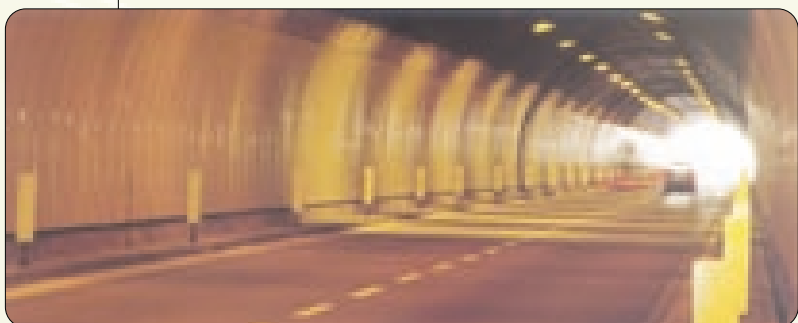
Le concessionnaire est exonéré d'impôts jusqu'en 2010, et il est également exonéré de la TVA sur les revenus du péage (BINA-ISTRA).

D Les garanties de l'Etat

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

IV SERVICES ANNEXES

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



III FINANCING

A Toll

The Croatian word is TOLL, the same as in English. It is a user fee.

The user only pays for specific infrastructures, or motorways and certain structures (bridge and tunnel), and the rest of the road network is free; the toll is determined in accordance with certain criteria by taking into account the level of GDP.

There is no strictly commercial policy with regard to the toll amount.

The cost of perception accounts for around 9% of the turnover.

Because the workforce is cheap, the introduction of automatic means did not reduce these costs.

There is no tariffary modulation with regard to traffic volume but there is modulation with regard to the place of residence of the user.

B Subsidies

The concessionaires receive national subsidies through compensation for loss of earnings or through revenues generated by fuel tax (0,60 kuna per liter - Hrvatske autoceste).

The government's contribution is paid back after the extinction through a profit sharing obligation.

C Fiscal Obligations

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

D State guaranties

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

IV ANNEX SERVICES

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



INTRODUCTION

Le péage représente le paiement de l'utilisateur pour l'utilisation d'une infrastructure spécifique et il est directement affecté à une entité légale indépendante qui prend en charge le financement, la construction, l'entretien et l'exploitation de ces infrastructures.

Au Danemark les péages sont collectés sur les deux grands ponts Storebaelt (national) et Øresund (Danemark/Suède).

I CADRE JURIDIQUE

A cause de la décision politique de construire des ponts comme connections, les sociétés sont au 100% des sociétés d'Etat.

Les sociétés ont reçu le mandat de construire les connections prévues et, ultérieurement, d'être chargées de l'exploitation.

A/S Storebaelt et Oeresundsbro Konsortiet ont simplement la gestion de la concession pour exploiter la connection Oeresunds Fixed link et collecter les redevances payées par les usagers du pont.

Les péages collectés servent à rembourser les prêts qui ont été demandés pour couvrir les coûts de construction et pour payer l'exploitation et l'entretien du pont.

Ils n'existent pas des règlements concernant la restitution de la propriété.

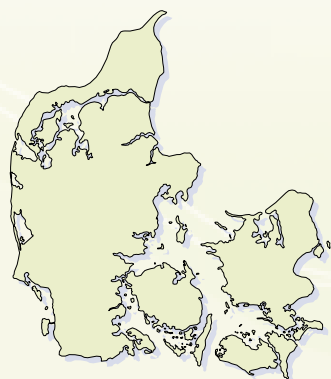
Il y a une garantie de l'Etat: les risques financiers sont monitorés et gérés dans le cadre des certaines lignes directrices de la part des garantisseurs et en fonction de la stratégie financière du Comité Directeur de la société.

II LES OBLIGATIONS

Les deux sociétés doivent assurer la conception, la construction, l'exploitation, l'entretien et, éventuellement, l'amélioration de l'infrastructure.

Sund & Bælt
Sund & Bælt

SUND & BAELT
Holding A/S



Vester Søgade, 10
DK-1601 København
T +45 33 93 52 00
F +45 33 93 10 25
E kundeservice@sbf.dk
W www.sundbaelt.com
www.sundogbaelt.dk

Leo LARSEN
Administrateur Délégué CEO / Chief Executive Officer CEO
Mogens HANSEN
Directeur Financier / Finance Director

Sociétés / Companies 2

Km / Km 34

INTRODUCTION

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

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

I LEGAL FRAMEWORK

In connection with the political decision to build the bridge links, the ownership was given to the 100 pct state owned companies. The companies are assigned with the task to construct the links and later on to be in charge of the operation.

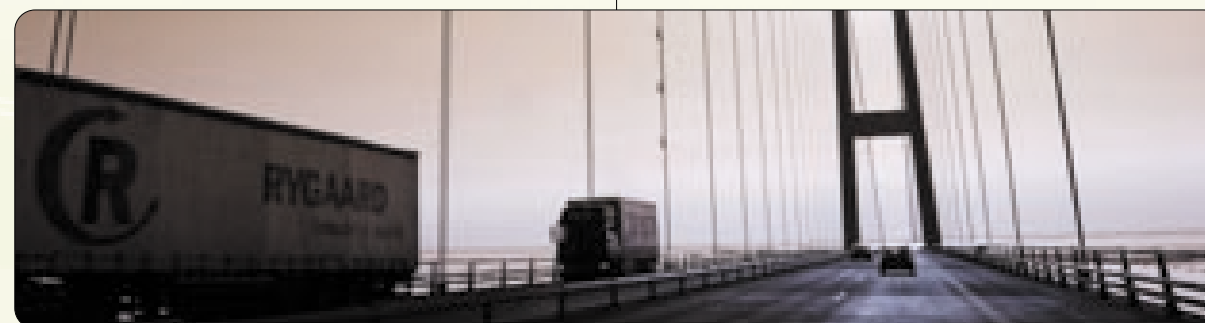
A/S Storebaelt and Oeresundsbro Konsortiet exclusively hold the concession to operate the Oeresund Fixed Link and to collect fees from the link's users. The tolls levied on the users are to repay loans that were raised for the construction costs and to pay for the operation and maintenance of the link.

There are no statements concerning the return of the ownership.

There is a state guarantee: The financial risks are monitored and managed within guidelines from the guarantors and in line with the Board of Director's financial strategy.

II OBLIGATIONS

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



III LE FINANCEMENT

A Le péage

- Le terme exact désignant le péage est "Redevance d'usage".
- Le montant du péage est basé sur la longueur/hauteur du véhicule et, dans certains cas, sur le nombre des trajets effectués.
- Le montant du péage est lié aux coûts de construction et exploitation et il n'y a pas de politique commerciale en matière de péage. Le péage sur le Storebaelt est soumis à l'approbation du Ministère des Transports.
- Le montant du péage ne change pas en fonction du volume du trafic.
- Les deux sociétés sont soumises à la compétition des sociétés de "ferry".
- Les péages sont assujettis à la TVA. La TVA est de 25%.

B Les subventions

Des subventions européennes ont été obtenues pour la connection de l'Oeresunds. Au total, les subventions représentent le 5% des couts de construction.

C Les taxes dues par la société concessionnaire

A/S Storebaelt et Oresundsbro Konsortiet sont assujettis à la taxation, le dernier via sa société mère. L'imposition au Danemark représente le 30% des revenus totales.

III FINANCING

A Toll

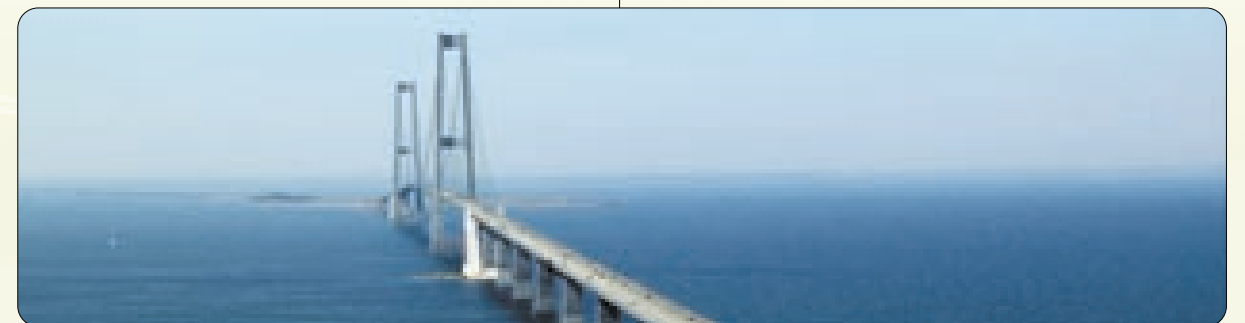
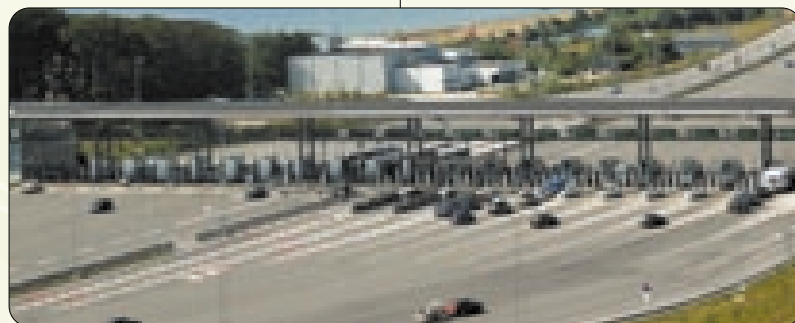
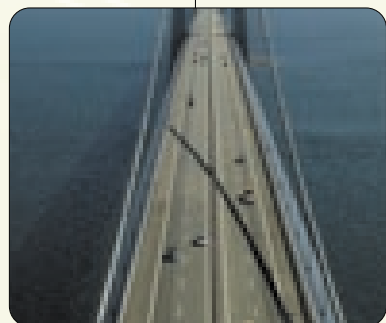
- The Danish term to describe the toll is user fee.
- The amount of the toll is based upon the length/height of the vehicle and in some cases the number of trips.
- The amount of the toll is related to the construction and operating costs and is driven by commercial considerations. The toll on Storebaelt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

B Subsidies

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

C Tax liabilities

A/S Storebaelt and Oeresundsbro Konsortiet are subject to taxation, the latter via the mother company. Danish tax totals 30 pct of the taxable income.



INTRODUCTION

A Le péage

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

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

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

Le revenu est donc directement octroyé à une entité juridiquement indépendante qui finance, entretient et exploite le réseau.

Certaines sociétés concessionnaires doivent construire des autoroutes avec et sans péage.

Dans ce cas, la recette de l'autoroute à péage est mise à contribution pour financer l'autoroute sans péage. C'est le cas des nouvelles voies d'accès à Madrid, qui ont du également contribuer à la construction de l'autoroute M-50, autoroute sans péage.

Dorénavant, tous les contrats de concession octroyés par le Ministère des Transports doivent respecter cette nouvelle disposition.

Au Pays Basque, la gestion de l'autoroute A8 a été rendue en juin 2003 au gouvernement basque qui continue à percevoir le droit de péage afin de financer les autoroutes gratuites de la région. La perception des droits est confiée à une société publique et à un concessionnaire privé chargés de la collecte des paiements et de l'entretien et l'exploitation de l'autoroute moyennant une redevance.

INTRODUCTION

A The Toll

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

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

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

The revenue is directly assigned to an independent legal entity that finances, maintains and operates the network.

Some concessions have built tolled and also non-tolled motorways. The revenue obtained by the toll motorways is used to finance the non-toll motorway.

This was the case of the new radial of Madrid that had to build the M-50 ring motorway, which is free for the user.

