

L'ACTUALITÉ DES AUTOROUTES EUROPÉENNES NEWS FROM THE EUROPEAN MOTORWAYS



LE MOT DU PRÉSIDENT WORD FROM THE PRESIDENT

L'ASECAP est la seule association professionnelle des concessionnaires d'autoroutes et ouvrages à péage d'Europe. Elle réunit et représente 114 sociétés et établissements qui gèrent plus de 22 000 kilomètres d'autoroutes et d'ouvrages à péage dans 14 pays européens. Les missions de l'ASECAP consistent à:

- > Défendre le système de la concession à péage comme le moyen le plus efficace de financement de la construction et de l'exploitation des autoroutes et des grands ouvrages à péages.
- > Promouvoir l'image du secteur autoroutier concédé en tant qu'élément essentiel pour une politique durable des transports et participer aux programmes de recherches et d'expérimentation pour renforcer l'efficacité des réseaux et améliorer le niveau de services offerts aux clients.

L'ASECAP souhaite être un interlocuteur privilégié des institutions européennes (Commission européenne, Parlement européen, etc.) pour contribuer activement au débat sur l'avenir du transport routier et au développement d'un réseau trans-européen harmonisé.

Cette lettre a pour but d'aider nos membres et nos partenaires à recevoir des informations les plus précises possible sur nos activités. Cela devrait aussi aider les organismes de décisions au niveau national et européen de connaître les positions de l'ASECAP dans les sujets majeurs concernant le transport routier. Je suis heureux de vous envoyer ce premier numéro et j'espère que vous l'apprécierez.

ASECAP is the only European professional association of tolled motorways companies. It gathers and represents 114 organisations that manage more than 22 000 kilometres of toll roads through 14 European countries. ASECAP's mission consists in:

- > *Defending the toll system as the most efficient tool to finance the construction and operation of motorways and major road infrastructures.*

> *Promoting the image of the motorway sector as an important part of a sustainable transport policy and participating to research and experiment programs strengthening the efficiency of the networks and improving the level of service offered to the customers.*

ASECAP intends to be an active partner of the European Institutions (the European Commission, the European Parliament, etc) in order to take part in the debate on the future of the road transport policy as well as in the development of an harmonised Trans-European road network.

This letter is intended to help our members and partners in receiving the most accurate information on what we are doing. It should also help the decision-makers at national and European levels to be aware of our positions on the major issues of road and transport policy. I am pleased to send you this first issue and I hope you will enjoy it.

RÉMY CHARDON

SOMMAIRE - INDEX:

- > p.1 Le mot du Président
Word from the President
- > p.2 Union européenne: PE - commission RETT: projet de directive sur la sécurité dans les tunnels et première discussion sur le projet de directive EFC
European Union: EP - RETT committee: draft directive on tunnel safety and first discussion on the EFC draft directive.
- > p.4 Union européenne: Commission - Proposition pour la révision des RTE-T
European Union: EC - Proposal for revision of TEN-T
- > p.5 Activités de l'ASECAP: la position de l'ASECAP position sur le projet de directive EFC
ASECAP activities: the ASECAP position on the EFC draft directive
- > p.6 Bureau de liaison de l'ASECAP à Vienne
ASECAP liaison office in Vienna
- > p.6-7 Actualités des membres de l'ASECAP
News from the ASECAP members
- > p.8 Evénements et congrès relevant de l'intérêt de l'ASECAP
Events and congresses of ASECAP interest

LA COMMISSION RETT (POLITIQUES RÉGIONALE, DES TRANSPORTS, DU TOURISME) DU PARLEMENT EUROPÉEN S'EST RÉUNIE EN DEUX SESSIONS DURANT LE MOIS DE SEPTEMBRE 2003. LES SUJETS SUIVANTS ONT ÉTÉ ENTRE AUTRES ABORDÉS PAR LES EURODÉPUTÉS:

THE RETT COMMITTEE (TRANSPORT, REGIONAL AND TOURISM POLICIES) OF THE EUROPEAN PARLIAMENT HELD TWO SESSIONS DURING THE MONTH OF SEPTEMBER. THE FOLLOWING THEMES AMONG OTHERS HAVE BEEN ANALYSED BY THE MEPS:



SÉCURITÉ DANS LES TUNNELS (RAPPORT RACK - PREMIÈRE LECTURE)

TUNNEL SAFETY (RACK REPORT - FIRST READING)

Le 10 septembre dernier la commission RETT du Parlement européen a adopté le rapport du député autrichien Reinhard Rack (PPE-DE) sur le projet de directive présentée par la Commission européenne en décembre 2002 (COM (2002) 769 déf.) concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau trans-européen.

