

365D0270

24. 5. 65

DIARIO OFICIAL DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

1473/65

## DECISIÓN DEL CONSEJO

de 13 de mayo de 1965

relativa a la aplicación del artículo 4 de la Decisión n° 64/389/CEE del Consejo, de 22 de junio de 1964, relativa a la organización de una encuesta sobre los costes de las infraestructuras utilizadas en los transportes por ferrocarril, carretera y vía navegable

(65/270/CEE)

EL CONSEJO DE LA COMUNIDAD ECONÓMICA EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea;

Vista la Decisión n° 64/389/CEE del Consejo, de 22 de junio de 1964, relativa a la organización de una encuesta sobre los costes de las infraestructuras utilizadas en los transportes por ferrocarril, carretera y vía navegable <sup>(1)</sup>, y, en particular, su artículo 4;

Vista la propuesta de la Comisión;

Considerando que en virtud de lo dispuesto en la Decisión n° 64/389/CEE, el Consejo debe fijar el campo de aplicación de la encuesta sobre los costes de las infraestructuras, así como los métodos de determinación y de imputación de dichos costes;

Considerando que la elección entre los distintos métodos posibles puede llevar a prejuzgar la definición ulterior del régimen financiero aplicable en materia de utilización de las infraestructuras en el marco de la política común de transportes; que para evitar juicios de este tipo en este ámbito, es conveniente reunir la mayor cantidad posible de datos para poder apreciar las consecuencias de la aplicación de las diversas soluciones posibles;

Considerando que, sin embargo, no es posible actualmente recoger dichos datos para el conjunto de las infraestructuras; que, por razones prácticas, la relación de datos globales debe limitarse a los gastos efectivos; que determinadas infraestructuras de importancia secundaria pueden excluirse sin inconveniente del campo de aplicación de esta relación;

Considerando que el camino más indicado para obtener los datos complementarios necesarios consiste en efectuar estudios sobre casos particulares elegidos en función de criterios de orden técnico y económico; que dichos estudios deben organizarse de forma que pongan en evidencia los problemas planteados por la aplicación de las principales soluciones posibles en cuanto a la imputación de los costes y al régimen financiero en materia de utilización de las infraestructuras;

Considerando que, para asegurar una realización lo más homogénea posible de estos estudios por parte de los Estados miembros, es conveniente que la Comisión realice un estudio piloto previo;

Considerando que, para asegurar la ejecución eficaz de los trabajos que implica la presente Decisión, es conveniente que un comité de expertos gubernamentales preste ayuda a la Comisión,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

*Artículo 1*

Para reunir elementos de juicio para la definición, en el marco de la política común de transportes, del régimen financiero aplicable en materia de utilización de las infraestructuras, y sin prejuzgar dicho régimen que debe garantizar la igualdad de las condiciones de competencia en el sector de los transportes, los Estados miembros y la Comisión procederán a la ejecución de los trabajos especificados en la presente Decisión.

La Comisión garantizará la coordinación técnica del conjunto de los trabajos que incumban a los Estados miembros.

*Artículo 2*

1. Los Estados miembros procederán a establecer una relación de los gastos del año 1966 relativos a las infraestructuras, cualquiera que sea la forma en que se financien dichos gastos.

Los Estados miembros presentarán dichos gastos, en la medida de lo posible y de conformidad con los esquemas de relaciones que figuran en el Anexo 1, distinguiendo los relativos:

- a) a la nueva construcción y a la ampliación,
- b) a la reconstrucción y a la renovación,
- c) a la conservación,
- d) al funcionamiento y a la gestión.

(1) DO n° 102 de 29. 6. 64, p. 1598/64.

2. Los gastos previstos en el apartado 1 serán objeto de una relación en cuanto a las infraestructuras que entran en el campo de aplicación de la encuesta definida en el Anexo 2. Serán objeto de relaciones separadas en lo referente a las infraestructuras determinadas en dicho Anexo.

3. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, los gastos relativos a las infraestructuras de carreteras que dependan de las administraciones municipales, serán objeto de una relación global.

En los Países Bajos se asimilarán a estas infraestructuras las dependientes de los Waterschappen.

4. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión, antes del 31 de diciembre de 1967, las relaciones de gastos establecidas de conformidad con las mencionadas disposiciones.

Dicha comunicación se acompañará de todos los comentarios que consideren útiles, y atraerán la atención de la Comisión, en particular, sobre los gastos que presenten carácter excepcional.

#### Artículo 3

A fin de preparar los estudios previstos en el artículo 4, la Comisión efectuará un estudio piloto destinado a precisar las condiciones de aplicación de las soluciones definidas en el Anexo 3.

Este estudio piloto deberá estar terminado antes del 30 de junio de 1966.

A instancia de la Comisión, los Estados miembros le comunicarán los datos necesarios para la realización de dicho estudio.

#### Artículo 4

1. Los Estados miembros realizarán estudios sobre casos particulares con miras a poner de relieve los problemas planteados por la aplicación de las soluciones definidas en el Anexo 3 y destinadas a satisfacer, entre otras, las exigencias resultantes de las letras b) y c) del artículo 2, de la Decisión n° 64/389/CEE.

Dichos estudios se referirán:

- a) En lo que concierne al ferrocarril:
- para Bélgica, Alemania, Francia, Italia y los Países Bajos,
    - i) al caso de un enlace entre dos ciudades o regiones económicas,
    - ii) al caso de un conjunto de infraestructuras en una zona geográfica limitada;
  - para Luxemburgo, a uno de los dos casos mencionados.

b) En lo que concierne a las carreteras:

- para Bélgica, Alemania, Francia, Italia y los Países Bajos,
  - i) al caso de un enlace entre dos ciudades o regiones económicas,
  - ii) al caso de un conjunto de infraestructuras en una zona geográfica limitada,
  - iii) al caso de una aglomeración urbana;
- para Luxemburgo, a uno de los dos primeros casos citados.

c) En lo que concierne a las vías navegables:

- para Bélgica, Alemania, Francia y los Países Bajos, a dos vías o tramos de vía.
- para Italia, a una vía o tramo de vía.

2. Con el fin de cubrir una gama lo más extensa posible de casos, los Estados miembros tomarán en consideración los criterios expuestos a continuación para elegir los casos que deban ser objeto de los estudios previstos en el apartado 1 y para repartir éstos de común acuerdo entre ellos:

- características técnicas de las infraestructuras,
- grado de utilización de su capacidad,
- composición del tráfico,
- tendencias de evolución del tráfico,
- naturaleza de las funciones de las infraestructuras,
- carácter económico de la zona,
- situación de competencia de las infraestructuras.

3. Habida cuenta de los resultados del estudio piloto previsto en el artículo 3 de la presente Decisión, la Comisión podrá presentar propuestas al Consejo encaminadas a la modificación de las disposiciones del apartado 1 del presente artículo, con la suficiente antelación para que el Consejo pueda pronunciarse antes del 31 de diciembre de 1966.

4. Los Estados miembros transmitirán a la Comisión, antes del 31 de diciembre de 1967, los estudios mencionados anteriormente.

Dichos estudios se adjuntarán al informe a que se refiere el artículo 7 de la Decisión, en cuanto a la definición del régimen financiero aplicable en materia de utilización de las infraestructuras y a la imputación de los costes de estas infraestructuras.

#### Artículo 5

Un comité de expertos gubernamentales prestará ayuda a la Comisión en el conjunto de los trabajos que implica la presente Decisión y, en particular:

- en la coordinación de los trabajos que incumban a los Estados miembros,
- en la organización y ejecución del estudio piloto a que se refiere el artículo 3,
- en la confrontación y utilización de los resultados de la encuesta,
- en la preparación del informe y del estudio mencionados en el artículo 7 de la Decisión nº 64/389/CEE.

*Artículo 6*

Los destinatarios de la presente Decisión serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 13 de mayo de 1965.

*Por el Consejo*

*El Presidente*

M. COUVE de MURVILLE

ANEXO 1

ESQUEMAS DE RELACIONES DE GASTOS MENCIONADAS EN EL APARTADO 1 DEL  
ARTÍCULO 2

**Observaciones Generales**

1. Se reflejarán en la relación los gastos efectivos que se refieran al año 1966, ya hayan sido objeto de imputación directa, ya hayan sido contabilizados en cuentas transitorias. Las relaciones contendrán todo comentario útil en cuanto a los criterios adoptados para realizar la delimitación entre las distintas categorías de gastos definidas en el artículo 2 de la presente Decisión.
2. El valor de las instalaciones o de los materiales depositados, ya sean vendidos o utilizados de nuevo, se utilizará para atenuar los gastos derivados de las partidas correspondientes, sin perjuicio, en lo que se refiere al ferrocarril, de las disposiciones particulares previstas en su caso a este respecto en los convenios celebrados entre el ferrocarril y los poderes públicos.
3. Los gastos relativos a la adquisición, mantenimiento y funcionamiento del material especializado y de herramientas destinados al servicio de las infraestructuras, así como los relativos a los transportes en servicio para las necesidades de dicho servicio, se tendrán en cuenta en las partidas y subdivisiones correspondientes de los esquemas de relaciones, o en su defecto, en la subdivisión «Gastos diversos», de la partida «Gastos generales y diversos».
4. Los gastos de los talleres y almacenes se incluirán en principio en los precios de facturación de las piezas y materiales suministrados a las infraestructuras. En caso de que no sea posible imputarlos directamente, dichos gastos se incluirán en la subdivisión «Gastos diversos», de la partida «Gastos generales y diversos».

