

L'ACTUALITÉ DES AUTOROUTES EUROPÉENNES NEWS FROM THE EUROPEAN MOTORWAYS



LE MOT DU PRÉSIDENT WORD FROM THE PRESIDENT

Une nouvelle fois le Conseil des Ministres "Transport" du 7 octobre a évoqué le projet de directive "Eurovignette" sans parvenir à un accord. C'est pourtant un dossier essentiel pour l'avenir des infrastructures de transport, et notamment les autoroutes.

L'ASECAP a depuis l'origine exprimé son soutien à une politique cohérente de tarification des réseaux autoroutiers européens. Nous croyons en effet profondément aux vertus du financement par l'utilisateur et nous mesurons, dans certains pays, les désordres et les absurdités créés par la coexistence d'axes tarifés (les autoroutes à péage) et d'axes non tarifés.

Mais nous sommes attentifs à ce que des principes généreux et des initiatives trop ambitieuses ne viennent pas mettre en péril, au mépris du principe de subsidiarité, le premier et le seul véritable système de tarification qui fonctionne aujourd'hui: la concession à péage. Nous rappelons que ce mécanisme s'applique déjà avec succès à 25 % des TERN, et que des règles de tarification trop rigides pourraient remettre en cause ce modèle économique et financier que beaucoup de pays développent en ce moment: l'Autriche, depuis 2004, et sans doute prochainement plusieurs nouveaux membres de l'Union.

C'est pourquoi nous pensons qu'une grande marge de manœuvre doit être laissée aux Etats membres pour définir non seulement le niveau de leur tarification -en tenant compte des logiques différentes des pays de transit et des pays périphériques- mais aussi l'affectation du produit de celle-ci -en fonction des problèmes et des logiques budgétaires de chacun.

Ces questions seront certainement au cœur des prochaines réunions de l'ASECAP: le Sommet International sur le Financement des Infrastructures de Transport, que nous organisons avec l'IBTTA du 17 au 19 avril 2005 à Nice, et nos journées annuelles qui se tiendront du 22 au 25 mai à Vienne. Par ces initiatives, notre Association entend se positionner plus que jamais au cœur des débats sur les infrastructures de transport, et apporter ainsi sa contribution au développement et au progrès de notre continent.

Once again, the "Transport" Council of Ministers of 7 October has discussed the proposed "Eurovignette" directive without reaching an agreement. This is nonetheless a vital dossier for the future of transport infrastructure and notably for motorways.

ASECAP has expressed its support from the beginning for a coherent tariff policy for the European motorway networks. We believe strongly in the virtues of funding by the user and we measure the confusion and absurdities created in some countries by the co-existence of road pricing (tolled motorways) and free roads.

We are careful however to ensure that certain generous principles and over-ambitious initiatives do not endanger, despite the subsidiarity principle, the first and only real pricing system that works today: toll concessions. We would remind you that this mechanism is already applied successfully to 25% of the TERN and that excessively rigid tariff rules could challenge this economic and financial model that many countries are now developing: Austria, since 2004, and no doubt many new members of the Union in the near future.

This why we think that considerable leeway must be given to the member states to define not only the level of their tariffs - taking the different rationales of transit and peripheral countries into account - but also their use of the revenue from toll roads - depending on the problems and approaches of each state.

These questions will certainly be at the heart of the next meetings of ASECAP: the International Summit on the Financing of Transport Infrastructure that we are organising with the IBTTA from 17 until 19 April 2005 in Nice, and our Annual Days that will be held from 22 to 25 May in Vienna. These initiatives are expected to position our Association more than ever at the heart of the debates on transport infrastructure and thus make its contribution to the development and progress of our continent.

RÉMY CHARDON

L'ASECAP est l'Association européenne professionnelle des concessionnaires d'autoroutes et ouvrages à péage. Elle réunit et représente 121 organisations qui gèrent plus de 23.000 kilomètres de réseau à péage dans 16 pays. La mission de l'ASECAP consiste à promouvoir le péage comme l'instrument le plus efficace pour financer la construction, l'exploitation et l'entretien des autoroutes et des autres principales infrastructures routières.

L'ASECAP et ses membres s'engagent à:

- > Échanger l'information et l'expérience, participer aux programmes de recherche, développer davantage et renforcer le système du péage direct "utilisateur/payeur" comme un instrument pour une politique des transports durable, sûre et respectueuse de l'environnement.
- > Renforcer l'efficacité de leurs réseaux et améliorer de façon permanente le niveau des services offerts aux citoyens européens, à travers le suivi des plus récents développements technologiques et des meilleures pratiques d'exploitation.

