

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS DE BELGIQUE

31 octobre 2013

JUSTIFICATION DU BUDGET GÉNÉRAL DES DÉPENSES pour l'année budgétaire 2014

* 33. **SPF MOBILITÉ ET TRANSPORTS**

BELGISCHE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

31 oktober 2013

VERANTWOORDING VAN DE ALGEMENE UITGAVENBEGROTING voor het begrotingsjaar 2014

* 33. **FOD MOBILITEIT EN VERVOER**

Voir aussi:

Doc 53 **3072/ (2013/2014):**

- 001: Liste des justifications par section.
- 002: 01. Dotations
- 003: 02. SPF Chancellerie du Premier Ministre
- 004: 03. SPF Budget et Contrôle de la Gestion
- 005: 04. SPF Personnel et Organisation
- 006: 05. SPF Technologie de l'Information et de la Communication
- 007: 12. SPF Justice
- 008: 13. SPF Intérieur
- 009: 14. SPF Affaires étrangères, Commerce extérieur et Coopération au Développement
- 010: 16. Ministère de la Défense nationale
- 011: 17. Police fédérale et Fonctionnement intégré
- 012: 18. SPF Finances
- 013: 19. Régie des Bâtiments
- 014: 21. Pensions
- 015: 23. SPF Emploi, Travail et Concertation sociale
- 016: 24. SPF Sécurité sociale
- 017: 25. SPF Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement
- 018: 32. SPF Économie, PME, Classes moyennes et Énergie
- 019: 33. SPF Mobilité et Transports
- 020: 44. SPP Intégration sociale, Lutte contre la pauvreté et Économie sociale
- 021: 46. SPP Politique scientifique
- 022: 51. SPF Finances, pour la Dette publique
- 023: 52. SPF Finances, pour le Financement de l'Union européenne

* Le n° de la justification correspond au n° de la section dans les tableaux du budget général des Dépenses.

Zie ook:

Doc 53 **3072/ (2013/2014):**

- 001: Lijst van verantwoordingen per sectie.
- 002: 01. Dotaties
- 003: 02. FOD Kanselarij van de Eerste Minister
- 004: 03. FOD Budget en Beheerscontrole
- 005: 04. FOD Personeel en Organisatie
- 006: 05. FOD Informatie- en Communicatietechnologie
- 007: 12. FOD Justitie
- 008: 13. FOD Binnenlandse Zaken
- 009: 14. FOD Buitenlandse Zaken, Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking
- 010: 16. Ministerie van Landsverdediging
- 011: 17. Federale Politie en Geïntegreerde Werking
- 012: 18. FOD Financiën
- 013: 19. Regie der Gebouwen
- 014: 21. Pensioenen
- 015: 23. FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg
- 016: 24. FOD Sociale Zekerheid
- 017: 25. FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu
- 018: 32. FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie
- 019: 33. FOD Mobiliteit en Vervoer
- 020: 44. POD Maatschappelijke Integratie, Armoedebestrijding en Sociale Economie
- 021: 46. POD Wetenschapsbeleid
- 022: 51. FOD Financiën, voor de Rijksschuld
- 023: 52. FOD Financiën, voor de Financiering van de Europese Unie

* Het nummer van de verantwoording stemt overeen met het nummer van de sectie in de tabellen van de AUB.

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
VB	:	Vlaams Belang
cdH	:	centre démocrate Humaniste
FDF	:	Fédéralistes Démocrates Francophones
LDD	:	Lijst Dedecker
MLD	:	Mouvement pour la Liberté et la Démocratie

<i>Abréviations dans la numérotation des publications:</i>		<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties:</i>	
DOC 53 0000/000:	Document parlementaire de la 53 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 53 0000/000:	Parlementair document van de 53 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Questions et Réponses écrites	QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)	CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV:	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)	CRABV:	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)	CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN:	Séance plénière	PLEN:	Plenum
COM:	Réunion de commission	COM:	Commissievergadering
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>	<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>
Commandes: Place de la Nation 2 1008 Bruxelles Tél. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.lachambre.be e-mail : publications@lachambre.be	Bestellingen: Natieplein 2 1008 Brussel Tel. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.dekamer.be e-mail : publicaties@dekamer.be

33. SPF MOBILITE ET TRANSPORTS**TABLE DES MATIERES**

- 12. Organes strategiques du secretaire d'etat a l'environnement, a l'energie et a la mobilite, adjoint a la ministre de l'interieur, et secretaire d'etat aux reformes institutionnelles, adjoint au premier ministre
 - 0. Politique et stratégie
- 21. Organes de gestion
 - 0. Programme de subsistance
 - 1. Etudes et actions en matière de mobilité et transport
- 22. Services autonomes
 - 1. Organisme d'enquête rail
 - 2. Organe d'enquête navigation
 - 3. Service médiation aérienne
 - 4. Service médiation rail
 - 5. Service régulation transport ferroviaire et exploitation de l'aéroport de Bruxelles-national
 - 6. SSICF
- 41. Entreprises publiques
 - 5. Entreprises publiques
- 51. Mobilité durable et ferroviaire
 - 0. Programme de subsistance
 - 1. Transport ferroviaire
 - 7. Mobilité durable
 - 8. Intermodalité
- 52. Transport aérien
 - 0. Programme de subsistance
 - 1. Contributions à des organisations internationales
 - 4. Aéroport Bruxelles-national
 - 5. Fonds aéronautique
- 53. Transport maritime
 - 0. Programme de subsistance
 - 1. Révision du droit maritime
 - 2. Contributions à des organismes internationales
- 55. Infrastructure transport
 - 1. Accord de coopération état fédéral -région Bruxelles capitale
 - 2. Fonds de financement du rôle international et de la fonction de capitale de Bruxelles
- 56. Mobilité, transport routier et sécurité routière
 - 0. Programme de subsistance
 - 3. Transport routier
 - 4. Immatriculation des véhicules
 - 5. Permis de conduire
 - 6. Transport exceptionnel
- 57. Cellule permanente chargée de la gestion du cadre organique distinct du SPF Mobilité et Transports
 - 0. Programme de subsistance
- 58. Charges du passé
 - 1. Charges du passé

33. FOD MOBILITEIT EN VERVOER**INHOUDSOPGAVE**

- 12. Beleidsorganen van de staatssecretaris voor leefmilieu, energie en mobiliteit, toegevoegd aan de minister van binnenlandse zaken, en staatssecretaris voor staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister
 - 0. Beleid en missie
- 21. Beheersorganen
 - 0. Bestaansmiddelenprogramma
 - 1. Studies en acties inzake mobiliteit en vervoer
- 22. Autonome diensten
 - 1. Onderzoeksorgaan spoor
 - 2. Onderzoeksorgaan scheepvaart
 - 3. Ombudsdienst luchtvaart
 - 4. Ombudsdienst spoor
 - 5. Dienst regulering van het spoorwegvervoer en exploitatie van de luchthaven Brussel-nationaal
 - 6. DVIS
- 41. Overheidsbedrijven
 - 5. Overheidsbedrijven
- 51. Mobiliteit en spoorbeleid
 - 0. Bestaansmiddelenprogramma
 - 1. Spoorwegvervoer
 - 7. Duurzame mobiliteit
 - 8. Intermodaliteit
- 52. Luchtvaart
 - 0. Bestaansmiddelenprogramma
 - 1. Bijdragen aan internationale instellingen
 - 4. Luchthaven Brussel-nationaal
 - 5. Fonds luchtvaart
- 53. Maritiem vervoer
 - 0. Bestaansmiddelenprogramma
 - 1. Herziening maritiem recht
 - 2. Bijdragen aan internationale instellingen
- 55. Vervoerinfrastructuur
 - 1. Samenwerkingsakkoord federale staat /Brussels hoofdstedelijk gewest
 - 2. Fonds ter financiering van de internationale rol en de hoofdstedelijke functie van Brussel
- 56. Mobiliteit, wegvervoer en verkeersveiligheid
 - 0. Bestaansmiddelenprogramma
 - 3. Wegvervoer
 - 4. Inschrijving motorvoertuigen
 - 5. Rijbewijs
 - 6. Uitzonderlijk vervoer
- 57. Permanente cel belast met het beheer van de afzonderlijk personeelsformatie van de FOD Mobiliteit en Vervoer
 - 0. Bestaansmiddelenprogramma
- 58. Lasten van het verleden
 - 1. Lasten van het verleden

DIVISION ORGANIQUE 12

**ORGANES STRATEGIQUES DU SECRETAIRE D'ÉTAT
A L'ENVIRONNEMENT, A L'ENERGIE ET A LA
MOBILITE ADJOINT A LA MINISTRE DE L'INTERIEUR,
ET SECRETAIRE D'ETAT AUX REFORMES
INSTITUTIONNELLES, ADJOINT AU PREMIER
MINISTRE**

Missions assignées

Ce programme contient les crédits destinés au paiement du traitement annuel et des frais de représentation du Secrétaire d'État, des traitements et indemnités des membres des organes stratégiques, des frais de fonctionnement et des dépenses patrimoniales.

Moyens mis en œuvre**01. SUBSISTANCE**

A.B. 33 12 01 11.00.01 — Rémunérations et frais de représentation du Secrétaire d'État.

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	206	212	214	214	214	214
b	206	212	214	214	214	214

Description

Traitement et frais de représentation du Secrétaire d'État, y compris l'allocation de fin d'année et le pécule de vacances.

A.B. 33 12 01 11.00.02 — Rémunérations et indemnités des membres des organes stratégiques.

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	1564	1 608	1 621	1624	1624	1624
b	1562	1 608	1 621	1624	1624	1624

Description

Les rémunérations et allocations des membres des organes de gestion sont estimées 1 621 000 EUR (à l'exception du personnel détaché)

02. FRAIS DE FONCTIONNEMENT

A.B. 33 12 01 12.11.04 — Dépenses diverses de fonctionnement relatives à l'informatique.

ORGANISATIEAFDELING 12

**BELEIDSORGANEN VAN DE STAATSSECRETARIS
VOOR LEEFMILIEU, ENERGIE EN MOBILITEIT
TOEGEVOEGD AAN DE MINISTER VAN
BINNENLANDSE ZAKEN, EN STAATSSECRETARIS
VOOR STAATSHERVORMING, TOEGEVOEGD AAN
DE EERSTE MINISTER**

Toegewezen opdrachten

Dit programma omvat de kredieten bestemd voor de betaling van de jaarwedde en representatiekosten van de staatssecretaris, de wedden en vergoedingen van de leden van de beleidsorganen en de werkingskosten en vermogensuitgaven.

Aangewende middelen**01. BESTAANSMIDDELEN**

B.A. 33 12 01 11.00.01 — Wedde en representatiekosten van de Staatssecretaris.

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	206	212	214	214	214	214
b	206	212	214	214	214	214

Omschrijving

Jaarwedde en representatiekosten van de Staatssecretaris, inbegrepen de eindejaarstoelage en de vakantietoelage.

B.A. 33 12 01 11.00.02 — Bezoldigingen en vergoedingen van de leden van de beleidsorganen.

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	1564	1 608	1 621	1624	1624	1624
b	1562	1 608	1 621	1624	1624	1624

Omschrijving

Bezoldiging en vergoedingen van de leden van het beleidsorgaan worden geschat 1 621 000 EUR (met uitzondering van gedetacheerd personeel)

02. WERKINGSKOSTEN

B.A. 33 12 01 12.11.04 — Allerhande werkingsuitgaven met betrekking tot de informatica.

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	3	6	6	6	6	6
b	3	6	6	6	6	6

Description

Le crédit est destiné à des dépenses informatiques pour l'achat de petits consommables et logiciels informatiques.

A.B. 33 12 01 12.11.19 — *Frais de fonctionnement.*

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	303	294	294	294	294	294
b	299	295	295	295	295	295

Description

Le crédit demandé comprend les dépenses suivantes:

- Fournitures de bureau, entretien des locaux, formation, timbres,...
- Déplacements, frais divers,...
- Photocopieurs, fax
- Belgacom, Proximus
- Presse et communication
- Leasing voitures
- Frais d'entretien
- Dépenses énergétiques: essence, diesel, LPG.

A.B. 33 11 01 12.21.48 — *Paiement pour personnel détaché.*

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	167	167	169	169	169	169
b	142	167	169	169	169	169

Description

Les rémunérations et allocations des membres des organes de gestion sont estimées 1 624 000 EUR (à l'exception du personnel détaché)

A.B. 33 12 01 74.22.01 — *Dépenses pour l'acquisition de biens meubles durables, à l'exclusion des dépenses informatiques.*

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	7	12	12	12	12	12
b	7	12	12	12	12	12

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c		6	6	6	6	6
b		6	6	6	6	6

Omschrijving

Het krediet is bestemd voor informatica-uitgaven voor de aankoop van kleine verbruiksgoederen en software.

B.A. 33 12 01 12.11.19 — *Werkingskosten.*

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	303	294	294	294	294	294
b	299	295	295	295	295	295

Omschrijving

Het aangevraagde krediet bevat volgende uitgaven:

- Bureaubenodigdheden, onderhoud lokalen, opleiding, postzegels,
- Verplaatsingen, diverse kosten,...
- Kopieerapparaten, fax
- Belgacom, Proximus,
- Pers en Communicatie
- Leasing wagens
- Huishoudkosten
- Energetische uitgaven: loodvrije benzine, diesel, LPG

B.A. 33 11 01 12.21.48 — *Betaling voor gedetacheerd personeel.*

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	167	167	169	169	169	169
b	142	167	169	169	169	169

Omschrijving

Bezoldiging en vergoedingen van de leden van het beleidsorgaan worden geschat 1 624 000 EUR (met uitzondering van gedetacheerd personeel)

B.A. 33 12 01 74.22.01 — *Uitgaven voor de aankoop van duurzame roerende goederen met uitzondering van de informatica-uitgaven.*

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	7	12	12	12	12	12
b	7	12	12	12	12	12

Description

Le crédit est destiné à l'achat de mobilier et de matériel de bureau.

A.B. 33 12 01 74.22.04 — Dépenses d'investissement relatives à l'informatique.

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	2	12	12	12	12	12
b	2	12	12	12	12	12

Description

Le crédit est destiné à l'achat de matériel informatique.

Omschrijving

Het krediet is bestemd voor de aankoop van meubilair en van bureaumateriaal.

B.A. 33 12 01 74.22.04 — Investeringsuitgaven inzake de informatica.

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	2	12	12	12	12	12
b	2	12	12	12	12	12

Omschrijving

Het krediet is bestemd voor de aankoop van informaticamateriaal.

DIVISION ORGANIQUE 21**ORGANES DE GESTION****1. Missions assignées des différents organes de gestion****1.1. Les services d'appui***La cellule d'appui du Président.*

La Cellule d'appui du Président a des missions dans les domaines d'action prioritaires suivants:

- les activités internationales,
- le partenariat privilégié avec les régions,
- le suivi des projets prioritaires,
- la simplification administrative dont l'e-government.

Le Service d'Audit interne

L'audit interne est une activité indépendante et objective qui donne à l'organisation une assurance raisonnable sur le degré de maîtrise de ses opérations, lui apporte ses conseils pour les améliorer, et contribue à créer de la valeur ajoutée.

Il aide l'organisation à atteindre ses objectifs en évaluant, par une approche systématique et méthodique, les processus de management des risques, de contrôle, et de gouvernance, et en faisant des propositions pour renforcer leur efficacité.

Le service Audit interne a l'obligation vis-à-vis du management, de par ses avis, suggestions et recommandations, de l'aider et de le soutenir dans la mise en œuvre du contrôle des activités dont il a la charge et des risques qui s'y rapportent, lui permettant ainsi de mieux les maîtriser et de développer l'organisation.

Le service Audit interne est compétent pour tous les domaines d'activité de la compétence du Président du Comité de direction du SPF Mobilité et Transports (Univers d'audit)

Le Service juridique

En tant que superviseur du Service Juridique, le Président veillera à garantir la continuité de ce service dans le domaine du contentieux et à lui donner un rôle de pilote en matière de légistique. Tous les juristes du département dépendront fonctionnellement du Service Juridique central qui définira les options stratégiques en matière de contentieux, de légistique et de gestion/organisation des ressources juridiques.

ORGANISATIEAFDELING 21**BEHEERSORGANEN****1. Toegewezen opdrachten van de diverse beheersorganen****1.1 De ondersteuningsdiensten***Ondersteuningscel van de Voorzitter*

De ondersteuningscel van de voorzitter heeft opdrachten op de volgende prioritaire actiegebieden:

- internationale activiteiten;
- bevoorrecht partnerschap met de Gewesten;
- toezicht op prioritaire projecten;
- administratieve vereenvoudiging o.m. het e-government.

Dienst Interne Audit

Interne audit is een onafhankelijke en objectieve activiteit die aan de organisatie een redelijke zekerheid biedt omtrent de beheersing van de door haar uitgevoerde acties, haar raadgevingen verstrekt om deze te verbeteren en een bijdrage levert tot het realiseren van meerwaarde.

