

Ce document constitue un outil de documentation et n'engage pas la responsabilité des institutions

► **B**

RÈGLEMENT (CEE) N° 1108/70 DU CONSEIL

du 4 juin 1970

instaurant une comptabilité des dépenses afférentes aux infrastructures de transports par chemin de fer, par route et par voie navigable

(JO L 130 du 15.6.1970, p. 4)

Modifié par:

	Journal officiel		
	n°	page	date
► <u>M1</u> Règlement (CEE) n° 1384/79 du Conseil du 25 juin 1979	L 167	1	5.7.1979
► <u>M2</u> Règlement (CEE) n° 3021/81 du Conseil du 19 octobre 1981	L 302	8	23.10.1981
► <u>M3</u> Règlement (CEE) n° 3572/90 du Conseil du 4 décembre 1990	L 353	12	17.12.1990

Modifié par:

► <u>A1</u> Acte d'adhésion du Danemark, de l'Irlande et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (adapté par la décision du Conseil du 1 ^{er} janvier 1973)	L 73 L 2	14 1	27.3.1972 1.1.1973
► <u>A2</u> Acte d'adhésion de la Grèce	L 291	17	19.11.1979
► <u>A3</u> Acte d'adhésion de l'Espagne et du Portugal	L 302	23	15.11.1985
► <u>A4</u> Acte d'adhésion de l'Autriche, de la Finlande et de la Suède (adapté par la décision 95/1/CE, Euratom, CECA du Conseil)	C 241 L 1	21 1	29.8.1994 1.1.1995

▼B**RÈGLEMENT (CEE) N° 1108/70 DU CONSEIL****du 4 juin 1970****instaurant une comptabilité des dépenses afférentes aux infrastructures de transports par chemin de fer, par route et par voie navigable**

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 75,

vu la décision du Conseil, du 22 juin 1964, relative à l'organisation d'une enquête sur les coûts des infrastructures servant aux transports par chemin de fer, par route et par voie navigable⁽¹⁾, et notamment son article 7,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis de l'Assemblée⁽²⁾,

vu l'avis du Comité économique et social⁽³⁾,

considérant que, en vue de l'introduction dans le cadre de la politique commune des transports d'une tarification de l'usage des infrastructures, il importe notamment de connaître les dépenses effectuées au titre des infrastructures; que la façon la plus appropriée d'obtenir cette connaissance réside dans la mise en place d'une comptabilité permanente comportant pour chaque mode de transport des schémas de comptabilisation uniformes dans tous les États membres;

considérant qu'il importe que la comptabilité des dépenses d'infrastructure couvre l'ensemble des infrastructures ouvertes au trafic public et servant aux transports par chemin de fer, par route et par voie navigable; que certaines infrastructures d'importance secondaire ainsi que certaines voies navigables à caractère maritime peuvent toutefois en être exclues sans inconvénient;

considérant qu'il est indiqué de laisser aux États membres la faculté de fixer les modalités selon lesquelles la comptabilisation des dépenses d'infrastructure est effectuée en vue de permettre la prise en compte des particularités et des possibilités pratiques différentes d'un cas à l'autre;

considérant que, en vue de l'introduction d'une tarification de l'usage des infrastructures, la connaissance de données sur l'utilisation des infrastructures est également nécessaire et qu'il convient de fixer la liste de ces données;

considérant qu'il importe que les États membres communiquent régulièrement les résultats de la comptabilité des dépenses d'infrastructure à la Commission et que celle-ci présente ces résultats au Conseil dans un rapport annuel de synthèse;

considérant que, en vue d'assurer une application aussi homogène que possible des dispositions du présent règlement, il est indiqué que la Commission, assistée dans sa tâche par un comité d'experts gouvernementaux, assure la coordination de l'ensemble des travaux qu'il implique;

considérant qu'il importe de prévoir une procédure pour que les schémas de comptabilisation, la liste des infrastructures ainsi que la liste des données sur l'utilisation des infrastructures puissent être constamment adaptés à l'expérience acquise et au développement de la politique commune des transports;

considérant qu'il importe de prévoir certaines dispositions dérogatoires aux règles générales pour tenir compte des difficultés avec lesquelles

⁽¹⁾ JO n° 102 du 29. 6. 1964, p. 1598/64.