ASECAP is the European professional Association of Operators of Tolloed Road Infrastructures. It gathers and represents 121 organisations that manage a toll network of over 23,000 kms in 16 countries. ASECAP's mission is to promote toll as the most efficient tool to finance the construction, operation and maintenance of motorways and other major road infrastructures.

ASECAP and its members engage to:

- > *Exchanging information and experience, participating in research programmes and further developing and enhancing the direct "user payer" toll system as an instrument of a sustainable, safe and environmentally friendly transport policy.*
- > *Strengthening the efficiency of their networks and permanently improving the level of services provided to the European citizens, by keeping up with the latest technology developments and the best operational practises.*

ASECAP NEWSLETTER

COMMISSION EUROPEENNE: DESIGNATION DE LA FUTURE EQUIPE EUROPEAN COMMISSION: DESIGNATION OF THE FUTURE TEAM

L'année 2004 a été, et il est toujours, cruciale pour l'avenir de l'Union européenne: au mois de mai l'élargissement de l'UE à l'Est, avec l'adhésion des dix nouveaux pays, en juin les élections du nouveau Parlement européen élargi et encore en juin la désignation du nouveau Président de la Commission européenne, le portugais **José Manuel Durão Barroso**, appelé à la tête de la Commission pour la période 2005-2010.

Le Président désigné a présenté au courant du mois d'août son équipe de 25 Commissaires, en proposant une répartition des portefeuilles parmi eux.

M. Barroso a souligné l'importance de mettre en œuvre un esprit d'équipe et il a voulu que tous les Commissaires soient égaux en termes de pouvoir, en agissant en tant que membres d'un seul collège.

L'esprit d'équipe et de collégialité de la nouvelle Commission européenne est d'ailleurs représenté par le choix de réunir, comme il était dans le passé, tous les Commissaires et leurs services dans le renouvelé bâtiment du Berlaymont à Bruxelles.

En particulier M. Barroso a voulu renforcer la stratégie de communication de l'UE, en désignant une Vice-Présidente, Mme Wallström, chargée de cette stratégie, ainsi que des relations institutionnelles et avec les Parlements nationaux.

Vu que la stratégie de Lisbonne, visant à faire de l'Europe l'économie la plus compétitive au monde avant 2010, est en retard dans son application, M. Barroso a voulu présider personnellement les groupes des Commissaires chargés de la mise en place de cette stratégie.

M. Barroso présidera également le groupe des Commissaires en charge des relations extérieures. Ces derniers devront préparer l'arrivée du nouveau Ministre des Affaires Etrangères de l'UE, prévu par le nouveau Traité constitutionnel, et d'entamer le service diplomatique européen. Une fois le Ministre des Affaires Etrangères entré à faire partie de la Commission (à savoir après la ratification de la Constitution européenne), il deviendra Vice-Président de la Commission, en charge des relations extérieures.

M. Barroso a aussi désigné un Vice-Président chargé de l'administration et de la bonne gestion, qui s'occupera de la lutte contre la fraude et du contrôle financier.

Au point de vue procédural, les Commissaires désignés doivent recevoir le vote d'approbation du Parlement européen, qui ne peut voter que pour le collège entier et pas pour les Commissaires individuellement.

Pour cette raison, le 27 septembre les commissions parlementaires compétentes ont entamé les auditions des Commissaires désignés (voir infra en ce qui concerne l'audition de M. Barrot pour la politique des transports).

Dans le prochain numéro de notre Newsletter, nous parlerons des résultats du vote au Parlement européen, ainsi que de la structure définitive de la **nouvelle Commission européenne**.

*The year 2004 has been, and remains crucial for the future of the European Union. In the month of May, the enlargement of the EU to the East with the accession of the ten new member states; in June, the elections to the new enlarged European Parliament; and, again in June, the designation of the new president of the European Commission, the Portuguese **José Manuel Durão Barroso**, called to the head of the Commission for the period from 2005-2010.*

The President presented his team of 25 Commissioners during the month of August and suggested the distribution of portfolios among them.

Mr. Barroso emphasised the importance of implementing a team spirit and wanted all the Commissioners to be equal in terms of power and to act as members of a single office. The team spirit and collegiality of the new European Commission is also represented by the decision to unite, as in the past, all of the Commissioners and their services in the renovated Berlaymont building in Brussels.

Mr. Barroso wanted to strengthen the EU's communications strategy in particular by designating a vice president, Ms. Wallström, responsible for this strategy and certain relations with institutions and the national parliaments

Given the fact that the application of the Lisbon Strategy to make the European economy the most competitive in the world by the year 2010 is behind schedule, Mr. Barroso wanted to preside in person over the groups of Commissioners responsible for the implementation of this strategy.