Hij helpt de FOD bij het realiseren van zijn doelstellingen door, via een systematische en methodische aanpak, de doeltreffendheid van het risico- en controlebeheer en de beleidsprocessen te evalueren en te verbeteren.

De dienst Interne audit heeft de verplichting om met zijn adviezen, suggesties en aanbevelingen het management te helpen en te ondersteunen bij de invoering en uitoefening van een zekere controle, waardoor het beter in staat is om de activiteiten en de bijbehorende risico's te beheersen en de organisatie te ontwikkelen.

De dienst Interne Audit is bevoegd voor alle activiteitsdomeinen die vallen binnen de bevoegdheid van de Voorzitter van het Directiecomité van de FOD Mobiliteit en Vervoer (audituniversum).

De Juridische dienst

Onder de supervisie van de voorzitter waarborgt de Juridische dienst de continuïteit inzake de geschillen. Aan deze dienst wordt een sturende rol toegekend op het gebied van de wetgevingstechniek (legistiek). Alle juristen van het departement hangen rechtstreeks af van deze centrale juridische dienst die de strategische opties zal bepalen op het vlak van geschillen, legistiek en het beheer/organisatie van de juridische middelen.

1.2 Les Services d'encadrement

Le Service d'encadrement Personnel et Organisation

- Participe à la définition d'une stratégie et d'une mission RH en vue d'atteindre les objectifs du SPF en tenant compte des intérêts des individus et des besoins de l'organisation.
- Assume la responsabilité des processus Ressources Humaines suivants:
 - o Recrutement et sélection du personnel : Analyse des besoins, processus de recrutement, gestion des engagements et des départs
 - o Développement du personnel et de l'organisation Gestion des compétences, évaluation, développement de la carrière, conditions de travail (sécurité, bien-être, harcèlement,...), formation et documentation
 - o gestion et accompagnement du changement
 - o Gestion administrative du personnel : Administration en matière de personnel, rémunérations, pensions, indemnités et allocations, facilités de circulation, concertation syndicale, et enregistrement des congés et absences
 - o Communication interne et externe
 - o Gestion des connaissances et des formations
- Assure la gestion opérationnelle spécifique des budgets relatifs aux missions du service.
- Assure un soutien permanent aux managers pour la gestion opérationnelle spécifique des processus RH décrits.

Le service Traduction assure les traductions françaises, allemandes anglaises et néerlandaises des textes officiels publiés par le SPF.

Le Service d'encadrement Technologie de l'Information et de la Communication

Le service ICT a pour missions:

- L'acquisition, l'exploitation et le développement d'une architecture d'application intégrée et cohérente. Le service d'encadrement ICT joue donc un rôle primordial d'architecte dans la définition du masterplan ICT, dans la définition de l'implémentation correcte, dans l'utilisation des parties externes et dans l'assurance de l'implémentation finale. Pour les projets stratégiques, le Service ICT développe aussi ses propres aptitudes d'implémentation;

1.2 Stafdiensten

Stafdienst Personeel en Organisatie

- Draagt bij tot de Human Resources strategie en – opdracht met het oog op het bereiken van de doelstellingen van de FOD rekening houdend met de behoeften van de mensen en de noden van de organisatie.
- Draagt de verantwoordelijkheid voor de hierna vermelde Human Resources processen:
 - o Aanwerving en selectie van het personeel : Analyse van de behoeften, aanwervingsprocedure, beheer van de aanwervingen en de ontslagen.
 - o Ontwikkeling van het personeel en van de organisatie : Competentiebeheer, evaluatie, ontwikkeling van de loopbaan, werkomstandigheden (veiligheid, welzijn, pesten,...), opleiding en documentatie.
 - o Beheer en bijstand "change management"
 - o Administratief beheer van het personeel : Administratie i.v.m. het personeel, bezoldigingen, pensioenen, vergoedingen en toelagen, verkeersvoordelen, syndicale aangelegenheden en registratie van verloven en afwezigheden.
 - o Interne en externe communicatie
 - o Kennis- en opleidingsbeheer
- Verzekert het specifiek operationeel beheer van de begroting dat betrekking heeft op de opdrachten van de dienst.
- Verzekert een permanente steun aan de managers i.v.m. het bijzonder operationeel beheer van de omschreven HR processen.

De vertaaldienst verzekert de Franse, Duitse, Engels en Nederlandse vertalingen van officiële teksten uitgegeven door de FOD.

Stafdienst Informatie- en Communicatietechnologie

De Stafdienst ICT heeft als opdrachten:

- Het verwerven, uitbaten en uitbouwen van een coherente, geïntegreerde toepassingsarchitectuur. De ICT-stafdienst speelt daarbij in de eerste plaats de rol van de architect bij het vastleggen van het ICT-masterplan, bij het bepalen van de juiste implementatieaanpak, het inzetten van externe partijen en het verzekeren van de finale implementatie. Voor strategische projecten worden binnen ICT ook eigen implementatievaardigheden uitgebouwd.

- De répondre aux besoins internes des services et DG du SPF Mobilité et Transports en matière d'achat de biens et services informatiques (équipe support);
- De développer, entretenir et améliorer des applications créées tant dans le cadre des missions assignées au SPF Mobilité et Transports que dans le cadre des activités internes des services / DG (équipe application);
- De fournir une assistance en cas de problèmes (pc, imprimantes défectueux), d'installation d'application, de configuration de nouveaux matériels et gérer le parc des machines (pc, imprimantes...) (équipe Front Office);
- D'assurer la continuité du système de téléphonie VoIP et le fonctionnement du réseau, ainsi que les connections entre les différentes implantations du SPF Mobilité et Transports et le reste du monde (équipe Back Office).

Le Service d'encadrement Budget, Contrôle de la gestion et Logistique

- Participe à la définition de la stratégie du SPF en matière budgétaire.
- Assume la responsabilité des processus liés au cycle budgétaire.
- Offre aux services gestionnaires et au management un cadre général et un soutien méthodologique et pratique pour l'élaboration du budget.
- Offre aux services gestionnaires et au management un cadre général et un soutien méthodologique et pratique pour permettre le déroulement efficient et correct des processus de paiements et de recettes.
- Gère la comptabilité du SPF.
- Donne un appui et accompagne les dossiers relatifs aux marchés publics Offre aux services gestionnaires et au management un cadre général et un soutien méthodologique et pratique pour permettre la gestion des processus et des activités du SPF par l'application de mécanismes de planification et de contrôle et une approche basée sur les risques.
- Garantit un soutien logistique intégral de toutes les entités du SPF Mobilité et Transports, basé sur une approche saine, efficiente, transparente, environnementale et orientée client.

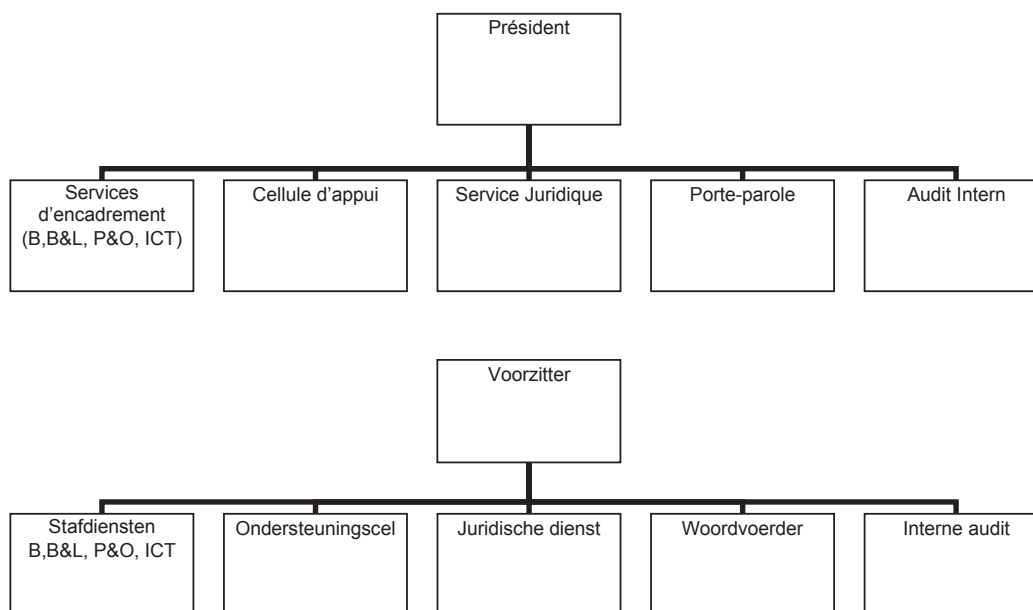
Organigramme

- Aan de interne behoeften van de diensten en DG 's van de FOD Mobiliteit en Vervoer op gebied van de aankoop van computergoederen en -diensten voldoen (supportploeg).
- De ontwikkeling, het onderhoud van de toepassingen die zowel in het kader van de opdrachten van de FOD Mobiliteit en Vervoer als in het kader van de interne activiteiten van de diensten / DG's gecreëerd zijn (toepassingsploeg).
- Een assistentie leveren in geval van problemen (defecte pc's, printers...), de installatie van toepassingen, de configuratie van nieuwe materialen en het beheer van de bestaande machines (pc's, printers...) (Front Office ploeg).
- De continuïteit van het telefoonsysteem VoIP en het functioneren van het netwerk verzekeren evenals de verbinding tussen de verschillende vestigingen van de FOD Mobiliteit en Vervoer en de rest van de wereld (Back Office ploeg).

Stafdienst Budget, Beheerscontrole en Logistiek

- Draagt bij tot de strategiebepaling van de FOD op het vlak van de begroting.
- Is verantwoordelijk voor de processen m.b.t. de begrotingscyclus.
- Biedt aan de beheersdiensten en aan het management een algemeen kader en methodologische en praktische ondersteuning voor de opmaak van de begroting.
- Biedt aan de beheersdiensten en aan het management een algemeen kader en methodologische en praktische ondersteuning om het betalings- en ontvangstenproces efficiënt en correct te laten verlopen.
- Voert de boekhouding van de FOD uit
- Ondersteunt en begeleidt de dossiers met betrekking tot de overheidsopdrachten Biedt aan de beheersdiensten en aan het management een algemeen kader en methodologische en praktische ondersteuning om de processen en de activiteiten van de FOD te beheersen door het toepassen van plannings- en controlemechanismen en een risicogebaseerde aanpak.
- Biedt een integrale logistieke ondersteuning aan alle entiteiten van de FOD Mobiliteit en Vervoer, gebaseerd op een zuinige, efficiënte, transparante, milieuvriendelijke en klantgerichte aanpak.

Organogram



**PROGRAMME 21/0
DIRECTION ET GESTION**

1. Vue d'ensemble des crédits

Crédits du programme

**PROGRAMMA 21/0
LEIDING EN BEHEER**

1. Overzicht van de kredieten

Kredieten van het programma

AB/BA	b/c	2012	2013	2014	2015	2016	2017
01 11 00 03	c	13 786	13 960	12 562	12 583	12 583	12 583
	b	13 785	13 960	12 562	12 583	12 583	12 583
01 11 00 04	c	3 933	4 216	3 651	3 657	3 657	3 657
	b	3 932	4 216	3 651	3 657	3 657	3 657
02 11 40 05	c	119	121	119	119	119	119
	b	104	121	119	119	119	119
02 12 11 01	c	4 419	4 924	4 695	4 695	4 695	4 695
	b	4 463	4 921	4 880	4 880	4 880	4 880
02 12 11 04	c	3 505	4 212	4 236	4 236	4 236	4 236
	b	3 805	4 221	4 244	4 244	4 244	4 244
02 12 11 07	c	0	127	108	108	108	108
	b	0	127	108	108	108	108
02 12 11 21	c	350	0	0	0	350	0
	b	77	77	78	78	78	78
02 12 11 24	c	1 370	680	1.110	1.110	1.110	1.110
	b	621	1 122	1 040	1 040	1 040	1 040
02 34 41 01	c	61	PM	PM	-	-	-
	b	61	PM	PM	-	-	-

02 34 41 02	c	77	77	77	75	74	73
	b	77	77	76	75	74	73
02 41 60 05	c	0	173	175	175	175	175
	b	0	173	175	175	175	175
02 74 10 01	c	0	29	28	28	28	28
	b	28	29	28	28	28	28
02 74 22 01	c	73	599	302	302	302	302
	b	125	599	314	314	314	314
02 74 22 04	c	242	1 638	1 588	1 588	1 588	1 588
	b	1 201	1 872	1 819	1 819	1 819	1 819
04 12 11 24 (1)	c	971	0	0	0	0	0
	b	979	0	0	0	0	0
04 12 11 34	c	0	980	980	980	980	980
	b	0	1 006	1 047	1 047	1 047	1 047
05 12 11 04 (2)	c	489	0	0	0	0	0
	b	438	0	0	0	0	0
Totaal	c	29 395	31 736	29 828	29 512	31 299	29 360
Total	b	29 696	32 521	30 334	30 284	30 391	30 426

(1) Vanaf 2013 BA 33 21 04 12 11 34

(2) Vanaf 2013 BA 33 21 02 12 11 04

2. Vue d'ensemble des effectifs à charge de l'enveloppe de personnel (AB 11.00.03 et 11.00.04)

2. Overzicht effectieven aangerekend op de personeelsenveloppe (BA 11.00.03 en 11.00.04)

Niveau	2012	2013	2014
A	100,6	101,6	101,6
B	46,1	46,1	46,1
C	64,5	61,7	61,2
D	93,8	90,3	89,8
Total / Totaal	305	299,7	298,7

3. Vue d'ensemble des activités

Le texte ci-dessous donne un aperçu des domaines d'activités des différents organes de gestion. Les dépenses de fonctionnement liées aux personnes et les dépenses de personnel qu'exigent ces activités sont centralisées sur des allocations de base dont la composition et l'évolution seront analysées en détail au point 4. Lorsque les activités entraînent également des dépenses liées à la mission, celles-ci seront mentionnées séparément et il sera indiqué sur quelle allocation de base elles sont comptabilisées.

3.1. Cellule d'appui du Président et services d'appui

Coordination internationale

Stimuler la définition de positions belges ambitieuses et réalistes, garantir la cohérence générale des positions belges, renforcer notre impact international, garantir que les positions belges sont concertées avec

3. Overzicht van de activiteiten

Hierna volgt een overzicht van de activiteitsdomeinen van de diverse beheersorganen. De persoonsgebonden werkmiddelen en de personeelskosten die hiervoor vereist zijn worden gecentraliseerd op de basisallocaties waarvan de samenstelling en de evolutie in detail onder punt 4 zal besproken worden. Wanneer de activiteiten ook missiegebonden kosten met zich meebrengen zullen deze afzonderlijk worden vermeld en worden aangeduid op welke basisallocatie ze zijn aangerekend.

3.1 Ondersteuningscel van de Voorzitter en ondersteuningsdiensten

Internationale coördinatie

Ambitieuze en realistische Belgische stellingnames stimuleren algemene coherentie van de Belgische standpunten waarborgen onze internationale impact versterken waarborgen dat de Belgische standpunten

l'ensemble des partenaires concernés, intégrer les Régions dans ce réseau au titre de partenaires privilégiés; participer activement au groupe des 5 "Permanent Secretaries" (Royaume-Unis, Pays-Bas, Allemagne, France, Belgique).

Partenariat privilégié avec les Régions

Construire une relation de confiance avec chacune des Régions et repositionner le SPF par rapport aux Régions.

Suivi des projets prioritaires

L'ensemble du SPF doit être mobilisé pour réaliser dans les meilleurs délais les projets prioritaires du Secrétaire d'État à la Mobilité, du Ministre des Entreprises publiques et de la Ministre compétente pour Beliris. Ceci doit s'accompagner d'une amélioration permanente de la qualité des services opérationnels offerts.

Simplification administrative, dont l'e-government

Le processus de simplification administrative doit être permanent et nous nous inscrivons dans les initiatives prises par le Ministre en charge de la simplification administrative, la priorité sera donnée à l'e-government.

Service Juridique

Le Service Juridique représente et défend les intérêts des divers services du département devant tous les tribunaux nationaux et internationaux. Le service s'occupe aussi de la direction administrative des dossiers sur lesquels la Cour d'arbitrage doit se prononcer.

En ce qui concerne les questions internationales, le Service Juridique collabore de manière structurelle avec la Direction Générale des Affaires Juridiques du SPF Affaires Etrangères.

En ce qui concerne les procédures précontentieuses qui sont introduites par la Commission Européenne sur base de l'article 226 EU (ex art.169), le Service Juridique procure un soutien logistique général et un contrôle de qualité intrinsèque au regard aussi bien du droit belge que du droit européen.