## A. FERROCARRIL

## I. Esquema de relación

0. *Terrenos.*
1. *Obras de explanación y plataforma de la vía, plantaciones y obras de protección.*
2. *Obras civiles.*
  - 20 — Obras civiles comunes.
  - 21 — Puentes móviles.
  - 22 — Otras obras civiles.
3. *Pasos a nivel.*
4. *Superestructura.*
5. *Infraestructuras de carretera de los patios de viajeros y mercancías.*
6. *Instalaciones de seguridad, de señalización y de telecomunicación.*
7. *Instalaciones de alumbrado para las necesidades de infraestructura.*
8. *Instalaciones de tracción eléctrica.*
80. *Instalaciones de producción y de transporte de energía eléctrica hasta la entrada de las subestaciones de tracción.*
81. *Otras instalaciones.*
9. *Gastos generales y diversos.*
  90. Gastos generales propiamente dichos.
  91. Cargas de jubilación del personal de plantilla.
  92. Otras cargas empresariales.
  93. Edificios para oficinas y otros servicios.
  94. Ingresos procedentes de los concesionarios por uso de la infraestructura.
  95. Gastos diversos.

## II. Observaciones

a) *OBSERVACIONES GENERALES SOBRE LA DELIMITACIÓN DEL CONTENIDO DEL ESQUEMA DE RELACIÓN*

No se reflejarán en las partidas correspondientes del esquema de relación los gastos que correspondan a las instalaciones siguientes:

- instalaciones propias del servicio de las locomotoras de tracción a vapor y diesel (instalaciones de distribución y de manipulación del combustible, áreas e instalaciones de almacenamiento de combustible, instalaciones de almacenamiento y bombeo de los combustibles líquidos y de los lubricantes, depósitos, grúas hidráulicas y estaciones de bombeo para el abastecimiento de agua en las locomotoras, etc.);
- instalaciones propias del funcionamiento y mantenimiento del material rodante (depósitos de locomotoras, talleres de reparación y mantenimiento, placas giratorias y carros transbordadores situados en el exterior de los depósitos y talleres reservados exclusivamente a las máquinas de tracción, etc.);
- instalaciones de estación con finalidad comercial o administrativa (edificios con excepción de los destinados al servicio de las infraestructuras, edificios de uso social, salas de viajeros, etc.);
- ramales de derivación para particulares (la delimitación de estos ramales debe estar basada en su situación desde el punto de vista de la responsabilidad del transportista).

b) *PRECISIONES SOBRE EL CONTENIDO DE LAS DISTINTAS PARTIDAS DEL ESQUEMA DE RELACIÓN**Partida 0*

Gastos de todo tipo (precio de compra, gastos complementarios, indemnizaciones diversas) correspondientes a la adquisición de terreno para la construcción de nuevas instalaciones o la ampliación de las ya existentes.

Habrán de tenerse en cuenta, en todos los casos, los gastos efectivos, deducción hecha del producto de la venta o de la permuta de terrenos siempre que dicho producto corresponda al ferrocarril.

Los gastos eventuales ocasionados por la ocupación temporal de terrenos para el almacenamiento de materiales, o resultantes de daños causados por este motivo a los vecinos colindantes se imputarán, bien a las partidas del esquema de relación correspondientes a los trabajos de que se trate, o bien a la subdivisión 95 «Gastos diversos».

#### *Partida 1*

Conjunto de los gastos relativos principalmente:

- a la preparación, a la consolidación y al saneamiento de terrenos (terraplenes, trincheras, drenajes, regueras, alcantarillas de fábrica, acueductos de pequeña luz, muros de revestimiento y plantaciones de protección de taludes, etc.).
- a los andenes de viajeros y mercancías.
- a los paseos y viales.
- a los muros de cierre, setos y vallas.
- a las bandas protectoras contra el fuego.
- a los dispositivos para el calentamiento de los aparatos de vía y al consumo de energía correspondiente.
- a las pantallas contra-nieves.
- a la limpieza de nieves.

#### *Partida 2*

Los gastos previstos en esta partida se refieren esencialmente a las obras de ingeniería civil necesarias para asegurar un trazado sin interrupción de las vías férreas, ya estén destinadas dichas obras a salvar obstáculos naturales, ya se deba su construcción a la presencia de otra vía u otros medios de comunicación cuyas instalaciones estén situadas a un nivel diferente. Se refieren igualmente a las obras de protección de la vía.

Solamente figurarán en la relación los gastos de ingeniería civil con exclusión de los relativos a las instalaciones dispuestas sobre estas obras (superestructuras, señalización, alumbrado, etc.).

Se trata esencialmente de los gastos relativos:

- a los puentes, tajeas y otros pasos superiores, túneles, trincheras cubiertas y otros pasos inferiores.
- a los muros de sostenimiento y obras de protección contra las avalanchas, desprendimientos, etc.

En la relación de gastos, se hará una distinción suplementaria entre:

##### *— Subdivisión 20*

Gastos relativos a las obras en las que el tablero sea utilizado conjuntamente por el ferrocarril y otro modo de transporte u otras vías y medios de comunicación.

##### *— Subdivisión 21*

Gastos relativos a los puentes de ferrocarril cuya superestructura se desplaza vertical u horizontalmente para permitir en un momento dado el paso de barcos en una vía navegable.

##### *— Subdivisión 22*

Gastos relativos a las demás obras civiles.

Los gastos que habrán de tenerse en cuenta en cada una de las subdivisiones mencionadas serán los gastos netos a cargo del ferrocarril. En ellos no se incluirán los gastos con cargo directo o indirecto a otras administraciones u otros interesados.

#### *Partida 3*

Conjunto de los gastos relativos a las instalaciones que permitan el cruce a nivel del ferrocarril y de la carretera, incluyendo las instalaciones destinadas a garantizar la seguridad de la circulación.

Los gastos que habrán de tenerse en cuenta en esta partida serán los gastos netos con cargo al ferrocarril. En ellos no se incluirán los gastos con cargo directo o indirecto a otras administraciones u otros interesados.

#### *Partida 4*

Conjunto de los gastos relativos al camino de rodadura utilizado por el material rodante ferroviario. Se trata esencialmente de los gastos relativos:

- a los carriles, comprendidos los carriles con garganta y los contra-raíles.
- a las traviesas de madera, acero u hormigón, y a las longrinas.
- al material diverso utilizado para la sujeción de los carriles entre sí y con las traviesas.
- al balasto, incluyendo la gravilla y la arena.
- a los aparatos de vía.
- a las placas giratorias y carros transbordadores (con excepción de los exclusivamente reservados para las máquinas de tracción).

#### *Partida 5*

Conjunto de los gastos relativos al acondicionamiento de las calzadas de los patios de viajeros y mercancías, comprendidos los accesos por carretera.

#### *Partida 6*

Conjunto de gastos relativos a las instalaciones fijas previstas para el desarrollo y la seguridad de la circulación en la vía férrea, así como a las instalaciones para la transmisión de informaciones siempre que éstas se refieran:

- a la seguridad de la circulación en la vía férrea.
- a la preparación, el mantenimiento y el funcionamiento de la infraestructura.

Se trata esencialmente de los gastos relativos:

- a las instalaciones de seguridad y de señalización.
- a los frenos de vía.
- a las instalaciones de telecomunicación.
- a las instalaciones de producción, transformación y distribución de corriente eléctrica para el servicio de la señalización y las telecomunicaciones.
- a los edificios asignados a dichas instalaciones.
- al servicio y al funcionamiento de las instalaciones.

No se recogerán en esta partida los gastos derivados de los puentes móviles y de las instalaciones de los pasos a nivel (ver subdivisión 21 y partida 3).

#### *Partida 7*

Gastos relativos al conjunto de los puntos de luz instalados a lo largo de la vía férrea, y destinados a garantizar la seguridad de la circulación y el funcionamiento de las instalaciones de infraestructura.

No se recogerán en esta partida los gastos derivados de las instalaciones de puentes móviles y de pasos a nivel, así como a las instalaciones de señalización (ver partida 2, 3 y 6).

#### *Partida 8*

Gastos relativos a las instalaciones de producción, de transformación y de conducción de corriente eléctrica para la tracción de los trenes.

Se trata esencialmente de los gastos relativos a las instalaciones siguientes:

##### — *Subdivisión 80*

Centrales eléctricas y presas de embalse, líneas y estaciones de alta tensión.