⁽²⁾ JO n° C 135 du 14. 12. 1968, p. 33.

⁽³⁾ JO n° C 48 du 16. 4. 1969, p. 1.

▼B

certaines États membres seront confrontés pendant les premières années d'application du règlement,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

A partir du 1^{er} janvier 1971, il est instauré, dans les conditions prévues par le présent règlement, une comptabilité uniforme et permanente des dépenses afférentes aux infrastructures servant aux transports par chemin de fer, par route et par voie navigable.

Article 2

1. Les dépenses à enregistrer dans la comptabilité sont les dépenses spécifiques à la fonction de transport des infrastructures ainsi que la part des dépenses communes à cette fonction et à d'autres fonctions qui est imputable à la fonction de transport.

2. Indépendamment des règles comptables appliquées dans les États membres, les dépenses à enregistrer au titre d'une année sont les dépenses effectuées au cours de cette année pour assurer la construction, le fonctionnement et la gestion des infrastructures. Elles ne comprennent pas les charges relatives à l'amortissement et au service d'intérêt des emprunts contractés pour le financement des dépenses d'infrastructure.

▼M1*Article 3*

La comptabilisation des dépenses d'infrastructure est effectuée pour chacun des réseaux des voies ferrées distinguées à l'annexe II A. 1 et pour l'ensemble des autres réseaux distingués à l'annexe II A. 2 ainsi que pour l'ensemble des routes et des voies navigables ouvertes au trafic public à l'exception:

- a) des routes fermées à la circulation automobile, c'est-à-dire à la circulation des véhicules d'une cylindrée égale ou supérieure à 50 cm³;
- b) des routes qui sont empruntées uniquement par des véhicules des exploitations agricoles ou forestières ou qui ne servent qu'à la desserte de ces exploitations;
- c) des voies navigables dont la circulation est limitée aux bateaux d'un port en lourd inférieur à 250 tonnes;
- d) des voies navigables à caractère maritime dont la liste figure dans le règlement (CEE) n° 281/71⁽¹⁾.

▼B*Article 4*

La comptabilisation des dépenses d'infrastructure est effectuée conformément aux schémas de l'annexe I.

Les modalités selon lesquelles cette comptabilisation est effectuée sont fixées par chaque État membre.

Article 5

1. Les États membres communiquent à la Commission, au plus tard le 31 décembre de chaque année, les résultats de la comptabilité des dépenses d'infrastructure relatifs à l'année précédente. Ils présentent ces résultats conformément aux schémas de l'annexe I.

⁽¹⁾ JO n° L 33 du 10. 2. 1971, p. 11.

▼M1

2. Des résultats distincts sont communiqués:
- a) en ce qui concerne le chemin de fer:
 - i) pour chacun des réseaux distingués à l'annexe II A. 1;
 - ii) pour l'ensemble des autres réseaux distingués à l'annexe II A. 2.
Toutefois, la communication des données relatives à ces réseaux est effectuée tous les cinq ans seulement et la première fois pour l'année 1980.

▼B

- b) en ce qui concerne la route, pour chacune des catégories de routes distinguées dans l'annexe II B, séparément pour la partie des routes située à l'extérieur et celle située à l'intérieur des agglomérations,
- c) en ce qui concerne la voie navigable, selon les distinctions faites à l'annexe II C.