Sur demande, le Service Juridique remet ses conseils au sujet des programmes législatifs et réglementaires qui se trouvent à l'étude. Il donne également son avis au sujet des conséquences possibles de certaines réglementations contraignantes ou au sujet de l'interprétation des textes.

met alle betrokken partners overlegd zijn de gewesten in dit netwerk integreren als bevoorrechte partners actief meewerken in de groep van de 5 "Permanent Secretaries" (Verenigd Koninkrijk Nederland Duitsland Frankrijk België)

Bevoorrecht partnerschap met de gewesten

Een vertrouwensrelatie opbouwen met elk van de gewesten en de FOD herpositioneren t.o.v. de gewesten

Opvolging van de prioritaire projecten

Heel de FOD moet worden gemobiliseerd om de prioritaire projecten van de staatssecretaris voor Mobiliteit van de minister van Overheidsbedrijven en van de minister bevoegd voor Beliris binnen de kortst mogelijke termijn te verwezenlijken. Hierbij moet ook de kwaliteit van de aangeboden operationele dienstverlening voortdurend worden verbeterd.

Administratieve vereenvoudiging waaronder e-government

Het proces van administratieve vereenvoudiging moet continu doorgaan; wij onderschrijven de initiatieven van de minister verantwoordelijk voor de administratieve vereenvoudiging; voorrang zal worden gegeven aan e-government.

Juridische dienst

De Juridische Dienst vertegenwoordigt en verdedigt de belangen van de diverse diensten van het departement voor alle nationale en internationale rechtbanken. De Dienst zorgt ook voor de administratieve leiding van de dossiers waarover het Arbitragehof zich moet uitspreken.

Inzake internationale materies werkt de Juridische Dienst structureel samen met de Directie-generaal Juridische Zaken van de FOD Buitenlandse Zaken.

Inzake precontentieuze procedures die door de Europese Commissie ingeleid worden op basis van artikel 226 EU (ex art.169) zorgt de Juridische Dienst voor een algemeen logistieke steun en een intrinsieke kwaliteitscontrole ten aanzien van zowel het Belgisch recht als van het Europees recht.

Op verzoek verleent de Juridische Dienst zijn advies over wetgevende en reglementaire programma's die ter studie liggen. Hij geeft ook zijn advies over de mogelijke gevolgen van bepaalde verplichtende regels of over de interpretatie van teksten.

Audit Interne

L'arrêté royal du 17 août 2007 relatif aux activités d'audit interne dans certains services du pouvoir exécutif fédéral a pour objectif d'instaurer les conditions d'une plus grande responsabilisation du management avec comme principes essentiels : une gestion efficace et efficiente des moyens, la qualité des dépenses publiques et le respect du principe de bonne gouvernance publique.

L'arrêté positionne l'audit interne en tant que garant de la qualité du contrôle interne mis en place dans les services fédéraux en s'assurant que les risques des activités sont sous contrôle.

Le rôle principal de l'audit interne est d'évaluer de manière indépendante et objective la qualité tant des mesures de gestion existantes que du système de contrôle interne mis en place et d'émettre un jugement à l'attention du management et du ministre quant à l'efficacité du contrôle interne et de la gestion des risques.

L'audit interne a également un rôle de conseil du management

Les activités du service d'audit sont reprises dans un programme de travail établis par le responsable des activités d'audit après une analyse de risques tenant compte des informations pertinentes fournies par le Président du Comité de direction, le management et l'environnement interne et externe du SPF. Le programme de travail est discuté avec le Président du Comité de direction et communiqué au Comité de direction et au Comité d'audit de l'Administration fédérale. L'audit de l'ensemble des objectifs du système de contrôle interne est une mission permanente au sein d'une organisation et se réalise tout au long de l'année.

L'arrêté royal prévoit que pour que le Service d'audit puisse mener à bien sa tâche d'aide au management, trois critères doivent être réunis : le respect des règles de l'art, l'indépendance et la disposition des moyens suffisants.

Le service d'audit interne remplit sa mission principale en préparant, effectuant ou gérant des audits thématiques de l'organisation. Le service prend également en charge des missions de conseil en fonction de l'expertise dont il dispose, de sa capacité d'avis et leur compatibilité avec les normes d'audit, à l'exclusion des activités de décision ou de mise en œuvre.

Interne Audit

Het KB van 17 augustus 2007 betreffende de interne auditactiviteiten binnen sommige diensten van de federale uitvoerende macht heeft tot doel de voorwaarden te scheppen voor een grotere responsabilisering van het management met als essentiële principes: een doelmatige en doeltreffende aanwending van de middelen de kwaliteit van de overheidsuitgaven en respect voor het principe van deugdelijk bestuur.

Het KB stelt dat de interne audit garant staat voor de kwaliteit van de interne controle die binnen de federale diensten dient te worden uitgebouwd door er voor te zorgen dat de risico's verbonden aan de activiteiten onder controle zijn.

De belangrijkste rol van de interne audit bestaat er in om op een onafhankelijke en objectieve wijze de kwaliteit van zowel de bestaande als van de nieuw ingevoerde controlemaatregelen te evalueren en om een oordeel omtrent de doelmatigheid van de interne controle het risicobeheer –en meer algemeen- goed beheer over te maken aan het management en aan de minister.

Interne audit speelt ook een rol van raadgever van het management.

De activiteiten van de interne audit worden opgenomen in een werkprogramma dat door de verantwoordelijke voor de interne auditactiviteiten na een risicoanalyse en rekinning houdend met de relevante informatie van de Voorzitter het management en door de interne en externe omgeving van de FOD. Het werkprogramma wordt besproken met de voorzitter van het Directiecomité en gerapporteerd aan het Directiecomité en aan het Auditcomité van de federale overheid. De audit van het geheel van doelstellingen betreffende de interne controle vormt binnen de organisatie een permanente opdracht die zich doorheen het ganse jaar voltrekt.

Het KB voorziet dat teneinde de door interne audit aan het management verleende steun te optimaliseren tegelijk aan volgende 3 criteria moet voldaan worden: respect voor de regels van de kunst inzake audit, onafhankelijkheid garanderen en voorzien in de nodige middelen.

De hoofdtak van de interne audit bestaat in het voorbereiden en uitvoeren van of toezien op thematische audits die binnen de organisatie plaatsvinden. De dienst wordt ook belast met adviserende opdrachten in functie van zijn expertise, van zijn raadgevende bevoegdheid en van de compatibiliteit met de auditnormen maar met uitsluiting van alle activiteiten inzake besluitvorming en de uitvoering hiervan.

Des missions d'audit ou de consultance pourraient être programmées suite à une demande du Ministre, du Président du Comité de direction ou du Comité d'audit de l'administration fédérale.

Soucieux de mettre en place les bons fondements à l'échange des informations, le service d'audit interne va renforcer ses actions en termes de communication. Il s'agit de créer les conditions pour que s'instaure un dialogue avec les collaborateurs du SPF.

Depuis quelques années, le SPF a opté pour une démarche d'amélioration de la qualité de sa gestion en soutenant les démarches de certifications ISO entreprises par certaines parties de l'organisation. Ces systèmes doivent annuellement faire l'objet d'un audit interne réglementaire. C'est le Service Audit interne qui est responsable de cette mission.

3.2 Services d'encadrement

Service d'encadrement Personnel et Organisation

En prise directe sur le plan de management Mobilit+, il vise à la mise en œuvre des missions concernant P&O et contribue à la réalisation des objectifs du SPF en utilisant au mieux les ressources disponibles.

En 2014 les priorités du service P&O seront focalisées sur 3 domaines :

- L'accompagnement et la gestion du changement dans le cadre du projet mobilisateur qu'est Mobi4U et son impact sur les nouveaux modes de travail qui seront progressivement implémentés dans l'ensemble du SPF. Cet accompagnement visera tant les chefs d'équipe qui auront un rôle central et mobilisateur dans l'aboutissement de ce projet que les collaborateurs sans l'adhésion desquels la réussite du projet serait incertaine. ;
- Le soutien à l'implémentation des nouveaux cercles de développement non seulement compte tenu de leurs impacts sur les évolutions salariales et de carrières des collaborateurs mais aussi parce qu'ils seront en prise directe sur les nouveaux modes de travail dans leurs aspects autonomie et responsabilisation ;

Le développement et la mise en œuvre concrète de mesures et d'outil visant à affecter de la manière la plus efficace les ressources humaines disponibles après évaluation des besoins, des charges de travail et des ressources existantes. A cet égard, un projet pilote mené au sein d'une direction servira de point de départ.

Domaine d'activité " Planification et ressources en personnel "

Audit- of consultancy opdrachten kunnen gebeuren op vraag van de Minister, de Voorzitter van het Directiecomité of het Auditcomité" van de federale overheid.

Vanuit de bezorgdheid een goede basis voor informatie-uitwisseling op te bouwen zal de interne audit zijn communicatieactiviteiten versterken. Het gaat erom de voorwaarden te scheppen die nodig zijn om met de medewerkers van de FOD een dialoog op gang te brengen.

Reeds enkele jaren heeft de FOD gekozen om te werken rond de verbetering van zijn beheer door steun te verlenen aan de beheersdiensten die stappen hebben ondernomen op het gebied van het bekomen van een certificatie (ISO). Deze systemen maken jaarlijks het voorwerp uit van een voorgeschreven interne audit. De Dienst Interne Audit is verantwoordelijk voor deze opdracht.

3.2 Stafdiensten

Stafdienst Personeel en Organisatie

Nauw samenhangend met het managementplan Mobilit+, realiseert de dienst de taken inzake P&O en zorgt voor de bijdrage tot de verwezenlijking van de doelstellingen van de FOD door een optimale aanwending van de beschikbare middelen.

In 2014 zal de dienst P&O zijn prioriteiten focussen op 3 gebieden :

- Ondersteuning en beheer van de veranderingen in het kader van Mobi4U en zijn impact op de nieuwe werkwijze die geleidelijk zal worden ingevoerd door de SPF. Deze ondersteuning beoogt zowel teamleiders die een centrale leidende rol hebben in het succes van dit project als werknemers die hierachter staan. Zonder hun steun is het succes van het project onzeker;
- Steun voor de uitvoering van de nieuwe ontwikkelcircels, niet alleen om rekening te houden op hun impact op de loon evoluties en de loopbaan van de werknemers, maar ook omdat ze afgestemd zijn op de nieuwe werkwijze wat betreft autonomie en verantwoordelijkheid;

De ontwikkeling en de praktische uitvoering van de maatregelen en de instrumenten met het oog om op de meest efficiënte manier de beschikbare human resource te beïnvloeden, na de evaluatie van de behoeften, de werklust en de beschikbare middelen. In dit verband zal een proefproject binnen een directie als uitgangspunt gebruikt worden.

Activiteitsdomein "Personeelsplanning en Voorziening"

Cela concerne les activités qui ont un lien avec:

- Planification du personnel: cadre linguistique, plan du personnel et budget
- Engagement: recrutement et sélection
- Mouvements: promotion et mobilité horizontale

Domaine d'activité " Conditions de travail "

Cela concerne les activités qui ont un lien avec:

- Application correcte de la réglementation concernant le personnel
- Gestion correcte des dossiers du personnel
- Gestion de l'absentéisme

Domaine d'activité " Communication "

Cela concerne les activités qui ont un lien avec:

- Communication interne: intranet, journal d'entreprise
- Information sur les thèmes P&O
- Satisfaction du personnel
- Communication externe : matériel promotionnel, organisation d'événements (internes et externes),
- Développement et mise à jour permanente du nouveau site web, revue de presse.

Domaine d'activité " Développement du personnel "

Cela concerne les activités qui ont un lien avec:

- Formation, training et cours
- Management des connaissances et partage des connaissances
- Cercles de développement
- Développement du management
- Diversité
- Introduction de nouveaux instruments de management

Domaine d'activité " Fonctionnement du SE P&O "

Cela concerne les activités qui ont un lien avec:

- Organisation et fonctionnement interne du service d'encadrement
- Développement des compétences
- Instruments de management et de gestion

Service d'encadrement Technologie de l'Information et de la Communication

Le Service d'encadrement Technologie de l'Information et de la communication utilise pour remplir ses missions des crédits répartis sur des allocations de base appartenant à la division organique 21 – programme 0 activités 2 à 4.

Ci-dessous, voici une vue d'ensemble des tâches et activités du service d'encadrement TIC
CIO et managers de ligne
Ces tâches ont été séparées entre:

Het betreft activiteiten op het gebied van:

- Personeelsplanning: taalkader, personeelsplan en budget
- Instroom: rekrutering en selectie
- Doorstroom: bevordering horizontale mobiliteit

Activiteitsdomein "Arbeidsvoorwaarden"

Het betreft activiteiten inzake:

- Correcte toepassing regelgeving personeelszaken

- Correct beheer van personeelsdossiers
- Beheer van het absentisme

Activiteitsdomein "Communicatie"

Het betreft activiteiten inzake:

- Interne communicatie: intranet bedrijfskrant
- Informatie over P&O thema's
- Personeelstevredenheid
- Externe communicatie: promomateriaal, organisatie events (intern en extern),
- Ontwikkeling en permanente bijhouden van de nieuwe website, persoverzicht.

Activiteitsdomein "Personeelsontwikkeling"

Het betreft activiteiten inzake:

- Vorming training en opleiding
- Kennismanagement en kennisdeling
- Ontwikkelcirkels
- Managementontwikkeling
- Diversiteiten
- Introductie nieuwe managementinstrumenten

Activiteitsdomein "Werking stafdienst P&O"

Het betreft activiteiten inzake:

- Organisatie en interne werking van de stafdienst
- Competentieontwikkeling
- Management- en beheersinstrumenten

Stafdienst Informatie- en Communicatietechnologie

Om zijn missies te vervullen maakt de stafdienst ICT gebruik van de kredieten die zijn ingeschreven op de diverse basisallocaties die behoren tot de OA 21 – programma 0 activiteiten 2 t.e.m. 4.

Hierna volgt een overzicht van de taken van de diverse cellen.

CIO en lijnmanagers

Binnen deze taak wordt onderscheid gemaakt tussen:

- management stratégique :

Tâches:

- Formulation des buts stratégiques, conditions préalables et hypothèses
- Élaboration de plans politiques.

- management tactique :

Tâches:

- Concrétisation de stratégie
- Répartition de temps, d'argent et de moyens au niveau opérationnel.
- Fournir de la gestion au niveau opérationnel
- Suivi de la gestion au niveau opérationnel dans la stratégie définie.

Sécurité officer

Tâches:

- Maintenir la documentation en les schemas de l'infrastructure de sécurité.
- Conseiller et soutenir une politique de sécurité active au sein de TIC.
- Coordonner, valider et veiller aux activités nécessaires pour garantir la sécurité sur le plan de l'infrastructure, accès et utilisation de l'information et des procédures pour une utilisation et une gestion correcte.

Frontoffice/helpdesk

Tâches:

- soutien des clients
- solutionner les calls
- inventorier les calls et les solutions en vue d'en distiller des FAQ
- inventorier les PC's
- tenir à jour des configurations standards
- installation de PC's avec profile standard
- gestion du matériel de réparation
- enregistrement des licences
- office automation

Services développement / gestion d'applications

Tâches:

- aligner le business-IT
- développer des standards d'analyse et de développement
- réaliser les projets IT (application development cycle, gestion des releases et des versions et des formations des utilisateurs des applications).

Back Office

Tâches:

- garantir la disponibilité et la continuité de l'infrastructure IT et en assurer la capacité nécessaire
- installer, gérer, suivre et optimiser le parc de serveurs, le réseau de communication de données et la téléphonie IP.
- installer, gérer, et optimiser l'environnement de l'infrastructure, du possibilités centralisées de stockage, de l'environnement de back-up et des security appliances

- strategisch management :

Taken:

- Formuleren van strategische doelen, randvoorwaarden en uitgangspunten
- Samenstellen van beleidsplannen

- tactisch management :

Taken:

- Concretiseren van strategie
- Toewijzen van tijd, geld en middelen aan het operationele niveau
- Inrichten van het beheer op operationeel niveau
- Bewaken van het beheer op operationeel niveau binnen de uitgestippelde strategie

Veiligheidsofficer

Taken:

- Bijhouden documentatie en schema's inzake security en algemene infrastructuur en architectuur
- Adviseren en ondersteunen van een actief veiligheidsbeleid binnen ICT
- Coördineren, valideren en bewaken van activiteiten nodig om veiligheid te waarborgen op vlak van infrastructuur, toegang en gebruik van de informatie en de procedures voor een correct gebruik en beheer

Frontoffice/helpdesk

Taken:

- ondersteuning klanten
- oplossen calls
- inventarisatie calls en oplossingen en hieruit FAQ distilleren
- inventarisatie PC's
- bijhouden standaardconfiguratie
- installatie PC's met standaardprofielen
- bijhouden wisselstukken
- bijhouden licenties
- office automation

Diensten ontwikkeling / applicatiebeheer

Taken:

- aligneren business-IT
- ontwikkeling analyse- en ontwikkelings-standaarden
- realiseren van de IT-projecten (application development cycle, release en versiebeheer en opleiding in het gebruik van de applicaties).