— *Subdivisión 81*

Subestaciones, líneas de suministro entre las subestaciones y tomas de contacto, catenarias y soportes, tercer carril y soportes.

*Partida 9*

El conjunto de gastos relativos a esta partida se considerará como gastos de funcionamiento y de gestión. Se trata de gastos de administración, de control y de inspección relativos a la preparación y a la gestión de las infraestructuras, así como de todos los demás gastos de infraestructura que no hayan podido considerarse directamente en las partidas 0 a 8.

El contenido efectivo de las diferentes subdivisiones expuestas a continuación habrá de ser objeto de comentarios en cuanto al desglose y al modo de determinación de los importes correspondientes.

— *Subdivisión 90*

Gastos generales propiamente dichos (remuneraciones del personal y gastos de funcionamiento de los servicios administrativos y técnicos, gastos de estudio, gastos de los servicios de control y de examen de los trabajos).

— *Subdivisión 91*

Cargas de jubilación del personal de plantilla; según los casos, se tratará bien de cotizaciones patronales a las cajas de jubilación, bien de las pensiones concedidas directamente por la administración a los derecho-habientes.

— *Subdivisión 92*

Otras cargas empresariales (subsídios familiares, cotizaciones patronales a las cajas del seguro de enfermedad, primas de seguros de accidentes, contribuciones a los regímenes de pensión para el personal distinto del estatutario, etc.).

En caso de que los gastos correspondientes a las subdivisiones 91 y 92 estuviesen ya incluidos entre los relativos a las otras partidas, su total sólo se indicará como recordatorio en estas dos subdivisiones.

— *Subdivisión 93*

Gastos de alojamiento a disposición del personal dedicado al servicio de las infraestructuras (con excepción del dedicado a la vigilancia de los pasos a nivel, ver partida 3), deducción hecha de los alquileres eventualmente percibidos por la administración; indemnizaciones pagadas al mismo personal en los casos en que tales alojamientos no se puedan poner a su disposición; gastos relativos a los edificios destinados al servicio de la vía (principalmente refugios, almacenes de herramientas, etc.) en la medida en que no hayan sido ya tenidos en cuenta directamente en otras partidas del esquema de relación (con excepción de los gastos relativos a las garitas de los pasos a nivel y a los edificios del servicio de señalización, ver partidas 3 y 6).

— *Subdivisión 94*

Cánones pagados por los concesionarios por el uso de la infraestructura.

— *Subdivisión 95*

Gastos diversos (todos los gastos de infraestructura que no se hayan considerado en las partidas 0 a 8 del esquema de relación).

## B. CARRETERA

### I. Esquema de relación

0. *Terrenos.*

1. *Obras de tierra para la explanación y para las obras civiles.*

2. *Calzadas y obras accessorias.*

20. Calzada propiamente dicha.

21. Dependencias de la calzada.

22. Gastos para desbloqueo o mantenimiento en viabilidad de las carreteras.

3. *Obras civiles.*

30. Obras civiles comunes.

31. Puentes móviles.

32. Otras obras civiles.

4. *Pasos a nivel.*
5. *Señalización y telecomunicaciones.*
6. *Alumbrado.*
7. *Gastos de policía.*
8. *Gastos generales y diversos.*
  80. Gastos generales propiamente dichos.
  81. Cargas de jubilación del personal de plantilla.
  82. Otras cargas patronales.
  83. Alojamientos administrativos y edificios de servicio.
  84. Gastos diversos.

## II. Observaciones

### *Partida 0*

Gastos de todo tipo (precio de compra, gastos complementarios, indemnizaciones diversas) correspondientes a la adquisición de terreno para la construcción de nuevas instalaciones o la ampliación de las ya existentes.

Habrán de tenerse en cuenta, en todos los casos, los gastos efectivos, deducción hecha del producto de la venta o de la permuta de terrenos.

Los gastos eventuales ocasionados por la ocupación temporal de terrenos para el almacenamiento de materiales o resultantes de daños causados por este motivo a los vecinos colindantes se imputarán, bien a las partidas del esquema de relación correspondientes a los trabajos de que se trate, bien a la subdivisión 84 «Gastos diversos».

### *Partida 1*

Gastos relativos:

- al conjunto de los trabajos necesarios para el despeje, desbroce, explanación y conservación de los terrenos (demoliciones, talas, desescombrado, desmontes y terraplenes, dispositivos de drenaje profundo, construcción de la explanada por aportación de suelos seleccionados, etc.)
- a los obras de sostenimiento y refuerzo.

### *Partida 2*

#### — *Subdivisión 20*

Gastos relativos a trabajos de todo tipo efectuado en las distintas capas que constituyen el firme (sub-base, base, pavimento). La relación de gastos se efectuará sin interrupción alguna en lo referente a las calzadas dispuestas sobre obras civiles.

#### — *Subdivisión 21*

Gastos relativos a todos los trabajos efectuados sobre las dependencias de la calzada y no comprendidas en las otras partidas (arcenes, medianas, obras de desagüe, zonas de estacionamiento para vehículos averiados, plantación de todo tipo, instalaciones de seguridad, etc.).

Se excluirán, sin embargo, los gastos relativos a las pistas para bicicletas y a las aceras para peatones.

#### — *Subdivisión 22*

Gastos derivados de la exposición a la intemperie, desprendimientos, inundaciones, etc. En su caso, será conveniente hacer todos los comentarios oportunos en lo referente a la importancia excepcional de los gastos incluidos en esta partida.

### *Partida 3*

Los gastos a los que se refiere este apartado corresponden a todas las obras de ingeniería civil necesarias para garantizar la continuidad del itinerario, tales como puentes, pontones, viaductos, túneles, así como determinadas construcciones necesarias debidas a posibles obstáculos, tales como protecciones contra avalanchas y desprendimientos, pantallas contra-nieves, etc.



Se incluirán en esta partida, al margen del coste de las obras propiamente dichas, los gastos relativos a los accesos, cimientos y desmontes especiales suplementarios. Se excluirán los gastos derivados de las instalaciones específicas de la vialidad de carretera; calzada y obras accesorias, instalaciones diversas para la seguridad y la circulación, etc.

Los gastos que habrán de tenerse en cuenta en cada una de las subdivisiones mencionadas a continuación, serán los gastos netos, con exclusión de aquellos que estén a cargo, directamente o indirectamente, de otras administraciones u otros interesados.

— *Subdivisión 30*

Gastos relativos a las obras civiles cuyo tablero sea utilizado conjuntamente por la carretera y otro modo de transporte u otras vías y medios de comunicación.

— *Subdivisión 31*

Gastos relativos a los puentes de carretera, cuya superestructura se desplace vertical u horizontalmente para permitir en un momento dado el paso de barcos en una vía navegable.

— *Subdivisión 32*

Gastos relativos a las demás obras civiles no mencionadas en las subdivisiones 30 y 31.

*Partida 4*

Conjunto de los gastos relativos a los pasos a nivel, con exclusión de los que estén a cargo directa o indirectamente de otras administraciones. Se recogerán igualmente en esta partida las sumas reembolsadas al ferrocarril por los poderes públicos en concepto de guarda y de funcionamiento de los pasos a nivel.

*Partida 5*

Conjunto de los gastos relativos:

- a los dispositivos reglamentarios que tengan por objeto hacer más segura y facilitar la circulación por carretera o indicar o recordar diversas disposiciones particulares de policía;
- a las instalaciones telefónicas, telegráficas, radiofónicas y otras destinadas exclusivamente a asegurar la fluidez y la seguridad de la circulación y a permitir un socorro rápido en caso de necesidad.

*Partida 6*

Conjunto de los gastos relativos a las instalaciones situadas en los accesos a las grandes poblaciones que tengan como fin exclusivo mejorar las condiciones de la circulación por carretera, con ayuda de una iluminación apropiada, con exclusión de los dispositivos de señalización luminosa.

*Partida 7*

Gastos de personal y gastos diversos de funcionamiento de los servicios de policía, en la medida en que éstos estén específicamente dedicados al control y a la fluidez del tráfico.

*Partida 8*

El conjunto de los gastos relativos a esta partida se considera como gastos de funcionamiento y de gestión. Se trata de gastos de administración, de control y de inspección referentes a la preparación y la gestión de las infraestructuras, así como del resto de los gastos de infraestructura que no se hayan podido considerar directamente en las partidas precedentes.

El contenido efectivo de las distintas subdivisiones que se señalan a continuación deberá ser objeto de comentarios en cuanto al desglose y la forma de determinación de las cantidades correspondientes.

— *Subdivisión 80*

Gastos generales propiamente dichos (remuneraciones del personal y gastos de funcionamiento de los servicios administrativos y técnicos, gastos de estudio, gastos de los servicios de control y de examen de los trabajos).

— *Subdivisión 81*

Cargas de jubilación del personal de plantilla; según los casos, se tratará bien de las cotizaciones patronales a las cajas de jubilación, bien de las pensiones abonadas directamente por la administración a los derecho-habientes.