Article 6

Les États membres communiquent à la Commission, en même temps que les résultats visés à l'article 5 et pour la même période de référence, les indications suivantes, globalement pour les infrastructures de chaque mode de transport:

- montant des emprunts contractés pendant l'année pour financer des dépenses d'infrastructure,

▼M1

- montants respectifs des charges de remboursement et des charges d'intérêt relatives aux emprunts contractés antérieurement.

▼B

Pour l'établissement de ces indications, les États membres ne prennent en considération que les emprunts dont le produit a été affecté expressément au financement de dépenses d'infrastructure.

▼M1*Article 7*

Les États membres communiquent à la Commission, en même temps que les résultats visés à l'article 5 et pour la même période de référence, les données sur l'utilisation des infrastructures selon les tableaux A, B. 1.1 et C de l'annexe III.

La communication des données visées aux tableaux B.1.2 et B.2 de cette annexe est effectuée tous les cinq ans seulement. En ce qui concerne le tableau B.1.2, elle est effectuée pour la première fois pour les données relatives à l'année 1980 et en ce qui concerne le tableau B.2, elle est suspendue jusqu'à ce que les travaux en matière de tarification de l'usage des infrastructures l'aient rendu nécessaire.

▼B*Article 8*

1. En attendant que des critères communs pour la détermination de la part imputable à la fonction de transport des dépenses communes à cette fonction et à d'autres fonctions des infrastructures soient fixés par la Commission en vertu de l'article 9 paragraphe 1 et appliqués par les États membres, sont à enregistrer dans la comptabilité, distinctement pour chaque poste des schémas de comptabilisation, d'une part, les dépenses spécifiques à la fonction de transport et, d'autre part, la totalité des dépenses communes.

2. En attendant que, en vertu de l'article 9 paragraphe 1, soit réalisé le rapprochement des critères pour la délimitation des routes situées respectivement à l'extérieur et à l'intérieur des agglomérations, les États membres utilisent, pour l'établissement des données visées à l'article 5 paragraphe 2 sous b) et à l'annexe III B, les critères de leur choix, qu'ils indiquent à la Commission dans les communications qu'ils lui font en application des articles 5 et 7.

▼B

3. Pour la république fédérale d'Allemagne, la communication à la Commission des indications prévues à l'annexe II C n'est obligatoire qu'à compter du relevé relatif à l'année 1972.
4. La communication à la Commission des données sur l'utilisation des infrastructures visées au tableau B 1 de l'annexe III est effectuée pour les relevés des années 1972 à 1974 de façon obligatoire pour les catégories de véhicules portant un numéro d'ordre à un seul chiffre et de façon facultative pour les autres catégories.
5. Pour les Pays-Bas, la communication à la Commission des données sur l'utilisation des infrastructures visées aux tableaux B de l'annexe III n'est obligatoire, en ce qui concerne la catégorie de routes de ce pays visée à l'annexe II B sous 5, qu'à compter du relevé relatif à l'année 1975.
6. Pour l'Italie, la communication à la Commission des données sur l'utilisation des infrastructures visées au tableau B 2 de l'annexe III sera effectuée pour la première fois pour le relevé relatif à l'année 1971. Les communications suivantes relatives à ce tableau seront effectuées pour les mêmes années que celles résultant de l'application de l'article 7 deuxième alinéa.
7. La communication à la Commission des données sur l'utilisation des infrastructures visées au tableau C de l'annexe III n'est obligatoire:
 - pour la Belgique, en ce qui concerne les catégories de bateaux visées sous e) et f) ainsi que le trafic sur le bassin maritime de l'Escaut, qu'à compter du relevé relatif à l'année 1973;
 - pour la république fédérale d'Allemagne, qu'à compter du relevé relatif à l'année 1973;
 - pour la France, en ce qui concerne les catégories de bateaux visées sous e) et f) ainsi que le nombre de bateaux éclusés, qu'à compter du relevé relatif à l'année 1974;
 - pour les Pays-Bas, en ce qui concerne les voies régularisées, qu'à compter du relevé relatif à l'année 1972.