Back Office

Taken:

- garanderen van de beschikbaarheid en de continuïteit van de IT-infrastructure en verzekeren van de benodigde capaciteit
- inrichten, beheren en opvolgen en optimaliseren van het serverpark, het datacommunicatienetwerk en de IP-telefonie
- het inrichten, beheren en optimaliseren van de infrastructurele omgeving, de centrale opslagmogelijkheden, de back-upomgeving en de security appliances

- la gestion des salles informatiques
- la mise à disposition de solutions hardware stables et évolutives pour les applications internes et externes
- assurer le deuxième et la troisième ligne de l'incidentmanagement

Cellule administrative

Les tâches attribuées à la cellule administrative concernent le support administratif du service d'encadrement.

- Au point de vue du budget et de la gestion:
 - o Agir comme point de contact pour le service BCg.
 - o Rédaction du budget
 - o Suivi des crédits budgétaires de liquidation
 - o Tenir à jour les contrats relatifs à l'ICT
 - o Rédaction des cahiers spéciaux des charges et participer à l'évaluation des offres d'achat.
 - o Gestion des fournisseurs
 - o Affiner les contrats de licences
 - o account management activity based costing total cost of ownership
- d'un point de vue des instruments de gestion:
 - o garantir la qualité administrative
 - o rédaction des BSC
 - o monitoring des SLA's internes et externes
 - o communication : rapportage interne et externe

Cellule de support technique

Tâches:

- soutien de l'ICT-manager dans l'exécution des décisions de gestion
- soutien des cellules spécialisées au sein du service ICT
- assurer une approche et une stratégie cohérente au sein du service ICT
- rédaction d'une stratégie et d'un plan d'approche en tenant compte des options de gestion du SPF et des instructions de l'ICT-manager
- suivi des best practices et des nouvelles technologies dans le secteur de l'IT
- suivi de l'évolution des domaines du hard et software en vue de conserver de manière proactive un environnement ICT moderne
- ITIL awareness et integration
- Mise à disposition aux services internes ICT d'une structure et assurer un soutien pour identifier et documenter les processus et les procédures au sein des services internes ICT au moyen de cette structure
- Prévoir et entretenir des configurations et des profils standards
- Rédaction des schémas de configurations standards en tenant compte des exigences spécifiques et des particularités des diverses divisions au sein du SPF
- Suivi de infrastructure IT en relation avec ses exigences d'environnement

- het management van de computerzalen
- het aanbieden van stabiele en schaalbare hardwareoplossingen voor de eigen en externe applicaties
- het tweede- en derdelijns incidentmanagement

Administratieve cel

Het takenpakket van de administratieve cel bestaat uit het geven van administratieve ondersteuning aan de stafdienst.

- oogpunt budget en beheer:
 - o fungeren als aanspreekpunt voor de stafdienst BBL.
 - o opstellen van de begroting
 - o opvolging budgetten vereffeningen
 - o bijhouden alle ICT gerelateerde contracten
 - o opstellen lastenboeken en meewerken met de evaluatie van de offertes aankopen.
 - o leveranciersbeleid
 - o op punt stellen licentieovereenkomsten
 - o account management activity based costing total cost of ownership
- oogpunt beheersinstrumenten:
 - o administratieve kwaliteitsbewaking
 - o opstellen BSC
 - o monitoring interne en externe SLA's
 - o communicatie : interne en externe rapportering

Technische supportcel

Taken :

- ondersteunen ICT-manager bij uitvoering beleidslijnen
- ondersteunen van de gespecialiseerde afdelingen binnen IT
- verzekeren van een coherente aanpak en strategie binnen IT
- opstellen van een strategie en van een plan van aanpak rekening houdend met de beleidslijnen van de FOD en de richtlijnen van de ICT-manager
- opvolgen van best practices en nieuwe technologieën in de IT-sector
- opvolgen van evoluties op soft- en hardwarevlak met het oog op het up to date houden van de IT-omgeving op een proactieve manier
- ITIL awareness en integratie
- ter beschikking stellen van een structuur aan de interne IT-diensten en het geven van ondersteuning om de processen en procedures binnen de interne diensten aan de hand van deze structuur te identificeren en te documenteren
- voorzien en onderhouden van standaardconfiguraties en –profielen
- opstellen van standaardconfiguratieschema's rekening houdend met de specifieke eisen en de eigenheid van de verschillende afdelingen binnen de FOD
- opvolgen van de IT-infrastructuur met zijn omgevingsvoorwaarden

- Suivi des besoins en relation avec l'infrastructure IT et les exigences d'environnement accompagnatrices et monitorer cet environnement en vue d'initier à temps les actions nécessaires vers les partenaires externes
- Saisie et business analyse de nouveaux projets
- Management du catalogue des projets

Service d'encadrement Budget, Contrôle de la Gestion et Logistique

Le service d'encadrement Budget, Contrôle de la Gestion et Logistique coordonne la politique financière du SPF, coordonne la maîtrise interne donne un appui pour les dossiers de marchés publics et assure le soutien logistique.

Budget et engagements

Le service est responsable du budget du SPF, de l'élaboration du budget, de la gestion et de la répartition du budget, du contrôle et de l'approbation de engagements, de la planification et du suivi de l'exécution budget.

Liquidations

Le service assure le suivi et le paiement de toutes les factures du SPF

Recettes

Le service coordonne la facturation et la perception des recettes. Nous utilisons au maximum l'outil SAP pour la facturation et le suivi de la perception.. Suite à l'implémentation de Fedcom les procédures de facturation et de perception ont été fondamentalement revus et harmonisés afin d'avoir un meilleur contrôle sur ce processus.

Comptabilité

Ce service coordonne la comptabilité générale et la comptabilité analytique du SPF. Le service assure également l'enregistrement des factures.

Maîtrise de l'organisation

Ce service assiste le SPF dans la "maîtrise" des activités, de telle sorte que les objectifs puissent être atteints avec une certitude raisonnable. Ce service travaille dans cette optique en collaboration avec un réseau de coordinateurs issus des directions générales et des services d'encadrement.

En 2013, des analyses de risques stratégiques ont été effectuées au sein des directions générales et des services d'encadrement et de soutien. Celles-ci ont mené à des plans d'actions pour traiter les risques prioritaires ou sont incorporées dans l'élaboration du

- opvolgen van de noden i.v.m. de IT-infrastructuur en de bijhorende omgevingsvoorwaarden en deze omgeving monitoren zodat tijdig de nodige acties kunnen opgestart worden naar de betrokken externe partijen toe
- intake en business analyse van nieuwe projecten
- projectfoliomanagement

Stafdienst Budget, Beheerscontrole en Logistiek

De Stafdienst Budget Beheerscontrole en Logistiek coördineert het financieel beleid van de FOD, coördineert de interne beheersing, geeft ondersteuning voor de dossiers overheidsopdrachten en staat in voor de logistieke ondersteuning.

Begroting en vastleggingen

De dienst is verantwoordelijk voor de begroting van de FOD, de opmaak, het beheer en de verdeling van de begroting, de controle en de goedkeuring van de vastleggingen, de planning en de opvolging van het uitvoeren van de begroting.

Vereffeningen

De dienst staat in voor het opvolgen en de betaling van alle binnenkomende facturen van de FOD.

Ontvangsten

De dienst coördineert de facturatie en de inning van de ontvangsten. De facturatie en de opvolging van de ontvangsten wordt volledig in SAP beheerd. Naar aanleiding van de implementatie van Fedcom, werden de facturatie- en inningsprocedures volledig herzien en op mekaar afgestemd, om zo tot een betere controle van het proces te komen.

Boekhouding

Deze dienst coördineert de algemene boekhouding en de analytische boekhouding. De dienst staat ook in voor de registratie van de facturen.

Organisatiebeheersing

Deze dienst ondersteunt de FOD in het "beheersen" van de activiteiten, zodat er een redelijke zekerheid is dat de doelstellingen bereikt worden. De dienst werkt hiertoe samen met een netwerk van coördinatoren uit de directoraten-generaal en stafdiensten.

In 2013 werden de strategische risicoanalyses bij de directoraten-generaal en stafdiensten uitgevoerd. Deze leidden tot actieplannen om de prioritaire risico's te behandelen of werden mee opgenomen in de opmaak van het nieuwe managementplan van de nieuwe

nouveau plan de management du nouveau président ou dans les plan des directeurs généraux ou directeurs d'encadrement concernés.

Le service Maîtrise de l'Organisation contribue activement à la mise au point de ces nouveaux plans de management. Il doit assurer une structure cohérente avec une cascade d'objectifs, des projets clairs pour pouvoir réaliser ces objectifs ainsi que d'indicateurs high level qui informent sur l'atteinte ou non de ces objectifs pour pouvoir ajuster à temps.

Suite à un audit interne sur les tableaux de bord, un plan d'approche a été développé en 2013, d'une part, pour tenir compte des recommandations issues de ce rapport et, d'autre part, pour revoir complètement l'utilisation des tableaux de bord dans notre SPF : le but étant qu'ils donnent à chaque niveau l'information correcte pour pouvoir corriger à temps. L'implémentation de ce plan se poursuivra encore en 2014.

Le Service Maîtrise de l'organisation rend compte au CAAF, au nom du SPF, par le biais d'un rapport annuel sur le fonctionnement du système de contrôle interne. Le plan d'action qui est lié à celui-ci est également suivi par le service.

Achats

Le service "achats et marchés publics" intervient actuellement dans :

- le contrôle du respect de la réglementation des marchés publics dans les dossiers devant être soumis à l'IF et/ou dont l'ordonnateur est le Président ou le Secrétaire d'Etat.
- le soutien et l'information vers les Services d'Encadrement et les Directions générales en matière de marché public.
- la passation des marchés publics pour tous les services ne disposant pas de Responsables budgétaires, en ce compris ceux de la Direction générale Mobilité durable, en collaboration avec ceux-ci pour tout ce qui concerne les aspects techniques du marché.
- la passation des marchés publics pour lesquels une publicité, tant au niveau belge qu'europpéen, est requise pour tous les services, à l'exception du Service d'encadrement ICT, en collaboration avec ceux-ci pour tout ce qui concerne les aspects techniques du marché
- la réalisation de l'inventaire des contrats
- la planification de tous les marchés publics passés par les différents services du SPF.

voorzitter of in de managementplannen van de betrokken directeurs-generaal of stafdirecteurs.

De dienst Organisatiebeheersing werkt ook actief mee aan de ontwikkeling van deze nieuwe managementplannen. Zij dient te verzekeren dat er een coherente structuur is met een cascade van doelstellingen, duidelijke projecten om deze doelstellingen te realiseren en high level indicatoren die het al dan niet bereiken van deze doelstellingen monitoren om tijdig te kunnen bijsturen. In 2014 zal hier ook nog verder aan gewerkt worden.

Naar aanleiding van een interne audit over de boordtabellen, is er in 2013 een plan van aanpak uitgewerkt om enerzijds tegemoet te komen aan de aanbevelingen van dit rapport en om anderzijds het gebruik van de boordtabellen in onze FOD volledig te herzien zodat ze op elk niveau de juiste informatie geven om tijdig te kunnen bijsturen. Dit plan zal in 2014 nog verder geïmplementeerd worden.

De Dienst organisatiebeheersing legt, in naam van de FOD, verantwoording af aan het ACFO door middel van een jaarverslag over de werking van het intern controle systeem. Ook het actieplan dat hieraan verbonden is wordt door de dienst opgevolgd.

Aankoop

De "dienst aankoop en overheidsopdrachten" behandelt:

- toezicht op de naleving van de regels voor overheidsopdrachten met betrekking tot dossiers die moeten worden voorgelegd aan IF en/of waarvan de ordonnateur de Voorzitter of de Staatssecretaris is.
- ondersteuning en informatie verstrekken aan de stafdiensten en de directoraten generaal in verband met overheidsopdrachten.
- de realisatie van overheidsopdrachten voor al de diensten die geen budgettair verantwoordelijke hebben, waaronder het directoraat-generaal duurzame mobiliteit, in samenwerking met hen voor alles wat de technische kant van de opdracht betreft.
- de realisatie van overheidsopdrachten waarvoor reclame, zowel op Belgisch als op Europees niveau , vereist is voor alle diensten , met uitzondering van de stafdienst ICT, in samenwerking met hen voor wat betreft de technische aspecten van de opdracht.
- de realisatie van de inventaris van de contracten
- planning van alle overheidsopdrachten die door de verschillende diensten van de FOD werden afgesloten.

Logistique

Les missions du Service logistique se situent dans les domaines suivants:

- Gestion de l'accueil (réception & téléphone) Gestion des bâtiments
- Aménagement des espaces de travail & organisation des déménagements dans tous les bâtiments. Contrôle et sécurisation des accès
- Gestion des biens de consommation communs & des distributeurs de boissons
- Gestion des fournitures de bureau
- Gestion de l'entretien et de l'hygiène
- Distribution du courrier et gestion des transports de colis
- Collecte, répartition et préparation à l'envoi du courrier sortant
- Gestion de la reprographie
- Gestion du transport des biens et des personnes
- Gestion des facilités de réunion
- Gestion de la téléphonie mobile
- Gestion de l'environnement et des déchets (EMAS)
Le SPF a obtenu la certification Emas pour le bâtiment City Atrium; l'objectif suivant sera de la généraliser dans tous les bâtiments occupés par le SPF.
- Gestion d'événements

EMAS (Eco-Management and Audit Scheme)

EMAS est un système de gestion qu'une organisation peut utiliser pour exécuter tous les aspects de son fonctionnement selon les règles du développement durable. Le SPF dispose d'une certification-EMAS pour son bâtiment principal, le City Atrium. L'obtention de ce certificat est aussi devenue un stimulant pour rendre le fonctionnement du SPF plus durable sur le plan de la consommation d'eau et de papier, de la réduction des déchets, de la consommation énergétique, de l'achat de biens durables et de l'usage du transport public par le personnel. De plus, des actions de sensibilisation sont réalisées sur ces matières.

4. Composition et évolution des crédits

4.1. Programme d'activités 01: Personnel

A.B. 33 21 01 11.00.03 (Bud DO PA AB) —
*Rémunérations et allocations quelconques: personne
statutaire définitif et stagiaire.*

(en milliers d'euros)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	13 786	13 960	12 562			
b	13 785	13 960	12 562			

Logistiek

De opdrachten van de dienst Logistiek situeren zich op volgende domeinen:

- Verzorgen van het onthaal (receptie & telefoon)
Beheren van gebouwen
- Inrichten van de werkplekken & organiseren van verhuizingen in alle gebouwen.
- Controleren & beveiligen van de toegang
- Beheren van gemeenschappelijke verbruiks-goederen & verfrissingen
- Beheren van bureaubenodigdheden
- Beheren van onderhoud & hygiëne
- Bedelen van post en beheren van goederenvervoer
- Inzamelen verdelen en verzend klaarmaken uitgaande post
- Beheren van de reprografie
- Beheren van het vervoer van goederen & personen
- Beheren van vergaderfaciliteiten
- Beheren van mobiele telefonie
- Beheren van milieu en afval (EMAS)
De FOD heeft het Emas certificaat bekomen voor het City Atrium gebouw. De volgende doelstelling is dit certificaat ook te behalen voor de andere door de FOD bezette gebouwen.

Beheren van evenementen

EMAS (Eco-Management and Audit Scheme)

EMAS is een beheerssysteem dat een organisatie kan aanwenden om alle aspecten van zijn werking volgens de regels van de duurzame ontwikkeling uit te voeren. De FOD beschikt over een EMAS-certificatie voor zijn hoofdgebouw, het City Atrium. Het behalen van dit certificaat is ook een stimulans geweest om de werking van de FOD duurzamer te maken op het gebied van water- en papierverbruik, afvalvermindering, energieverbruik, aankoop van duurzame goederen en het gebruik van het openbaar vervoer door het personeel. Over al deze materies worden tevens sensibiliseringsacties gevoerd.

4. Samenstelling en evolutie van de kredieten

4.1 Programma-activiteit 01 - Personeel

B.A. 33 21 01 11.00.03 (Beg OA AP BA) —
*Bezoldigingen en allerhande toelagen: vast en
stagedoend personeel*

(in duizendtallen euro)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	13 786	13 960	12 562			
b	13 785	13 960	12 562			

Note explicative.

Ces crédits font partie de l'enveloppe de personnel globale du SPF (AB 11.00.03, 11.00.04 et 12.21.48 des Divisions Organiques 21, 51, 52, 53 et 56).