— *Subdivisión 82*

Otras cargas empresariales (subsídios familiares, cotizaciones empresariales para las cajas de seguro de enfermedad, primas de seguro de accidentes, contribuciones a los regímenes de pensiones para el personal que no sea de plantilla, etc.).

En caso de que los gastos correspondientes a las subdivisiones 81 y 82 ya se hayan incluido entre los correspondientes a las demás partidas, se indicará su total, sólo como recordatorio, en estas dos subdivisiones.

— *Subdivisión 83*

Gastos de alojamiento a disposición del personal dedicado al servicio de las infraestructuras, deducción hecha de los alquileres percibidos en su caso por la administración; indemnizaciones pagadas al mismo personal cuando dichos alojamientos no puedan ponerse a su disposición; gastos relativos a los edificios de servicio de las vías (principalmente refugios, almacenes de herramientas, etc.) en la medida en que no se hayan considerado directamente en otras partidas del esquema de relación.

— *Subdivisión 84*

Todos los gastos de infraestructura que no se hayan considerado en las demás partidas del esquema de relación, comprendidos los gastos para el cobro de los peajes.

## C. VIÁ NAVEGABLE

### I. Esquema de relación

0. *Terrenos.*

1. *Canal, protección de los márgenes, puentes-canal, sifones y acueductos, túneles para canales.*
2. *Obras de guarda y de descarga, instalaciones de regulación de caudales, escalas fluviales.*
3. *Presas.*
4. *Esclusas de navegación, ascensores y planos inclinados.*
5. *Obras civiles comunes.*
6. *Puentes móviles.*
7. *Señalización y balizamiento, instalaciones de telecomunicación e alumbrado.*
8. *Policía de la navegación.*
9. *Gastos generales y diversos:*
  90. *Gastos generales propiamente dichos.*
  91. *Cargas de jubilaciones del personal de plantilla.*
  92. *Otras cargas patronales.*
  93. *Alojamientos administrativos y edificios de servicio.*
  94. *Gastos diversos.*

### II. Observaciones

a) *OBSERVACIÓN GENERAL*

Para las partidas 0 a 7, se relacionará la totalidad de los gastos correspondientes a los distintos elementos constitutivos de las infraestructuras detallados a continuación, en la medida en que estén situados dentro de los límites de propiedad o de mantenimiento de las vías navegables incluidas en el Anexo 2.

b) *PRECISIONES SOBRE EL CONTENIDO DE LAS DISTINTAS PARTIDAS DEL ESQUEMA DE RELACIÓN*

*Partida 0*

Gastos de todo tipo (precio de compra y gastos complementarios, gastos de preparación de terrenos, indemnizaciones diversas) correspondientes a la adquisición de los terrenos destinados a la creación y ampliación de las vías, de las obras y de las instalaciones accesorias.

Habrán de tenerse en cuenta, en todos los casos, los gastos efectivos, deducción hecha del producto de la venta o de la permuta de terrenos.

*Partida 1*

## Gastos relativos:

- al conjunto de los trabajos y obras necesarios para la creación o utilización del canal para la navegación (obras de tierra, en la medida en que no estén comprendidas en la partida 0, trabajos de profundización, rectificación del trazado, ensanche de sección), así como para los puertos dispuestos exclusivamente para servir de refugio a las embarcaciones;
- al conjunto de las obras que son necesarias para la construcción o la utilización del canal (ahondamiento y estancamiento de los canales, fondos, espigones, caminos laterales, caminos de servicio o de sirga, con exclusión de las instalaciones específicas de sirga, contra-fosos);
- a las obras y trabajos de todo tipo que tengan como fin proteger los márgenes contra los efectos de la erosión o de destrucciones ocasionadas por la corriente, las avenidas, el hielo o la navegación (revestimientos y muros, espigones, cimentaciones, protección con taludes de escollera);
- a los puentes-canal y a sus instalaciones anejas (tramos de transición de secciones, dársenas de espera);
- a las secciones abovedadas y a las canalizaciones por debajo del canal;
- a los túneles para canales, comprendidas las instalaciones accesorias (caminos de sirga, muros de transición, dársenas de espera);
- a los dispositivos de amarre y a las empalizadas de guiado propias de las obras mencionadas (boyas y bitas de amarre, bolardos, prois norays, protecciones de madera y otros);
- a las instalaciones de alumbrado propias de las construcciones enumeradas anteriormente;
- a las demás instalaciones fijas destinadas a asegurar el funcionamiento de las construcciones e instalaciones enumeradas (edificios y obras de servicio).

*Partida 2*

## Conjunto de los gastos relativos a:

- las obras de cierre y de guarda, que sirven para asegurar un nivel adecuado del agua en el canal;
- las obras destinadas a la evacuación por gravedad del agua de un embalse (aliviaderos fijos y móviles, canales de desagüe);
- los estanques y depósitos que tengan como función embalsar el agua destinada a la alimentación o a la regulación del nivel del agua, comprendidos los canales que los sirven, sus instalaciones anejas y las presas de embalse;
- las instalaciones de bombeo que tienen por objeto alimentar los tramos de canal entre esclusas, o evacuar el sobrante de aguas;
- las escalas fluviales, los limnigrafos y los dispositivos de alerta;
- las demás instalaciones fijas destinadas a garantizar el funcionamiento de las obras e instalaciones mencionadas (edificios y obras de servicio).

*Partida 3*

## Conjunto de gastos relativos:

- a las obras construidas a través del lecho de un río con vistas a asegurar un calado de agua suficiente para la navegación y reducir la velocidad de la corriente mediante la creación de tramos de nivel elevado por esclusas;
- al conjunto de instalaciones anejas necesarias para la instalación o el funcionamiento de la presa (escalas de peces, cierres de emergencia);
- a las instalaciones de alumbrado propias de las obras e instalaciones mencionadas;
- a las demás instalaciones fijas destinadas a asegurar el funcionamiento de las presas (edificios y obras de servicio).

*Partida 4*

## Conjunto de los gastos relativos:

- a las obras destinadas a permitir a las embarcaciones salvar el desnivel entre dos tramos sucesivos de un río canalizado o un canal, utilizando esclusas o bien por traslación de depósitos de movimiento vertical o en un plano inclinado.
- a las instalaciones anejas, comprendidas las dársenas de espera y de reserva y a los dispositivos de amarre y empalizadas de guiado propias de estas obras (boyas y bitas de amarre, bolardos, prois norays y protecciones).
- a las instalaciones de alumbrado propias de las obras e instalaciones mencionadas.
- a las demás instalaciones fijas destinadas a garantizar el funcionamiento de las esclusas, ascensores y planos inclinados (edificios y obras de servicio).

*Partida 5*

Conjunto de los gastos relativos a las obras civiles utilizadas conjuntamente por la navegación interior y otro medio de transporte u otras vías y medios de comunicación.

Los gastos que habrán de tenerse en cuenta en esta partida serán los gastos netos, con exclusión de los que estén a cargo directa o indirectamente de otras administraciones u otros interesados.

*Partida 6*

Conjunto de los gastos relativos a los puentes móviles, así como a las instalaciones fijas destinadas a garantizar su funcionamiento, comprendidos los edificios y obras de servicio.

Los gastos que habrán de tenerse en cuenta en esta partida serán gastos netos, con exclusión de los que estén a cargo, directa o indirectamente, de otras administraciones u otros interesados.

*Partida 7*

Conjunto de gastos relativos:

- a las instalaciones fijas o flotantes destinadas a facilitar o regular la circulación, en particular para hacerla más segura, comprendidos los dispositivos de señalización propios de las obras.
- a las instalaciones telefónicas, radiotelefónicas, de radar y de televisión necesarias para la explotación de las vías navegables, comprendidos los amplificadores por cable, siempre que la administración de las vías navegables dirija dichas instalaciones.

*Partida 8*

Conjunto de los gastos relativos al servicio de la policía de navegación que tenga bajo su competencia las vías navegables incluidas en la encuesta, comprendidos los gastos para edificios de servicio, embarcaderos y embarcaciones.

*Partida 9*

El conjunto de los gastos relativos a esta partida se considerará como gastos de funcionamiento y de gestión. Se trata de los gastos de administración, de control y de inspección concernientes a la preparación y la gestión de las infraestructuras, así como todos los demás gastos de infraestructura que no se hayan podido considerar directamente en las partidas 0 a 8.

El contenido efectivo de las distintas subdivisiones incluidas a continuación deberá ser objeto de comentarios en cuanto a su desglose y a la forma de determinación de las cantidades correspondientes.

*— Subdivisión 90*

Gastos generales propiamente dichos (remuneraciones del personal y gastos de funcionamiento de los servicios administrativos y técnicos, gastos de estudio, gastos de los servicios de control y de examen de los trabajos).

*— Subdivisión 91*

Cargas de jubilaciones del personal de plantilla: según los casos, se tratará bien de las cotizaciones patronales a las cajas de jubilación, bien de las pensiones abonadas directamente por la administración a los derecho-habientes.