Ce rapport apporte des changements significatifs surtout à l'annexe 1 de la proposition de la Commission, en définissant les exigences minimales concernant les voies d'évacuation, les sorties d'urgence, la signalisation routière, etc.

La plupart des amendements a été présentée par les députés italiens, car la plupart des tunnels impliqués par la proposition appartient à l'Italie.

Les amendements techniques visent à améliorer la protection des usagers, ainsi qu'à harmoniser les équipements de sécurité dans les tunnels routiers.

En ce qui concerne les aspects organisationnels, le rapport de M. Rack souhaite simplifier la structure administrative proposée par la Commission, afin de rendre le projet de directive moins bureaucratique. Pour cette raison, au lieu de mettre en place quatre niveaux administratifs (comme

par contre l'indiquait la proposition de la Commission), le rapport ne propose que deux organismes principaux: une autorité administrative et un organisme de surveillance du tunnel, alors que le coordinateur pour la sécurité proposé par la Commission ne devient qu'un organe auxiliaire. Le rapport de M. Rack, qui représente la première lecture du Parlement européen au sein de la procédure législative de codécision, a été adopté lors de la session plénière du Parlement européen le 9 octobre dernier à Strasbourg.

The last 10th of September the RETT committee of the European Parliament adopted the report of MEP Reinhard Rack (Austrian, EPP-ED) on the draft directive presented by the European Commission in December 2002 (COM (2002) 769 fin.) about the minimum safety requirements of road tunnels.

This report makes significant changes mainly to the Annex 1 of the EC proposal, defining the minimum requirements concerning evacuation routes, emergency exits, road signs, etc.

Most of the amendments were put forward by Italian MEPS, for most of the tunnels affected by the EC proposal belong to Italy.

Basically the technical amendments aim at improving protection of road users and at harmonising safety equipment in road tunnels.

Concerning the organisational aspects, the report from Mr. Rack intends to simplify the proposed administrative structure, in order to make the draft directive less bureaucratic. For that reason, instead of putting in place four administrative levels (as it was indicated in the EC proposal), the report proposes only two main bodies, i.e. an administrative authority and a tunnel supervisory body, while the safety co-ordinator initially proposed by the EC becomes an auxiliary body.

The report from Mr. Rack, which represents the first reading of the EP according to the co-decision legislative procedure, has been adopted during the plenary session of Strasbourg the 9th of October.

INTEROPÉRABILITÉ EFC (RAPPORT SOMMER - PREMIÈRE DISCUSSION)

EFC INTEROPERABILITY (SOMMER REPORT - FIRST DISCUSSION)

Au cours de sa dernière session de septembre (29-30), la commission RETT a pour la première fois analysé le document de travail préparé par le député allemand Mme Renate Sommer (PPE) concernant la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant la généralisation et l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la communauté, présenté par la Commission européenne en avril 2003 (COM (2003) 132 déf.).

Mme Sommer a exprimé le souhait du Parlement européen à soutenir la proposition de la Commission visant à mettre en œuvre un service européen de télépéage et à encourager l'interopérabilité des différents systèmes en Europe.

Cependant, la proposition de la Commission soulève plusieurs questions.

Sous un point de vue technologique, la Commission propose que la technologie basée sur le positionnement satellitaire doive être obligatoire à partir de 2008 pour les nouveaux systèmes et à partir de 2012 pour tous les autres systèmes. Mme Sommer souligne en effet que la préférence est accordée à un technologie dont l'efficacité n'a pas à ce jour été testée.

De plus, il ne s'agit pas seulement d'un problème d'interopérabilité technique entre les différents systèmes de télépéage en Europe: le projet de directive proposé en fait ne considère pas suffisamment le principal problème de l'interopérabilité contractuelle, concernant les aspects légaux, administratifs et fiscaux.