Evolution 2011

Point de départ	53 883 KEUR
Index 2%	1 077 KEUR
Economie 0,7%	- 377 KEUR
Transfert temporaire de l'ex RTM	159 KEUR

.....**54 742 KEUR**

Evolution 2012

Point de départ	54 742 KEUR
Provision circulaire n° 605 (*)	585 KEUR

Index 3,53%	1 953 KEUR
Economie 0,7%	- 401 KEUR
Economie conclave 2012 (120 mio) (**)	-1 066 KEUR

.....**55 813 KEUR**

(*) Décomposition 585 KEUR :

Surcoût ET	220
Traitements niv B	86
Traitements niv D	7
Supplément indemnité vélo	7
Prime linguistique	37
Mobilité externe	51
Prime compétence réc. 2010	169
Index 1.5157	12
Economie 0,7%	- 4

(**) le transfert temporaire des crédits de personnel de l'ex RTM de 159 KEUR reste inscrit en 2013.

Evolutive 2013

Point de départ	55 813 KEUR
Index 2,5%	+ 1 395 KEUR
Economie 2013 (90 mio)	- 795 KEUR
Lutte contre la fraude (+16 niv B)	+ 772 KEUR
	57 185 KEUR

Evolution 2014

Base 2013	57 185 KEUR
Corr techn (au profit de l'AB 33 53 01 122148)	- 60 KEUR
Point de départ	57 125 KEUR
Index 1%	+ 569 KEUR
Economie 2014 (€90 Mio)	- 1 147 KEUR
Désicion conclave (Maîtrise de l'inflation)	- 95 KEUR

56 452 KEUR

Verklarende nota.

Deze kredieten maken deel uit van de globale personeelsenvolpe van de FOD (BA's 11.00.03, 11.00.04 en 12.21.48 van de Organisatie-afdelingen 21, 51, 52, 53 en 56).

Evolutive 2011

Vertretpunt	53 883 KEUR
Index 2%	1 077 KEUR
Besparing 0,7%	- 377 KEUR
Tijdelijke overdracht van ex RMT	159 KEUR

.....**54 742 KEUR**

Evolutive 2012

Vertretpunt	54 742 KEUR
Provisie omzendbrief nr 605 (*)	585 KEUR

Index 3,53%	1 953 KEUR
Besparing 0,7%	- 401 KEUR
Besparing conclaaf 2012 (120 mio) (**)	- 1 066 KEUR

.....**55 813 KEUR**

(*) Samenstelling 585 KEUR:

meerkost ET	220
loopbaan niv B	86
loopbaan niv D	7
toename fietsvergoeding	7
taalpremie	37
externe mobiliteit	51
competentie premie rec. 2010	169
index 1.5157	12
Besparing 0,7%	- 4

(**) de tijdelijke overdracht van personeelskredieten van de ex-RMT ad 159 KEUR blijft behouden in 2013

Evolutive 2013

Vertretpunt	55 813 KEUR
Index 2,5%	+ 1 395 KEUR
Besparing 2013 (90 mio)	- 795 KEUR
Strijd tegen fraude (+16 niv B)	+ 772 KEUR
	57 185 KEUR

Evolutive 2014

Basis 2013	57 185 KEUR
Techn correctie (ten voordele van BA 33 53 01 122148)	- 60 KEUR
Vertretpunt	57 125 KEUR
Index 1%	+ 569 KEUR
Besparing 2014 (€90 Mio)	- 1 147 KEUR
Besparing conclaaf (beheersing inflatie)	- 95 KEUR

56 452 KEUR

A.B. 33 21 01 11.00.04 (Bud DO PA AB) —
Rémunérations et allocations quelconques: personnel
autre que statutaire.

(en milliers d'euros)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	3 933	4 216	3 651	3 657	3 657	3 657
b	3 932	4 216	3 651	3 657	3 657	3 657

Note explicative.

Ces crédits font partie de l'enveloppe de personnel globale du SPF et ont été adaptés conformément aux instructions du SPF B&CG (voir AB 21 01 11.00.03).

4.2. Programme d'activités 02 : Fonctionnement Autres crédits

A.B. 33 21 02 11.40.05 (Bud DO PA AB) — Dépenses
diverses du service social.

(cfr. Art. 2.33.3 Budget général des dépenses).

(en milliers d'euros)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	119	121	119	119	119	119
b	104	121	119	119	119	119

Note explicative.

A. Octroi de secours-pensions:

Octroi de secours-pensions à d'anciens agents, à d'anciens facteurs surnuméraires, à des agents pensionnés et leurs ayants droit de l'ancien Office national pour l'achèvement de la Jonction Nord-Midi:

.....7 000 euros

B. Œuvres sociales:

1. Dépenses de fonctionnement du secrétariat, renouvellement du matériel non durable, nettoyage, entretien, réparation des appareils de cuisine.

..... 39 000 euros

2. Intervention dans le prix des repas servis aux agents du SPF par les restaurants ou traiteurs agréés

..... 20 000 euros

3. Intervention dans les frais d'assurance hospitalisation en faveur du personnel

.....48 000 euros

B.A. 33 21 01 11.00.04 (Beg OA AP BA) —
Bezoldigingen en allerhande toelagen: ander dan
statutair personeel

(in duizendtallen euro)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	3 933	4 216	3 651	3 657	3 657	3 657
b	3 932	4 216	3 651	3 657	3 657	3 657

Verklarende nota.

Deze kredieten maken deel uit van de globale personeelsenvolpe van de FOD en werden aangepast overeenkomstig de onderrichtingen van de FOD B&B (zie BA 21 01 11.00.03).

4.2 Programma-activiteit 02- Werking

B.A. 33 21 02 11.40.05 (Beg OA AP BA) — Diverse
uitgaven voor sociaal dienstbetoon

(cfr. Art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen euro)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	119	121	119	119	119	119
b	104	121	119	119	119	119

Verklarende nota.

A. Toekenning van hulpelden - pensioenen:

Toekenning van hulpelden - pensioenen aan gewezen agenten aan gewezen overtollige postbodes en aan gepensioneerd beambten en hun rechthebbenden van het vroegere Nationaal Bureau voor de voltooiing van de Noord- Zuidverbinding:

..... 7 000 euro

B. Sociale Werken:

1. Uitgaven voor werkingskosten van het secretariaat hernieuwen van niet-duurzame goederen reiniging onderhoud herstelling van de keukenapparaten

..... 39 000 euro

2. Tussenkost in de kostprijs van de maaltijden die door erkende restaurants en traiteurs aan personeelsleden bezorgd worden

..... 20 000 euro

3. Tegemoetkoming in de kosten van de hospitalisatieverzekering ten gunste van het personeel:

..... 48 000 euro

4. Accueil des enfants pendant les grandes vacances
..... 7 000 euros

Total..... 119 000 euros

Les dépenses à l'allocation de base 21 01 11.40.05 concernant les interventions restaurant sont limitées à celles concernant les services extérieurs qui n'ont pas été centralisés au City Atrium et au CCN.

En ce qui concerne l'intervention dans l'assurance hospitalisation, dans le cadre d'une harmonisation des tâches des services sociaux, le Service Social est tenu de souscrire au contrat conclu, après adjudication publique, par le SPF P&O avec Fortis AG.

Un accueil de jour est organisé au cours des mois d'été juillet et août pour les enfants de 3 ans jusque et y compris 12 ans des employés du SPF Mobilité et Transports.

A.B. 33 21 02 41.60.05 (Bud DO PA AB) — Subvention à l'A.S.B.L. "Service Social du SPF Mobilité et Transports"

(cfr. Art. 2.33.3 Budget général des dépenses).

(en milliers d'euros)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	0	173	175	175	175	175
b	0	173	175	175	175	175

A.B. 33 21 02 12.11.01 (Bud DO PA AB) — Dépenses permanentes pour achat de biens non durables et de services, à l'exclusion des dépenses informatiques.

(en milliers d'euros)

4. Kinderopvang in de grote vakantie:
.....7 000 euro

Totaal 119 000 euro

De uitgaven op de basisallocatie 21 01 11 40 05 inzake tussenkomsten maaltijden worden beperkt tot deze voor een aantal buitendiensten die niet in het City Atrium en het CCN gecentraliseerd werden.

Wat de tussenkomst in de hospitalisatieverzekering betreft, diende in het kader van een harmonisatie van de taken van de sociale diensten verplicht te worden ingeschreven op het door de FOD P&O na openbare aanbesteding afgesloten contract met de Fortis AG.

Er wordt voor de kinderen van 3 tot en met 12 jaar van werknemers van de FOD Mobiliteit en Vervoer tijdens de zomermaanden juli en augustus dagopvang georganiseerd.

B.A. 33 21 02 41.60.05 (Beg OA AP BA) — Toelage aan de VZW "Sociale Dienst van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer"

(cfr. Art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen euro)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	0	173	175	175	175	175
b	0	173	175	175	175	175

B.A. 33 21 02 12.11.01 (Beg OA AP BA) — Bestendige uitgaven voor aankoop van niet-duurzame goederen en van diensten met uitsluiting van de informatica-uitgaven.

(in duizendtallen euro)

			2012	2013	2014	2015	2016	2017
Audit								
12 00 01 2	c		0	45	45	45	45	45
12 00 01 2	b		48	45	45	45	45	45
Service Juridique - Juridische Dienst								
12 00 01 1	c		471	450	450	450	450	450
12 00 01 1	b		468	450	450	450	450	450
Service Logistique - Dienst Logistiek								
	c		3 317	3 623	3 500	3 150	3 150	3 150
	b		3 216	3 623	3 500	3 150	3 150	3 150
12 00 01 2	c		2 687	2 979	2 836	2 486	2 486	2 486
12 00 01 2	b		2 642	2 979	2 836	2 486	2 486	2 486
12 00 01 3	c		630	644	664	664	664	664
12 00 01 3	b		574	644	664	664	664	664

Management							
12 00 01 2	c	127	253	188	188	188	188
12 00 01 2	b	333	250	372	372	372	372
P&O							
	c	506	553	573	573	573	573
	b	400	553	573	573	573	573
12 00 01 1	c		33	34	34	34	34
12 00 01 1	b		33	34	34	34	34
12 00 01 2	c		332	352	352	352	352
12 00 01 2	b		332	352	352	352	352
12 00 01 5	c		188	187	187	187	187
12 00 01 5	b		188	187	187	187	187
Taux de change/Wisselkoers							
	c	-2					
	b	-2					
Total Général	c	4 419	4 924	4 756	4 756	4 756	4 756
Algemeen Totaal	b	4 463	4 921	4 940	4 940	4 940	4 940
Economie conclave 2014/Besparing conclaaf 2014				-61	-61	-61	-61
				-60	-60	-60	-60
Total Général		4 419	4 924	4 695	4 695	4 695	4 695
Algemeen Totaal		4 463	4 921	4 880	4 880	4 880	4 880

Note explicative.*Evolution et utilisation des crédits***Audit**

L'arrêté royal du 17 août 2007 relatif aux activités d'audit interne dans certains services du pouvoir exécutif fédéral et des normes IIA qui doivent être suivies prévoit entre autres que les priorités des missions d'audit sont déterminées sur base d'une analyse de risques.

Cette analyse de risque a lieu à la fin de l'année d'exercice courant/début de l'année d'exercice prochaine. Les missions d'audit découlent de cette analyse de risque.

L'article 8 §1 de l'arrêté royal du 17.08.2007 prévoit que les activités doivent être exercées dans des conditions qui garantissent la compétence, l'indépendance et l'objectivité des auditeurs. Il prévoit également que le service doit disposer des moyens suffisants.

Les jours de consultance estimés doivent permettre de recourir, comme cela est prévu à l'article 7 §3 de l'arrêté royal, à l'assistance de prestataires extérieurs disposant de compétences spécifiques, à un moment donné dans une ou plusieurs disciplines données.

Ce co-sourcing externe participe à la mise en œuvre du plan de management du Président du SPF qui s'est

Verklarende nota.*Evolutie en aanwending van de kredieten***Audit**

Het KB van 17 augustus 2007 betreffende de interne auditactiviteiten binnen sommige diensten van de federale uitvoerende macht en de IIA normen die moeten gevolgd worden voorzien onder meer dat de prioriteiten van de auditopdrachten worden bepaald op basis van een risicoanalyse.

Deze risicoanalyse gebeurt eind van het lopend werkjaar/ begin van het volgend werkjaar. De auditopdrachten vloeien voort uit deze risicoanalyse.

Artikel 8 §1 van het KB van 17.08.2007 stipuleert dat de auditactiviteiten moeten kunnen uitgevoerd worden onder voorwaarden die de bekwaamheid, de onafhankelijkheid en de objectiviteit van de auditoren garanderen. Het voorziet tevens dat de dienst over voldoende middelen moet kunnen beschikken.

Het aantal geschatte dagen voor consultancy moet toelaten om, overeenkomstig artikel 7, §3 van het KB, een beroep te doen op externe dienstverleners met specifieke bekwaamheden in een of meer specifieke domeinen.

Deze externe co-sourcing draagt bij tot de uitvoering van het managementplan van de Voorzitter dat o.m.

donné pour objectif de disposer d'un service d'audit compétent et disposant des moyens nécessaires pour exécuter efficacement ses missions. Les 45.000 EUR repris dans cette note représentent 30 jours d'assistance externe (1.500 EUR par jour).

Service Juridique

L'estimation des moyens nécessaires est assez difficile étant donné qu'aussi bien le nombre d'affaires juridiques, leur durée ainsi que leur impact financier sont assez imprévisibles.

Pour 2014, les crédits ont été estimés à 450 kEURO, soit le montant qui a aussi été prévu en 2013

Service Logistique

tot doel heeft beroep te kunnen doen op een bekwame auditdienst die over voldoende middelen beschikt om zijn taken efficiënt uit te voeren.

De 45.000 EUR die onder deze BA zijn ingeschreven vertegenwoordigen 30 dagen externe consultancy (tegen 1.500 EUR per dag).

Juridische dienst

De inschatting van de benodigde middelen is vrij moeilijk omdat zowel het aantal rechtszaken de duur als de financiële impact ervan vrij onvoorspelbaar zijn. Voor 2014 werden de kredieten op 450 kEURO geraamd zijnde het bedrag dat ook in 2013 was gepland.

Dienst Logistiek

Vue d'ensemble de l'emploi des crédits (engagement = liquidation)		Overzicht van de aanwending van de kredieten (vastlegging = vereffening)	
Location et entretien des bâtiments		1 560	Huurlasten en onderhoud gebouwen
Frais location CCN	350		Huurlasten CCN
Coûts d'occupation, gardiennage, mise à disposition des oeuvres d'art	800		Bezettingskosten bewaking ontlenen kunstwerken
Hygiène, déchets et produits d'entretien	195		Hygiëne huisvuil en onderhoudsproducten
Réparations, travaux d'adaptation, rénovation des services externes	170		Herstellingen aanpassingswerken renovatie buitendiensten
Eaux	30		Water
Divers et imprévus	15		Diversen en onverwachte kosten
Location et entretien des machines, du mobilier et du matériel		20	Huur en onderhoud machines meubilair en materieel
Location et entretien des fax et machines de reprographie			Huur en onderhoud fax en reprografie
Location et entretien des voitures		60	Huur en onderhoud wagens
Nettoyage, location et réparations			Wassen huur en herstellingen
Frais d'affranchissement		338	Frankeerkosten
Timbres postaux et rétributions différées			Postzegels en uitgestelde vergoedingen
Téléphones et GSM		227	Telefoon en GSM
Téléphonie fixe - abonnements + conversations	135		Vaste telefonie - abonnement + gesprekken
Conversations GSM	92		GSM-gesprekken
Ouvrages, publications, journaux		98	Werken, Publicaties en dagbladen
Etudes et support externe		7	Studies en externe ondersteuning
Matériel de bureau, papier et travaux d'impression		200	Kantoormaterieel papier en drukwerken
Enveloppes et formulaires, papiers, fournitures de bureau			Omslagen en formulieren papier kantoorbodigheden
Impôts, rétributions et dépenses de direction		30	Belastingen retributies en bestuursuitgaven
Taxes, assurances			Taksen verzekeringen

Vêtements de travail	37 Beroepskleding
Divers	259 Diversen
Frais de représentation et coûts des réunions	representatiekosten en kosten vergaderingen
Électricité	430 Elektriciteit
Gaz	210 Gas
Carburants voitures	24 Brandstof wagens
Diesel et essence	Diesel en benzine
Total	3 500 Totaal
	3 500

Les crédits relatifs à la consommation d'eau ont sensiblement diminués ces dernières années suite au regroupement de la plupart des services dans un seul bâtiment. De plus, dans le cadre de la politique EMAS, le SPF a placé des appareils de mesure de consommation d'eau à certains endroits afin de voir où des économies pouvaient encore être réalisées. Malgré ces économies, on peut quand même s'attendre à ce que le crédit reste constant et augmente éventuellement au cours des prochaines années vu que les prix unitaires estimés augmentent proportionnellement plus vite que les économies attendues.

Le remplacement des voitures les plus vieilles et les plus polluantes, soit sur base de l'âge, soit sur base des kilomètres parcourus, a abouti à une baisse des coûts d'entretien.