Mr. Barroso will also preside over the group of Commissioners responsible for foreign relations. The latter will have to prepare the arrival of the new Minister of Foreign Affairs of the EU called for by the constitutional treaty and implement the European diplomatic service. Once the Minister of Foreign Affairs has become part of the Commission (i.e. after the ratification of the European constitution), he or she will become vice president of the Commission responsible for foreign relations.

Mr. Barroso has also designated a vice president for administration and proper management who will be responsible for combating fraud and for financial control.

From a procedural perspective, the designated Commissioners must be approved by the European Parliament, which can only vote for the whole board and not for individual Commissioners.

For this reason, the competent parliamentary committees began hearings for the designated Commissioners on September 27 (see the hearings of Mr. Barrot with reference to transport policy below).

*In the next issue of our Newsletter, we will talk about the results of the EP vote and about the final composition of the **new European Commission**.*



NOUVELLE COMMISSION TRAN

APRÈS SA RÉUNION CONSTITUTIVE À STRASBOURG EN JUILLET DERNIER LA NOUVELLE COMMISSION TRAN, EN CHARGE DES POLITIQUES DES TRANSPORTS ET DU TOURISME, A EU UN CALENDRIER DES RENCONTRES INSTITUTIONNELS PLUTÔT CHARGÉ ENTRE JUILLET ET SEPTEMBRE.

NEW TRAN COMMITTEE

FOLLOWING ITS FOUNDING MEETING IN STRASBOURG LAST JULY, THE NEW TRAN COMMITTEE RESPONSIBLE FOR TRANSPORT POLICY AND TOURISM HAS HAD A FAIRLY FULL SCHEDULE OF INSTITUTIONAL MEETINGS BETWEEN JULY AND SEPTEMBER.

Le 28 juillet la commission TRAN a rencontré à Bruxelles le Directeur Général de la DG TREN, **M. François Lamoureux**, qui a illustré brièvement les priorités politiques de la Commission, à moyen terme, dans le domaine des transports.

M. Lamoureux a mis en exergue, entre autres, les priorités suivantes: développer une approche globale pour renforcer la sécurité dans tous les modes de transport, assurer de manière concrète le développement durable, par exemple à travers une tarification de l'usage des infrastructures qui inclut les coûts environnementaux, et financer le réseau trans-européen des transports.

Il s'est particulièrement penché sur la nécessité de mettre en œuvre toute mesure apte à renforcer la sécurité routière: cet objectif pourra être atteint pas nécessairement en augmentant la législation en matière, mais plutôt en renforçant les contrôles et les sanctions.

Le 31 août les députés de la commission TRAN ont invité le Ministre néerlandais en charge des transports, **Mme Karla Pejis**, pour illustrer les activités et les priorités de la Présidence hollandaise dans les transports.

Mme Pejis, qui était autrefois euro-députée elle-même, a parlé entre autres de la nécessité de renforcer la législation sociale dans le secteur des transports, de garantir la sécurité aux usagers et de poursuivre la recherche d'un accord au sujet de la tarification des infrastructures routières.

Au cours des ces dernières réunions la commission TRAN a également finalisé le questionnaire à soumettre au Commissaire désigné pour la politique des transports, **M. Jacques Barrot**, avant son audition officielle par la commission parlementaire. Les auditions menées par les commissions représentent en fait la partie centrale du processus menant au vote d'approbation de la Commission européenne de la part du Parlement.

Les commissions parlementaires compétentes, après avoir auditionné les Commissaires désignés, doivent élaborer une recommandation et ensuite la Conférence des présidents des commissions transmet une évaluation générale sur les Commissaires désignés au plénum du Parlement européen.

M. Jacques Barrot a été auditionné le 29 septembre par la commission TRAN; il a répondu aux questions soulevées par les eurodéputés en soulignant qu'il concentrera son action sur les priorités suivantes:

➤ **Sécurité:** M. Barrot a dit que la sécurité doit être au cœur de la politique européenne des transports, et qu'il est nécessaire d'impliquer tous les acteurs afin de réduire de la moitié le nombre des tués sur les routes européennes (comme indiqué dans la Charte européenne de la Sécurité Routière).

➤ **RTEs:** il faut mettre en œuvre les 30 projets prioritaires indiqués par le Rapport Van Miert, aussi à travers le concours financier de la politique régionale et de cohésion. A ce sujet M. Barrot envisage la création d'une Agence européenne chargée de la gestion des projets RTEs.