Enfin, la proposition de la Commission prévoit la mise en place d'un comité de réglementation afin de superviser le système. Ce comité devrait en principe être un instrument efficace, pourvu que tous les acteurs impliqués dans le secteur des transports soient consultés lorsque ce comité prend des décisions qui les concernent directement.

During its last session of September (29th - 30th) the RETT committee had the opportunity to discuss the working document of Mrs. Renate Sommer (EPP, German) on the draft directive concerning the widespread introduction and interoperability of electronic road toll systems in the Community, proposed by the EC in April 2003 (COM (2003) 132 fin.).

Mrs. Sommer expressed the wish of the European Parliament to support the EC proposal aiming at establishing a European electronic toll service and encouraging the interoperability of the different toll systems in Europe. However, the EC proposal raises several issues.

On a technology point of view, the EC proposes that the satellite positioning technology should be mandatory for all the new systems as for 2008 and for the other systems as for 2012. Mrs. Sommer therefore noticed that preference would be accorded to a technology for which no empirical assessment has been given.

Moreover, there is not only a problem of technical interoperability between the different toll systems in Europe: the proposed draft directive actually does not take into consideration the main problem of the contractual interoperability concerning legal, administrative and tax purposes.

Finally the EC proposal foresees to set-up a regulatory committee in order to supervise the system. This should be in principle an efficient tool, provided that all the actors concerned by the transport sector will be consulted when this committee discusses questions affecting them.



RÉSEAU TRANS-EUROPÉEN DES TRANSPORTS: LA COMMISSION EUROPÉENNE PROPOSE DES NOUVEAUX PROJETS ET DES NOUVEAUX FONDS.

TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK: THE EC PROPOSES NEW PROJECTS AND NEW FUNDS

Le 1er octobre 2003 la Commission européenne a proposé de modifier les lignes directrices concernant le Réseau Trans-européen des Transports (RTE-T) afin de les adapter aux dimensions de l'Union européenne élargie (COM (2003) 564 déf.).

Le projet de Décision de la Commission modifie la Décision 1692/96 concernant les lignes directrices pour le développement du Réseau Trans-européen des Transports et prend en compte les conclusions du Group à Haut Niveau sur les RTE-T, présidé par l'ancien Commissaire M. Van Miert.

La proposition de la Commission européenne prévoit qu'un certain nombre des projets, dont le coût total serait de 220 milliards d'Euros, doivent être déclarés comme projets d'intérêt européen, afin de concentrer sur ces projets les ressources disponibles au titre des différents fonds communautaires. Selon la Commission européenne, la déclaration d'intérêt européen pour un ou plusieurs projets, impliquera principalement les projets transfrontaliers et permettra une meilleure coordination entre les Etats membres intéressés, avant l'autorisation des projets, à travers l'introduction d'une procédure d'évaluation transfrontalière et des consultations publiques, au lieu de recourir, comme c'est le cas maintenant, uniquement aux procédures nationales d'évaluation.

La Commission européenne propose également de désigner un coordinateur européen pour chaque projet ou pour un groupe de projets intéressant le même tronçon Trans-européen. Le coordinateur européen sera désigné conjointement par la Commission et les Etats membres et sera responsable, entre autres, de chercher des potentiels investisseurs privés, ainsi que de conseiller la Commission et les Etats membres sur la préparation de demandes pour obtenir des fonds communautaires.

La Commission pense que la proposition de révision des lignes directrices pour les RTE-T aidera le processus d'élargissement de l'Union européenne et donnera à l'Union l'opportunité de réduire la congestion et d'encourager l'intermodalité dans le secteur des transports.

Parallèlement à la révision des lignes directrices des RTE-T, la Commission propose de modifier les règles de financement pour les RTE-T, afin de permettre un taux de cofinancement accru pour les tronçons transfrontaliers des projets prioritaires.

La proposition de modification des lignes directrices régissant les RTE-T s'inscrit dans le cadre de l'Initiative de croissance européenne, visant à promouvoir des nouveaux investissements dans les réseaux Trans-européen et dans les domaines de la recherche, le développement et l'innovation pour renforcer la compétitivité globale de l'Union européenne.