Le courrier "universel" (simple lettre expédiée sur le territoire belge) a fortement augmenté depuis 2011, en ce y compris le courrier international. Les tarifs postaux ont également augmenté au-delà de l'index. Une raison pour l'augmentation est que le service logistique assure également l'envoi de correspondance précédemment effectuées au sein d'autres services.

Les coûts pour la téléphonie fixe ont fortement diminué en raison de l'application généralisée du GSM et du trafic e-mail. Les frais pour l'utilisation des GSM ont un peu augmenté suite à une hausse du nombre d'utilisateurs et de l'introduction des smartphones.

Le service logistique assume les dépenses de l'ex-centre de documentation et prend en charge l'achat des livres, ouvrages, publications et journaux.

Par ailleurs, il convient de noter que les coûts ont été compensés par une diminution des crédits de fonctionnement pour les journaux et magazines dans certaines DG.

De kredieten voor waterverbruik zijn de voorbije jaren aanzienlijk gedaald ingevolge de hergroepering van de meeste diensten in één gebouw. Bovendien heeft de FOD in het kader van het Emas-beleid op een aantal plaatsten waterverbruikmeters geplaatst om te zien waar nog kan bespaard worden. Ondanks deze besparingen wordt verwacht dat het krediet status quo zal blijven en naar de toekomst toe eventueel zal toenemen omdat de aangerekende eenheidsprijzen proportioneel sneller stijgen dan de te realiseren besparingen.

Het vervangen van oudere en meer vervuilende wagens hetzij op basis van leeftijd hetzij op basis van afgelegde kilometers door milieuvriendelijkere exemplaren resulteert in een daling van de onderhoudskredieten.

De "universele" post (standaard brieven binnen België) is sterk toegenomen sinds 2011. De posttarieven zijn eveneens gestegen, zelfs boven het indexniveau. Een reden voor de toename is dat de dienst logistiek ook de verzending van briefwisseling ten laste neemt die voorheen door de beheersdiensten zelf werd verstuurd.

De kosten voor vaste telefonie zijn sterk gedaald door een veralgemeende toepassing van GSM en e-mailverkeer. De kosten voor GSM-gebruik stijgen lichtjes door een verhoogd aantal gebruikers en de invoering van smartphones.

De dienst logistiek heeft de taken van het ex-documentatiecentrum overgenomen en neemt de aankoop van boeken, publicaties, tijdschriften en kranten te zijnen laste.

Bovendien dient te worden vermeld dat de kosten worden gecompenseerd door een vermindering van de werkingskredieten voor dagbladen en tijdschriften in sommige DG's.

Pour 2014, les crédits estimés pour le matériel de bureau et papier s'élèvent à 200 kEUR soit une diminution par rapport à 2012, y compris pour 2015 et les années suivantes.

La consommation d'énergie (gaz et électricité) pour l'ensemble des bâtiments du SPF Mobilité et Transports, est principalement dépendante des conditions climatiques.

Il est à noter que des initiatives ont été prises en vue de limiter les coûts d'énergie (par exemple, en limitant les variations de température par étage au sein du City Atrium, en neutralisant la possibilité de modifier les réglages de chaque panneau, ...). Ces mesures portent leurs fruits mais il est difficile de prévoir dans quelle mesure ces économies peuvent tempérer l'augmentation des prix des produits.

Le contrat pour la location du CCN se termine le 1^{er} juillet 2014. Grâce à cela la Régie des bâtiments pourra annuellement économiser 1.600.000 €. Il est cependant nécessaire de réaliser d'abord un investissement dans le City Atrium et d'y appliquer le dynamic office, pour que les agents du CCN pourront également être installés dans le City Atrium.

Management

Ces crédits concernent les crédits spécifiques qui sont généralement attribués par le management pour des initiatives qui chapeautent le SPF.

P&O

Prestations de tiers, communication interne et externe selection et recrutement, traduction (126 kEUR)

Formation du personnel (260 kEUR)

Frais de parcours et de séjour, autres indemnités au personnel: (187 kEUR)

A.B. 33 21 02 12.11.07 (Bud DO PA AB) — Dépenses pour achat exceptionnelles de biens non-durables et services.

(en milliers d'euros)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	0	127	108	108	108	108
b	0	127	108	108	108	108

Voor 2014 worden de kredieten voor bureelmateriaal en papier geraamd op 200 kEUR wat een vermindering betekent t.o.v. 2012. Ook voor 2014 en volgende jaren wordt dit bedrag weerhouden.

Het energieverbruik (gas en elektriciteit) voor het geheel van de door de FOD M&V bezette gebouwen is voornamelijk afhankelijk van de klimatologische omstandigheden.

Er werden meerdere initiatieven genomen met het oog op het verminderen van het energieverbruik (beperking van de temperatuursverschillen tussen de diverse verdiepingen van het City Atrium, beperking van de mogelijke aanpassingen per bedieningspaneel). Al deze maatregelen hebben hun vruchten afgeworpen maar het is moeilijk te voorspellen in welke mate deze besparingen niet worden geneutraliseerd door de sterke stijging van de energieprijzen.

Het contract voor de huur van het CCN wordt beëindigd op 1 juli 2014. Hierdoor zal de Regie der Gebouwen 1.600.000 € op jaarbasis kunnen besparen. Het is echter wel noodzakelijk om eerst nog een investering in het City Atrium te realiseren en dit als dynamic office in te richten, zodat de personeelsleden van het CCN eveneens in het City Atrium kunnen gehuisvest worden.

Management

Deze kredieten betreffen de specifieke kredieten die door het management in de regel worden aangewend voor FOD overkoepelende initiatieven.

P&O

Prestaties van derden, interne en externe communicatie, selectie en aanwerving, vertaling (126 kEUR)

Opleiding van het personeel (260 kEUR)

Reis- en verblijfskosten, andere vergoedingen aan het personeel: (187 kEUR)

B.A. 33 21 02 12.11.07 (Beg OA AP BA) — Uitgaven voor de uitzonderlijke aankoop van niet-duurzame goederen en van diensten

(in duizendtallen euro)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	0	127	108	108	108	108
b	0	127	108	108	108	108

Note explicative

Le contrat de location conclu par la Régie des Bâtiments pour le bâtiment CCN expire le 1er juillet 2014.

Etant donné l'ampleur du déménagement, celui-ci démarre en 2013. Vu les coûts importants qui devront être financés, entre autre les travaux d'adaptation afin de localiser le maximum de membres du personnel au City Atrium, il sera nécessaire de faire appel à la provision interdépartementale.

AB 33 21 02 12.11.21 (Bud DO PA AB) — Location et entretien de matériel de bureau.

(en milliers d'euros)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	350	0	0	0	350	0
b	77	77	78	78	78	78

Description

Les contrats des photocopieuses ont été renouvelés en 2012 pour une durée de 5 ans.

A.B 33 21 02 21.40.01 (Bud DO PA AB) — Intérêts de retards pour factures payées en retard.

(en milliers d'euros)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	-	-	PM			
b	-	-	PM			

Description

Vu que ces dépenses ne peuvent pas ou à peine être estimées à l'avance, la nouvelle allocation de base sera inscrite au budget sans aucun crédit (pour mémoire). En fonction des besoins, celle-ci sera alimentée par l'intermédiaire d'une redistribution des frais de fonctionnement.

A.B. 33 21 02 34.41.01 (Bud DO PA AB) — Indemnités diverses à des tiers devant découler de l'engagement de la responsabilité de l'État à l'égard d'actes commis par ses organes et ses préposés.

(en milliers d'euros)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	61	PM	PM	-	-	-
b	61	PM	PM	-	-	-

Verklarende nota.

Het huurcontract dat door de Regie der Gebouwen afgesloten werd voor het gebouw CCN loopt af op 1 juli 2014.

Gelet op de omvang van de verhuisoperatie start deze in 2013. Aangezien wij belangrijke eenmalige kosten zullen moeten financieren, onder meer aanpassingswerken om het mogelijk te maken een groter aantal personeelsleden te huisvesten in het city atrium, zal het nodig zijn beroep te doen op de interdepartementale provisie.

B.A. 33 21 02 12.11.21 (Beg OA AP BA) — Huur en onderhoud van bureelmaterieel

(in duizendtallen euro)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	350	0	0	0	350	0
b	77	77	78	78	78	78

Omschrijving

De contracten van de kopieerapparaten zijn vernieuwd in 2012 voor de duur van 5 jaar.

B.A. 33 21 02 21.40.01 (Beg OD AP BA) — Verwijlrenten wegens te laat betaalde facturen

(in duizendtallen euro)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	-	-	PM			
b	-	-	PM			

Omschrijving

Vermits zulke uitgaven nauwelijks of niet op voorhand kunnen worden geraamd zal de nieuwe basisallocatie zonder krediet (pro memorie) in de begroting worden ingeschreven. Naargelang de behoeften zal ze via herverdelingen vanuit de werkingsuitgaven bevoorrad worden.

B.A. 33 21 02 34.41.01 (Beg OA AP BA) — Allerhande schadevergoedingen aan derden voortvloeiend uit het opnemen door de Staat van zijn verantwoordelijkheid ten overstaan van door zijn organen en door zijn bedienden gepleegde daden.

(in duizendtallen euro)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	61	PM	PM	-	-	-
b	61	PM	PM	-	-	-

Description

Cette allocation de base concerne les indemnités que l'état doit verser à des tiers découlant de l'engagement de la responsabilité de l'État à l'égard des actes commis par ses organes et son personnel.

Les crédits sont globalisés dans une provision interdépartementale. Le cas échéant, les crédits nécessaires seront mis à la disposition des SPF

A.B. 33 21 02 34.41.02 (Bud DO PA AB) — Rentes aux membres du personnel de l'ex-département des Travaux Publics et de l'ex-Fonds des Routes suite à des accidents de travail.

(en milliers d'euros)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	77	77	77	75	74	73
b	77	77	76	75	74	73

Description/base légale

Payements en exécution de la loi du 03/07/1967 concernant l'indemnisation pour des accidents de travail, des accidents sur le chemin du travail et des maladies professionnelles dans le secteur public

Méthode de calcul de la dépense

Rentes ex-Fonds des Routes 62 000 euros
Rentes ex-Travaux Publics 15 000 euros
Total 77 000 euros

A.B.33 21 02 74.10.01 (Bud DO PA AB) — Dépenses pour l'achat de matériel roulant

(en milliers d'euros)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	-	29	28	28	28	28
b	28	29	28	28	28	28

Description

Pour 2014, le montant de 28 kEUR reste inscrit pour l'achat/remplacement de 2 véhicules.

Omschrijving

Deze basisallocatie betreft de schadevergoedingen die de Staat moet betalen aan derden voortvloeiend uit het opnemen door de Staat van zijn verantwoordelijkheid t.o.v. door zijn organen en zijn personeel gepleegde daden.

Deze kredieten werden geglobaliseerd in een interdepartementale provisie. In voorkomend geval zullen de benodigde kredieten ter beschikking gesteld worden van de FOD's.

B.A. 33 21 02 34.41.02 (Beg OA AP BA) — Renten ingevolge arbeidsongevallen aan personeelsleden van het ex-Ministerie van Openbare Werken en het ex-Wegenfonds.

(in duizendtallen euro)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	77	77	77	75	74	73
b	77	77	76	75	74	73

Omschrijving/Wettelijke basis

Betalingen in uitvoering van de wet van 3/7/1967 betreffende de schadevergoeding voor arbeidsongevallen voor ongevallen op de weg van en naar het werk en voor beroepsziekten in de overheidssector

Berekeningsmethode van de uitgave

Renten ex-Wegenfonds 62 000 euro
Renten ex-Openbare Werken 15 000 euro
Totaal 77 000 euro

B.A. 33 21 02 74.10.01 (Beg OA AP BA) — Uitgaven voor de aankoop van rollend materiaal

(in duizendtallen euro)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	-	29	28	28	28	28
b	28	29	28	28	28	28

Omschrijving

Voor 2014 wordt een bedrag van 28 kEUR opgenomen voor de aankoop/vervanging van 2 wagens.

A.B.33 21 02 74.22.01 (Bud DO PA AB) — Dépenses pour l'acquisition de biens meubles durables, à l'exclusion des dépenses informatiques.

(en milliers d'euros)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	73	599	302	302	302	302
b	125	599	314	314	314	314

Au niveau du mobilier, on vise le remplacement après environ 10 ans.

Pour les machines et les appareils, ce délai est fixé à 5 ans à l'exception des GSM pour lesquels un délai raisonnable de trois ans est prévu.

Les crédits pour 2014 ont diminué de 297 kEUR par rapport à ceux de 2013.

A.B.33 21 02 12.11.04 (Bud DO PA AB) — Dépenses diverses de fonctionnement relatives à l'informatique.

(en milliers d'euros)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	3.505	4.212	4 236	4 236	4 236	4 236
b	3.805	4.221	4 244	4 244	4 244	4 244

Aperçu de l'affectation des coûts

AB 12.11.04 en euros

B.A. 33 21 02 74.22.01 (Beg OA AP BA) — Uitgaven voor de aankoop van duurzame goederen met uitsluiting van de informatica-uitgaven.

(in duizendtallen euro)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	73	599	302	302	302	302
b	125	599	314	314	314	314

Op het vlak van meubilair wordt er naar gestreefd dit om de 10 jaar te kunnen vervangen.

Voor machines en apparaten wordt deze termijn op 5 jaar gesteld met uitzondering van de GSM's waar drie jaar als een redelijke termijn wordt aanzien.

De kredieten voor 2014 liggen 297 kEUR lager dan deze voor 2013.

B.A. 33 21 02 12.11.04 (Beg OA AP BA) — Allerhande werkingskosten met betrekking tot de informatica.

(in duizendtallen euro)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	3.505	4.212	4 236	4 236	4 236	4 236
b	3.805	4.221	4 244	4 244	4 244	4 244

Overzicht van de aanwending

AB 12 11.04 in euro

Description		Omschrijving
A - Petites dépenses	373 000	A - Kleine Uitgaven
A1 - Consommables	150 000	A1 – Verbruiksgoederen
A2 - Remboursement au personnel	3 000	A2 – Terugbetaling aan personeel
A3 - Petit matériel	220 000	A3 – Klein materiaal
B - Contrats de support	3 185 000	B - Ondersteuningscontracten
B1 - Programmation	950 000	B1 - Programmering
B2 - Maintenance	60 000	B2 - Onderhoud
B3 - Hosting	1 500 000	B3 - Hosting
B4 - Expertise de tiers	400 000	B4 - Expertise derden
B5 - Support	275 000	B5 - Steun
C - Divers	733 000	C - Diversen
C1 - Licences d'utilisation software	51 000	C1 - Gebruikslic.softw.
C2 - Locations des lignes	22 000	C2 - Huur lijnen
C3 - Interfaces	10 000	C3 - Interfaces
C4 - Connexions data travailleurs mobiles	100 000	C4 - Dataverbindingen mobiele werknemers
C5 - Frais liés au Registre National-	550.000	C5 - Kosten verbonden aan Rijksregister
Total	4 291 000	Totaal
Convlave/Conclaaf : - 55 kEURr eng / -52 kEUR liq		
TOTAL	4 236 000	

Description Méthode de calcul de la dépense

Les crédits sur cette allocation de base se rapportent aux coûts récurrents de fonctionnement relatifs aux missions de base du service d'encadrement TIC, ainsi qu'aux coûts récurrents consécutifs à l'exploitation d'application lorsque ceux-ci ne sont pas prévus au niveau d'une division organique autre que la division 21. "

L'allocation de base 121104 regroupe:

La section A - Petites dépenses

- l'achat de consommables d'impression (150 kEUR) et l'achat de petit matériel informatique, des réparations en dehors de garantie et des petites interventions d'entretien ou d'assistance (220 kEUR).

La section B – Contrats de support

- le développement d'applications pour un montant de 950 kEUR.

- l'entretien et la maintenance du matériel informatique, de la téléphonie, du système de pointage, des serveurs et des applications (60 kEUR).

- Les frais concernant l'exploitation du Datacenter installé au City Atrium sont estimés à 1.500 kEUR Ces coûts comprennent les frais d'entretien et d'exploitation du data center, la consultance technique, les coûts de la sécurité informatique, les coûts d'entretien des licences, ...

- l'expertise de tiers sous forme de consultance et d'assistance technique 400 kEUR).

- le support technique hardware et software pour le back-office dans le cadre de la virtualisation des postes de travail et du travail à domicile (275 kEUR).

La section C - Divers

- licences divers et les coûts d'utilisation des e-communities (51 kEUR).

- les connexions de nos applications via des lignes louées pour la police fédérale et le registre national (22 kEUR).

- la maintenance des interfaces (10 kEUR).

- les abonnements des travailleurs mobiles du SPFMT (100kEUR).