Article 9

1. La Commission assure la coordination de l'ensemble des travaux impliqués par le présent règlement et veille à l'application homogène de ses dispositions. Elle fixe en particulier le contenu des différentes positions des schémas de comptabilisation de l'annexe I et arrête des critères communs pour la détermination de la part imputable à la fonction de transport des dépenses communes à cette fonction et à d'autres fonctions des infrastructures.

La Commission s'attache, en outre, à réaliser progressivement la convergence des modalités selon lesquelles la comptabilisation est effectuée dans les États membres, le rapprochement des critères utilisés pour la délimitation des routes situées respectivement à l'extérieur et à l'intérieur des agglomérations, ainsi que l'amélioration et le rapprochement des méthodes de relevé des données sur l'utilisation des infrastructures.

2. Le comité d'experts gouvernementaux, visé à l'article 5 de la décision du Conseil, du 13 mai 1965, portant application de l'article 4 de la décision n° 64/389/CEE du Conseil, du 22 juin 1964, relative à l'organisation d'une enquête sur les coûts des infrastructures servant aux transports par chemin de fer, par route et par voie navigable⁽¹⁾, assiste la Commission dans l'exécution de l'ensemble de ces tâches ainsi que pour la détermination de la liste des voies navigables visée à l'article 3 sous e).

3. La Commission présente au Conseil chaque année, six mois après avoir reçu les communications visées aux articles 5, 6 et 7, un rapport de synthèse indiquant les principaux résultats de la comptabilité des dépenses d'infrastructure.

⁽¹⁾ JO n° 88 du 24. 5. 1965, p. 1473/65.

▼B*Article 10*

Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée sur proposition de la Commission, peut modifier les annexes au présent règlement pour tenir compte de l'expérience acquise et des exigences découlant des mesures prises en matière de tarification de l'usage des infrastructures.

Article 11

Les États membres arrêtent en temps utile, après consultation de la Commission, les dispositions législatives, réglementaires ou administratives nécessaires à l'exécution du présent règlement.

Si un État membre le demande ou si elle l'estime opportun, la Commission procède à une consultation avec les États membres intéressés sur les projets relatifs aux dispositions visées à l'alinéa précédent.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

▼B

ANNEXE I

**SCHÉMAS POUR LA COMPTABILISATION DES DÉPENSES VISÉS À
L'ARTICLE 4**

A. CHEMIN DE FER

1. *Dépenses d'investissement*
(Dépenses de construction nouvelle, d'extension, de reconstruction et de renouvellement)
2. *Dépenses courantes*
(Dépenses d'entretien et d'exploitation)
3. *Frais généraux*

B. ROUTE

1. *Dépenses d'investissement*
(Dépenses de construction nouvelle, d'extension, de reconstruction et de renouvellement)
2. *Dépenses courantes*
(Dépenses d'entretien et d'exploitation)

▼M1

▼B

3. *Police de la circulation*
4. *Frais généraux*

C. VOIE NAVIGABLE

1. *Dépenses d'investissement*
(Dépenses de construction nouvelle, d'extension, de reconstruction et de renouvellement)
2. *Dépenses courantes*
(Dépenses d'entretien et d'exploitation)
3. *Police de la navigation*
4. *Frais généraux*

▼ M1

ANNEXE II

LISTE DES RÉSEAUX FERROVIAIRES, DES CATÉGORIES DE ROUTES ET DES VOIES NAVIGABLES VISÉS À L'ARTICLE 3 ET À L'ARTICLE 5 PARAGRAPHE 2

A.1. CHEMINS DE FER — Réseaux principaux

▼ M3

- Société nationale des chemins de fer belges (SNCB)/Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS),
- Danske Statsbaner (DSB),
- Deutsche Bundesbahn (DB),
- Deutsche Reichsbahn (DR),
- Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ),
- Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE),
- Société nationale des chemins de fer français (SNCF),
- Córas Iompair Éireann (CIE),
- Ente Ferrovie dello Stato (FS),
- Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL),
- Naamloze Vennootschap Nederlandse Spoorwegen (NS),

▼ A4

- Österreichische Bundesbahnen (ÖBB),

▼ M3

- Caminhos do Ferro Portugueses, EP (CP),

▼ A4

- Valtionrautatiet/Statsjärnvägarna (VR),
- Statens järnvägar (SJ),

▼ M3

- British Rail (BR),
- Northern Ireland Railways (NIR).