From now on, all the concession contracts that the Ministry of Public Works will call for bid have to fulfil this new specification.

In the Basque Country, the A8 motorway has been returned in June 2003 to the Basque Government which will continue to recover toll fees in order to finance a non toll motorways in the region, through the alliance of a public society and a private concessionaire in charge of collecting the toll, maintaining, and operating the infrastructure, expecting a royalty.



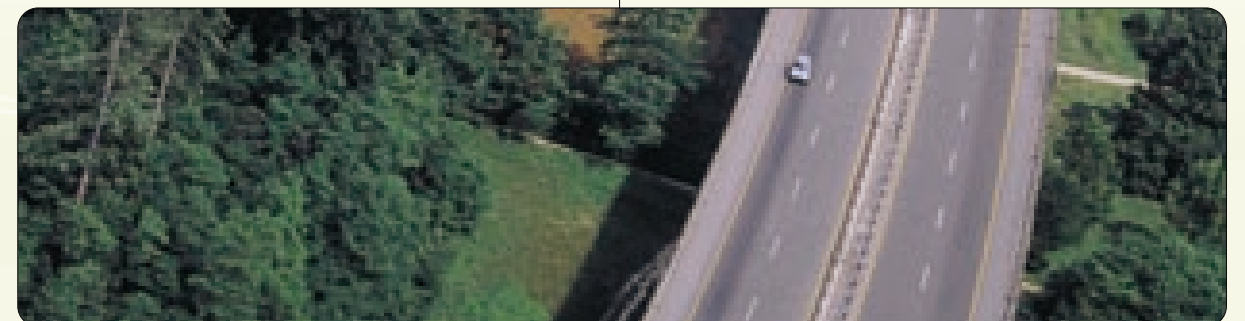
Estébanez Calderón, 3
28020 Madrid
T +34 91 571 62 58
F +34 91 571 11 22
E aseta@aseta.es
W www.aseta.es

Sociétés / Companies 28

Km / Km 2.506,67

José-Luis FEITO
Président / President
Antonio DIEZ DE RIVERA
Directeur Général / Manager Director

ASETA
Asociación de Sociedades
Españolas Concesionarias
de Autopistas, Túneles,
Puentes y Vías de Peaje



B Le péage fictif

1 Les conditions

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

A Madrid:

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

En Murcia:

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

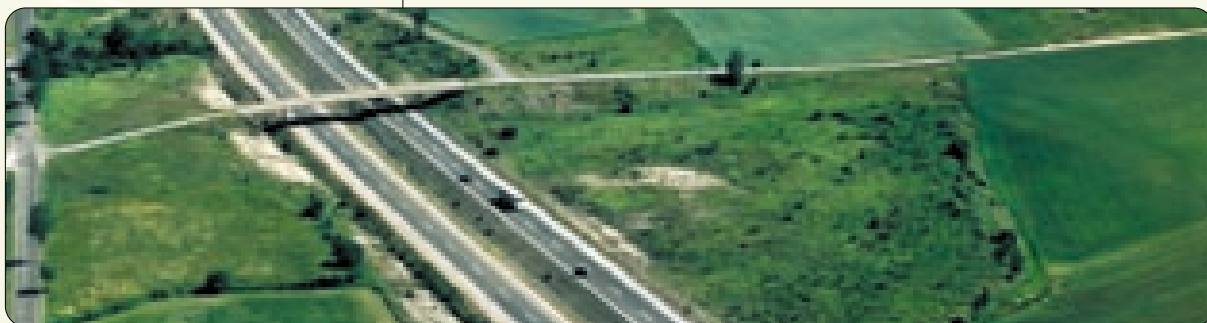
Les sociétés concessionnaires facturent directement les autorités sur la base du volume de trafic enregistré. Elles appliquent dans ce cadre la formule: $V_h * km * \text{péage}$

Dans d'autres régions, telles que la Catalogne, la Navarre, la Castilla-Mancha et Valence, ils existent également des projets d'autoroutes à péage fictif.

2 Les avantages et inconvénients du péage fictif

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

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



B Shadow Tolls

1 Conditions

The motorways sections in operation that have been financed by shadow toll system are the following:

In Madrid

- A 37,1 km long motorway in the south and east of Madrid that has been ranted for 25 years, (M-45).
- A 21,8 km highway in the west of Madrid (M-501).

In Murcia

- A 62,4 km long highway granted for 26 years, (Alcantarilla-Caravaca)

The concessions will directly invoice the Authority taking into account the registered traffic according to the formula: $Veh * km * \text{toll fee}$.

Moreover, there are plans for other shadow toll motorways and highways in the regions of Cataluña, Navarra, Castilla La Mancha and Valencia.

2 Pos and cons of the shadow toll:

For all citizens, there is no special advantage on the use of the shadow toll. On the contrary, there are cons that must be taken into account:

- Every taxpayer pays the facility; that is not fair for the taxpayers that will never use the facility.
- Foreigners do not contribute to finance the facilities although they may use it.
- There are other social priorities which need public funding and that cannot be solved if the funds are used to construct infrastructures.
- This delays the payment of the facilities and it does not suppose a saving in the public budget.
- It is not convenient to mix financial infrastructure systems (toll, shadow toll, free-toll express ways...) in order to maintain a consistent system.



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

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

C Les systèmes qui existent en Espagne

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

I CADRE JURIDIQUE

En octobre 2003 le seul groupe (Groupe ENA) dont l'Etat est propriétaire a été privatisé et incorporé dans ITINERE Infraestructuras S.A. (l'ex Sacyr Concesiones S.A.).

Cela signifie que toutes les sociétés concessionnaires en Espagne ont aujourd'hui un actionariat privé et par conséquent ont le droit de verser des dividendes.

Jusqu'à présent, la durée maximale de la concession était de 75 ans (extensions de durée incluses). La nouvelle législation approuvée en 2003 a réduit cette durée à 60 ans.

Toutes les concessions sont rendues à l'autorité qui les a concédées. En juin 2003, l'A-8 a été rendue au gouvernement du Pays Basque.

Toutes les garanties de l'Etat et de taux de change ont été abolies en 1988. Aujourd'hui, il n'y a donc plus de garantie d'Etat particulière.

Les concessions sont libres de déterminer leur politique d'emprunt.



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

- a private management is more efficient than the public management.
- better maintenance of the motorway
- to delay the payment of the infrastructure
- it can start the construction of the facility earlier than if it were financed by the State.

C The different schemes which exist in Spain

- The payment by a user for using a specific infrastructure which revenue is directly assigned to a legally independent entity in charge of:
 - ▶ financing, building, maintaining, and operating the infrastructure for Spanish motorways
 - ▶ maintaining, and operating the infrastructure only
 - ▶ financing, building, maintaining, operating the infrastructure with or without the toll system.
- the shadow toll

I LEGAL FRAMEWORK

Concessions are governed by private law.

In October 2003, the only group (Grupo ENA) owned by the State was privatised and incorporated in ITINERE Infraestructuras S.A., formerly Sacyr Concesiones S.A.

That means that nowadays all the concessions in Spain have a 100% private shareholding and are consequently able to pay dividends.

Up to now, the maximum tenor was 75 years (including time extension). The new legislation approved in 2003 reduced the maximum period of concession to 60 years.

All concessions are returned to the granted authority. In June 2003 the A8 motorway has been returned to the Basque Country Government.

In 1988 the State and Exchange Rate guarantees were abolished. Now, there are no special State guarantees.

Each Concession is free to define its own borrowing policy



II LES OBLIGATIONS

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

III LE FINANCEMENT

A Le péage

En espagnol, le terme utilisé pour désigner le péage est PEAJE, qui se traduit en français par PEAGE. En Espagne, dès 2002, le péage est un droit d'usage assujéti à une TVA de 16%.

L'utilisateur paie en fonction de la distance parcourue, du nombre d'axes de son véhicule, de la durée du trajet, de l'heure du trajet (certaines autoroutes appliquent des taux différents selon le moment, ou l'heure, du trajet effectué), du nombre de transits effectués sur une période donnée (généralement un mois), de sa résidence (pour certains axes routiers) et du mode de paiement (certaines autoroutes accordent des réductions spéciales en fonction du mode de paiement utilisé).

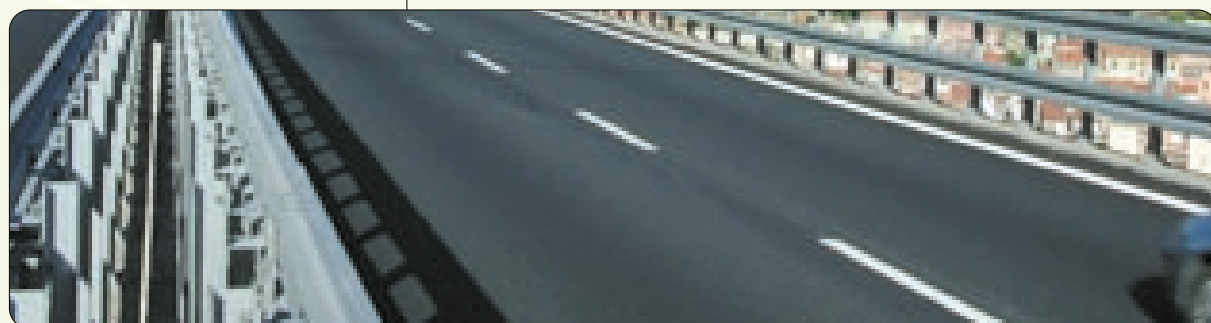
Le montant du droit perçu est fixé en fonction du coût de construction et d'entretien de l'infrastructure. Il est également régi par une politique commerciale. Les sociétés concessionnaires sont chargées de la collecte des droits.

L'introduction de systèmes automatiques de paiement a réduit les coûts de perception.

De plus, en Espagne il a été introduit un nouveau système ETC de perception du péage, désigné Via-T, sur toutes les autoroutes à péage.

La technologie utilisée par Via-T (DSRC ou Dedicated Short Range Communications) est compatible avec les recommandations du CEN (Comité européen de standardisation) et permet aux usagers de Via-T de parcourir toutes les autoroutes en Espagne avec un seul OBU (On Board Unit).

A partir de l'été 2004 la plupart des autoroutes à péage en Espagne aura mis en place le système Via-T.



II OBLIGATIONS

The concessions are required to build, maintain, improve and operate the infrastructure. They are not required to adjust or expand the infrastructure according to the traffic volume.

III FINANCING

A Toll

The Spanish term is "Peaje" and the English translation is "Toll".

In Spain, since 2002, the toll is a usage fee subject to a VAT of 16%.

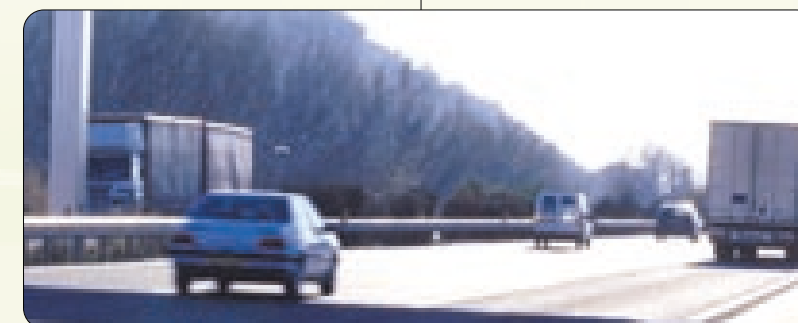
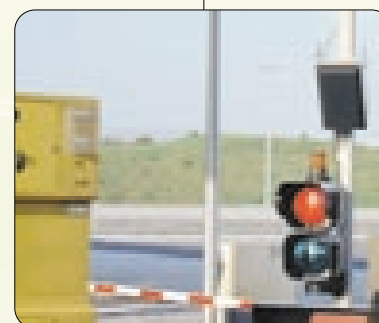
The amount of the toll is based upon: the number of axles, the distance travelled, the time (some toll motorways apply different toll rates according to the moment (hour) when the transit has been made), the number of transits made in a concrete period of time (generally in a month), the residence (some toll motorways apply different toll rates according to the place of residence of the user) and the payment mean (some toll motorways have special discount according to the payment mean used). The amount of the toll is related to the construction and operating costs and driven by commercial considerations.