- Registre National

La consultation des données du registre national est requise pour l'identification des personnes physiques et est nécessaire pour les applications de la DIV, de P&O (ex. : personnel) et de la DGTM (ex. : navigation), DGTT (ex. : permis de conduire), DGTA (ex. : pilotes) (550 kEUR

Malgré l'évolution croissante des besoins, résultant de l'augmentation du nombre et du volume des applications à supporter, de l'augmentation du nombre d'utilisateurs ou de transactions, de l'augmentation des

Omschrijving / Wettelijke basis

De kredieten op deze basisallocatie hebben betrekking op de recurrente werkingskosten die voortvloeien uit basisopdrachten van de Stafdienst ICT en uit de exploitatie van toepassingen waarvoor in de andere organisatie-afdelingen geen kredieten werden opgenomen.

De basisallocatie 121104 omvat:

Sectie A - Kleine uitgaven

- de aankoop van verbruiksartikelen voor printers (150 kEUR) en het aankopen van klein informatica materiaal, herstellingen buiten waarborg en kleine interventies voor onderhoud of assistentie (220 kEUR).

Sectie B - Ondersteuningscontracten

- de ontwikkeling van toepassingen voor een bedrag van 950 kEUR .

- het onderhoud van het informatica materiaal, van de telefonie, van het tijdregistratie systeem, van de servers en van de toepassingen (60 kEUR).

- Een bedrag van 1.500 kEUR wordt voorzien voor de exploitatie van het City Atrium datacenter. Het bedrag omvat de kosten voor het onderhoud en exploitatie van het data center, de technische consultancy, de kosten voor ICT security, de licentiekosten,

- de expertise van derden onder de vorm van consultancy en technische bijstand 400 kEUR).

- bijstand en assistentie voor de cel back-office in het kader van de virtualisatie van de werkposten en van het thuiswerk (275 kEUR).

Sectie C - Divers

- diverse licenties en het gebruik van e-communities (51 kEUR).

- de gehuurde lijnen om de Federale Politie en het Rijksregister toegang tot onze toepassingen te geven (22 kEUR).

- het onderhoud van de interfaces (10 kEUR).

- de abonnements voor mobiel internet binnen de FOD (100 kEUR).

- Rijksregister

Het raadplegen van de gegevens van het Rijksregister is vereist voor de identificatie van natuurlijke personen en is nodig voor de toepassingen van de DIV, P&O (vb: personeel) en voor de DGMV (vb: vaartuigen), DGVl (vb: rijbewijzen), DGLV (vb: piloten) (550 kEUR).

Ondanks de stijgende evolutie van de IT noden, ten gevolge van: het stijgend aantal en omvang van de te ondersteunen toepassingen, het stijgend aantal gebruikers of transacties, de verhoging van de

capacités serveurs et réseau, de la sécurisation plus poussée des applications, etc...., les coûts de fonctionnement restent stables.

A.B.33 21 02 12.11.24 (Bud DO PA AB) — Dépenses diverses de fonctionnement relatives à l'informatique.

(en milliers d'euros)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	1 370	680	1.110	1.110	1.110	1.110
b	621	1 122	1 040	1 040	1 040	1 040

Description / Méthode de calcul de la dépense

prestaties van de servers en van het netwerk, een betere beveiliging van de toepassingen, enz. blijven de functionele en operationele kosten stabiel.

B.A. 33 21 02 12.11.24 (Beg OA AP BA) — Allerhande werkingskosten met betrekking tot de informatica

(in duizendtallen euro)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	1 370	680	1.110	1.110	1.110	1.110
b	621	1 122	1 040	1 040	1 040	1 040

Omschrijving/ Berekiningsmethode van de uitgagen

		2013	2014	2015	2016	2017
WAN/MAN	c	-	-	-	-	-
	b	171 000	171 000	171 000	171 000	171 000
lic. Allfusion Gen	c	-	-	1 110 000	-	-
	b	206 000	206 000	206 000	206 000	206 000
Lic. Lotus Notes	c	-	-	-	-	510 000
	b	205 000	124 000	124 000	124 000	124 000
ORACLE	c	-	510.000	-	350.000	-
	b	164 000	175 000	175 000	175 000	175 000
Onderhoud IP Tel en Netwerk Entretien IP Tel et Réseau	c	-	600 000	-	-	600 000
	b	149 000	150 000	150 000	150 000	150 000
Contrat software assurance lic. Microsoft	c	680 000	-	-	760 000	-
	b	227 000	214 000	214 000	214 000	214 000
		c	680.000	1 110 000	1 110 000	1 110 000
		b	1 122 000	1 040 000	1 040 000	1 040 000

Cette allocation rassemble les crédits relatifs aux mêmes activités que celles reprises pour l'AB précédente, mais relatives à des contrats pluriannuels. Les crédits d'engagements sur cette allocation varient donc fortement d'une année à l'autre suivant les marchés à conclure l'année concernée. Les contrats pluriannuels sont prévus lorsque ceux-ci apportent un avantage significatif en terme de coûts par rapport à un marché pour un an (même reconductible).

Réseau

Liaison des sites divers sites du SPF. Le marché a été attribué en 2012. Les liquidations sont planifiées sur 4 ans.

Op deze basisallocatie worden kosten ingeschreven die vergelijkbaar zijn met deze aangerekend op de vorige basisallocatie maar die voortvloeien uit meerjarencontracten. Dit heeft tot gevolg dat de vastleggingskredieten sterk schommelen van jaar tot jaar afhankelijk of er al dan niet een contract dient hernieuwd te worden. Er wordt met dit soort contracten gewerkt omdat ze een belangrijk prijsvoordeel opleveren t.o.v. de jaarlijkse opdrachten (zelfs indien ze verlengbaar zijn).

Netwerk

Verbinding tussen de verschillende sites van de FOD. Opdracht gegund in 2012. De vereffeningen zijn over 4 jaren gepland.

Licences AllFusion Gen

Licences de l'environnement de développement attribué en 2011. Les liquidations sont planifiées sur 4 ans.

Licences et support pour Lotus Notes et Domino

Licences de l'environnement "groupware" utilisé au SPF. Le marché a été attribué en 2012. Les liquidations sont planifiées sur 4 ans.

Licences et support Oracle

Licences de l'environnement gestion de bases de données utilisées au SPF. Le marché doit être attribué en 2014. Les liquidations sont planifiées sur 2 ans.

Maintenance et entretien IP Tel et réseau

Entretien du réseau interne du bâtiment City Atrium attribué en 2014 pour un montant de 600 kEUR. Les liquidations sont planifiées sur 3 ans.

Software assurance des licences Microsoft

Un marché via un contrat CMSFOR de 680 kEUR attribuer en 2013 pour un contrat de 3 ans couvrant les coûts de Software assurance des licences Microsoft utilisées au SPF. Les liquidations sont planifiées sur 3 ans.

B.A.33 21 02 74.22.04 (Bud DO PA AB) — Dépenses d'investissement relatives à l'informatique.

(en milliers d'euros)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	242	1 638	1 588	1 588	1 588	1 588
b	1 201	1 872	1 819	1 819	1 819	1 819

Description / Méthode de calcul de la dépense

Aperçu de l'affectation des frais récurrents

Licentie Allfusion GEN

Licentie van de ontwikkelingsomgeving verlengd in 2011. De vereffeningen zijn over een periode van 4 jaren voorzien.

Licenties en ondersteuning voor Lotus Notes en Domino

Licenties van de "groupware" omgeving gebruik binnen de FOD verlengd in 2012. De vereffeningen zijn over 4 jaren gepland.

Licenties en ondersteuning Oracle

Licenties van de database omgeving gebruik binnen de FOD te verlengen in 2014. De vereffeningen zijn over 2 jaren gepland.

Onderhoud IP Telefonie en netwerk

Onderhoud van het interne netwerk van het City Atrium te gunnen in 2014 voor een bedrag van 600 kEUR. De vereffeningen zijn over 3 jaren gepland.

Software assurance van de licenties Microsoft

Een opdracht via een CMSFOR overeenkomst om de software assurance van de licenties Microsoft te verlengen, zal in 2013 voor een bedrag van 680 kEUR gegund. De vereffeningen zijn over 3 jaren gepland.

B.A. 33 21 02 74.22.04 (Beg OA AP BA) — Investeringsuitgaven inzake de informatica.

(in duizendtallen euro)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	242	1 638	1 588	1 588	1 588	1 588
b	1 201	1 872	1 819	1 819	1 819	1 819

Omschrijving/ Berekiningsmethode van de uitgaven

Overzicht van de aanwending inzake recurrente kosten

Dépenses d'investissement liées à l'informatique / Investeringsuitgaven inzake de informatica		2013	2014	2015	2016	2017
A. Hardware						
A1 - Notebooks	c	160 000	200.000	200.000	200.000	200.000
	b	160 000	200 000	200 000	200 000	200 000
A2 - PC	c	120 000	110 000	110 000	110 000	110 000
	b	180 000	150 000	150 000	150 000	150 000
A4 - Printers	c	40 000	20 000	20 000	20 000	20 000
	b	48 000	20 000	20 000	20 000	20 000
A5 - Divers	c	15 000	15 000	15 000	15 000	15 000
	b	15 000	15 000	15 000	15 000	15 000
A6 - Servers	c	80 000	80 000	80 000	80 000	80 000
	b	113 000	103 000	103 000	103 000	103 000
A7 – réseau / netwerk	c	11 000	21 000	21 000	21 000	21 000
	b	11 000	21 000	21 000	21 000	21 000

B. Software						
B1 – Licences / Licenties	c	348 000	228 000	228 000	228 000	228 000
	b	363 000	331 000	331 000	331 000	331 000
C. Autres / Andere						
C1 - Datacenter	c	484 000	505 000	505 000	505 000	505 000
	b	530 000	522 000	522 000	522 000	522 000
C2 – Travail à domicile / thuiswerk	c	80 000	80 000	80 000	80 000	80 000
	b	103 000	100 000	100 000	100 000	100 000
C5 – Remplacement + renouvellement Infrastr. Vervanging + vernieuwing Infrastructuur	c	200 000	200 000	200 000	200 000	200 000
	b	229 000	229 000	229 000	229 000	229 000
C6 – Petites dépenses investissements Kleine uitgaven investeringen	c	100 000	129 000	129 000	129 000	129 000
	b	120 000	128 000	128 000	128 000	128 000
Total / Totaal	c	1.638 000	1 588 000	1 588 000	1 588 000	1 588 000
	b	1 872 000	1 819 000	1 819 000	1 819 000	1 819 000

Les crédits sur cette allocation de base se rapportent aux coûts récurrents d'investissement relatifs aux missions de base du service d'encadrement TIC, ainsi qu'aux coûts récurrents consécutifs à l'exploitation d'applications lorsque ceux-ci ne sont pas prévus au niveau d'une division organique autre que la division 21.

A - Remplacement et extension du matériel.

Ordinateurs " laptops " (portables) fréquence de +/- 4 ans (200 kEUR).
Ordinateurs " desktops " fréquence de +/- 4 ans (60 kEUR). Adaptation du matériel (50 kEUR).

Imprimantes: remplacement (20 kEUR).

Remplacement de périphériques divers (par ex. écrans) (15 kEUR).

Remplacement des serveurs (50 kEUR). Extension du système de stockage (30 kEUR).

Modernisation et l'extension réseau téléphonique IP (21 kEUR).

B - Achat et le renouvellement des licences logicielles.

Il est nécessaire pour moderniser l'outil de travail informatisé du personnel du SPF (190kEUR) et permettre le rapportage à partir des bases de données (38 kEUR).

C - Dépenses diverses

Promotion et mise en place de la technique du travail à domicile (80 kEUR).

Modernisation et sécurisation du Data Center (505 kEUR) et croissance de l'infrastructure (200 kEUR).

Ceci concerne: adaptation du câblage, adaptation des environnements de stockage et des serveurs VmWare, upgrade des serveurs VMWare existants, migration des anciens serveurs et l'achat de nouvelles licences, extension de la plateforme VDI VmWare pour un plus grand nombre de clients, extension de la capacité de stockage et installation d'un réseau sans fil dans les salles de réunion.

De kredieten op deze basisallocatie hebben betrekking op de recurrente investeringskosten die voortvloeien uit basisopdrachten van de Stafdienst ICT en uit de exploitatie van toepassingen waarvoor in de andere organisatie-afdelingen geen kredieten werden opgenomen.

A - Vervanging en upgrade van materiaal

Draagbare computers frequentie van vervanging +/- 4 jaar (200 kEUR).

Desktops computers frequentie van vervanging +/- 4 jaar (60 kEUR). Aanpassing van het materiaal (50 kEUR).

Printers: vervanging (20 kEUR).

Vervanging van diverse toebehoren (meestal schermen) (15 kEUR).

Vervanging van servers (50 kEUR). Uitbreiding van het opslagsysteem (30 kEUR).

Modernisering en de uitbreiding van de IP-telefonie (21 kEUR).

B - Aankoop en het vernieuwen van de gebruikerslicenties

Het is noodzakelijk om de informatica werkomgeving van het personeel van de FOD te moderniseren (190 kEUR) en voor de rapportering vanuit de databases (38 kEUR).

C - Diverse uitgaven:

Investerings om het thuiswerken te bevorderen en het technisch mogelijk te maken (80 kEUR).

Modernisering en het beveiliging van het Data Center (505 kEUR) en uitbreiding van de infrastructuur (200 kEUR). Dit betreft aanpassing van de bekabeling, aanpassing van de verbindingen van de opslagsystemen en van de VmWares servers, upgrade van de bestaande VMWare servers, migratie van oude servers en het aankoop van nieuw materiaal en nieuwe licenties, uitbreiding van het VDI VMWare platform voor meer gebruikers, uitbreiding van de opslagcapaciteit en installatie van een draadloos netwerk in de vergaderzalen.

Petites dépenses d'investissements: petit software, imprimantes portables, disques durs externes, etc. (129 kEUR).

4.3 Programme d'activités 04 – TIC Systèmes d'examen

A.B.33 21 04 12.11.24 (Bud DO PA AB) — Frais liés à la mise en application en Belgique de la directive CEE 2003/59 relative au permis de conduire des chauffeurs de véhicules lourds.

(en milliers d'euros)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	971	-	-	-	-	-
b	979	-	-	-	-	-

Suite à la restructuration du budget du SPF ces crédits sont, à partir de 2013, transférés vers L'AB 33 21 04 121134 – Systèmes d'examen online.

A.B.33 21 04 12.11.34 (Bud DO PA AB) — Systèmes d'examen online

(en milliers d'euros)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	-	980	980	980	980	980
b	-	1 006	1 047	1 047	1 047	1 047

Description

Dans le cadre de la transposition de la Directive 2003/59 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs, il a été décidé d'implémenter un système IT online qui permet aussi bien de présenter les examens que d'enregistrer les points des formations continues.

Toutes les données concernant les résultats d'examens et les formations suivies sont communiquées au SPF, où elles sont déterminantes pour la délivrance et le contrôle de validité des permis de conduire. Afin de réaliser ceci de la manière la plus efficace possible, l'option retenue est un échange d'informations électronique.

De plus, il y avait également au Service Navigation intérieure un besoin réel d'harmonisation concernant l'organisation des examens et la délivrance de certificats de qualifications professionnelles de toute sorte. Un programme IT sur mesure semblait la meilleure solution.

Pour l'avenir le système serait élargi à d'autres modes de transport.

Kleine investeringen: kleine software, draagbare printers, externe harde schijven, enz. (129 kEUR).

4.3 Pogramma-activiteit 04 – ICT Examensystemen

B.A. 33 21 04 12.11.24 (Beg OA AP BA) — Kosten verbonden aan het toepassen van de richtlijn 2003/59/EG betreffende het rijbewijs van bestuurders van zware voertuigen.

(in duizendtallen euro)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	971	-	-	-	-	-
b	979	-	-	-	-	-

Deze kredieten worden als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 overgedragen naar BA 33 21 04 121134 – online examensystemen

B.A. 33 21 04 12.11.34 (Beg OA AP BA) — Online examensystemen

(in duizendtallen euro)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	-	980	980	980	980	980
b	-	1.006	1 047	1 047	1 047	1 047

Omschrijving

In het kader van de omzetting van richtlijn 2003/59 betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen werd beslist een online IT-systeem te implementeren dat zowel toelaat de examens af te leggen als de nascholingspunten te registreren.

Alle data betreffende examenresultaten en gevolgde opleidingen worden aan de FOD meegedeeld met het oog op de aflevering en de geldigheidscontrole van de rijbewijzen. Om dit alles zo efficiënt mogelijk te laten verlopen werd geopteerd voor een elektronisch dataverkeer.

Bovendien bestond er ook bij de dienst binnenvaart een duidelijke nood aan harmonisering inzake de organisatie van examens en de aflevering van allerlei vakbekwaamheidsbewijzen. Ook hier leek een IT programma op maat de beste oplossing.