▼ M1

A.2. CHEMINS DE FER — Réseaux ouverts au trafic public et raccordés au réseau principal (réseaux urbains exclus)

République fédérale d'Allemagne

Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH
 Alsternordbahn GmbH
 Eisenbahn-Gesellschaft Altona-Kaltenkirchen-Neumünster
 Augsburg Lokalbahn GmbH
 Bayerische Landeshafenverwaltung
 Bentheimer Eisenbahn AG
 Birkenfelder Eisenbahn GmbH
 Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn GmbH
 DB, Bundesbahndirektion Frankfurt, NE-Geschäftsführung
 Deutsche Eisenbahn-GmbH
 Dortmunder Eisenbahn
 Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn AG
 Verkehrsbetriebe Extertal — Extertalbahn GmbH
 Filderbahn der Stuttgarter Straßenbahnen AG
 Hafen- und Verkehrsbetriebe der Stadt Kiel
 Häfen der Stadt Köln
 Hafen- und Bahnbetriebe der Stadt Krefeld
 Hersfelder Kreisbahn
 Hohenzollerische Landesbahn AG
 Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya GmbH
 Hümmlinger Kreisbahn
 Ilmebahn-Gesellschaft AG
 Köln-Bonner Eisenbahnen AG
 Köln Verkehrs-Betriebe AG (Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn)
 Eisenbahn Köln-Mülheim-Leverkusen der Farbenfabriken Bayer AG
 Krefelder Eisenbahn-Gesellschaft AG
 Kreiswerke Gelnhausen GmbH — Verkehrsbetriebe
 Meppen-Haselünner Eisenbahn
 Merzig-Büschfelder Eisenbahn GmbH

▼ M1

Mindener Kreisbahnen
 Bahnen der Stadt Monheim GmbH
 Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn-Gesellschaft
 Neusser Eisenbahn
 Niederrheinische Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft NIAG
 Nordfriesische Verkehrsbetriebe AG
 Kreisbahn Osterode am Harz — Kreiensen
 Ostthannoversche Eisenbahnen AG
 Osthavelländische Eisenbahn
 Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH
 Regentalbahn AG
 Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft
 Verkehrsbetriebe des Kreises Schleswig-Flensburg
 Siegener Kreisbahn GmbH
 Südwestdeutsche Eisenbahnen AG
 Tegernsee-Bahn AG
 Trossinger Eisenbahn
 Uetersener Eisenbahn-AG
 Verden-Walsroder Eisenbahn GmbH
 Vorwohle-Emmerthaler Verkehrsbetriebe GmbH
 Bahngesellschaft Waldhof — Nebenbahn Waldhof/Sandhofen
 Wanne-Bochum-Herner Eisenbahn
 Werne-Bochum-Höveler Eisenbahn
 Westfälische Verkehrsgesellschaft mbH
 Westerwaldbahn
 Wuppertaler Stadtwerke AG
 Württembergische Eisenbahn-GmbH
 Württembergische Nebenbahnen GmbH
 Industriebahn der Stadt Zülpich
 Hafentbahn Aschaffenburg
 Brohltal-Eisenbahn GmbH
 Kleinbahnverwaltung Gemeinde Edewecht
 Hohenlimburger Kleinbahn
 Oberrheinische Eisenbahn Gesellschaft AG
 Wittlager Kreisbahn GmbH