The concessions are in charge of collecting the toll.

The introduction of the automatic "passes" has reduced these costs.

Moreover, in Spain, a new interoperable Electronic Toll Collection (ETC) system, called Via-T is being deployed in all toll roads.

The technology used by Via-T (Dedicated Short Range Communications or DSRC) complies with all CEN's (European Committee for Standardisation) recommendations and allows Via-T users to drive on all roads in Spain with one and the same OBU.



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

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

Certaines gouvernements régionaux appliquent d'autres politiques de fixation des taux de péage, en tenant compte le 95% de l'index des prix moyens à la consommation.

B Les subventions

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

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

C Les taxes dues par la concession

Le taux de la TVA est de 16%.

IV SERVICES ANNEXES

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

Pour le reste, les services annexes sont fournis par des sous-concessions. La redevance est déterminée dans le contrat de droit privé passé entre la société concessionnaire et le sous-concessionnaire. La durée des contrats de sous-concession pour les services annexes ne peut pas dépasser la durée de la concession et le contrat de droit privé signé avec le sous-concessionnaire, doit être approuvé par l'autorité compétente.

Les critères de sélection des opérateurs dépendent des sociétés concessionnaires.

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



By the summer of 2004, most of the Spanish toll roads will have installed the Vía-T system. Vía T becomes a very similar payment mean to a credit card as the Vía-T user signs a contract with the issuing company (financial institutions) providing a bank account to which tolls should be debited.

Some concessions adjust the toll amount to traffic volume. The toll rate review system for the motorways granted by the State take into consideration the Average Cost Living Index corrected by a coefficient that shows the difference between the foreseen ADT and the real ADT. Some Regional Governments establish other toll rates review policies taking just into account 95% of the Average Cost Living Index.

B Subsidies

Sometimes the State and some Regional Governments have reduced the toll rates or have frozen the annual review of the rates. In those cases, the State or the Regional Governments are committed to compensate the concessionaire company.

The State can also grant a loan to the concessionaire company with special conditions, as it is the case of Autopista del Sureste.

C Tax liabilities

The VAT rate is 16%.

IV ANNEX SERVICES

Some concessionaire companies have created a company partial or totally owned by them for the operating of the commercial facilities. The others are sub-concessions. Their royalty is determined by a private contract between the concessionaire company and the sub-concessionaire company.

The sub-concession of the commercial facilities cannot exceed the period of the concession of the toll motorway. The private contract signed with the sub-concessionaire has to be approved by the correspondent authority.

The selection of the operator depends on the concession's priorities.

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

INTRODUCTION

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

I CADRE JURIDIQUE

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

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

Les sociétés concessionnaires françaises sont de droit privé et ont le droit de verser des dividendes. Certaines sont complètement privées (Cofiroute), et d'autres sont détenues majoritairement par l'Etat.

La durée de la concession avait été fixée à 35 ans, mais différentes réformes ont eu pour effet de prolonger la durée initiale, qui s'échelonne entre 2028 et 2032 pour la majorité des sociétés. Pour les nouvelles concessions, la durée est variable et peut aller de 50 à 70 ans. La concession est rendue à la fin de la durée.

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

En matière de politique d'emprunt, les sociétés publiques non cotées ne sont pas libres, à l'exception d'ASF, société publique cotée, et les sociétés totalement privées.

INTRODUCTION

In France, a toll is a payment made by a user for using a specific infrastructure or network whose revenue is directly allocated to an independent body responsible for financing, building, maintaining and operating the infrastructure.

I LEGAL FRAMEWORK

The Motorway system is based on the principle of works and public services' concession (building and operating), according to the law 18th of April 1955.

Concession agreement, completed by specific terms of reference, is a contract by which the State (the granting authority) leaves to the concessionaires companies all the responsibilities for building and exploiting the motorways.

French concessions are governed by private law and are allowed to pay dividends. Some are completely private (Cofiroute), and others are owned primarily by the government.

The tenure of the concession was formerly 35 years, but various legislative measures have lengthened the initial period of tenure, which will come to an end between 2028 and 2032 for the majority of the companies. For new concessions, the period of tenure can vary from 50 up to 70 years. The concession reverts to the granting authority at the term of the contract.

Since the last reform of 2000, the State cannot award anymore any guarantee.

Public subsidies can be granted for new concessions.

As far as borrowing policies are concerned, public not listed companies are not free to determine them, with the exception of ASF, which is a public listed company, and the completely private companies.



ASFA
Association des Sociétés
Françaises d'Autoroutes



3, rue Edmond Valentin
75007 Paris
T +01 47 53 37 00
F +01 45 55 84 88
E asfa@autoroutes.fr
W www.autoroutes.fr

Rémy CHARDON
Président / President
Jean MESQUI
Délégué Général / Executive Director

Sociétés / Companies 11

Km / Km 7.895,9



II OBLIGATIONS

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

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

III FINANCEMENT

A Le péage

Le terme français PEAGE, qui se traduit par TOLL en anglais, est un droit d'usage.

L'utilisateur paie en fonction de la distance parcourue, du nombre d'essieux, du poids du véhicule et de la catégorie d'émission (un cas ATMB).

Le taux de péage est fonction du coût de construction, d'exploitation et de maintenance. Il figure dans le cahier des charges pour les nouvelles concessions, et pour les concessions plus anciennes, on prend en compte plusieurs critères, tel que le trafic, le coût de construction, ou encore la péréquation avec d'autres sections.

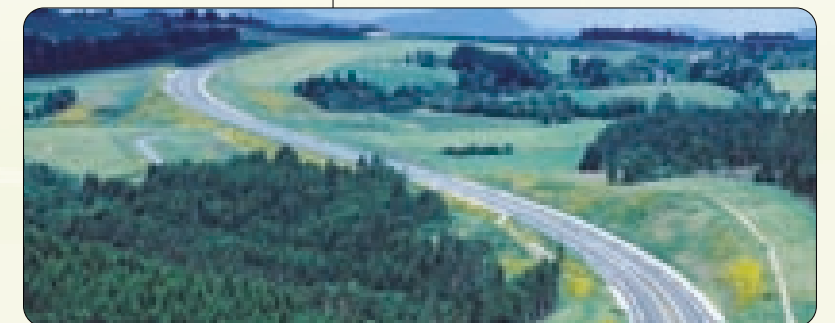
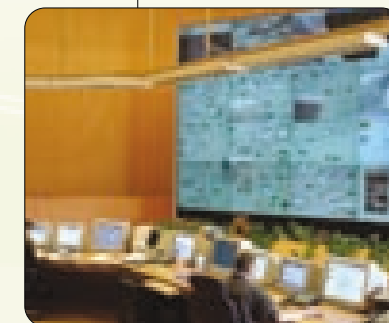
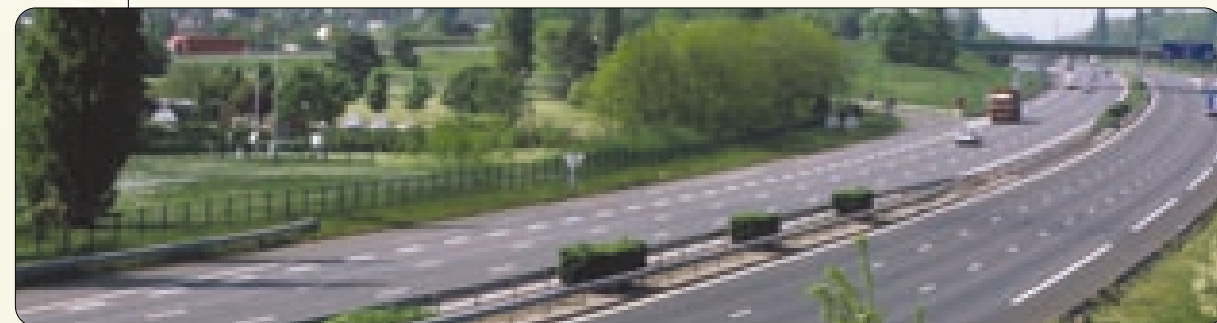
Il existe une politique commerciale en matière de péage par le biais de formules d'abonnement proposées aux clients.

Les sociétés concessionnaires sont chargées de la collecte. L'introduction de moyens automatiques a réduit les coûts de perception du péage.

Les modulations tarifaires sont utilisées en heures de pointes et des réductions sont accordées en heures creuses sur certaines sections (A14-A1).

B Les subventions

Les sociétés concessionnaires perçoivent des subventions nationales uniquement sur les nouvelles concessions. Par exemple, la A28, concédée à la société ALIS, a obtenu une subvention à hauteur de 40% de son investissement.



II OBLIGATIONS

The concessions are required to design, build, maintain, develop and operate an infrastructure. They are also required to supply annex services.

However, they have no obligation to adjust or enlarge the infrastructure according to traffic volume unless this is specifically stated in the terms of reference.

III FINANCING

A The Toll

The French word for toll is PEAGE. It is a user fee.

The user pays according to the distanced traveled, the number of axles, the weight of the vehicle and the category of polluting emissions (an ATMB case).

The toll rate depends on construction, operating and infrastructure maintenance costs. It is stated in the terms of reference for new concessions. For older concessions, other factors such as traffic volume, construction costs, or even the comparison with other road sections are taken into account.

Driven by commercial considerations, concessionaire companies propose to their clients different possibilities of subscription.

Concessionaires are responsible for collecting tolls. The introduction of automatic passes has reduced collection costs.

A policy of toll adjustment applies during peak hours and reductions are foreseen outside peak hours on certain sections (A14-A1).

B Subsidies

Only new concessions receive National subsidies. For instance the A28 section, recently awarded to ALIS, obtained a subsidy representing 40% of its investment.

C Les obligations de financement

Le pourcentage des impôts et taxes, hors impôts sur les sociétés, par rapport au chiffre d'affaires est de 21%.

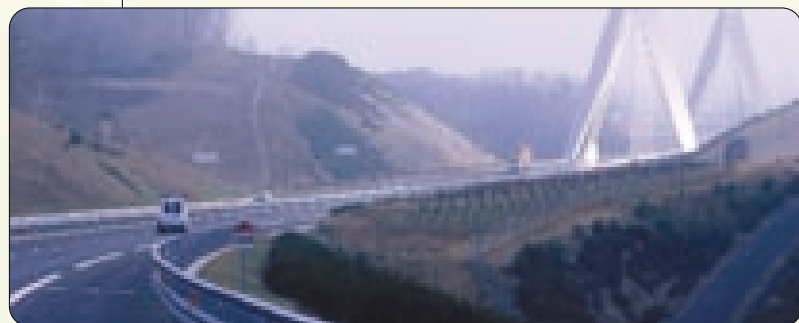
D Impôts et taxes dus par la société concessionnaire

Les sociétés concessionnaires paient une TVA de 19,6% sur leurs recettes

IV SERVICES ANNEXES

- Les installations commerciales sont fournies par des sous concessionnaires. Leur redevance est calculée sur le chiffre d'affaires hors taxe, et sont choisies par les systèmes d'appels d'offres. Les sous concessionnaires ne participent pas au financement des réseaux de desserte.
- Six sociétés d'autoroutes se sont groupées au sein d'un groupe d'intérêt économique: GIE Autoroutes Trafic, pour commercialiser des données trafic. L'offre commerciale homogène d'information trafic couvre 7.250 Km d'autoroutes en France et en Europe, adaptée à tous les médias modernes (Internet, télévision, wap ...).
- Les câbles de fibres optiques équipent la quasi-totalité du réseau autoroutier en service. Une partie de ces fibres optiques sont louées, par les sociétés d'autoroutes, à des entreprises extérieures permettant ainsi d'amortir les investissements importants et nécessaires à la réalisation de ce réseau de communication.