The 1st of October 2003 the European Commission proposed to review the guidelines for the Trans-European Transport network (TEN-T) in order to adapt them to the dimensions of the enlarged European Union (COM (2003) 564 fin.).

The draft EC decision amends Decision 1692/96 on EU guidelines for developing the Trans-European Transport network and takes into account the work carried out by the High-Level Group on the TEN-T, chaired by former Commissioner Mr Van Miert. The EC proposal says that a number of priority projects, whose cost will be in total of «220 billions, should be declared to be of "European interest", in order to concentrate on them resources available from the various Community financial instruments. In the EC intentions, the declaration of "European interest" will mainly affect cross-border projects, thus allowing a better co-ordination between Member States, before the authorisation of projects, through the introduction of a cross-border evaluation procedure and public consultations instead of applying, at it is the case now, only national assessment procedures.

The EC wants also to appoint a European co-ordinator for each project or for a group of projects affecting the same major Trans-European route.

This European co-ordinator will be appointed by the EC and the Member States and will be responsible, amongst other tasks, to look for potential private investors and to advise the EC and the Member States about preparing requests for EU funding.

The EC believes that the proposed revision of the TEN-T guidelines will help the EU enlargement process and will give the Union the possibility to reduce congestion and promote intermodality in the transport sector.

In parallel to the revision of the TEN-T guidelines, the EC proposes to modify the rules on financial aid for the TEN-T, in order to allow a higher rate of co-funding for the cross-border sections of the priority projects.

The proposal to review TEN-T guidelines and their financial rules is part of the major European growth initiative, aiming at promoting new investments in the Trans-European networks, in the research, development and innovation in order to boost the overall competitiveness of the European Union.

POSITION DE L'ASECAP SUR LE PROJET DE DIRECTIVE EFC ASECAP POSITION ON THE EFC DRAFT DIRECTIVE

Suivant les travaux menés par son Comité Permanent pour le présent et l'avenir des systèmes de péage et de tarification (COPER I), l'ASECAP a décidé d'exprimer son avis et ses commentaires sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant la généralisation et l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la communauté, présenté par la Commission européenne en avril 2003 (COM (2003) 132 déf.).

Bien que l'ASECAP partage le souhait de la Commission européenne d'assurer l'interopérabilité entre les systèmes électroniques de péage dans le Marché Intérieur, l'ASECAP ne croit pas que la proposition de la Commission garantisse l'interopérabilité.

L'ASECAP et ses membres ont isolé les quatre questions suivantes et demandent au législateur européen de modifier le projet de directive proposé:

- > La Commission propose d'abandonner le DSRC à partir de janvier 2012, tandis que l'ASECAP souligne la nécessité de garder le système de perception du péage normalisé et basé sur la technologie DSRC dans le nouveau Marché Intérieur à 25 Etats membres. L'ASECAP pense que le DSRC sera la solution la plus économique pour la perception du péage, capable entre autres d'assurer l'interopérabilité entre la plupart des pays d'Europe.
- > La Commission et aussi en faveur de l'application de la technologie de positionnement satellitaire, au lieu du DSRC, tandis que l'ASECAP propose l'adoption d'un système multimodal qui inclut, par défaut, la technologie DSRC. Pour cette raison, les membres de l'ASECAP veulent offrir aux usagers un équipement à bord (OBU) basé sur la technologie DSRC 5.8 Ghz.
- > L'ASECAP note également que la proposition de la Commission européenne ne considère pas suffisamment le problème de l'interopérabilité contractuelle, qui est bien sur une question beaucoup plus complexe que l'interopérabilité technique. Pour cette raison l'ASECAP ne croit pas qu'un contrat unique commercial EFC relatif au télépéage en Europe puisse exister à une date fixée au préalable. L'ASECAP propose par conséquent de modifier le projet de directive afin de promouvoir un corps de règles contractuelles pour le télépéage européen, disponibles si possible en juin 2005, qui permettent à tous les émetteurs de fournir contrats européens EFC basés sur des équipements techniques interopérables, capables d'être acceptés sur les réseaux d'autres opérateurs.
- > Dans sa proposition de directive la Commission européenne utilise l'expression "service européen du télépéage", tandis que l'ASECAP propose l'expression "spécifications pour un télépéage européen".