➤ **Rééquilibrage entre les modes de transport:** afin de garantir une concurrence équitable entre tous les modes de transport il faut mettre en place une méthode de tarification plus juste. Interrogé par les députés sur le futur du dossier Eurovignette, M. Barrot a dit que ce dernier, bien qu'il ne soit pas parfait, représente tout de même un pas important: les coûts externes des infrastructures modernes et respectueuses de l'environnement doivent être internalisés. M. Barrot a parlé d'un "Eurovignette affectée", en soulignant que les recettes du péage doivent revenir au secteur des transports.

➤ **Services publics:** M. Barrot a indiqué qu'il faudrait mettre en place un cadre communautaire pour les obligations des services publics, afin d'éviter que les aides d'Etat puissent avoir des conséquences négatives sur la concurrence.

➤ **Relations extérieures:** il faudrait que l'Union européenne soit représentée plus activement dans les organisations internationales des transports, pour faire mieux entendre sa voix.

*On July 28, the TRAN committee met in Brussels with the Director General of the TREN DG, **Mr. François Lamoureux**, who described the Commission's medium term priorities in the area of transport.*

Mr. Lamoureux emphasised the following policies among other things. Development of a global approach to strengthen safety in all forms of transport, provide lasting development in a concrete manner, for example by charging for the use of infrastructure that includes the environmental costs and financing the trans-European transport network.

He was particularly interested in the need to implement any measure that could strengthen road safety. This goal does not necessarily require increasing the relevant legislation but rather strengthening controls and sanctions.

*On 31 August, deputies of the TRAN committee invited the Dutch Minister responsible for transport, **Ms. Karla Pejis**, to describe the activities and priorities of the Dutch Presidency in transport. Ms Pejis, who once was a Eurodeputy herself, spoke among other things of the need to strengthen social legislation in the transport sector, guarantee the safety of users and pursue an agreement on the subject of tariffs and motorway infrastructure.*

In the course of these last meetings of the TRAN committee,

ASECAP NEWSLETTER

ACTIVITES DE L'ASECAP - ASECAP ACTIVITIES

the questionnaire to be submitted to the designated Commissioner for transport, **Mr. Jacques Barrot**, was also completed before his official hearing by the parliamentary committee.

The hearings carried out by the committees in fact represent the key part of the process that leads to the vote of approval of the European Commission by the Parliament.

The competent parliamentary committees must develop a recommendation after hearing the designated Commissioners and the Conference of committee presidents will then send a general evaluation of the designated Commissioners to the plenary session of the European Parliament.

The TRAN committee heard Mr. Jacques Barrot on 29 September. He responded to the questions the Euro deputies raised and emphasised that he will concentrate on the following priorities.

- > **Safety:** Mr. Barrot said that safety must be at the heart of European transport policy and that it is necessary to involve all actors in order to halve the number of people killed on European roads (as indicated in the European Road Safety Charter).
- > **RTEs:** the 30 priority projects indicated in the Van Miert report must be implemented also with the financial support of the regional and cohesion policies. To do this, Mr. Barrot plans to create a European Agency responsible for the management of RTE projects.
- > **Re-balancing of the different transport modes:** fairer tariff measures must be implemented to ensure fair competition among all modes of transport. When the Eurodeputies asked about the future of the Eurovignette file, Mr. Barrot said that it represented an important step although it was not perfect. The external costs of the modern and environmentally friendly infrastructure had to be internalised. Mr. Barrot spoke of an "Eurovignette affectée" and pointed out that toll receipts had to come back to the transport sector.
- > **Public Services:** Mr. Barrot indicated that they should implement a European framework of public service obligations to avoid State aid having negative consequences for competition.
- > **Foreign Relations:** the European Union should be represented more actively in international transport organisations to allow its voice to be better heard.

COMITÉ DIRECTEUR DE L'ASECAP À LVIV (UKRAINE) ASECAP STEERING COMMITTEE IN LVIV (UKRAINE)

Le 13 septembre dernier la session d'automne du Comité Directeur de l'ASECAP a eu lieu à Lviv (Ukraine), sur invitation du membre de l'ASECAP TRANSMAGISTRAL CONSORTIUM (<http://www.transmag.lviv.ua>).

Les membres du **Comité Directeur de l'ASECAP** ont eu aussi l'opportunité de découvrir cette fascinante région de l'Europe centro-orientale et d'être informés sur la situation économique ukrainienne, grâce à la participation du Vice Président de l'Administration Régionale de Lviv, M. Stepan Lukashyk, qui a illustré les derniers développements économiques et commerciaux de son pays lors de la réunion du Comité Directeur.