*— Subdivisión 92*

Otras cargas patronales (subsídios familiares, cotizaciones patronales a las cajas de seguro de enfermedad, primas de seguro de accidentes, contribuciones a los regímenes de jubilación para el personal que no sea de plantilla, etc.).

En caso de que los gastos correspondientes a las subdivisiones 91 y 92 ya estuvieran comprendidos entre los relativos a las demás partidas, se indicará so total, sólo como recordatorio, en estas dos subdivisiones.

*— Subdivisión 93*

Gastos de alojamiento a disposición del personal dedicado al servicio de las infraestructuras, deducción hecha de los alquileres percibidos en su caso por la administración; indemnizaciones pagadas al mismo personal en los

casos en que tales alojamientos no puedan ponerse a su disposición; gastos relativos a los edificios de servicio en la medida en que no se hayan considerado directamente en otras partidas del esquema de relación.

— *Subdivisión 94*

Todos los gastos de infraestructura que no se hayan considerado en las partidas 0 a 8 del esquema de relación, comprendidos los gastos necesarios para el cobro de peajes.

ANEXO 2

CAMPO DE APLICACIÓN DE LA ENCUESTA PREVISTA EN EL APARTADO 2 DEL ARTÍCULO 2

A. FERROCARRIL

*Reino de Bélgica*

— Société nationale des chemins de fer belges/Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

*República Federal de Alemania*

— Deutsche Bundesbahn  
— Nichtbundeseigene Eisenbahnen

*República Francesa*

— Société nationale des chemins de fer français

*República Italiana*

— Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato  
— Linee secondarie concesse all'industria privada:  
— Parma - Suzzara  
— Roma - Civitacastellana  
— Bari - Conversano - Putignano

*Gran Ducado de Luxemburgo*

— Société nationale des chemins de fer luxembourgeois

*Reino de los Países Bajos*

— NV Nederlandse Spoorwegen

B. CARRETERA

1. La encuesta se referirá a las categorías de vías siguientes:

*Reino del Bélgica*

1. Autoroutes/Autowegen
2. Autres routes de l'État/Andere rijkswegen
3. Routes provinciales/Provinciale wegen
4. Routes communales/Gemeentewegen

*República Federal de Alemania*

1. Bundesautobahnen
2. Bundesstraßen
3. Landstraßen I. Ordnung
4. Landstraßen II. Ordnung
5. Gemeindestraßen

*República Francesa*

1. Autoroutes
2. Routes nationales
3. Chemins départementaux
4. Voies communales

*República Italiana*

1. Autostrade
2. Strade statali
3. Strade provinciali
4. Strade comunali

*Gran Ducado de Luxemburgo*

1. Routes d'État
2. Chemins repris
3. Chemins vicinaux

*Reino de los Países Bajos*

1. Autosnelwegen van het Rijkswegenplan 1958
  2. Overige wegen van het Rijkswegenplan 1958
  3. Wegen van de provinciale wegenplannen (secundaire wegen)
  4. Wegen van de tertiaire wegenplannen
- } (primaire wegen)

## 2. Quedarán sin embargo excluidas del campo de aplicación de la encuesta:

- las vías cerradas a la circulación de automóviles, es decir, la circulación de vehículos de una cilindra igual o superior a los 50 cm<sup>3</sup>.
- las vías que dependan de ayuntamientos eventualmente de los Estados o de otras colectividades públicas, que sólo utilicen vehículos de las explotaciones agrícolas o forestales o que sólo sirvan para el acceso a dichas explotaciones o que no se utilicen regularmente.

## C. VIÁ NAVEGABLE

Los gastos se registrarán por separado para cada vía o grupo de vías que tenga un número de orden

Nº	Nombre	de (km)	a (km)	Longitud (en km)
1	2	3	4	5
REINO DE BÉLGICA				
1	IJzer	Grens	Sluis Nieuwpoort	41,2
2	Durme	Hamme km 18,4	Schelde km 23,5	5,1
	Schelde	Sluis Gentbrugge	Monding van de Dender	37,9
	Beneden Nete	Sluis Duffel	Rupel	10,9
3	Schelde	Monding van de Dender km 129,8	Baasrode km 138,3	8,5
4	Schelde	Baasrode	Monding van de Durme km 151,9	13,6
	Rupel	Beneden Nete	Samenvloeiingkanaal Brussel	9,2

N°	Nombre	de (km)	a (km)	Longitud (en km)
1	2	3	4	5
5	Schelde Rupel	Monding van de Durme Samenvloeiing kanaal Brussel	Grens km 199,7 Schelde	47,8 2,8
6	Dender/Dendre Dijle Haut Escaut/Boven Schelde Lys/Leie Leie Leie Ourthe Sambre	Canal Blaton-Ath Bovensluis Frontière Frontière R. G. Grens R. O. Sint Jorissluis (Gent) Ecluse 3, km 125,8 Frontière française km 0	Schelde/Escaut Hoogbrug (Mechelen) Sluis Gentbrugge Grens R. O. Minderbroedersbrug (Gent) Neerschelde Meuse km 129,9 Ecluse 21	65,1 0,7 91,9 <sup>(1)</sup> 24 74,7 0,4 4,1 83,8
7	Dijle Meuse Boven Schelde (Gent)	Hoogbrug Aval Liège Neerscheide	Rupel Frontière	6,6 9,8 0,7
8	Meuse Sambre	Frontière Ecluse 21	Hermalle sous/Huy Meuse	88,8 9,2
9	Meuse	Hermalle-sous-Huy	Aval Liège	27,6
10	Kanaal Plassendale-Nieuwpoort Canal Pommeroeul-Blaton Kanaal Roeselare-Leie Ketelvaart Muinkschelde Canal du Centre Canal Charleroi-Bruxelles Branche principale Canal Blaton-Ath Omleidingskanaal van de Leie Kanaal Bossuit-Kortrijk Canal de l'Expierres Kanaal Gent-Brugge Canal Pommeroeul Kanaal Nieuwpoort-Duinkerken	Sluis Plassendale Canal Mons-Condé Roeselare Leie Ketelvaart Nimy Sambre Canal du Centre Blaton Deinze Bossuit Frontière Tak naar Brugge Frontière Nieuwpoort	Nieuwpoort Canal Nimy-Péronnes Leie Muinkschelde Schelde Branche principale Cl. Charleroi-Bruxelles Ecluse 32 Canal Charleroi-Bruxelles Ath Kanaal Gent-Brugge Kortrijk Escaut Pommeroeul Grens	21 5,6 16,6 0,8 1,6 20,9 51,3 9,2 21,6 14,0 15,4 8,4 2,3 3,2 18,7

(1) Una orilla solamente.

Nº	Nombre	de (km)	a (km)	Longitud (en km)
1	2	3	4	5
11	Kanaal Briegden-Neerharen	Briegden-Albertkanaal	Neerharen Zuidwillemsvaart	4,9
	Zuidwillemsvaart	Grens	Grens	43,5
	Kanaal Bocholt-Herentals	Bocholt	Herentals	57,4
	Kanaal Kwaadmechelen-Dessel	Kwaadmechelen	Dessel	15,8
	Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten	Dessel	Schoten	63,3
	Kanaal van Beverlo	Bocholt-Herentals	Beverlo	14,8
	Canal Haccourt-Visé	Canal Albert	Meuse	0,9
	Kanaal Brussel-Rupel/ Canal Bruxelles-Rupel	oude verbinding/ancien raccordement		1,4
	Kanaal Leuven-Dijle	Leuven	Dijle	30,0
	Kanaal Gent-Brugge	Gent Tak naar Brugge	Brugge	45,1 2,1
	Visserijvaart	Vertakking Depauw	Boven Schelde	1,2
Vertakking Depauw	94,076 van de Leie	Handelsdok	0,4	
12	Netekanaal	Albertkanaal	Beneden Nete	16,0
	Canal Charleroi-Brux./ Kanaal Charleroi-Brussel	Ecluse/sluis 32	Bruxelles/Brussel	22,2
	Verbindingskanaal Gent	Kanaal Gent-Oostende	Kanaal Gent-Terneuzen	2,1
	Canal Nimy-Péronnes	Canal du Centre	Escaut	39,0
13	Canal Albert/Albertkanaal	Meuse (Liège) Maas (Luik)	Dok (Antwerpen)/(Anvers)	129,6
	Canal Lanaye-Maestricht	Canal Albert	Frontière (Meuse)	1,8
	Canal de Monsin	Canal Albert	Meuse	0,7
	Kanaal Brugge-Oostende	Nieuwe Dammepoortsluis	Sas Slykens	20,9
14	Zeekanaal Brussel-Rupel/ Canal Bruxelles-Rupel maritime	Brussel/Bruxelles	Rupel	31,9
	Zeekanal Gent-Terneuzen	Gent	Grens	18,2
	Zeekanaal Brugge-Zeebrugge	Brugge	Noordzee	12,0
15	Vías de agua en proyecto o en construcción			
REPÚBLICA FEDERAL DE ALEMANIA				
1	Pinnau	0,0	10,0	10,0
	Stör	0,9	22,5	21,6
2	Schwinge	0,0	4,65	4,65
3	Aller	52,4	117,1	64,7