République italienne

Torino — Ceres
 Ferrovie Nord Milano
 Trento — Malè
 Società Veneta Autoferrovie
 Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche
 Ferrovia Suzzara — Ferrara
 Gestione Governativa Ferrovie Padane
 Azienda Trasporti Consorziali di Modena
 Azienda Trasporti Consorziali — Bologna
 Acotral
 Ferrovie Adriatico Appennino
 Gestione Governativa Ferrovia Canello — Benevento
 Ferrotranviaria (SpA.)
 Ferrovie del Sud-Est
 Ferrovie del Gargano
 Gestione Governativa Ferrovia Circumetnea
 Azienda Consorziale trasporti — Reggio Emilia
 La Ferroviaria italiana
 Società Mediterranea strade ferrate umbro-aretine
 Società nazionale di ferrovie e tranvie.

▼ A4*République de Finlande*

Valtionrautatiet/Statsjärnvägarna (VR)

▼ A4*Royaume de Suède*

Inlandsbanen (SIC! Inlandsbanan) Aktiebolag (IBAB)
 Malmö-Limhamns Järnväg (MLJ)
 Växjö-Hultsfred-Västerviks Järnväg (VHVJ)
 Johannesburg-Ljungaverks Järnväg (JLJ)

▼ A1

B. ROUTE

Royaume de Belgique

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

Royaume de Danemark

1. Motorveje
2. Hovedlandeveje
3. Landeveje
4. Biveje

République fédérale d'Allemagne

1. Bundesautobahnen
2. Bundesstraßen
3. Land-(Staats-)straßen
4. Kreisstraßen
5. Gemeindestraßen

▼ A2*République hellénique*

1. Εθνικό οδικό δίκτυο
2. Επαρχιακό οδικό δίκτυο
3. Δημοτικό ή κοινοτικό οδικό δίκτυο

▼ A3*Royaume d'Espagne*

1. Autopistas
2. Autovías
3. Carreteras estatales
4. Carreteras provinciales
5. Carreteras municipales

▼ A1*République française*

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

Irlande

1. National primary roads
2. Main roads
3. County roads
4. County borough roads
5. Urban roads

République italienne

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

▼ A1*Grand-Duché de Luxembourg*

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

Royaume des Pays-Bas

- | | | |
|--|---|------------------|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Autosnelwegen van het Rijkswegenplan 2. Overige wegen van het Rijkswegenplan 3. Wegen van de secundaire wegenplannen 4. Wegen van de tertiaire wegenplannen 5. Overige verharde wegen | } | (primaire wegen) |
|--|---|------------------|

▼ A4*République d'Autriche*

1. Bundesautobahnen
2. Bundesstraßen
3. Landesstraßen
4. Gemeindestraßen

▼ A3*République portugaise*

1. Auto-estradas
2. Estradas nacionais e regionais
3. Vias municipais
4. Vias florestais

▼ A4*République de Finlande*

1. Päätiät/Huvudvägar
2. Muut maantiet/Övriga landsvägar
3. Paikallistiet/Bygdevägar
4. Kadut ja kaavatiet/Gator och planlagda vägar

Royaume de Suède

1. Motorvägar
2. Motortrafikleder
3. Övriga vägar

▼ A1*Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord*

1. Motorways and trunk roads
2. Principal roads
3. Non-principal and other roads

▼ B

C. VOIE NAVIGABLE

Voies ou groupes de voies navigables	Voies régulières	Voies canalisées	Canaux	Autres voies
Voies accessibles à des bateaux d'un port en lourd:				
I. de 250 à moins de 400 t				
II. de 400 à moins de 650 t				
III. de 650 à moins de 1 000 t ⁽¹⁾				
IV. de 1 000 à moins de 1 500 t ⁽¹⁾				

▼B

Voies ou groupes de voies navigables	Voies régulières	Voies canalisées	Canaux	Autres voies
V. de 1 500 à moins de 3 000 t ⁽¹⁾				
VI. 3 000 t ⁽¹⁾				

(¹) Pour ces groupes de voies, les résultats sont présentés par voie ou section de voie. Il n'est pas nécessaire de présenter séparément les résultats pour des courts tronçons de voie de classe différente de celle de la partie prépondérante de la section de voie y relative. En outre, les voies en cours de construction font l'objet d'une indication distincte à l'intérieur de chaque position.