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

**C Tax liabilities**

The taxes' percentage (excluding income tax) in relation with the overall turnover is of 21%.

D Taxes due by the concession

The concessions pay VAT on toll receipts of 19.6%.

IV ANNEX SERVICES

- Commercial installations are operated by sub-concessions. Their fees are calculated on the basis of their tax-free turnover. Public tender awards contracts. Sub-concessions do not participate to the financing of the network's ramps.
- Six Motorway companies have created an Economic Interest Grouping: GIE Autoroutes Trafic in order to sell traffic data. The homogeneous offer of traffic information cover 7,250 Km in France and in Europe and it is compatible with all the modern media (Internet, television, wap, ...).
- The fibre optic cables are installed almost on the totality of the Motorway network in operation. A part of them are rented, by the Motorway companies, to external companies in order to amortize the relevant investments needed for the realization of this communication network.

Annex services represent 2% of the concessions' overall turnover.

INTRODUCTION

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

I CADRE JURIDIQUE

La société concessionnaire est de droit privé et détenue majoritairement par l'Etat. Concernant la durée de la concession, la nouvelle législation fait l'objet de nombreuses discussions. Quoiqu'il en soit, aucune durée n'a été préétablie.

Ils existent également des sociétés complètement privées en Grèce, qui sont soumises à une différente législation.

L'Etat offre une garantie et la société concessionnaire est libre de déterminer sa politique d'emprunt.

II OBLIGATIONS

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

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

INTRODUCTION

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

I LEGAL FRAMEWORK

The TEO concession is governed by private law and owned primarily by the government. New legislation is currently under examination concerning the period of tenure of the concession and the duration of the public delegation has not yet been defined. There are also totally private companies in Greece, subject to different legislation.

There is a government guarantee and the concessionaire company is free to determine its own borrowing policy.

II OBLIGATIONS

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

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



TEO
Hellenic Road Fund



Vitinis 14-18 - Nea Philadelphia
GR 14342 Athens
T +30 210 25 98 005
F +30 210 25 84 872
E arnaoutis@teo.org.gr
W www.teo.org.gr

Ioannis PAPANIKOLAOU
Président / President
Athanasios DEREKAS
Vice-Président / Vice-President

Sociétés / Companies 1

Km / Km 916,5

Andreas ARNAOUTIS
Directeur Technique
Technical Manager



III FINANCEMENT

A Le Péage

Le mot grec "Diodia" se traduit par TOLL en Anglais. Il s'agit d'un droit d'usage. L'utilisateur paie en fonction de la distance parcourue et du nombre d'axes de son véhicule. Le péage est déterminé en fonction des coûts d'entretien. La société concessionnaire est chargée de la collecte des droits. L'introduction de moyens automatiques de paiement a réduit ces coûts de perception.

B Les Obligations de financement

35% des bénéfices sont reversés aux impôts.

C Impôts et taxes dus par la concession

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

IV SERVICES ANNEXES

Les services annexes sont fournis par des tiers.

III FINANCING

A Toll

The Greek word for toll is "Diodia" It is a user fee. The user pays according to the distance traveled and the number of axles of the vehicle. The toll is determined by the operating costs. The concession company is in charge of collecting the toll and the introduction of automatic passes has reduced collection costs.

B Tax Liabilities

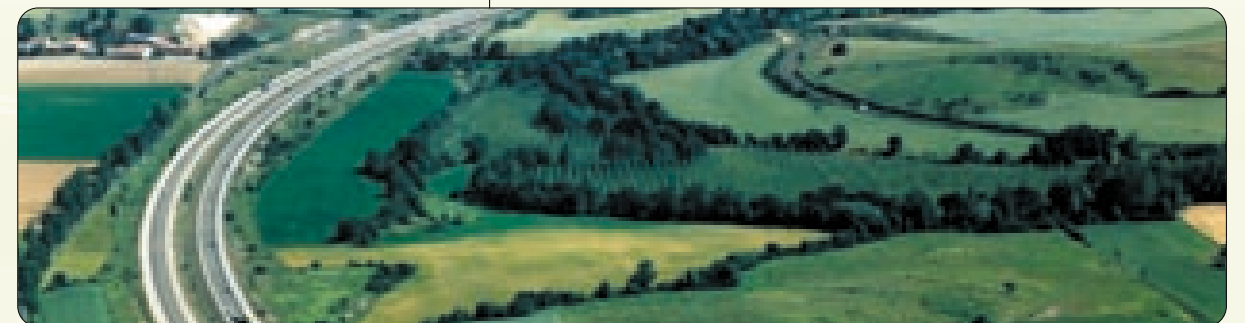
Tax liabilities represent 35% of profits.

C Taxes payable by the concessionaire

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

IV ANNEX SERVICES

Annex services are supplied by third party service providers.



INTRODUCTION

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

I CADRE JURIDIQUE

Les concessions sont de droit public. La durée de la concession est de 35 ans et celle-ci est restituée au terme du contrat. Il n'y a aucune garantie d'Etat. Les sociétés concessionnaires sont libres de déterminer leur politique d'emprunt.

Bien que l'Etat ne fournisse aucune garantie, il exige de la concession une transparence totale. La société concessionnaire agit comme une entreprise privée.

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

II OBLIGATIONS

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

INTRODUCTION

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

I LEGAL FRAMEWORK

The concessions are governed by public law. The tenure of the concession is 35 years and it reverts to the granting authority at the end of the contract. There is no government guarantee and the companies are free to determine their own borrowing policy.

Although the government does not supply any guarantee, it requires complete transparency from the concessionaire. The concessionaire operates as a private company.

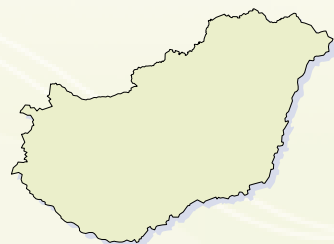
Negotiations are currently underway with the government concerning the minimum level of social capital with regard to total investment costs, given that highways are not all operated in the same way. This raises a problem in terms of account harmonisation.

II OBLIGATIONS

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



AKA
Alföld Koncessziós
Autópálya R.T.

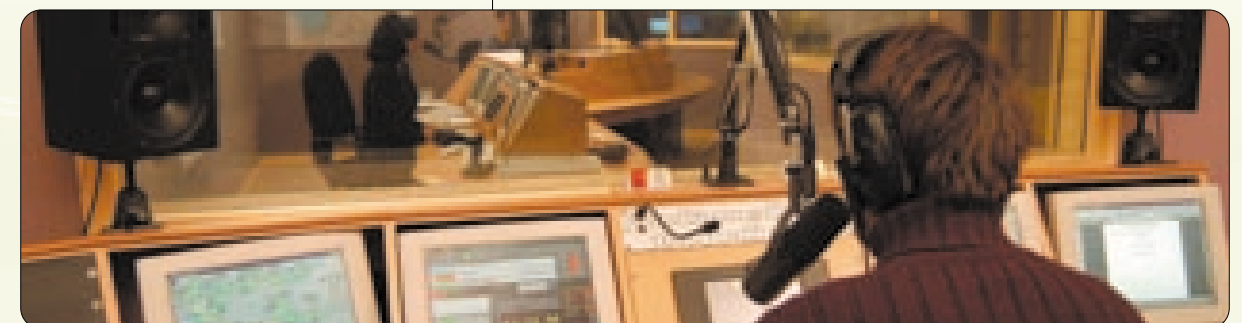


Lajos str, 26 - H
1023 Budapest
T +361 326 05 55
F +361 326 05 45
E akart@aka.hu
W www.aka.hu

Paul Henri AUMONT
Administrateur Délégué / CEO
Gabor HIDVÉGI
Vice Administrateur Délégué
Deputy CEO

Sociétés / Companies 2

Km / Km 539



III FINANCEMENT

A Péage

En Hongrie, on parle de DIJ. Le péage est un droit d'usage assujéti à la TVA, qui est passée de 12% à 25% le 1er janvier 2003.

L'utilisateur paie en fonction de la distance parcourue, du nombre d'axes du véhicule et de la distance entre les axes.

Le montant du péage est calculé défini en fonction des coûts de construction et d'exploitation de l'infrastructure. Les concessionnaires ont mis en place une politique commerciale permettant aux utilisateurs de prendre un abonnement leur accordant jusqu'à 20% de réduction. Ces abonnements sont accessibles aux utilisateurs locaux et aux utilisateurs fréquents. Des programmes de passage rapide aux stations de paiement ont également vu le jour.

Une autre entité est chargée de la collecte du péage. Un contrat de sous-traitance lie celle-ci à la société concessionnaire. La société collectrice, RT, bénéficie d'un intéressement financier.

B Les subventions

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

C Les obligations fiscales

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

D Les taxes dues par la société concessionnaire

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

IV SERVICES ANNEXES

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



III FINANCING

A Toll

The Hungarian word is DIJ. The toll is considered as a usage fee subject to VAT. The latter increased from 12% to 25% on January 1st 2003.

The amount of the toll is based upon the distance travelled, the number of axles and the distance between the axles.

The amount of the toll is related to the construction and operating costs and is driven by commercial considerations. Subscriptions are also available that entitle users to a 20% discount. These subscriptions are aimed at local and frequent users. Speed passes are also available.

A special body is responsible for collecting the toll; the contractual relationship is based on a contract of undertaking embodying a financial incentive.

The toll amount is adjusted the traffic volume in order to meet the optimum toll level.

B Subsidies

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

C Tax liabilities

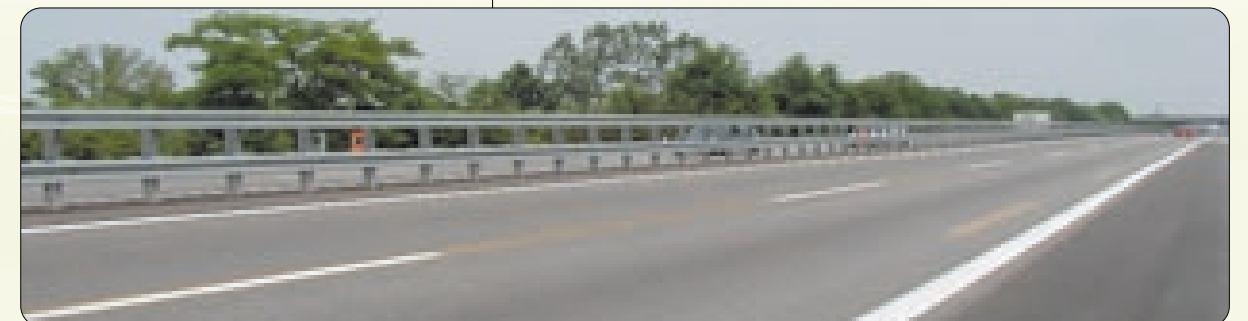
13% in 2002, including VAT.

D Taxes payable by the concession:

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

IV ANNEX SERVICES

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



INTRODUCTION

En Italie, le péage correspond au versement d'un droit d'usage d'une infrastructure spécifique. Les recettes sont directement allouées à une entité juridiquement indépendante chargée du financement, de la construction, de l'entretien et de l'exploitation de l'infrastructure.