Pour le texte entier de la proposition de l'ASECAP en anglais et en français, veuillez consulter le site Internet www.asecap.com

Following the work carried out by its Toll Permanent Committee for the present and the future of the tolling and charging regimes (COPER I), ASECAP decided to express its opinion and comments on the proposal for a directive of the European Parliament and of the Council on the widespread introduction and interoperability of electronic road toll systems in the community (COM (2003) 132 fin.).

Although sharing with the Commission the wish to ensure the interoperability between electronic road toll systems in the Internal market, ASECAP does not believe that the EC proposal will guarantee the interoperability.

ASECAP and its members have isolated the following four items and ask the EU legislator to revise the proposed directive:

- > *The EC proposes to remove the use of the DSRC standard by 1st January 2012, while ASECAP stresses the need to retain the use of standardised and interoperable DSRC-based toll collection in the new Internal Market of 25 member states. ASECAP thinks that DSRC is the lowest cost solution for toll collection and that it is the only system able to guarantee interoperability throughout most countries in Europe.*
- > *The EC is also in favour of applying the satellite positioning technology, instead of the DSRC, while ASECAP proposes the adoption of a multi-modal system including, by default, DSRC technology. For that reason, ASECAP members intend to offer to the road users one on-board unit (OBU) based on the DSRC 5.8 GHz technology.*
- > *ASECAP also stresses that the EC proposal does not consider the problem of the contractual interoperability, which is for sure a more complex issue than the technical one. Therefore ASECAP does not believe that a unique commercial EFC contract could exist for road user throughout Europe by any date. For that reason ASECAP proposes to modify the draft directive in order to promote a European EFC contractual set of rules, possibly available by June 2005, letting all issuers to provide European EFC contracts linked to interoperable devices that permit other operators to accept these devices.*
- > *In its draft directive the EC uses the expression of "electronic toll service", while ASECAP proposes "European electronic toll set of requirements".*

For the full text of the ASECAP position and further information, visit the ASECAP web-site:

www.asecap.com



BUREAU DE LIAISON ASECAP À VIENNE ASECAP LIAISON OFFICE IN VIENNA

Le 18 mai 2003, l'établissement d'un bureau de liaison de l'ASECAP, à Vienne, a été officiellement présenté devant le Comité Directeur à Portoroz, Slovénie. Due à l'élargissement de la zone de l'Union européenne, la création du Bureau de Liaison ASECAP est devenue une nécessité, dans le but de fournir une plate-forme adéquate pour le partage intensif des futures connaissances et des échanges d'informations sur les thèmes principaux des Autoroutes européennes à péage, tel que l'Electronic Fee Collection (E.F.C.), la sécurité, les télématiques et le financement grâce à l'élargissement des nouveaux candidats de l'Union européenne. Il est très important pour l'ASECAP, de promouvoir et d'établir des échanges d'informations concernant la construction et la gestion des autoroutes à péage, ainsi que des constructions tels que les ponts et les tunnels dans l'émergence du nouveau marché de l'Europe de l'Est. Une opportunité sera donc donnée de discuter des problèmes d'infrastructures et d'échanger les expériences, dans le but de développer un centre d'information adéquat pour des futurs projets mutuels où les pays d'Europe de l'Est seront fortement impliqués. Due à une situation géographique appropriée (égale distance entre les pays de l'Est et de l'Ouest de l'Europe), l'Autriche et son "savoir-faire" dans l'exploitation, la construction et la maintenance de l'entiereté de son système d'autoroutes (2000 km), l'ASFINAG (Société d'Etat Concessionnaire des Autoroutes autrichiennes), membre de l'ASECAP, a été désignée comme le membre majeur afin de représenter le "savoir-faire" de l'ASECAP en ce qui concerne la gestion des autoroutes et le fonctionnement des concessions pour les pays de l'Europe de l'Est.