Nº	Nombre	de (km)	a (km)	Longitud (en km)
1	2	3	4	5
4	Krūkau	0,0	11,3	11,3
	Pinnau	10,0	19,7	9,7
	Eider	78,2	100,0	22,8
5	Oberweser	0,0	203,23	203,23
6	Stör	22,5	51,0	28,5
	Eider	100,0	111,0	11,0
7	Donau	2379,27	2249,16	130,11
	Oberelbe	472,6	607,5	134,9
8	Untere Ems	214,35	227,8	13,45
9	Rhein	260,07	352,07	92,0 <sup>(1)</sup>
		352,07	780,7	428,63
	Unterweser	362,0	366,72	4,37
		0,0	1,37	1,37
10	Rhein	780,7	857,9	77,2
		857,9	865,45	7,55 <sup>(1)</sup>
11	Untere Ems	0,0	68,0	68,0
	Unterweser	1,37	86,5	85,13
	Untere Hunte	0,0	25,7	25,7
	Untereibe	632,1	728,0	95,9
	Trave	5,56	27,0	21,44
12	Lahn	70,0	137,4	67,4
13	Saar	64,98	75,62	10,64 <sup>(1)(2)</sup>
		0,0	28,87	28,87 <sup>(3)</sup>
	Ilmenau	0,0	28,57	28,57
14	Aller	0,25	52,4	52,15
	Fulda	81,88	108,78	26,9
15	Eider	0,0	78,2	78,2
16	Neckar	187,4	0,0	187,4
	Main	392,81	41,1	351,17
	Regnitz	3,33	0,0	3,33

<sup>(1)</sup> Una orilla solamente.

<sup>(2)</sup> Kilometraje lorenés.

<sup>(3)</sup> Kilometraje del Sarre.

Nº	Nombre	de (km)	a (km)	Longitud (en km)
1	2	3	4	5
	Mosel	242,2	205,87	36,33 <sup>(1)</sup>
		205,87	0,0	205,87
	Donau	2249,16	2223,2	25,96
		2223,2	2201,77	21,43 <sup>(1)</sup>
	Mittelmeer	203,23	362,0	158,77
17	Rhein	170,0	173,55	3,55 <sup>(1)</sup>
		226,55	260,07	33,52 <sup>(1)</sup>
	Main	41,1	0,0	41,1
	Ruhrwaaserstraße	11,76	0,0	11,76
18	Ems-Jade-Kanal	0,0	67,4	67,4
	Ems-Vechte-Kanal	0,0	21,3	21,3
	Süd-Nord-Kanal	0,0	45,6	45,6
	Piccardie-Coevorden-Kanal	0,0	23,5	23,5
	Haren-Rütenbrocker-Kanal	0,0	13,5	13,5
19	Schiffahrtsweg Rhein-Kleve	1,77	10,2	8,43
20	Datteln-Hamm-Kanal	0,0	47,07	47,07
	Dortmund-Ems-Kanal	259,9	269,1	9,2
	Küstenkanal	0,0	69,61	69,61
	Elbe-Lübeck-Kanal	0,0	5,56	5,56
		0,0	61,30	61,30
	Mittellandkanal	0,0	258,7	258,7
	Nordabstieg zur Weser			1,3
	Südabstieg zur Weser			1,4
	Abstieg zur Leine			1,77
			zusammen:	263,17
	Zweigkanäle nach:			
	Osnabrück	0,0	12,99	12,99
	Hannover	0,0	10,76	10,76
	Misburg	0,0	0,92	0,92
	Hildesheim	0,0	14,62	14,62
	Salzgitter	0,0	17,96	17,96
	Mittellandkanal zusammen:			320,42
21	Rhein-Herne-Kanal	0,0	45,6	46,44
		4,32	5,16	
	Wesel-Datteln-Kanal	0,0	60,25	60,25
	Dortmund-Ems-Kanal	1,44	214,35	212,91

<sup>(1)</sup> Una orilla solamente.

N°	Nombre	de (km)	a (km)	Longitud (en km)
1	2	3	4	5
22	Nord-Ostsee-Kanal	0,0	98,7	98,7
23	Vías de agua en proyecto o en construcción.			
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE				
1	Garonne	Castets PK 311,050	Bordeaux PK 364,860	53,8
	Étang de Thau	Les Onglous —	Peyrade —	17,5
2	Rhin	Sortie de la dérivation de Rhinau PK 260,07	Frontière allemande R.G. PK 352,07	92,0 <sup>(1)</sup>
3	Seine	Cléon PK 225,00	Tancarville PK 338,300	113,3
4	Aa	St-Omer PK 0	Le West PK 15,145	15,1
		Embranchement sur Houlle		4
	Aa	Le West PK 15,145	Gravelines PK 28,660	13,5
	Aisine	Celles PK 51,340	à l'Oise PK 108,380	57,0
	Escaut	Cambrai PK 0	Estrun PK 12,150	12,2
	Escaut	Estrun PK 12,150	Frontière PK 60,388 R.D.	48,2
	Lys (entièrement en France)	Aire PK 0	Frontière belge R.G. PK 43	43
	Lys (partie commune avec la Belgique)	Frontière belge R.G. PK 43	Frontière belge R.D. PK 67	24 <sup>(1)</sup>
		Embranchement Vielle Lys		2,5
	Marne	Epernay	Embranchement du port de Bonneuil	178,5
		Embranchement de Meaux, d'Annet et de Noisiel		9,9
	Moselle	Frouard PK 0	Metz PK 49,242	49,2
		Embranchement de Jouy à Metz		11,5
	Oise	Janville PK 33,820	Seine PK 138,150	104,3
	Sambre	Landrecies PK 0	Frontière PK 54,253	54,2
	Saône	Corre PK 0	Heulley PK 125,200	125,2
	Saône	Heulley PK 125,200	St-Symphorien PK 158,650	33,5
(1) Una orilla solamente.				

N°	Nombre	de (km)	a (km)	Longitud (en km)
1	2	3	4	5
	Saône	St-Symphorien PK 158,65	Chalon PK 234,150	75,5
	Sarre (entièrement en France)	Sarreguemines PK 63,400	Frontière allemande R.D. PK 64,960	1,5
	Sarre (partie commune avec l'Allemagne)	Frontière allemande R.D. PK 64,9	Frontière allemande R.D. PK 75,62	10,64 <sup>(1)</sup>
	Scarpe	Arras PK 0	Canal de la Sensée PK 23,080	23
	Scarpe	Dérivation de la Scarpe autour de Douai PK 0	PK 7,944	7,9
	Scarpe	Canal de Jonction PK 28,700	Mortagne PK 66,136	37,4
	Seine	Nogent-sur-Seine PK 19,581	Montereau PK 67,630	48,0
	Yonne	Auxerre PK 0	Laroche PK 22,9	22,9
	Yonne	Laroche	Montereau	85
5	Marne	Embranchement du port de Bonneuil PK 174,815	La Seine PK 178,300	3,4
		Embranchement du port de Bonneuil		5,1
6	Saône	Chalon-sur-Saône PK 234,150	Lyon (La Mulatière) PK 375,730	141,5
	Seine	Montereau PK 67,630	St-Mammès PK 81,510	13,8
	Seine	Saint-Mammès PK 81,510	Corbeil-Essonnes PK 133,800	52,3
7	Moselle	Metz	Frontière	58
	Rhin	Frontière suisse R.G. PK 168,45	Origine grand canal d'Alsace PK 173,55	5,10 <sup>(1)</sup>
	Rhin	Extrémité du grand canal d'Alsace PK 226,55	Sortie de la dérivation de Rhinau PK 260,07	33,52 <sup>(1)</sup>
	Rhône	Lyon (La Mulatière) PK 0,700	Port St-Louis PK 330	329,3
	Seine	Corbeil-Essonnes PK 133,800	au confluent de la Marne PK 163,470	29,6
	Seine	Confluent de la Marne PK 163,470	Confluent canal St-Denis PK 198	34,5
	Seine	Confluent canal St-Denis PK 198 au PK 204,580	Confluent de l'Oise PK 35,422 au PK 71,350	42,5
	Seine	Confluent de l'Oise PK 71,350	Bas-Cléon PK 225	153,6

<sup>(1)</sup> Una orilla solamente.