I CADRE JURIDIQUE

Les concessions italiennes sont de droit privé. Leur actionariat est soit entièrement privé, soit majoritairement détenu par des autorités publiques (locales, régionales, étatiques), mais toujours avec minorité privée.

La concession doit être rendue à la fin du contrat.

Le contrat de concession stipule un cadre légal concernant les droits et obligations de chacune des parties.

ETAT



ANAS



CONCESSIONNAIRES

L'ANAS, est l'organisme national responsable du réseau autoroutier et du réseau routier principal national, directement (routes sans péage, axes principaux) ou par le biais de concessions pour les autoroutes à péage.

Aucune garantie d'Etat n'est prévue. Les fonds publics peuvent être alloués au cas par cas, en fonction des conditions locales et des bénéfices sociaux attendus, lorsque l'investissement ne peut pas être couvert uniquement par les recettes du trafic. Dans ces cas, il n'y a aucune obligation ou quota prédéfini.

Les concessionnaires sont libres de déterminer leur politique d'emprunt.

INTRODUCTION

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

I LEGAL FRAMEWORK

Concessions are governed by private law.

Italian concessionaires include 100% privately owned companies as well as companies owned primarily by public authorities (local and regional authorities) but with some private shareholders. The concession is returned to the granting authority at the end of its period of tenure.

The concession agreement provides a contractual framework detailing the rights and obligations of each of the parties.

STATE



ANAS



CONCESSIONNAIRES

ANAS is the National Road Agency responsible for the main national road network, both directly (toll-free motorways, main interurban roads, etc.) and by awarding the concessions for toll motorways.

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

Concessionaires are free to determine their own borrowing policy.



AISCAT
Associazione Italiana
Società Concessionarie
Autostrade e Trafori



Via Sardegna 40
00187 Roma
T +39 06 4827941
F +39 06 4746968
E segreteria@aiscat.it
W www.aiscat.it

Fabrizio PALENZONA
Président / President
Gianfranco CAUSIN
Secrétaire Général / Secretary General

Sociétés / Companies 24

Km / Km 5.593,3

Maurizio ROTONDO
Directeur des Affaires Internationales
Director of International Affairs



II LES OBLIGATIONS

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

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

De plus, les concessionnaires doivent aussi:

- Appliquer et adapter leur taux de péage conformément à l'équation établie par le contrat de concession (Price Cap Formula).
- Accorder des sous-concessions en fonction d'un taux de base et d'un taux de marché pour l'occupation et l'exploitation des aires limitrophes à l'autoroute (aires de service).
- Vendre les emplacements publicitaires (conformément à la loi italienne, c'est-à-dire qu'ils doivent être invisibles pour les conducteurs alors qu'ils conduisent).
- Installer et fournir des réseaux de télécommunication (conformément à la législation en vigueur).

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



II OBLIGATIONS

In compliance with the concession contract, the concessions are responsible for:

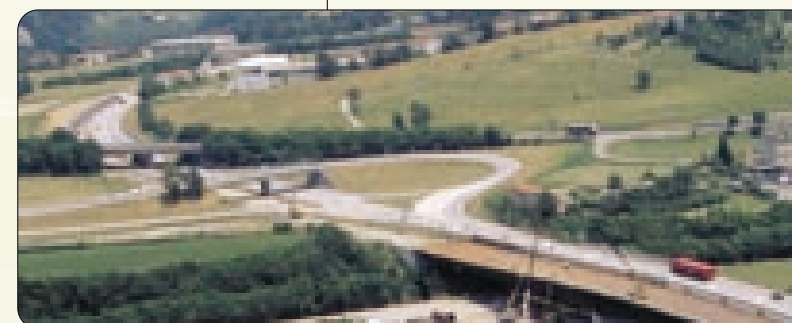
- building, maintaining and upgrading the relevant sections of motorway, including the collection of tolls;
- organising and maintaining motorist information and assistance services;
- keeping accounts as specified by the granting authority;
- providing ANAS with the relevant information needed to assess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

Furthermore, the concessionaire will:

- apply and adjust toll rates according to the formula established by the terms of the concession (Price-Cap formula);
- grant sub-contracts on a fee basis and at market rates for the occupation and use of areas adjacent to the motorway (service areas);
- sell advertising (in compliance with the Italian law, i.e. advertisements must not be visible to drivers on the motorway);
- install and supply a telecommunications network (in compliance with the applicable legislation).

In order to safeguard the level of the service infrastructure, enhancements such as widening can be carried out within the framework of the concession, but they must be agreed with the granting authority (ANAS).

Investments are mainly financed by "auto-financing" (i.e. increasing tariffs in response to new investments); public funding may also be provided on a case-by-case basis.



III LE FINANCEMENT

A Le péage

En Italie, le terme qui désigne le péage est PEDAGGIO, qui se traduit en anglais par TOLL. Ce péage est un droit d'usage. L'usager paie en fonction de la distance parcourue, du nombre d'axes du véhicule, de la hauteur du premier axe du véhicule, et de la pollution pour les tunnels alpins. Le montant du péage est fixé en fonction des coûts de construction et d'exploitation et aucune politique commerciale influence ce montant.

Les sociétés concessionnaires sont responsables de la collecte du péage.

L'introduction des moyens automatiques a réduit les coûts de perception.

Actuellement, les sociétés n'adaptent pas les taux de péage en fonction du volume de trafic ou des périodes spécifiques. (cela dépend principalement des raisons opérationnelles, même si le contrat de concession le permettrait).

B Les subventions

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

C Les obligations fiscales

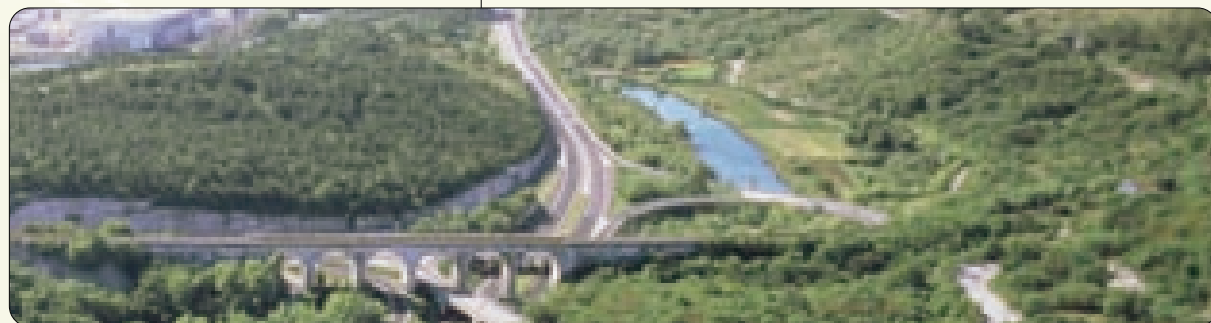
En plus de la TVA, une fraction du montant du péage est reversée à un Fonds Central de Garantie, à savoir un fonds commun imposé légalement et contrôlé par le Ministère de l'Économie, instauré pour venir en aide à un membre traversant une crise financière de court terme ou tout autre événement similaire. Le montant de la contribution est de 0,00155 Euros par Km parcouru pour les véhicules légers (classes A et B de la classification italienne) et de 0,00465 Euro par Km parcouru pour les poids lourds (classes 3,4 et 5 de la classification italienne). Cependant, ce montant peut difficilement être considéré comme une taxe, puisqu'il est affecté à une finalité spécifique et non à une utilisation généralisée.

Les sociétés concessionnaires doivent payer la TVA sur les recettes de péage.

Le taux de la TVA est de 20%.

IV LES SERVICES ANNEXES

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



III FINANCING

A Toll

The Italian term is "Pedaggio". The toll is a usage fee. The amount of the toll is based upon the distance travelled, the number of axles, pollution levels for the alpine tunnel only, and the height above the first axle. The amount of the toll is related to the construction and operating costs and it is not driven by commercial considerations.

The concessionaires are responsible for collecting tolls. The introduction of automatic passes has reduced collection costs. At present, the companies do not adjust toll rates according to traffic volume or specific periods (this is mainly for operational reasons, even though the concession contract would permit it).

B Subsidies

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

C Tax liabilities

In addition to VAT, the toll also embodies a small sum that is given to the Central Guarantee Fund, a sort of kitty created by law and managed by the Ministry of Economic Affairs. It is intended to be used as a mutual support fund in the event that short-term financial crisis or similar afflicts a member. The amount of the contribution is 0.00155 Euros / km travelled for light vehicles (classes A and B of the Italian classification) and 0.00465 Euros / km travelled for heavy vehicles (classes 3, 4 and 5 of the Italian classification). Anyway, this can hardly be considered a tax, since it is earmarked for a specific purpose and not intended for general use.

The concessionaires must pay value added tax on toll receipts. The VAT rate is 20%.

IV ANNEX SERVICES

The commercial facilities are run by sub-concessionaires. The fee is determined by market negotiation, the legal constraint is the sub-concession contract established under civil law.

The operators are chosen by tender. These sub-concessionaires do not contribute to financing the network's ramps.



INTRODUCTION

L'Etat s'occupe non seulement de la planification, mais aussi de la construction et de l'entretien des autoroutes. Les entreprises du secteur sont responsables uniquement du financement des ouvrages ainsi que de la collecte de l'argent du péage.

Deux projets sont actuellement en cours de développement en Norvège. Ils sont organisés sur la base d'un partenariat privé/public dans lequel l'organisme privé doit financer et construire l'infrastructure.

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

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

En général, les actionnaires majoritaires de ces sociétés sont des administrations locales ou régionales, bien que les actions minoritaires peuvent être détenues par des investisseurs privés. Les sociétés sont sans but lucratif.

La plupart de ces sociétés sont regroupées dans la Norske Vegfinansieringsselskapers Forening (Norvegfinans, qui est l'association de financement du réseau autoroutier norvégien).

I CADRE JURIDIQUE

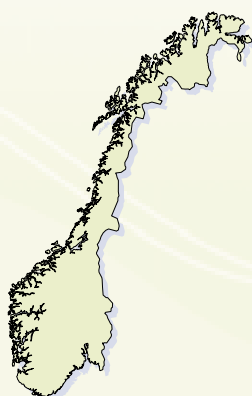
La concession est de droit privé mais est détenue majoritairement par l'Etat.

Elle doit être rendue à la fin du contrat. La politique d'emprunt n'est pas libre mais déterminée par l'Etat ; en effet, certaines contraintes doivent être respectées et le seul recours possible est l'emprunt auprès des banques et autres institutions financières norvégiennes.

Il existe une garantie de l'Etat en cas des difficultés financières.



NORVEGINANS
Norske
Vegfinansieringsselskapers
Forening



P.O. Box 176
5445 Bremnes
T +47 53 42 80 18
F +47 53 42 80 15
E post@norvegfinans.com
W www.norvegfinans.com

Øyvind HALLERAKER
Président / President
Thorleif HAUG
Secrétaire Général / Secretary General

Sociétés / Companies 33

Km / Km 775

INTRODUCTION

The State is not only in charge of planning but also of building and maintaining the road network including highways. The sector's companies are only in charge of financing certain infrastructures and collecting the toll.

There are currently two projects organized on the basis of a private-public partnership, where the private entity will have to finance and build the infrastructure.

There are three types of infrastructures being partly toll financed:

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

In general, the shareholding of these companies is a local or regional administration, although private shareholders can detain a minority. The companies are non-profit companies.

Most of the companies are organized under Norske Vegfinansieringsselskapers Forening (Association of Norwegian Road Financing Companies) (Norvegfinans).

I LEGAL FRAMEWORK

The concession is of private law but the shareholding is mainly public.