M. Lukashyk a exprimé son souhait de coopérer plus étroitement avec les pays de l'UE, étant donné que l'Ukraine, après l'élargissement de l'UE à l'Est, est devenue un nouveau voisin de l'UE (grâce à ses frontières avec la Pologne et la Slovaquie).

Au cours de la réunion du Comité Directeur de Lviv, les membres de l'ASECAP ont pris, entre autres, la décision d'entamer la troisième des quatre phases du projet **CESARE (Common EFC System for an ASECAP Road Tolling)**, visant à l'établissement d'un système de télépéage ETC commun et interopérable (au point de vue technique et contractuel) sur les autoroutes européennes à péage.

L'objectif de ce projet est de permettre aux usagers européens de voyager à travers tout le réseau autoroutier et d'acquitter le péage via un seul moyen technique et contractuel.

La troisième phase du projet CESARE verra également la participation des pays, appartenant au Groupe de Stockholm (Allemagne, Pays-Bas, Suède et Royaume-Uni).

Rappelons que l'ASECAP a déjà mené à bien les deux premières phases du projet, cofinancé par la Commission européenne, respectivement en 1999 et en 2002.

On 13 September last the Steering Committee of ASECAP held its face session in Lviv (Ukraine) at the invitation of the ASECAP member TRANSMAGISTRAL CONSORTIUM (<http://www.transmag.lviv.ua>).

The members of the **ASECAP Steering Committee** also had an opportunity to discover this fascinating region of Central - Eastern Europe and to find out about the Ukrainian economic situation through the participation of the Vice President of the Regional Administration of Lviv, Mr. Stepan Lukashyk, who described the latest economic and commercial activity in his country during the meeting of the Steering committee.

Mr. Lukashyk expressed his desire to cooperate more closely with the EU countries now that the Ukraine has become a new neighbour of the EU due to the enlargement of the EU to the East (through its borders with Poland and Slovakia).

During the Lviv meeting of the Steering Committee, the ASECAP members took the decision among other things to begin the third of the four stages of the **CESARE project (Common EFC System for an ASECAP Road Tolling)** designed to establish a joint and interoperable ETC (from the technical and contractual perspective) on European toll motorways.

The goal of this project is to allow European users to travel across the entire motorway network and pay all their tolls using a single technical and contractual medium.

The third phase of the CESARE project will also see the participation of the countries in the Stockholm Group (Germany, the Netherlands, Sweden and the United Kingdom).

We note that ASECAP already successfully completed the first two phases of the project cofinanced by the European Commission in 1999 and 2002 respectively.

ACTIVITES DE L'ASECAP - ASECAP ACTIVITIES

ASECAP ET ITS: CRÉATION DU COPER III

ASECAP AND ITS: THE CREATION OF COPER III

ASECAP suit de très près les développements liés aux Systèmes Intelligents de Transport (ITS), qui incluent un éventail de différentes technologies, à partir des technologies de l'information et des communications, aux systèmes de gestion du trafic et des télématiques, à la navigation et aux systèmes de positionnement par satellites. Leur mise en place et amélioration peuvent contribuer à résoudre plusieurs problèmes de transport (principalement congestion du trafic et accidents), à réduire des incidences sur l'environnement, à stimuler l'efficacité économique et à renforcer la sécurité routière.

Étant donné l'importance croissante des ITS dans le secteur des transports routiers, le Comité Directeur de l'ASECAP a accueilli favorablement une proposition commune des membres de l'ASECAP ASFINAG (Autriche) et BRISA (Portugal), pour créer un Comité Permanent sous le nom de COPER III, principalement consacré à la télématique routière et au domaine des ITS.

Le Comité Directeur a nommé comme Président du COPER III, M. Rui Dias Camolino de BRISA. M. Camolino est docteur en Ingénierie électronique et des télécommunications et il travaille avec BRISA depuis 6 ans, en traitant principalement les ITS, la télématique routière et l'ETC.

Lors de sa réunion constitutive, le COPER III a défini ses objectifs et élaboré un plan d'action pour le futur proche.

LE COPER III PRÉVOIT DE:

- promouvoir la définition des stratégies et des objectifs télématiques communes à l'ASECAP, notamment au sujet des TMC (Centre de Gestion du Trafic), des TIS (Systèmes d'Information du Voyageur), du FFM (Gestion du Fret et de la Flotte) et de l'IEM (Gestion d'Incident et de Secours) entre autres;
- contribuer à la définition des normes internationales, focalisées sur les développements existants et futurs, la technologie et les interfaces pour l'échange de données;
- créer une base commune de connaissance entre les membres de l'ASECAP, à travers l'échange d'information régulier, des expériences technologiques ayant trait à la télématique et
- développer une stratégie de lobbying à l'égard de la Commission européenne et des autres organismes internationaux.