▼**B**

ANNEXE III

LISTE DES DONNÉES SUR L'UTILISATION DES INFRASTRUCTURES VISÉS À L'ARTICLE 7

TABLEAU A — CHEMIN DE FER

État membre:

Réseau:

Les données sont à différencier selon le mode de traction (électrique et autres)

Désignation	Circulation de trains de voyageurs ⁽¹⁾		Circulation de trains de marchandises ^{(1) (2)}		Autres circulations ⁽³⁾
	Rapides et express ⁽⁴⁾	Autres catégories ⁽⁴⁾	Régime accéléré ⁽⁴⁾	Régime ordinaire ⁽⁴⁾	
1. Trains-Km					
2. Tonnes-Km brutes complètes					

⁽¹⁾ Y compris les données relatives à la circulation des engins de traction haut-le-pied précédant ou suivant une utilisation effective en trafic voyageurs ou marchandises.

⁽²⁾ Transports commerciaux uniquement.

⁽³⁾ Données relatives aux trains de service, aux transports en service, aux trains de travaux, d'atelier, de secours, aux voyages d'essai, etc.

⁽⁴⁾ Cette distinction est facultative.

▼**M1**

TABLEAUX B — ROUTE

1.1 Véhicules/kilomètres annuels effectués sur les routes à l'extérieur des agglomérations

État membre:

Catégorie de routes:

(millions d'unités)

Catégories de véhicules	Véhicules/km
1. Voiture de tourisme de < de 10 places	
2. Camionnettes d'un poids total en charge autorisé de < 3 t	
3. Camions	
4. Camions avec remorque	
5. Tracteurs avec semi-remorque	
6. Autobus et autocars	
7. Divers	

1.2 Véhicules/kilomètres annuels effectués sur les routes à l'extérieur des agglomérations

État membre:

Catégorie de routes:

(millions d'unités)

Catégories de véhicules	Véhicules/km
3.1. Camions à deux essieux	
3.2. Camions à trois essieux	
3.3 Camions à quatre essieux	
4.1. Camions à deux essieux avec remorque à deux essieux	

▼ **M1**

(millions d'unités)

Catégories de véhicules	Véhicules/km
4.2. Camions à deux essieux avec remorque à trois essieux	
4.3. Camions à trois essieux avec remorque à deux essieux	
4.4. Camions à trois essieux avec remorque à trois essieux	
4.5. Autres catégories de camions avec remorque ⁽¹⁾	
5.1. Tracteurs à deux essieux avec semi-remorque à un essieu	
5.2. Tracteurs à deux essieux avec semi-remorque à deux essieux	
5.3. Tracteurs à trois essieux avec semi-remorque à un essieu	
5.4. Tracteurs à trois essieux avec semi-remorque à deux essieux	
5.5. Autres catégories de tracteurs avec semi-remorque ⁽¹⁾	
6.1. Autobus et autocars à deux essieux	
6.2. Autobus et autocars à trois essieux	

⁽¹⁾ À subdiviser éventuellement par catégories représentatives selon le nombre et la disposition des essieux.