N°	Nombre	de (km)	a (km)	Longitud (en km)
1	2	3	4	5
8	Canal latéral à la Garonne	Toulouse PK 0	Castets PK 193,550	193,5
		Embranchements	.....	17
	Canal du Midi	Toulouse PK 0	Étang de Thau PK 240,129	240,1
		Embranchement de la Nouvelle	.....	37,2
9	Canal d'Aire (voie principale y compris dérivation de Béthune)	Bauvin PK 0	Aire PK 39,725	39,7
	Canal d'Aire (ancien canal dans la traversée de Béthune) et canal de Beuvry			7,2
	Canal de l'Aisne à la Marne	Berry-au-Bac PK 0	Condé-sur-Marne PK 57,960	57,9
	Canal des Ardennes et partie du canal latérale à l'Aisne	Pont-à-Bar PK 0	Rilly-sur-Aisne PK 39,164	39,1
	Canal des Ardennes et partie du canal latérale à l'Aisne	Vouziers (embranchement) PK 0	Vieux-les-Asfeld PK 60,881	60,8
	Canal des Ardennes et partie du canal letérale à l'Aisne	Vieux-les-Asfeld PK 0	Berry-au-Bac PK 18,290	18,2
	Canal latéral à l'Aisne	Berry-au-Bac PK 18,290	Bourg-et-Comin PK 38,310	20
	Canal latéral à l'Aisne	Bourg-et-Comin PK 38,310	Celles PK 51,340	13
	Canal de Bergues	Bergues PK 0	Dunkerque PK 8,130	8,1
	Canal de Bourgogne	Laroche PK 0	St-Jean-de-Losnes PK 242,058	242
	Canal de Bourbourg	Le Guindal PK 0	Coppenaxfort PK 9,300	9,3
	Canal de Bourbourg	Coppenaxfort PK 9,300	Dunkerque PK 20,950	11,6
	Canaux de Briare et du Loing	Briare PK 0	Canal du Loing PK 55,720	55,7
		Jonction canal de Briare PK 0	St-Mammès PK 49,437	49,4
	Canal de Calais	Le West PK 0	Calais PK 29,5	29,5
		Embranchements	.....	13,3
	Canal du Centre	Chalon-sur-Saône PK 2,075	Digoin PK 114,200	112,1
		Dérivation port fluvial	.....	3,7
Canal de Colmar	Jonction avec le grand canal d'Alsace	Port de Colmar	23	
Canal de la Haute Colme	Watten PK 0	Lynck PK 7	7	
	Dérivation jusqu'au canal de Bourbourg (de Lynck à Coppenaxfort)	.....	8	

N°	Nombre	de (km)	a (km)	Longitud (en km)
1	2	3	4	5
	Canal de la Haute Colme	Lynck PK 7	Bergues PK 24	17
	Canal de la Deule	Bassin Joinville (Douai) PK 1,787	Bauvin PK 25,980	24,1
	Canal de la Deule	Bauvin PK 25,980	Marquette PK 49,715	23,7
		Embranchements Seclin, Lille	.....	10
	Canal de la Deule	Marquette PK 49,715	Deulémont PK 61,710	12
	Canal de l'Est (Branche Nord)	Givet PK 4	Pont-à-Bar PK 96,273	92,2
	Canal de l'Est (Branche Nord)	Pont-à-Bar PK 96,272	Troussey PK 272,404	176,1
	Canal de l'Est (Branche Sud)	Toul PK 0	Messein PK 28,250	28,2
	Canal de l'Est (Branche Sud)	Embranchement de Nancy	.....	10,2
	Canal de l'Est (Branche Sud)	Messein PK 28,250	La Saône PK 147,353	191,1
		Embranchement d'Épinal	.....	3,3
	Canal de Furnes	Dunkerque PK 0	Frontière PK 13,250	13,2
	Canal des Houillères de la Sarre	Canal de la Marne au Rhin PK 0	Sarreguemines PK 63,4	63,4
	Canal de Lens	Éleu PK 0	Canal de la Deule PK 11,260	11,2
	Canal latéral à la Loire	Digoin PK 4	Briare PK 200,061	200
		Embranchements	.....	9,6
	Canal latéral à la Loire	Vitry-le-François PK 0	Condé-sur-Marne PK 48,367	48,3
	Canal latéral à la Marne	Condé-sur-Marne PK 48,367	Dizy PK 66,668	18,3
	Canal de la Marne au Rhin	Vitry-le-François PK 0	Troussey PK 111,253	111,2
		Embranchement d'Houde- laincourt	.....	3,2
	Canal de la Marne au Rhin	Troussey PK 111,253	Toul PK 131,400	20,1
	Canal de la Marne au Rhin	Toul PK 131,400	Frouard PK 154,600	23,2
	Canal de la Marne au Rhin	Frouard PK 154,600	Laneuveville PK 168,545	13,9
	Canal de la Marne au Rhin	Laneuveville PK 168,545	Gondrexange PK 227,590	59
	Canal de la Marne au Rhin	Gondrexange PK 227,590	au Rhin PK 313,025	85,4
	Canal de la Marne à la Saône	Vitry-le-François PK 0,047	La Saône PK 224,191	224,1

N°	Nombre	de (km)	a (km)	Longitud (en km)
1	2	3	4	5
	Canal de Mons à Condé	Condé-sur-Escaut PK 24,660	Frontière PK 19,372	5,2
	Canal de Neufossé (voie principale y compris dérivation de Saint-Omer)	Aire PK 0	Saint-Omer PK 19,470	19,4
	Canal de Neufossé (embranchements des Fontinettes) et ancien canal d'Arques à Saint Omer)			3,8
	Canal du Nord	Arleux PK 0	Péronne PK 45,900	45,9
	Canal du Nord	Péronne PK 45,900	Rovy-le-Grand PK 65,300	19,4
	Canal du Nord	Rovy-le-Grand PK 65,300	Jonction avec canal latéral à l'Oise PK 95,035	29,7
	Canal latéral à l'Oise	Chauny PK 0	Abbécourt PK 2,830	2,8
	Canal latéral à l'Oise	Abbécourt PK 2,830	Janville PK 33,820	31
	Canal de l'Oise à l'Aisne	Abbécourt PK 0	Bourg-et-Comin PK 47,775	47,7
	Canal du Rhône au Rhin	Saint-Symphorien	Niffer (jonction avec le grand canal d'Alsace)	237
		Embranchements de Besançon, Belfort, Mulhouse		
	Canal du Rhône au Rhin	Friesenheim (écluse 75) PK 103,316	PK 134,029	30,7
		Raccordement avec le Rhin	.....	4,4
	Canal du Rhône à Sète	Beucaire PK 0	Bassin de Thau PK 97,955	97,9
		Embranchement	.....	5,6
	Canal de Roanne à Digoin	Roanne PK 0	Digoin PK 55,6	55,6
	Canal de Roubaix	Marquette PK 0	La frontière PK 20,038	20
		Embranchement	.....	3,8
	Canal de Saint-Questin	Cambrai PK 0	Fargniers PK 84,850	84,8
	Canal de Saint-Quentin	Fargniers PK 84,850	Chauny PK 92,542	7,6
	Canal de la Sambre à l'Oise et embranchement de la Fère au canal de Saint-Quentin	Landrecies PK 0	Beautor PK 67,235	67,2
		Embranchement de la Fère	.....	3,8
	Canal de la Sensée	Escaut PK 0	La Scarpe PK 24,880	24,8
	Canal de la Somme	Saint-Simon PK 0	Jonction canal du Nord PK 16,350	16,3
	Canal de la Somme	Canal du Nord PK 36,650	Amiens PK 94	57,9

Nº	Nombre	de (km)	a (km)	Longitud (en km)
1	2	3	4	5
10	Canaux Saint-Denis et de L'Ourcq	Canal de l'Ourcq PK 0 Port-de-la-Vilette PK 0	La Seine PK 6,647 Sevran PK 12	6,6 12
11	Canal de L'Est (Branche Nord)	Frontière PK 0	Givet PK 4	4
12	Grand canal d'Alsace	Origine PK 173,6	Extrémité PK 226,55	53
13	Canal du Havre à Tancarville	Tancarville PK 0	Le Havre Pk 25	25
14	Vías de agua en proyecto o en construcción			
<b>RÉPUBLIQUE ITALIANA</b>				
1	Fiume Lemene Fiume Po di Gnocca	Portogruaro Cà Tiepolo	Cà Saetta Bocca di Gnocca	24 22
2	Fiume Po Fiume Sile	Cremona Treviso	Boretto Cà Cavetta	64 42
3	Fiume Corno Fiume Mincio Fiume Po Po Grande e della Pila Fiume Po di Levante	S. Giorgio di Nogaro Mantova Boretto Cà Tiepolo Contarina	Laguna di Marano Fiume Po (Governaolo) Contarina Bocche del Po della Pila Foce Po di Levante	15 18 132 83 17
4	Nav. Po di Volano	Ferrara	Migliarino	28
5	Litoranea Veneta	Chioggia	Burano, Marghera, Fusina	109
6	Fiume Aussa	Cervignano Laguna	Marano	18
7	Canale Scaricatore			7
8	Canale Boicelli Canale di Valle	Ferrara Chioggia	Pontelagoscuro Cà Morosini	5,5 9
9	Canale Migliarino Portogaribaldi	Migliarino	Portogaribaldi	28
10	Vías de agua en proyecto o en construcción			
<b>GRAN DUCADO DE LUXEMBURGO</b>				
1	Moselle	205,87	242,20	36,33 <sup>(1)</sup>
2	Vías de agua en proyecto o en construcción			
<sup>(1)</sup> Una orilla solamente.				