ASECAP plays very close attention to developments associated with Intelligent Transport Systems (ITS), which include a range of different technologies beginning with information and communications technologies to traffic management and telematic systems, to guidance and satellite positioning systems. Their implementation and improvement can contribute to the resolution of numerous transport problems (principally traffic congestion and accidents), to the reduction of environmental impact, to stimulating economic efficiency and strengthening road safety.

Given the growing importance of ITS in the road transport sector, the ASECAP Steering Committee has welcomed the joint proposal of ASECAP members ASFINAG (Austria) and BRISA (Portugal), to create a Permanent Committee under the name COPER III dedicated principally to road telematics and ITS.

The Steering Committee has nominated Mr. Rui Dias Camolino of BRISA president of COPER III. Mr. Camolino is graduated in Telecommunications and Electronics Engineering and has been working in BRISA for 6 years dealing primarily with the ITS, road telematics and ETC.

During its founding meeting, COPER III defined its objectives and developed a plan of action for the near future.

COPER III INTENDS TO:

- promote the definition of common telematic strategies and objectives for ASECAP, notably dealing with TMC (Traffic Management Centres), TIS (Traveller Information Services), FFM (Freight and Fleet Management) and IEM (Incident and Emergency Management) among others;
- contribute to the definition of international norms, focusing on existing and future developments, technology and data transfer interfaces;
- create shared knowledge bases among ASECAP members through the regular exchange of information, technological experiments related to telematics;
- develop a lobbying strategy in the European Commission and other international bodies.

BUREAU DE LIAISON DE L'ASECAP À VIENNE (ALO)

ASECAP LIAISON OFFICE IN VIENNA (ALO)

Au courant du mois d'août, l'ALO a organisé des réunions avec trois des quatre **Pays de Visegrad - République Slovaque, République Tchèque, Pologne et Hongrie** - au sujet "de la Politique Européenne des Transports Routiers.

Les représentants de la **Slovaquie** ont illustré la situation des autoroutes dans leur pays: la Slovaquie présente 350 km d'autoroutes et 50 km de voies rapides; 650 km d'autoroutes et 1100 km de voies rapides sont envisagées, dont plus ou moins 80% à 90% des autoroutes devraient être achevées pour 2010.

Au cours de cette réunion, la Slovaquie a exprimé le souhait de devenir un nouveau membre de l'ASECAP après la création d'une nouvelle société autoroutière publique, qui est prévue pour le 1er janvier 2005.

Quant à la **République Tchèque**, lors de la réunion organisée à Prague, ses représentants ont illustré la situation routière dans leur pays: la République tchèque a seulement 10 routes avec tunnels (y compris ceux qui se situent dans les villes) qui sont trop petits pour l'application de la directive de l'UE, tous les nouveaux tunnels à l'avenir se conformeront aux conditions de sécurité minimales traitées par la directive de l'UE.

ASECAP NEWSLETTER

ACTIVITES DE L'ASECAP - ASECAP ACTIVITIES

La République tchèque prévoit également d'introduire le système ETC en 2006 sur toutes les autoroutes et voies rapides.

Finalement l'ALO a rencontré en **Pologne**, à Varsovie, les représentants de la Direction Générale pour les Routes et les Autoroutes Nationales (GDDKIA), qui est une organisation indépendante mais supervisée par le Ministère polonais des Infrastructures.

Il y a environ 500 km d'autoroutes en Pologne, alors que l'ouverture d'environ 2000 km est planifiée pour 2010.

La réunion avec la **Hongrie** sera organisée par l'ALO ultérieurement.

*During the month of August, the ALO organised meetings with three of the four **Visegrad countries, Slovak Republic, Czech Republic, Poland and Hungary** on the subject "of the European Road Policy".*

*The representatives from **Slovakia** described the condition of the motorways in their country. Slovakia has 350 kilometres of motorways and 50 kilometres of expressways; 650 kilometres of motorways and 1,100 kilometres of expressways are planned of which more or less 80-90% of the motorways should be completed by 2010.*

During this meeting, Slovakia expressed the desire to become a new member of ASECAP following the creation of a new public motorway company planned on 1 January 2005.

*The representatives of the **Czech Republic** in turn described the condition of the roads in their country in their meeting. The Czech Republic has only ten roads with tunnels (including those located in the cities) that are too little for the EU directive to apply. All new tunnels in the future will conform to the minimum safety conditions described by the EU directive.*

The Czech Republic also plans to introduce the ETC system to all highways and expressways in 2006.