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



II OBLIGATIONS

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

III LE FINANCEMENT

A Le péage

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

1 - Pour le réseau autoroutier dans la plupart des grandes villes: Il relève d'une décision de l'Etat.

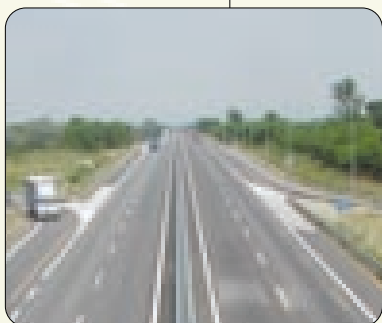
Il est calculé sur la base du coût du projet dans sa globalité et de la durée de perception du péage (en général de 10 à 15 ans). Il doit également être accepté par les citoyens. A présent, il n'est pas possible de conduire dans les villes sans acquitter le péage.

2 - Pour les voies rapides et les autoroutes: Il relève d'une décision de l'Etat.

Il est calculé sur la base du coût du projet dans sa globalité et de la durée de perception du péage (souvent 10 à 15 ans) et les bénéfices provenant des routes qui ont été améliorés pour mieux satisfaire les usagers.

3 - Pour les tunnels et ponts: Il relève d'une décision de l'Etat.

Le montant du péage est déterminé en fonction des tarifs existants sur les vieilles connexions en ferry, en tenant compte du fait qu'il n'existe pas d'autres itinéraires gratuits.



II OBLIGATIONS

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

III FINANCING

A The toll

The Norwegian term is BOMPENGER that translates TOLL MONEY in English.

The user fee is not submitted to VAT.

The user pays according to the weight and length of his vehicle.

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

1 - For road networks of major cities: It is determined by the State.

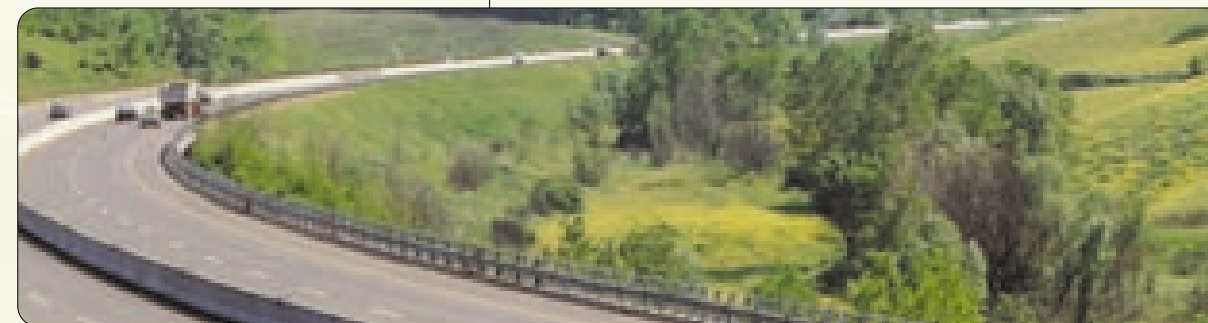
It is a balance between the global costs of the project package and the duration of the toll perception (usually 10 to 15 years). It also has to be acceptable for the citizen. It is not possible to drive into the actual city without paying toll.

2 - For highways and expressways: It is determined by the State.

It is a balance between the global costs of the project, the duration of the toll perception (usually 10 to 15 years), and the benefits for the drivers generated by improved roads.

3 - For single tunnels and bridges: It is determined by the State.

The amount of the toll is determined by the tariff on former ferry connections, considering the fact that there are no other free itineraries.



Quelle entité est chargée de la collecte du péage?

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

B Questions relatives aux taxes

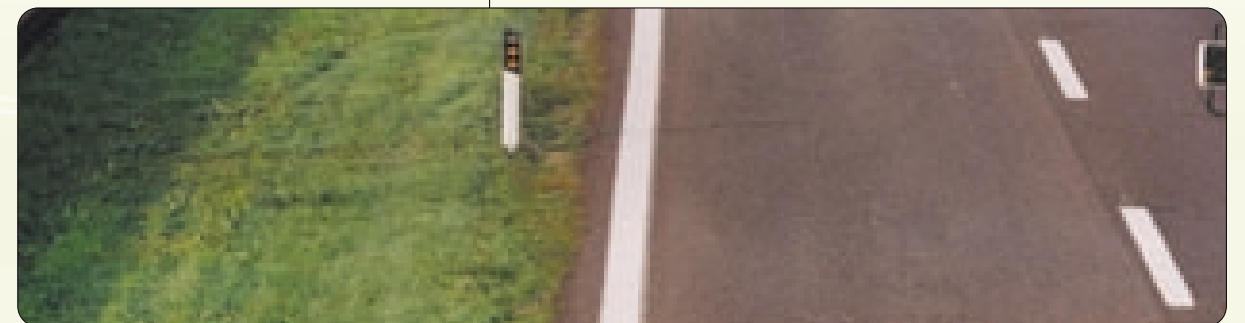
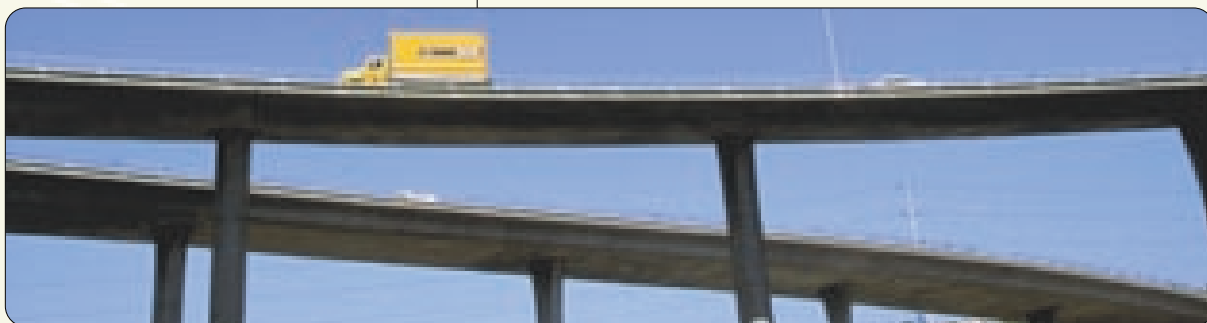
Aucune forme d'imposition n'est prévue.

Which is the entity in charge of the toll collection?

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

B Tax liabilities

The concessions are not submitted to any specific tax.



INTRODUCTION

Au Portugal, le péage constitue le paiement versé par l'utilisateur pour utiliser une infrastructure spécifique. Les droits ainsi perçus sont directement alloués à une entité juridiquement indépendante chargée du financement, de la construction, de l'entretien et de l'exploitation de l'infrastructure.

Au Portugal un véritable système à péage est prédominant et il a été annoncé qu'aucun projet de péage fictif ne sera plus lancé dans l'avenir.

A présent, plus de 1.800 Km du réseau autoroutier à péage, voire le 66% de l'ensemble des autoroutes concédées, a été donné en concession selon les principes d'un véritable système de péage. Le restant 34% (à peu près 950 Km) a été conçu dans le cadre du péage fictif. Dans ce cas, l'opérateur compte le nombre des véhicules utilisant l'infrastructure et l'Etat verse une redevance en fonction d'une structure tarifaire pré-établie, composée par trois niveaux des tarifs. Par conséquent, la source de revenu pour l'opérateur est le contribuable.

Cependant, du point de vue de l'opérateur, le système de paiement demeure lié à l'utilisation de l'infrastructure, le principe de l'"utilisateur-payeur" restant absent du procès. Des raisons telles que l'encouragement au développement des régions plus internes ont été utilisées pour justifier ce choix.

INTRODUCTION

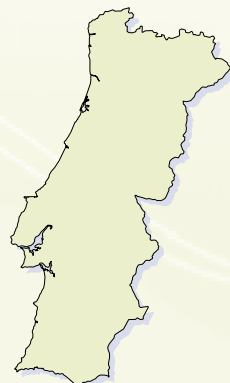
Toll is the payment by a user for the services provided in the use of a specific infrastructure. The revenue so generated is directly assigned to a legally independent entity in charge of financing, building, maintaining, and operating the infrastructure.

In Portugal, a real toll regime predominates and it has been announced that no more shadow toll projects will be launched in the future.

At present, more than 1800 km of the motorway network has been awarded as concessions under a real toll scheme, representing 66% of whole motorway concessions. The other 34 % (around 950 km) have been conceived under a shadow toll framework. In the latter case, the operator counts the number of vehicles using the infrastructure, so that the state may pay according to a pre-established three level structure of tariffs (tariff bands). The operator's source of revenue is, therefore, the taxpayer. Nevertheless, from an operator's perspective, the payment scheme is still related to the use of the infrastructure, in spite of the user-pays principle being clearly absent from the process. Reasons such as the incentive to the development of inner regions have been used to justify such option.



BRISA
Auto - Estradas de Portugal S.A.



Quinta da Torres da Aguilha
Edifício BRISA
2785-599 São Domingos de Rana
T +351 21 4448500
F +351 21 4448840
E contacto@brisa.pt
W www.brisa.pt

Vasco DE MELLO
Président / President
João BENTO
Directeur Général / Managing Director

Sociétés / Companies	4
Km / Km	1.244

João PORTELA
Directeur de l'Unité des Nouvelles Concessions
New Concessions Unit Director



I CADRE JURIDIQUE

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

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

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

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

II OBLIGATIONS

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

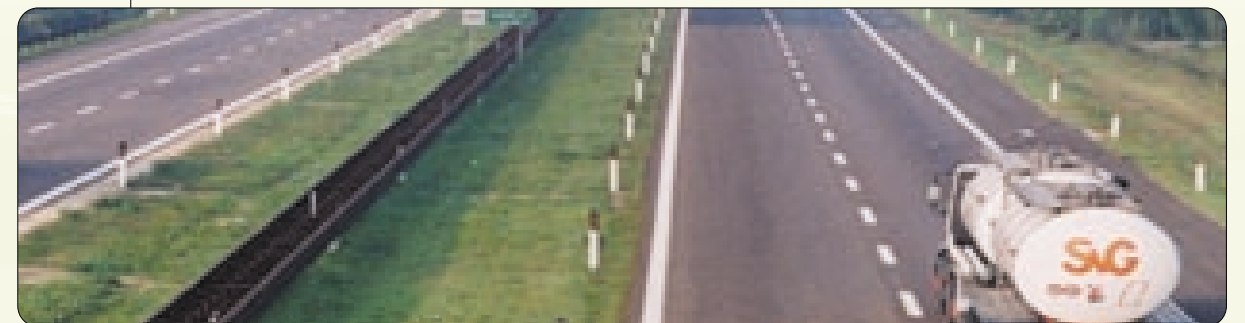
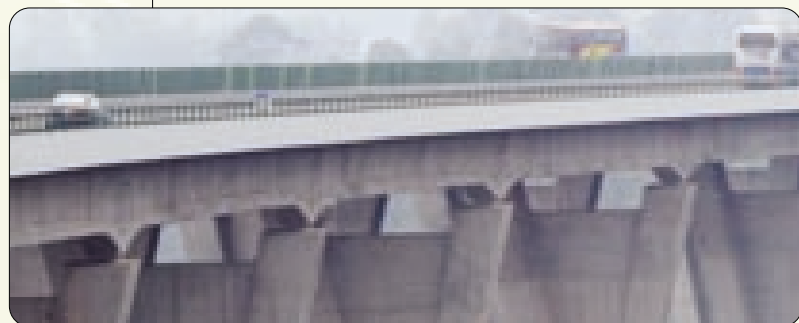
- réaliser des études de faisabilité, de construire, entretenir, élargir (si nécessaire) et exploiter l'infrastructure (collecte du péage incluse).
- Assurer aux usagers les informations essentielles (panneaux à messages variables) et les services, y compris les stations de service et l'assistance routière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

De plus, les sociétés concessionnaires sont obligées à:

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

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

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



I LEGAL FRAMEWORK:

Concessions are governed by private law. The grantor is the Portuguese Republic represented by the national road authority, IEP – Instituto das Estradas de Portugal.