Nº	Nombre	de (km)	a (km)	Longitud (en km)
1	2	3	4	5
REINO DE LOS PAÍSES BAJOS				
1	Oude Rijn, Additionele Kanaal	Woerden	Katwijk aan Zee	42,6
2	Gelderse IJssel	Neder Rijn kmr 878,6	Ketelmond	122,8
3	Zwartewater, Zwolse Diep, Ramsdiep	Zwolle	IJsselmeer	39,8
	Pannerdenskanaal, Neder Rijn, Lek	Pannerdense Kop kmr 867,4	Krimpen a/d Lek kmr 989,2	121,1
4	Rijn	kmr 857,9	kmr 865,45	7,55 <sup>(1)</sup>
	Rijn, Waal, Merwede, Noord, Nieuwe Maas	Duitse grens kmr 865,45	Rotterdamse Waterweg kmr 994,7	120,15
	Nieuwe Merwede	Boven Merwede kmr 961,2	Hollands Diep kmr 979,8	18,6
	Oude Maas, Westgeul	Dordrecht kmr 976,21	Rotterdam kmr 1007,0	30,8
5	Aduarderdiep en Hoendiep	Van Starckenborghkanaal	Groningen	9,9
6	Oude IJssel	Gelderse IJssel	Doetinchem	12,6
	Kanaal Beukers-Steenwijk	Meppelerdiep	Steenwijkerdiep	14,7
	Zijkanaal C, Spaarne	Noordzeekanaal	Ringvaart Haarlemmermeerpolder	14
	Westerkanaal, Schinkel, Nieuwe Meer, Ringvaart v. d. Haarlemmermeerpolder, Oude Wetering, Braassemermeer, Hermanswetering, Oude Rijn, Gouwe, Hollandse IJssel	IJ	Nieuwe Maas	72,8
	Amstel, Gouwevaart	IJ	Oude Rijn	41,1
	Linge, Zijtak Merwedekanaal	Leerdam	Boven Merwede kmr 954,6	16,2
Mark, Dintel	Breda	Volkerak	40	
	Rosendaalse- en Steenbergse Vliet	Rosendaal	Volkerak	23,6
7	Zijkanaal G, Zaan, Tapsloot Markervaart	Noorzeekanaal	Stierop	16,2
	Maas, Julianakanaal, Gekanaliseerde Maas, Maas-Waalkanaal	Eijsden kmr 4,5	Weurt kmr 887,0	155
	Gekanaliseerde Maas, Maas, Bergse Maas, Amer, Hollands Diep	Heumen kmr 165,9	Moerdijk kmr 984,6	100,6
	Afgedamde Maas, Heusdens Kanaal	Waal kmr 952,5	Bergse Maas kmr 230,6	16,9
(1) Una orilla solamente.				

Nº	Nombre	de (km)	a (km)	Longitud (en km)
1	2	3	4	5
8	Overijssels Kanaal Zijtak naar Almelo	Coevorden	Twentekanaal	57,7
	Beatrix Kanaal	Wilhelminakanaal	Eindhoven	8,4
	Rodevaart	Hollands Diep	Zevenbergen	5,8
9	Weespertrekvaart	Amsterdam-Rijnkanaal	Amstel-Drechtkanaal	9,3
	Hilversums Kanaal	Amsterdam-Rijnkanaal	Hilversum	13,4
	Zuid-Willemsvaart	Kanaal Wessem-Nederweert	Belgische grens	13,4
	Donge en Wilhelminakanaal	Bergse Maas	Zuid-Willemsvaart	73,2
	Dieze, Zuid-Willemsvaart, Kanaal Wessem-Nederweert	Gekanaliseerde Maas	Roermond	83,1
	Markkanaal	Mark	Wilhelminakanaal	6
10	Verbindingskanaal in het Bosse Veld	Maas	Zuid-Willemsvaart	1,2
	Zuid-Willemsvaart	Maastricht	Smeermaas	3,5
11	Prinses Margrietkanaal, Van Starckenborghkanaal, Eemskanaal	IJsselmeer	Eems	121,7
	Van Harinxmakanaal	Waddenzee	Prinses Margrietkanaal	37,7
	Winschoterdiep, Rensel	Eemskanaal	Winschoten	37,1
	Twentekanaal	Gelderse IJssel	Enschede	50,1
12	Noordhollands Kanaal	IJ	Den Helder	79,3
	Zwolle-IJsselkanaal	Zwartewater	IJssel	2,9
	Amsterdam-Rijnkanaal	IJ	Waal kmr 913,3	72,4
	Lekkanaal	Amsterdam-Rijnkanaal	Lek	3,5
	Merwedekanaal	Amsterdam-Rijnkanaal	Boven Merwede	35,3
	Hartelkanaal	Oude Maas kmr 1004,0	Europoorthavens	18,6
	Kanaal van Sint Andries	Maas kmr 209,2	Waal kmr 926,2	1,9
13	Kanaal Terneuzen-Gent	Westerschelde	Belgische grens	16,9
14	Kanaal Omval-Kolhorn, Kolhornerdiep, West- friesevaart	Alkmaar	Medemblik	40,8
	Zwolvevaart, Vollen- hovekanaal, Zwanendiep	Lemstervaart	Zwolsediep	18,6
15	Eem	IJsselmeer	Amersfoort	13
	Kagerplassen, Zijl, Rijn- Schiekanaal, Delfse Schie, Delfshavense Schie, Cool- haven, Parkhaven	Ringvaart Haarlemmer- meerpolder	Nieuwe Maas	46,3
	Urkervaart, Lemstervaart	Urk	Lemmer	28,3
	Ringvaart v. d. Haar- lemmermeerpolder	Oude Wetering via Hillegom	Nieuwe Meer	47,1

Nº	Nombre	de (km)	a (km)	Longitud (en km)
1	2	3	4	5
16	Meppelerdiep	Zwartewater	Drentse Hoofdvaart	10,8
17	Spui	Oude Maas km 995,2	Haringvliet	15,8
18	Mallegat, Dordtse Kil, Hollands Diep, Volderak, Krammer, Zijpe, Mastgat, Keeten, Brabants Vaarwater Kanaal door Zuid-Beveland	Dordrecht km 978,8	Hansweert	84
	Engels Vaarwater, Zandkreek, Veerse Meer, Kanaal door Walcheren	Keeten	Vlissingen	48
19	Westerschelde	Hansweert	Terneuzen	22
		Hansweert	Belgische grens	11,3
20	Vías de agua en proyecto o en construcción.			

## ANEXO 3

## LISTA DE LAS SOLUCIONES CONTEMPLADAS EN EL APARTADO 1 DEL ARTICULO 3

## 1. Sistema de peajes económicos

Se entiende por sistema de peajes económicos un sistema de precios para la utilización de las infraestructuras basado en la aplicación de un peaje de coste correspondiente a los costes marginales de uso en el caso de que la infraestructura no sea utilizada plenamente, y sobre un peaje de coste aumentado por un peaje de saturación destinado a igualar la demanda a la capacidad en el caso de que la infraestructura sea utilizada plenamente.

## 2. Sistema de equilibrio presupuestario

Se entiende por sistema presupuestario un sistema de precios para la utilización de las infraestructuras cuya aplicación asegure la cobertura de los gastos mediante los ingresos para el periodo de referencia considerado. En este sistema los precios serán iguales a los peajes económicos aumentados, en su caso, mediante un suplemento apropiado.

## 3. Sistema del coste de desarrollo

Este sistema tiene por objeto basar los precios para la utilización de las infraestructuras en la aproximación entre la noción de coste marginal a largo plazo y el estudio de la demanda.

## 4. Sistema de coste total (o coste económico completo)

El coste total (o coste económico completo) está constituido por el conjunto de las unidades de valor que deben sacrificarse para alcanzar la producción considerada. Los costes de capital que entren en este coste se tomarán en consideración en forma de cargas de amortización y de intereses. La amortización se basará particularmente en previsiones en cuanto a la duración de la vida económica y al valor de recuperación de las instalaciones. El cálculo se hará de forma que permita la amortización, en el curso del periodo de explotación económica, de la diferencia entre el valor inicial y el valor de recuperación esperado. Dicho cálculo se modificará en caso de cambios importantes con respecto a las previsiones iniciales o al valor de las instalaciones.

El cálculo del coste total (o coste económico completo) de las infraestructuras no equivale en sí mismo a una fijación de precios para la utilización de las infraestructuras; los precios dependen, entre otras cosas, de las condiciones de la demanda. Aporta, sin embargo, un elemento de apreciación indispensable para la fijación de los precios.

Si el equilibrio presupuestario se impone en lo que se refiere a las infraestructuras de transporte, podrá realizarse dicho cálculo cargando a los usuarios el coste total íntegro (o coste económico completo).