On May the 18th 2003, the establishment of an ASECAP Liaison office in Vienna was officially presented in front of the ASECAP Steering Committee in Portoroz (Slovenia). Due to the enlargement of the European Union, the establishment of the ASECAP Liaison Office has become necessary in order to provide a platform suitable for future intensive knowledge sharing and information exchange on main topics

of European tolled motorways, like electronic fee collection, safety, telematics and financing with the new EU enlargement candidates.

It is important for ASECAP to promote and establish the exchange of information concerning the construction and operation of tolled motorways and constructions like bridges and tunnels in the newly emerging Eastern European market.

Therefore an opportunity will be given to discuss infrastructure problems and exchange of experience in order to develop an information pool suitable for future mutual projects where the Eastern European countries will be strongly involved.

Due to the geographical position of Austria (mutual proximity to eastern and Western European countries) and the broad know-how in operating, building, maintaining the entire motorway network (2,000 km), ASFINAG (Austrian State Motorway Company) - a member of ASECAP - was appointed as the leading member to represent the ASECAP "Know-how" on the road management and the concession functioning for the Eastern European Area.

LES MEMBRES DE L'ASECAP

NEWS FROM THE ASECAP MEMBERS

AISCAT - L'Assemblée 2003 de l'AISCAT (Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori) qui s'est déroulée à Rome le 8 octobre dernier, a élu M. Fabrizio Palenzona Président de l'Association. Proposé par le Comité de Nomination des Membres et nommé par le Conseil de l'AISCAT (Gian Maria Gros-Pietro, Ferdinand Willeit, Francesco Baudone), des officiels de hautes institutions et des industriels du secteur ont pu aussi assister à la réunion.

M. Fabrizio Palenzona est né à Novi Ligure, le 1er septembre 1953, il est aussi Président de la Provincia di Alessandria, Président de la FAI (Federazione Autotrasportatori Italiana), Vice-Président de l'Unicredito Italiano S.p.A., Vice-Président de Norman 95 S.p.A., Membre du Conseil de l'Unicredit Banca Mobiliare S.p.A., et Membre du Conseil du Schema Ventotto S.p.A.

The Aiscat -Italian National Association of Toll Motorways Operators- 2003 Assembly, held the 8th of October in Rome, elected as President Mr. Fabrizio Palenzona, proposed by the Nominating Committee Members appointed by the AISCAT Board (Gian Maria Gros-Pietro, Ferdinand Willeit, Francesco Baudone); high Institutional and industrial sector officials attended the meeting as well.

Fabrizio Palenzona, born in Novi Ligure on 1st September 1953, is also President of Provincia di Alessandria, President of FAI (Federazione Autotrasportatori Italiana), Vice-President of UNICREDITO ITALIANO S.p.A., Vice-President of NORMAN 95 S.p.A., Member of the Board of UNICREDIT BANCA MOBILIARE S.p.A., Member of the Board of SCHEMA VENTOTTO S.p.A.



ASETA - Le 6 octobre 2003, le Président du Gouvernement espagnol, M. José Maria Aznar, le Ministre des Transports, ainsi que d'autres personnalités ont assisté à l'ouverture de la R-2, première autoroute radiale donnant accès à Madrid. Cette autoroute commence au niveau de la M-40, périphérique de Madrid, pour aller jusqu'à Guadalajara, dans le Nord Est. Elle a été construite en parallèle de l'autoroute gratuite N-II déjà existante sur une distance de 80.7 kms, dont 18.4 kms sans péage correspondant au périphérique extérieur M-50, que le Concessionnaire a été obligé de construire en accord avec les termes du contrat.

Le nouveau système espagnol d'interopérabilité ETC, appelé VIA-T, installé sur cette autoroute, est basé sur le Projet PISTA. Ce système est déjà opérationnel dans les environs de Barcelone et en Galicie, dans le Nord Ouest de l'Espagne et sera bientôt installée sur toutes les autoroutes à péage autour de Madrid, qui doivent être ouvertes dans les mois à venir.

La concession a été accordée en l'an 2000, à l'Autopista del Henares, S.A.C.E. (HENARSA - www.henarsa.com) pour 24 ans et un investissement total évalué à 411 millions d'Euros.

Avec ce nouveau tronçon, le réseau total d'autoroutes à péage en Espagne représente 2 553,8 kilomètres.