*Finally, the ALO met representatives of the General Directorate for National Roads and Motorways (GDDKIA) in Warsaw, **Poland**. This is an independent organisation, but is supervised by the Polish Ministry for Infrastructure.*

There are about 500 km of motorways in Poland, but about 2,000 km are scheduled to be opened by 2010.

*The ALO will arrange a meeting with **Hungary** later.*

LES MEMBRES DE L'ASECAP - ASECAP MEMBERS

AKA - NOUVEAU CONTRAT DE CONCESSION POUR L'AUTOROUTE M5

AKA - NEW CONCESSION CONTRACT FOR THE M5 MOTORWAY



Le Ministère de l'Économie hongrois et l'AKA Holding Rt. ont signé le 20 septembre dernier un nouveau contrat de concession pour l'autoroute M5. Selon le contrat, AKA agrandira la M5 jusqu'à Szeged d'ici 2006 et jusque à 2030 la route fonctionnera avec le système de paiement par vignette géré par l'État. L'État payera AKA € 92.5 million annuellement en compensation.

Le nouveau contrat avec AKA Holding a été personnellement signé par le Ministre hongrois de l'Économie M. István Csillag.

La société National Motorway Management Company géré par l'État (ÁAK Rt.) possède 40% d'AKA Holding et l'État a le droit de racheter la part de n'importe quel actionnaire majoritaire dans cette société jusqu'en 2009.

The Hungarian Ministry of the Economy and AKA Holding Rt. signed a new concession contract for the M5 motorway on 20 September. The contract states that AKA will enlarge the M5 through Szeged between now and 2006, and that the road will use a sticker payment system managed by the State. The State will pay AKA €92.5 million each year in compensation.

The new contract with AKA Holding was signed by the Hungarian Minister of the Economy, Mr. István Csillag, in person.

The National Motorway Management Company administered by the State (ÁAK Rt.) owns 40% of AKA Holding and the State has the right to repurchase the share of a majority shareholder in the firm through 2009.

LES MEMBRES DE L'ASECAP - ASECAP MEMBERS

ASETA - LE SYSTÈME DE TÉLÉPÉAGE ESPAGNOL VIA-T A REÇU LE PRIX INTERNATIONAL D'EXCELLENCE IBTTA

ASETA - THE SPANISH VIA-T ELECTRONIC TOLLING SYSTEM HAS RECEIVED THE IBTTA INTERNATIONAL PRIZE FOR EXCELLENCE.



VIA-T, le système espagnol national de perception électronique du péage, a reçu le Prix International d'Excellence de la part du Président de l'IBTTA (International Bridge, Tunnel and Turnpike Association) lors du Congrès Annuel et de l'Exposition de l'IBTTA qui ont lieu à Philadelphie en septembre 2004.

VIA-T est le premier projet européen compatible avec tous les standards du CEN (Comité européen de standardisation) basé sur la technologie DSRC. Son modèle de transaction et ses spécifications techniques, basées sur les résultats du projet PISTA, permettent une concurrence équitable entre les fournisseurs des équipements ETC.

Via-T (www.viat.es) est également pionnier en ce qui concerne le système établi: pour la première fois, les institutions financières ont été impliquées dans le système en ce qui concerne la fourniture des OBUS et la gestion des transactions du péage.

VIA-T, the Spanish national electronic toll collection system received the international prize for excellence from the president of IBTTA (International Bridge, Tunnel and Turnpike Association) during the IBTTA Annual Meeting and Exhibition that takes place in Philadelphia in September 2004.

VIA-T is the first European project compatible with the CEN (European Standardisation Committee) based on DSRC technology. Its transaction model and technical specification, based on the results of the PISTA project, allow fair competition among OBUS equipment providers.

Via-T (www.viat.es) is also a pioneer with regard to the established system. For the first time, the financial institutions have been involved in the system with regard to the provision of OBUS and the management of toll transactions.

ASFINAG - LE PROJET DBFO POUR LES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES EN AUTRICHE.

ASFINAG - THE DBFO PROJECT FOR ROAD INFRASTRUCTURE IN AUSTRIA.

Avec la publication de la notification de pré-qualification dans le JO autrichien, l'appel d'offres pour la première partie du nouveau réseau routier primaire dans la région orientale

de l'Autriche a commencé. La première des quatre infrastructures routières de l'"Ostregion" (région à l'est de l'Autriche), comprenant approximativement un total de 113 kilomètres, est entré dans sa phase de réalisation.