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

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

Concession companies are free to determine their borrowing policy, although the state requires the concessionaire companies to exhibit minimum levels of financing capacity.

II OBLIGATIONS

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

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

Furthermore, Concessionaires have the right to:

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

Generally, each concessionaire fully finances its operation with financial resources raised or generated autonomously. Exceptions to this rule are the widening of lanes implemented in sections not subjected to toll collection, but still operated by the concessionaires. In this case, the state fully finances those works.

III FINANCEMENT

A Le Péage

Au Portugal le terme désignant le péage est PORTAGEM.

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

L'utilisateur paie en fonction de la distance parcourue, du nombre d'axes et de la hauteur du premier axe. A présent, la classification des véhicules est déterminée par le nombre d'axes et par la hauteur du premier axe (il y a quatre classes de véhicules dans le système du péage classique et deux classes dans le système de péage fictif).

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

Les sociétés concessionnaires sont chargées de la collecte manuelle et électronique, bien qu'elles puissent confier les opérations de ETC à un fournisseur, une fois que le IEP ait certifié ce contrat. Cela est le cas de VIA VERDE Portugal, une société dont BRISA est propriétaire à 75%, qui est responsable - selon les contrats avec le concessionnaire - de l'exploitation du système ETC pour toutes les concessions à péage au Portugal. Ce système est complètement interopérable au niveau national. L'application au Portugal d'un système ETC efficace tel que VIA VERDE a produit une significative réduction des coûts de perception du péage.

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

III FINANCING

A Toll

The Portuguese term for TOLL is PORTAGEM.

Tolls are considered as the due payment for a provided service.

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

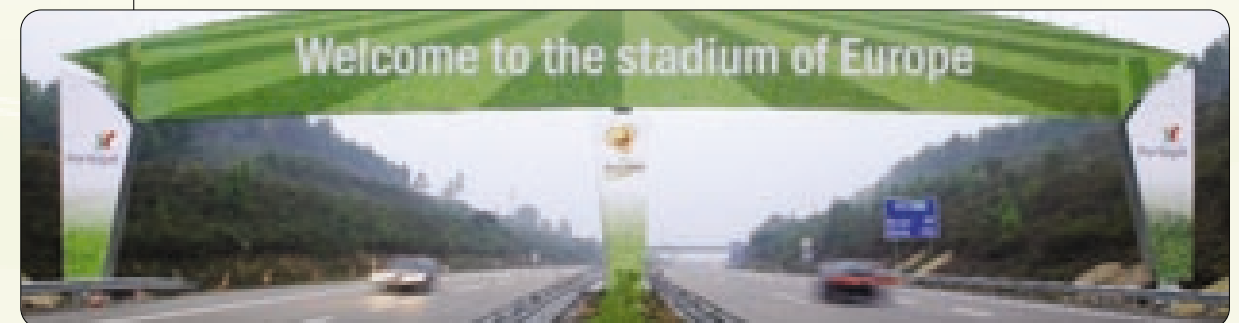
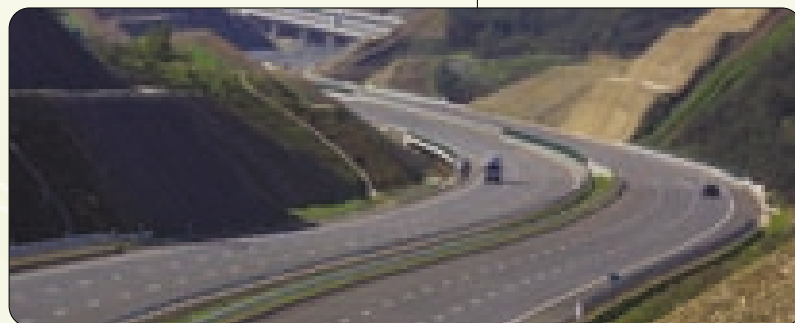
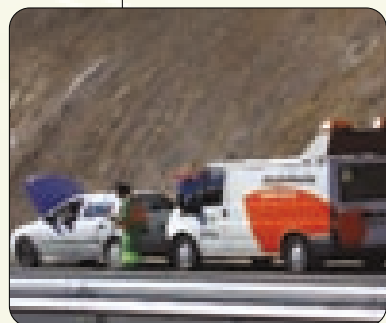
Actually, the number of axles and the height over the first axle are used to establish a system of classes (four classes in the toll regime and two classes in the shadow toll regime).

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

Concession companies are in charge of collecting both manual and electronic tolls, although they can assign the ETC operation to a supplier/provider, once the IEP certifies that contract. Such is the case of Via Verde Portugal, a company owned by Brisa in 75%, that is responsible - under contracts with the concessionaires - for the operation of ETC for all the toll concessions in Portugal in a nation wide fully interoperable tolling scheme.

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

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



B Les subventions

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

C Les obligations fiscales

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

D Les taxes dues par la concession

La société concessionnaire paie une TVA sur les recettes de péage. A présent le taux de TVA est de 19%. Les contrats de concession stipulent une clause de neutralité fiscale.

IV SERVICES ANNEXES

Les services annexes sont fournis par:

- le concessionnaire,
- des fournisseurs tiers:

1 - La perception électronique du péage: VIA VERDE PORTUGAL SA (dans laquelle BRISA est l'actionnaire majeure), qui exploite un système commun sur toutes les concessions au Portugal, le système VIA VERDE ;

2 - L'Assistance Routière: chaque concessionnaire développe des relations contractuelles avec le fournisseur d'assistance routière (dans le cas de BRISA il s'agit d'une société complètement contrôlée par elle) dans son propre réseau à péage, ainsi que des contrats bilatéraux avec des tiers qui exploitent stations de service, restaurants et hôtels.

- sous-concessions: leur redevance au concessionnaire est déterminée en fonction du volume de leur chiffre d'affaires et de la qualité du service.

Les contraintes légales sont celles habituelles. Elles contribuent indirectement au financement de l'infrastructure. Les opérateurs des sous-concessions sont choisis par appels d'offre publics, mais la procédure à suivre n'est pas obligatoire, c'est à dire que les sociétés concessionnaires ont le droit de concéder directement des sous-concessions.

La contribution des services annexes représente environ le 2% du chiffre d'affaires.

**B Subsidies**

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

C Tax liabilities

Income tax is 25% of the overall turnover.

D Taxes payable by the concession

The concession pays a value added tax on its collected tolls. At present, the VAT rate is 19%. There is a fiscal neutrality clause in the terms of reference.

IV ANNEX SERVICES

The commercial facilities are run by:

- The concessionaire;
- External service providers:

1 - Electronic toll collection: Via Verde Portugal, SA (in which BRISA has a majority stake) that operates a common ETC system on all toll concessions in Portugal, the Via Verde system;

1 - Road assistance: Each concessionaire develops contractual relations with a road assistance provider (in the case of Brisa, it is a fully owned company) within their concession network, as well as bilateral contracts with external companies operating gas stations, restaurants, hotels and the like, in service areas.

- Sub-concessions: The volume of business and the quality of service determine the royalties paid to the motorway concessionaire.

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



INTRODUCTION

A présent, il n'y a qu'une société d'exploitation d'autoroutes en Slovénie. DARS, Druzba za avtoceste v Republiki Sloveniji (Société des autoroutes de la République de Slovénie), qui est une entreprise publique par actions dont le capital est détenu à 100 % par l'État.

L'entreprise a été constituée par une loi et immatriculée au registre des sociétés le 7 décembre 1993. Conformément aux décisions de l'assemblée nationale de la République de Slovénie, DARS d.d. est responsable de l'ingénierie financière, de la préparation, de l'organisation et de la gestion de la construction et de l'entretien du réseau autoroutier ainsi que de l'exploitation des autoroutes en Slovénie. Depuis le 1er janvier 1994, DARS d.d. a son siège social à Celje et un bureau à Ljubljana.

En décembre 2003, l'Assemblée Nationale a arrêté des amendements portant modifications à la loi slovène sur les sociétés concessionnaires d'autoroutes.

Par conséquent DARS deviendra une société plus orientée vers le marché (voire une société par actions soumise à la loi sur les sociétés) ayant une relation contractuelle avec l'État, signée pour la période minimale de remboursement des prêts. Cela permettra à d'autres concessionnaires de rentrer dans le marché, mais uniquement pour construire et exploiter les autoroutes non incluses dans le Programme National de Construction des Autoroutes.

Après l'entrée en vigueur de cette loi, la société publique PVAC, qui était autrefois chargée de l'entretien régulier de l'infrastructure et de la perception du péage, a fusionné avec DARS. Le statut de DARS en tant que société publique est par conséquent venu à échéance le 1er janvier 2004.

I CADRE JURIDIQUE (DES CONCESSIONS)

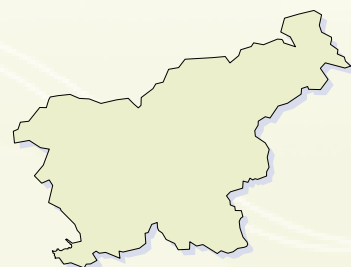
DARS d.d. est une entreprise publique par actions constituée par une loi et son capital est détenu intégralement par l'État. Suite aux amendements et aux modifications à la loi sur les sociétés d'autoroutes en Slovénie, DARS est chargée de la construction et de la reconstruction des autoroutes et des voies rapides en tant qu'agent de l'État et en tant que concessionnaire responsable de l'exploitation et de l'entretien.

Les concessions sont régies par le droit privé.

II OBLIGATION

Aux termes de la loi susmentionnée, DARS d.d. est chargée de l'ingénierie financière, de la préparation, de l'organisation et de la gestion, de la construction et de la maintenance du réseau autoroutier ainsi que de l'exploitation des autoroutes en Slovénie.

DARS



DARS
DRUZBA ZA AVTOCESTE
V REPUBLIKI SLOVENIJI, d.d.
(Motorway Company in the
Republic of Slovenia)

Main Office: Ulica XIV. divizije 4,
3000 Celje
T +386 3 544 20 00
F +386 3 544 20 01
E info@dars.si
W www.dars.si

Janez BOZIČ
Président / President of the Board
Lado PRAH
Directeur du Développement et des Affaires Internationales
Director of Development and International Affairs

Sociétés / Companies 1

Km / Km 381

INTRODUCTION

At present, there is only one company that operates motorways in Slovenia. DARS, Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji (Motorway Company in the Republic of Slovenia) is a joint-stock company, 100% owned by the State.

The company was established by law and entered in the companies' register on 7th December 1993. In accordance with the decisions of the National Assembly of the Republic of Slovenia, DARS, d.d. is in charge of financial engineering, preparing, organising and managing construction and maintenance of the motorway network, and is responsible for the management of motorways in the Republic of Slovenia. Since 1st January 1994, DARS, d.d. has had its head office in Celje and a branch in Ljubljana.

In December 2003 the National Assembly enacted Amendments and Modifications to the Slovenian Motorway Companies Act. As a result DARS will become a more market-oriented company (a full joint-stock company acting according to Companies Act) with a contractual relationship with the State, signed for the minimum period of loan repayments. This will enable other concessionaires to enter the market but only for construction and operation of motorways not captured in National Motorway Construction Programme.