2. Composition de la circulation des véhicules utilitaires par tranches de poids total maximum autorisé et de charge d'essieu effective

(Routes à l'extérieur des agglomérations)

États membre:

Catégorie de routes:

Catégorie de véhicules (par tranche de 2 t de poids total maximum autorisé)	Élément tracteur						Élément tracté		
	Essieux/km avant		Essieux/km arrière		Essieux/km avant		Essieux/km arrière		
	simples	doubles	simples	doubles	simples	doubles	simples	doubles	triples
	- par tranches de charge d'essieu effective -								
3.1. Camions à deux essieux									
3.2. Camions à trois essieux									
3.3. Camions à quatre essieux									
4.1. Camions à deux essieux avec remorque à deux essieux									
4.2. Camions à deux essieux avec remorque à trois essieux									
4.3. Camions à trois essieux avec remorque à deux essieux									
4.4. Camions à trois essieux avec remorque à trois essieux									
4.5. Autres catégories de camions avec remorque (1)									
5.1. Tracteurs à deux essieux avec semi-remorque à un essieu									
5.2. Tracteurs à deux essieux avec semi-remorque à deux essieux									
5.3. Tracteurs à trois essieux avec semi-remorque à un essieu									
5.4. Tracteurs à trois essieux avec semi-remorque à deux essieux									
5.5. Autres catégories de tracteurs avec semi-remorque (1)									
6.1. Autobus et autocars à deux essieux									



(en milliers d'unités)

Catégorie de véhicules (par tranche de 2 t de poids total maximum autorisé)	Élément tracteur						Élément tracté															
	Essieux/km avant		Essieux/km arrière				Essieux/km avant		Essieux/km arrière													
	simples	doubles	simples	doubles	triples	simples	doubles	triples	simples	doubles	triples											
6.2. Autobus et autocars à trois essieux																						

(¹) À subdiviser éventuellement par catégories représentatives selon le nombre et la disposition des essieux.

▼B

TABLEAU C — VOIE NAVIGABLE

État membre:

Voie, section de voie ou groupe de voies ⁽¹⁾:

(milliers d'unités)

Catégorie de bateaux	Bateaux-km	t/km de port en lourd	nombre de bateaux éclusés ⁽²⁾
1	2	3	4
a) Automoteurs ⁽³⁾ d'un port en lourd de:			
— < 250 t.			
— 250 - 399 t.			
— 400 - 649 t.			
— 650 - 999 t.			
— 1 000 - 1 499 t.			
— ≥ 1 500 t.			
Total a)			
b) Chalands ⁽²⁾ d'un port en lourd de:			
— < 250 t.			
— 250 - 399 t.			
— 400 - 649 t.			
— 650 - 999 t.			
— 1 000 - 1 499 t.			
— ≥ 1 500 t.			
Total b)			
c) Barges d'un port en lourd de:			
— < 400 t.			
— 400 - 649 t.			
— 650 - 999 t.			
— 1 000 - 1 499 t.			
— ≥ 1 500 t.			
Total c)			
d) Navires de mer d'une jauge nette de:			
— < 300 NRT	(4)	(4)	(4)
— 300 - 999 NRT	(4)	(4)	(4)
— ≥ 1 000 NRT	(4)	(4)	(4)
Total d)	(4)	(4)	(4)
e) Remorqueurs d'une puissance de: (en 000 d'unités)			
— < 184 W			
— 184 - 293 W			
— 294 - 734 W			
— ≥ 735 W			
Total e)			

▼M1

▼M1*(milliers d'unités)*

Catégorie de bateaux	Bateaux-km	t/km de port en lourd	nombre de bateaux éclusés ⁽²⁾
1	2	3	4
f) Pousseurs d'une puissance de: (en 000 d'unités)			
— < 184 W			
— 184 - 293 W			
— 294 - 734 W			
— ≥ 735 W			
Total f)			
g) Bateaux de passagers ⁽⁴⁾			

▼B

- (¹) Il s'agit de la liste des voies et groupes de voies figurant à l'annexe II C.
- (²) Est compté séparément, chaque passage d'écluse par un bateau, un même bateau étant compté autant de fois qu'il franchit une écluse.
- (³) La distinction des deux premières tranches de port en lourd est facultative.
- (⁴) Cette indication est facultative.