On the 6th of October, the President of the Spanish Government, Mr. José María Aznar, together with the Minister of Transports and other personalities, attended the opening of the first radial toll motorway of access into Madrid, R-2. This Motorway runs from the M-40 Madrid ring road to Guadalajara in the North East, in parallel to the existing free highway N-II, and is 80.7 km long, including 18.4 km free of toll corresponding to the M-50 outer ring road which the Concessionnaire was compelled to build in accordance with the terms of the contract.

The new Spanish interoperable ETC system, called VIA-T, based on the PISTA Project, has been installed in this motorway. This system is already operating in the Barcelona area and in Galicia, in the North West of Spain and will also be installed in all toll Motorways around Madrid, expected to open in the coming months.

The concession was awarded in the year 2000 to Autopista del Henares, S.A.C.E. (HENARSA), (www.henarsa.com) for 24 years and total investment amounted to Euro 411 million.

With this addition, the total network of tolled motorways in Spain represents 2,553.8 km

AUTOPASS - INTEROPÉRABILITÉ EFC EN NORVÈGE AUTOPASS - INTEROPERABLE ELECTRONIC FEE COLLECTION (EFC) IN NORWAY

NORVEGINIENS - Le Service AutoPASS est accessible pour l'utilisateur bénéficiant des services de transport, où il doit payer une charge pour le service de transport utilisé. Avec le badge AUTOPASS (badge de communication et porteur d'informations de paiement), l'utilisateur peut maintenant voyager sur différentes routes à péages en payant les frais sans avoir à s'arrêter. Le Service AutoPASS inclut le transport et le service de paiement (EFC), tels que, les services de transport concernant l'utilisation des infrastructures comme les ponts, tunnels, autoroutes, réseaux routiers, les régimes de tarification des usagers de la route et transport en ferry. Le service de paiement consiste à un système de paiement exclusivement destiné à un utilisateur ayant un badge AutoPASS, aux installations aux points de financement, aux stations de péage et à un compte central tenu et géré par la compagnie responsable du moyen de paiement et du contrat signé avec l'utilisateur.

Le service AutoPASS est maintenant offert dans plusieurs péages, dans le Sud de la Norvège. Cependant, à partir du 1er février 2004, le Service AUTOPASS sera offert dans tous les péages de Norvège, basé sur le concept EFC (Electronic Fee Collection). Les systèmes offrant ce service seront clairement indiqués grâce au signe AutoPASS.

The AutoPASS Service is provided to users benefiting from transport services where the users have to pay a fee for the transport service. A user may travel on different toll roads paying the different fees without having to stop.

The AutoPASS tag (communication device and carrier of payment information) enables this. The AutoPASS Service includes both a transport and a payment service (EFC). Examples on transport services include the use of infrastructure like bridges, tunnels, motorways, road networks, road user charging schemes and ferry transport. The payment service consists of a dedicated payment system based on a user holding an AutoPASS tag, installations at the charging points, e.g. a toll station, and a central account held and managed by the company being responsible for the payment

The AutoPASS service is now offered in several toll collection systems in the Southern part of Norway. However, from February 1, 2004, the AutoPASS Service will be offered in all toll collection systems in Norway based on the AutoPASS electronic fee collection concept. Systems offering the AutoPASS service will be clearly marked with the AutoPASS sign.



ACTIVITÉS DE L'ASECAP - ASECAP ACTIVITIES

EVÈNEMENTS ET CONGRÈS RELEVANT DE L'INTÉRÊT DE L'ASECAP

EVENTS AND CONGRESS OF ASECAP INTEREST

- › IBTTA's Fall Technology Workshop - Florence, 11th - 14th November 2003.
www.ibtta.org
- › ITS – Madrid, 16-20 Novembre 2003. www.ertico.com



Conception/réalisation: Image Plus

Crédits photos: ASECAP - Image Plus

Bureaux/Offices

47-51, Rue de Luxembourg

B-1050 Bruxelles

Tél.: +32.2.289.26.20

Fax: +32.2.514.66.28

www.asecap.com

E-mail : asecap@skynet.be

Directeur de la Publication/Publication's Director

Mr. Kallistratos Dionelis

Redactrice/Editor

Ms. Emanuela Stocchi