After entry into force of this Act, the public company PVAC that used to perform the regular maintenance and toll collection in the past, merged with DARS. The status of DARS as a public company thus expired on 1st of January 2004.

I LEGAL FRAMEWORK (FOR CONCESSIONS)

DARS d.d. is a joint-stock company, established by a law. It is 100% owned by the state. Following to the Amendments and Modifications to the Law on Motorway Company in the Republic of Slovenia, DARS d.d. performs tasks related to the construction and reconstruction of motorways and expressways as an agent for the State on one hand, and as a concessionaire for motorway operation and maintenance on the other hand.

Concessions are governed by private law.

II OBLIGATION

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



III FINANCEMENT

Le programme national de construction d'autoroutes de la Slovénie est financé par les sources suivantes:

Ressources budgétaires

Selon les dispositions du Programme National de Construction des Autoroutes en Slovénie, les sources majeures de financement pour la construction sont les ressources budgétaires (désignées "petrol tolar"). Ces fonds sont collectés sur la base d'une loi spéciale, qui établit le montant des fonds affectés à la construction des nouvelles autoroutes. Entre 1994 et 2002, le "petrol tolar" a apporté 55 % du financement pour la construction des nouvelles autoroutes.

Péage

Le péage est destiné à subvenir à l'entretien et à l'exploitation des autoroutes et à assurer le paiement de la dette.

En Slovénie, l'utilisateur paie le péage qui est directement versé sur le compte de la DARS.

Les péages sur les autoroutes slovènes ont été collectés dès 1973 (sur la première autoroute Vrhnika-Postojna). Des systèmes ouverts et fermés de perception du péage sont utilisés.

Le système actuel de perception du péage sur les autoroutes slovènes résulte des conditions existantes avant la construction accélérée des autoroutes slovènes entamée en 1994.

Sur les 381 Km d'autoroutes et des voies rapides de compétence de DARS d.d., 316,3 Km, soit le 83% d'entre elles, sont à péage. Sur les routes slovènes le péage est acquitté directement, selon le système classique, ou bien électroniquement (ETC) pour les véhicules de catégorie I (R1), dans le cadre des systèmes de péage routier "ouverts" ou "fermés".

Il n'existe pas de péage fictif en Slovénie.

Prêts

Des prêts nationaux et étrangers sont demandés afin de financer la construction des nouvelles autoroutes.

En 2004, des titres nationaux et internationaux seront également émis.

En général, DARS d.d. est libre de décider sa politique d'emprunt. Cependant, un consentement préliminaire du Parlement doit être obtenu pour ce qui concerne les prêts à moyen et à long terme.

Pour tout prêt que DARS d.d. reçoit une garantie de l'Etat est également prévue.

IV LES SUBVENTIONS

Les collectivités locales participent au financement des autoroutes destinées à résoudre les problèmes de circulation que connaissent les grandes villes comme Ljubljana et Nova Gorica. Les subventions n'ont représenté que le 1% des coûts de construction pendant la période 1994-2002.



III FINANCING

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

Budgetary sources

In compliance with the National Motorway Construction Programme main sources of funds for the motorway construction financing are budgetary sources (the so called "petrol Tolar"). These funds are collected on the basis of a special law, which determines the amount of the funds, earmarked for the motorway construction. In the period 1994-2002 they represented 55% of sources for the construction of new motorways.

Toll

Toll is intended for the maintenance and operation of motorways and debt servicing. The toll in Slovenia is a payment by the user and is directly assigned to DARS account.

Tolls on the Slovenian motorways have been collected since 1973 (on the first Slovenian motorway Vrhnika - Postojna). The open and closed systems of toll collection are used.

The present system of toll collection on the Slovenian motorways is the result of the conditions prior to the accelerated construction of the Slovenian motorways initiated in 1994.

Of the 381 km of motorways and expressways in the competence of DARS, d.d., 316,3 km or 83% of them are toll roads, for the usage of which a toll is paid. On Slovene toll roads the toll is paid directly - in the classic way, or electronically, by means of the Electronic Toll Collection (ETC) for Toll Category I (R1) vehicles, within the so-called "open" and "closed" toll road system.

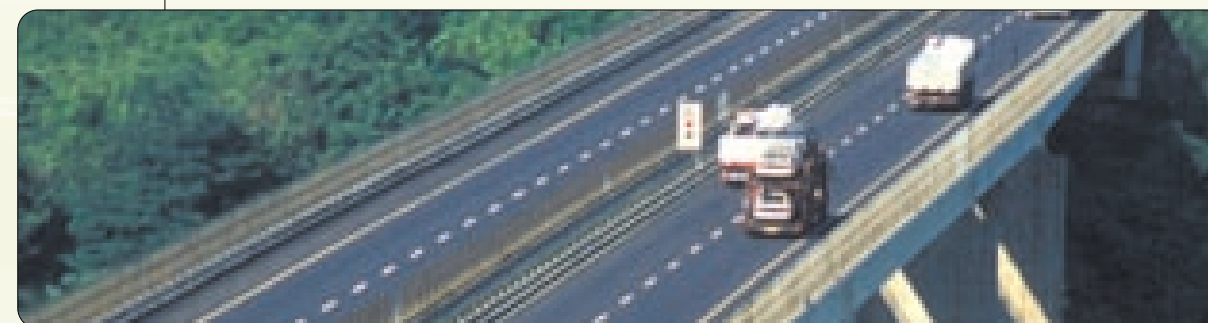
Loans

Domestic and foreign loans are raised in order to finance the construction of new motorways. In 2004, also bonds for domestic and foreign sale will be issued.

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

IV LES SUBVENTIONS

Local governments participate in financing the construction of those motorways that will solve the traffic problems of large cities, like Ljubljana and Nova Gorica. They only represented 1% of the construction costs in the period 1994-2002.



INTRODUCTION

En Ukraine, le péage constitue un droit versé par l'utilisateur pour utiliser une infrastructure spécifique ou un réseau. Les droits ainsi perçus sont directement alloués à une entité juridiquement indépendante chargée du financement, de la construction, de l'entretien et de l'exploitation de l'infrastructure. Néanmoins, il faut rappeler que toutes les concessions sont en développement et qu'il n'existe pas d'autoroute opérationnelle aujourd'hui.

I CADRE JURIDIQUE

- Les concessions sont de droit privé et présentent un actionariat complètement privé.
- La durée de la concession peut aller jusqu'à 50 ans et est restituée au terme du contrat.
- Concernant le financement de projet, il existe un partage public du financement des projets et des constructions.
- Les sociétés concessionnaires sont libres de déterminer leur politique d'emprunt.

II OBLIGATIONS

Les concessions sont tenues de réaliser les études de faisabilité, de construire et d'exploiter l'infrastructure. Elles n'ont aucune obligation d'adapter l'infrastructure en fonction du volume du trafic.

INTRODUCTION

In Ukraine, a toll is a payment made by a user in return for using a specific infrastructure or a network whose revenue is directly assigned to a legally independent body responsible for financing, building, maintaining and operating the infrastructure. However, it must be recalled that there are no operational motorways in Ukraine.

I LEGAL FRAMEWORK

- Concessions are governed by private law with a completely private shareholding.
- The tenure of the concession can be for a period of up to 50 years and reverts to the granting authority at the term of the contract.
- A proportion of public funding is available to finance projects and constructions.
- Concessions are free to determine their own borrowing policy.

II OBLIGATIONS

Concessions are required to design, build, and operate the infrastructure. They have no obligation to adjust or expand the infrastructure according to traffic volume.



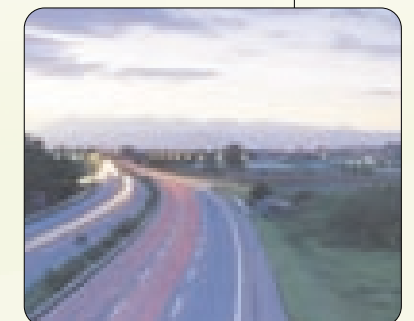
Consortium Transmagistral



33, Chaikovskogo St.
79000 Lviv
T +380 322 97 65 03
F +380 322 97 66 12
E transmag@transmag.lviv.ua
W www.transmag.lviv.ua

Volodymyr YAVORSKYI
President / President
Mykola PRODANYUK
Directeur de la Communication
Head of Communication Department

Sociétés / Companies	1
Km / Km	0



III FINANCEMENT

A Le Péage

Le péage est une taxe assujettie à TVA et considérée relevant des frais de fonctionnement. L'utilisateur paie en fonction de la distance parcourue. Le montant du péage est lié aux coûts de construction et d'exploitation. Une politique commerciale en matière de péage est en vigueur. Les sociétés concessionnaires sont chargées de la collecte des droits. L'introduction des moyens de paiement automatiques a réduit les coûts de perception des recettes. Aucune modulation tarifaire n'est applicable.

B Les Obligations de financement

La part du chiffre d'affaires consacrée au paiement des impôts n'a pas encore été déterminée.

C Impôts et taxes dues par la concession

La TVA représente 20% des recettes.

IV SERVICES ANNEXES

La société concessionnaire gère les installations commerciales. Il est, à l'heure actuelle, impossible de déterminer leur apport au chiffre d'affaires global.

III FINANCING

A Toll

The toll is a tax subject to VAT and considered as an operating expense.

The user pays according to the distance traveled. The toll is related to construction and operating costs and is also driven by commercial considerations.

The concessions are in charge of collecting tolls. The introduction of automatic passes has reduced the cost of collecting receipts.

The toll is not adjusted to traffic volume.

B Tax liabilities

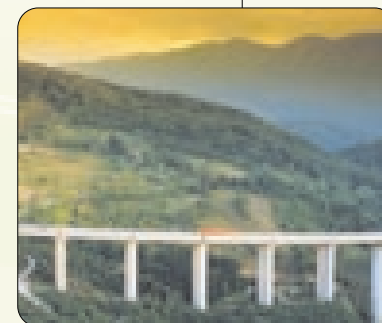
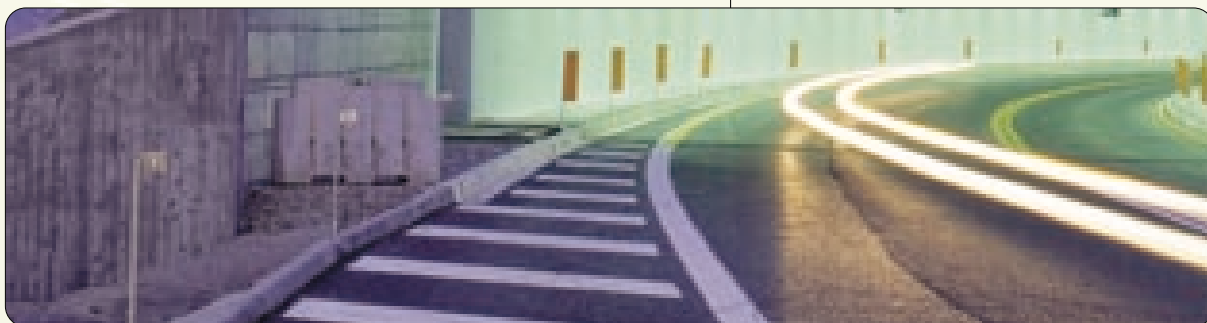
The percentage of taxable revenue (excluding income tax) has not yet been determined.

C Taxes payable by the concession

The VAT paid on toll receipts accounts for 20% of revenue.

IV ANNEX SERVICES

The toll operators run the commercial facilities. These are not yet in operation and therefore it is not possible to determine the percentage of total turnover represented by these annex services.



Réalisation / Conception**Mc GRAPHIS****Crédits Photo / Photos' Credit**

ASECAP
BRISA
ASF
AISCAT
ESCOTA
SAPRR
SUND & BAELT