La compagnie autrichienne d'autoroute, ASFINAG, est responsable de ce projet de partenariat public privé (PPP). Pour la première fois en Autriche, un associé privé se verra attribué une concession pour la conception détaillée, la construction, le financement, le fonctionnement et l'entretien des routes. Le programme entier inclut les sections routières primaires suivantes:

- A5 - Autoroute du Nord
- S1 - Périphérique externe de Vienne
- S2 - Voie rapide du périmètre au nord de Vienne - Süssenbrunn By-Pass
- A22 - Extension de l'autoroute longeant le Danube

Les avantages les plus importants que l'ASFINAG attend du modèle de PPP, résident dans l'établissement des structures concurrentielles alternatives pour la construction d'autoroute et de voies rapides sur le marché autrichien, optimisant de ce fait les investissements de l'ASFINAG et utilisant l'expertise des associés privés.



With publication of notification of prequalification in the Austrian JO, the call for offers for the first part of the new primary road network in the Eastern region of Austria has begun. The first of four road infrastructure projects in the "Ostregion" (the Eastern region of Austria), including a total of approximately 113 kilometres, has entered the realisation phase. The Austrian motorways company, ASFINAG, is responsible for this private partnership project (PPP). For the first time in Austria, a private association will be granted a concession for the detailed design, construction, financing, operation and maintenance of roads. The entire programme includes the following primary road sections:

- A5 - Motorway of the North
- S1 - Outer ring road around Vienna
- S2 - Expressway around the Northern perimeter of Vienna - Süssenbrunn By-Pass
- A22 - Extension of the motorway along the Danube

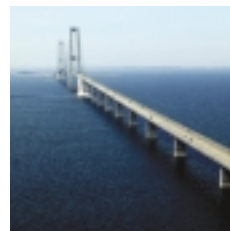
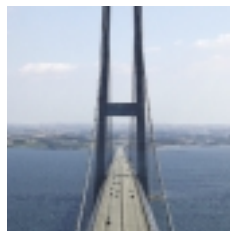
The greatest advantages that ASFINAG expects from the PPP model arise from the establishment of alternative competitive structures for the construction of the motorway and of expressways on the Austrian market, optimising ASFINAG investments in this way and making use of the expertise of private associations.



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

EVENTS AND CONGRESSES OF ASECAP INTEREST

- › Comité Technologique d'Automne de l'IBTTA (Madrid, 12-15 novembre 2004) www.ibtta.org
- › Salon International de la Sécurité Routière organisé par l'ACI (Automobile Club d'Italia) (Rimini, 11-14 novembre 2004) www.sissonline.it
- › 1er Congrès Routier européen de l'ERF (Lisbonne, 24-26 novembre) www.erf.be et www.europeanroadcongress.com
- › Sommet International sur le Financement des Infrastructures de Transport ASECAP-IBTTA (Nice, 17-19 avril 2005) www.asecap.com et www.ibtta.org
- › 33èmes Journées d'Études et d'Information de l'ASECAP (Vienne, 22-25 mai 2005) www.asecap.com et www.asecap2005.at



Conception/réalisation - Design/production:

Image Plus

Crédits photos et images - Photo credits and graphics:

ASECAP - ASETA - ASFINAG - AKA - SUNDBAELT - EP

Bureaux - Offices

47-51, Rue de Luxembourg

B-1050 Bruxelles - Brussels

Tel.: +32.2.289.26.20

Fax: +32.2.514.66.28

www.asecap.com

E-mail: asecap@skynet.be

Directeur de la Publication - Managing Editor

Mr. Kallistratos Dionelis

Redactrice - Editor

Ms. Emanuela Stocchi

Clôture de rédaction - Editorial deadline

8 octobre 2004

SOMMAIRE - INDEX :

- › p.1 Le mot du Président
Word from the President
- › p.2 Institutions européennes
Commission européenne: désignation de la future équipe
*European institutions
European Commission: designation of the future team*
- › p.3 PE - nouvelle commission TRAN
PE - new TRAN committee
- › p.4 Activités de l'ASECAP
Comité Directeur de Lviv: troisième phase du Projet CESARE
*ASECAP activities
Lviv Steering Committee: third phase of the CESARE Project*
- › p.5 Création du COPER III
Creation of COPER III
- › p.5 ALO: derniers développements
ALO: latest developments
- › p.6 Actualités des membres de l'ASECAP (AKA, ASETA, ASFINAG)
News from the ASECAP members (AKA, ASETA, ASFINAG)
- › p.8 Evènements et congrès relevant de l'intérêt de l'ASECAP
Events and congresses of ASECAP interest