Naar de toekomst toe zou bedoeld systeem ook verder worden uitgebreid naar andere vervoersmodi.

PROGRAMME 21/1**ÉTUDES ET ACTIONS EN MATIÈRE DE MOBILITÉ ET DE TRANSPORT****Objectifs poursuivis**

Ce crédit est prévu pour réaliser des études stratégiques en ce qui concerne mobilité et transports.

Les subsides doivent à leur tour permettre que divers projets en matière de mobilité et de transport reçoivent tout le support nécessaire.

Aperçu des crédits

(en milliers d'euros)

Alloc. de base Basisallocatie/	ks sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
12 11 01	c	73	341				
	b	83	341	133	133	133	133
31 22 06	c	-	48	-	-	-	-
	b	3	48	-	-	-	-
33 00 01	c	6	377	428	428	428	428
	b	24	470	520	520	520	520
Totaux	c	79	766	428	428	428	428
Totaal	b	110	859	653	653	653	653

Composition et évolution des crédits

A.B. 33 21 10 12.11.01 (Bud DO PA AB) — Etudes et actions en matière de Mobilité et de Transport.

(en milliers d'euros)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	73	341				
b	83	341	133	133	133	133

Description

En fonction des besoins constatés, un crédit sera mis à disposition par redistribution.

A.B.33 21 10 31.22.06 (Bud DO PA AB) — Promotion mobilité durable

(cf. Art. 2.33.3 du Budget général des dépenses)

(en milliers d'euros)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	-	48	-	-	-	-
b	3	48	-	-	-	-

PROGRAMMA 21/1**STUDIES EN ACTIES INZAKE MOBILITEIT EN VERVOER****Nagestreefde doelstellingen**

Dit krediet wordt voorzien om strategische studies inzake mobiliteit en vervoer uit te voeren.

De toelagen moeten op hun beurt toelaten dat diverse projecten inzake mobiliteit en vervoer de nodige ondersteuning krijgen.

Overzicht van de kredieten

(in duizendtallen euro)

Samenstelling en evolutie van de kredieten

B.A. 33 21 10 12.11.01 (Beg OA AP BA) — Studies en actie inzake mobiliteit en vervoer

(in duizendtallen euro)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	73	341				
b	83	341	133	133	133	133

Omschrijving

In functie van de vastgestelde behoeften zal door herverdeling een vastleggingskrediet ter beschikking gesteld worden.

B.A. 33 21 10 31.22.06 (Beg OA AP BA) — Toelagen inzake duurzamen mobiliteit

(cf. Art. 2.33.3 Algemene uitgavenbegroting)

(in duizendtallen euro)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	-	48	-	-	-	-
b	3	48	-	-	-	-

Description

Les crédits sont repris sur l'AB 33 21 10 33.00.01.

A.B.33 21 10 33.00.01 (Bud DO PA AB) — Subsidies en matière de mobilité et de transport

(cf. Art. 2.33.3 du Budget général des dépenses)

(en milliers d'euros)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	6	377	428	428	428	428
b	24	470	520	520	520	520

Description

Les subsides sont attribués sur base des différentes demandes reçues par le Secrétaire d'État. Le budget est utilisé pour soutenir des organisations, des projets et des initiatives en matière de mobilité et transports et favorisant la mobilité durable et la sécurité routière.

L'augmentation est la conséquence de l'intégration des subventions à diverses associations actives dans le domaine de la mobilité durable

Omschrijving

De kredieten zien op BA 33 21 10 33.00.01 opgenomen.

B.A. 33 21 10 33.00.01 (Beg OA AP BA) — Toelagen inzake mobiliteit en vervoer

(cf. Art. 2.33.3 Algemene uitgavenbegroting)

(in duizendtallen euro)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	6	377	428	428	428	428
b	24	470	520	520	520	520

Omschrijving

Toelagen worden toegekend op basis van de verschillende aanvragen die de staatssecretaris ontvangt. Het budget wordt gebruikt ter ondersteuning van organisaties, projecten en initiatieven inzake mobiliteit en vervoer en ter bevordering van de duurzame mobiliteit en de verkeersveiligheid.

De verhoging is het gevolg van de integratie van de toelagen aan diverse instellingen waarvan de werkzaamheden behoren tot het domein van de duurzame mobiliteit.

**DIVISION ORGANIQUE 22
SERVICES AUTONOMES**

**PROGRAMME 22/1 :
ORGANISME D'ENQUETE RAIL**

Missions assignées

La mission principale de l'organisme d'enquête est de promouvoir la sécurité par la réalisation d'enquêtes sur les événements survenus dans le domaine du rail.

Selon la directive européenne 2004/49 CE, les accidents ferroviaires graves sont rares. Toutefois, ils peuvent avoir des conséquences désastreuses et susciter des inquiétudes dans le public quant à la sécurité du système ferroviaire. Par conséquent, tous ces accidents devraient faire l'objet d'une enquête du point de vue de la sécurité afin d'éviter de nouveaux accidents, et les résultats de ces enquêtes devraient être rendus publics. Les autres accidents et incidents pourraient être d'importants précurseurs d'accidents graves et devraient également faire l'objet d'enquêtes de sécurité, le cas échéant.

C'est pourquoi un organisme d'enquête sur les accidents ferroviaires indépendant (OE) a été créé par la loi du 19 12 2006, chapitre VII.

La loi du 26 janvier 2010, modifiant la loi du 19 décembre 2006, supprime diverses missions confiées jusque-là à la SNCB Holding en matière de sécurité. Il a été considéré qu'un risque de confusion existait, les modifications ne permettent plus à l'OE de mandater la SNCB Holding pour réaliser les enquêtes. Une nouvelle structure de l'organisme d'enquête s'organise depuis février 2010.

Pour lui donner plus d'indépendance, il a été décidé via l'Arrêté Royal du 22 juin 2011 que l'organisme d'enquête serait dirigé par un enquêteur principal et un enquêteur adjoint, de rôle linguistique différent soumis à l'autorité directe du Ministre. Ceux-ci ne peuvent avoir aucun lien, contractuel ou statutaire, même provisoirement suspendu, avec aucun organisme des acteurs du secteur ferroviaire.

Objectifs poursuivis par le programme

Les enquêtes

L'activité principale est de mener des enquêtes sur les accidents graves. Les enquêtes sont des procédures

**ORGANISATIEAFDELING 22
AUTONOME DIENSTEN**

**PROGRAMMA 22/1:
ONDERZOEKSORGAAN SPOOR**

Toegewezen opdrachten

De hoofdtak van het onderzoeksorgaan bestaat erin de veiligheid te verbeteren door het uitvoeren van onderzoeken naar de gebeurtenissen bij het spoorvervoer.

Overeenkomstig de Europese Richtlijn 2004/49 EG komen ernstige spoorongevallen zelden voor. Nochtans kunnen ze rampzalige gevolgen hebben en bij de bevolking een gevoel van onzekerheid veroorzaken omtrent de veiligheid van het spoorwegsysteem. Bijgevolg zouden al deze ongevallen het voorwerp moeten uitmaken van een veiligheidsonderzoek teneinde nieuwe ongevallen te vermijden en de resultaten van deze onderzoeken moeten gepubliceerd worden. De overige ongevallen en incidenten kunnen de voorbode zijn van een ernstig ongeval en moeten eveneens het voorwerp uitmaken van een veiligheidsonderzoek.

Daarom werd een onderzoeksorgaan voor spoorwegongevallen (OO) gecreëerd door de wet van 19 12 2006, hoofdstuk VII.

De wet van 26 januari 2010 tot wijziging van de wet van 19 december 2006, heft diverse taken inzake veiligheid op die tot dan toe aan de NMBS Holding waren opgedragen. Men was van mening dat er een risico op verwarring bestond. Door deze wijziging mag het OO geen opdrachten meer geven aan de NMBS Holding om onderzoeken uit te voeren. Sinds februari 2010 is een nieuwe structuur van het OO van kracht.

Om de onafhankelijkheid van het OO te bevorderen bepaalt het KB van 22 juni 2011 dat het OO geleid wordt door een hoofdonderzoeker en een adjunct-onderzoeker van verschillende taalrol en die rechtstreeks rapporteren aan de minister. Zij mogen geen enkele band hebben, hetzij contractueel of statutair, zelfs voorlopig geschorst, met welke instelling dan ook uit de spoorwegsector.

Nagestreefde doestellingen door het programma

De onderzoeken

De belangrijkste opdracht is het onderzoeken van ernstige exploitatieongevallen. Onderzoeken zijn

visant à prévenir les accidents et incidents, consistant à collecter et analyser des informations, à tirer des conclusions, y compris la détermination des causes directes et sous-jacentes et, le cas échéant, à formuler des recommandations en matière de sécurité.

Les accidents graves doivent être communiqués immédiatement à l'organisme d'enquête par le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires.

Afin de se rendre rapidement sur les lieux et procéder aux premières collectes d'information, l'OE a mis en place un système de garde 24h sur 24, 7 jours sur 7.

Conformément à la directive, pour chaque accident grave, l'OE doit pouvoir établir, si nécessaire, un groupe d'enquête ayant les compétences nécessaires pour en trouver les causes. Le budget doit permettre à l'organisme d'enquête de recourir à de l'expertise externe en tenant compte de la spécificité de l'accident.

En plus des accidents graves, l'OE décide de mener des enquêtes sur des accidents et incidents qui dans des circonstances légèrement différentes auraient pu conduire à des accidents graves.

Il a été décidé dans le courant de l'année 2013 d'étendre les compétences de l'organisme d'enquête. L'OE sera compétent pour effectuer les enquêtes en cas d'accident grave sur les lignes ferroviaires touristiques.

Communication

Les rapports d'enquête fournissent des informations cruciales en vue de l'amélioration de la sécurité ferroviaire et à ce titre doivent être rendus publics. Tous les rapports sont publiés sur le site web du SPF Mobilité et Transports. Les rapports publiés seront traduits dans les deux langues nationales pour plus d'accessibilité au public.

Rapport annuel

Un rapport annuel doit être élaboré reprenant un aperçu des activités de l'Organisme d'enquête sur une année. Les recommandations en matière de sécurité devraient donner lieu à des mesures prises par les destinataires et ces mesures devraient être communiquées à l'organisme d'enquête. Les mesures prises sont listées dans le rapport annuel.

Base de données

Les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure communiquent tous les incidents et accidents d'exploitation survenus sur le réseau ferroviaire belge. Les éléments recueillis sont rassemblés dans une base de données unique à des fins d'archivage, d'analyse

procedures om ongevallen en incidenten te voorkomen, informatie te verzamelen en te analyseren, conclusies te trekken met inbegrip van de bepaling van de directe en onderliggende oorzaken en in voorkomend geval aanbevelingen te doen voor de veiligheid.

De ernstige ongevallen moeten onmiddellijk gemeld worden aan het OO door de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen.

Om vlug ter plaatse te zijn en de eerste vaststellingen te kunnen doen beschikt het OO over een wachtdienst en is 24 uur per dag, 7 dagen per week.

Overeenkomstig de Richtlijn moet het OO, indien nodig, voor elk ernstig ongeval een onderzoeksgroep kunnen samenstellen die over de nodige competenties beschikt om de oorzaken te achterhalen. Het budget moet het OO toelaten om een beroep te doen op externe expertise rekening houdend met de specificiteit van het ongeval. Naast ernstige ongevallen is het OO bevoegd om ongevallen en incidenten te onderzoeken die, onder licht gewijzigde omstandigheden, hadden kunnen leiden tot ernstige ongevallen.

Er is beslist geworden om in de loop van het jaar 2013 de competenties van het OO uit te breiden.

Het OO zal bevoegd zijn om onderzoeken in te stellen in geval van ernstige ongevallen die zich voordoen op de het spoorwegnet van de toeristische treinen.

Communicatie

De onderzoeksrapporten bevatten cruciale informatie ter verbetering van de spoorwegveiligheid en moeten daarom openbaar worden gemaakt. Al deze rapporten worden gepubliceerd op de website van de FOD Mobiliteit en Vervoer. De verslagen worden vertaald naar de beide landstalen om de toegankelijkheid naar het publiek toe te verhogen.

Jaarverslag

Er dient een jaarverslag te worden opgesteld met een overzicht van de activiteiten van het OO gedurende het afgelopen jaar. De aanbevelingen inzake veiligheid zouden moeten aanleiding geven tot het nemen van maatregelen door de betrokkenen en deze moeten op hun beurt aan het OO worden meegedeeld. De genomen maatregelen worden opgenomen in het jaarverslag.

Database

De spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder melden al de exploitatieongevallen en incidenten die zich op het Belgische spoorwegnet voordeden. De verzamelde gegevens worden ingevoerd in een centrale databank met het oog op de archivering,

des tendances. Les événements sont classifiés en fonction de leur niveau de gravité. La base de données permet de disposer des indicateurs de sécurité communs prévus par les directives européennes.

Concertation européenne

L'organisme d'enquête participe aux activités du réseau d'organismes d'enquêtes nationaux qui ont lieu sous l'égide de l'ERA (European Railway Agency) et collabore à l'harmonisation européenne de la réglementation et des procédures d'enquêtes.

Afin de permettre à l'OE de mener à bien ses différentes activités et pour garantir son autonomie financière il a été décidé de créer un fonds organique budgétaire. Celui-ci permet également de démontrer que les montants versés sont affectés aux coûts de cet organisme.

Les recettes du fonds se composent des contributions à charge du gestionnaire d'infrastructure et des entreprises ferroviaires aux coûts de fonctionnement de l'organisme d'enquête sur les accidents ferroviaires (Cf. BVM §6 art 16 11 06). Les incidents et les accidents pour lesquels il doit être enquêté résultent principalement de la circulation des trains, qui fait partie des activités principales des entreprises mentionnées.

Moyens mis en oeuvre

10. Personnel

Effectifs

Niveau	2012	2013	2014
A	4,0	6,0	6,0
B	1,0	1,0	1,0
C	0,0	0,0	0,0
D	0,0	0,0	0,0
Totaux	5,0	7,0	7,0

Remarque : Les effectifs sont exprimés en équivalents temps plein.

Dépenses		(en milliers EUR) / (in duizendtallen EUR)			Uitgaven	
Statut	(P.A. B.A.)	2012	2013	2014	Statuut	
Personnel statutaire	(10 11.00.17)	303 300	414 414	411 411	Statutair personeel	
Totaux	fc fb	303 300	414 414	411 411	Totaux	

de analyse van trends,... De gebeurtenissen worden ingedeeld volgens hun ernst. De database maakt het mogelijk over gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren te beschikken zoals bepaald door de Europese richtlijnen.

Europees overleg

Het onderzoeksorgaan neemt deel aan de activiteiten van het netwerk van nationale onderzoeksorganen die plaatsvinden onder toezicht van het Europees Spoorwegbureau (ERA = European Railway Agency) en werkt mee aan de Europese harmonisatie van de regelgeving en de onderzoeksprocedures.

Omdat het OO zijn opdrachten tot een goed einde zou kunnen brengen en om zijn financiële autonomie te waarborgen werd besloten een organiek begrotingsfonds op te richten. Dit laat ook toe aan te tonen dat de gestorte bijdragen worden toegewezen aan de kosten van deze instantie

De inkomsten van het fonds bestaan uit de bijdragen ten laste van de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen in de werkingskosten van het onderzoeksorgaan voor de spoorwegongevallen (cf. RMB §6 art. 16 11 06). De te onderzoeken incidenten en ongevallen resulteren in hoofdzaak immers uit de circulatie van treinen wat deel uitmaakt van de hoofdactiviteiten van voormelde ondernemingen.

Aangewende middelen

10. Personeel

Effectieven

Niveau	2012	2013	2014
A	4,0	6,0	6,0
B	1,0	1,0	1,0
C	0,0	0,0	0,0
D	0,0	0,0	0,0
Totaux	5,0	7,0	7,0

Opmerking: De effectieven zijn uitgedrukt in voltijdse equivalenten.

11. Frais de fonctionnement**11. Werkingskosten**

PA	A.B.	Nature		2012	2013	2014	2015	2016	2017	B.A.	Aard
11	12.11.01	Frais de fonctionnement	fc	77	135	148	148	148	148	12.11.01	Werkingskosten
			fb	80	135	148	148	148	148		
11	12.11.04	Informatique	fc	-	194	118	118	118	118	12.11.04	Informatica
			fb	-	194	119	119	119	119		
11	74.10.01	Matériel roulant	fc	0	25	36	36	36	36	74.10.01	Rollend materieel
			fb	18	25	36	36	36	36		
11	74.22.01	Équipement	fc	1	4	45	45	45	45	74.22.01	Uitrusting
			fb	1	4	45	45	45	45		
11	74.22.04	Informatique	fc	-	-	-	-	-	-	74.22.04	Informatica
			fb	-	-	-	-	-	-		
Totaux généraux			fc	78	358	347	347	347	347	Algemeen totaal	
			fb	99	358	348	348	348	348		

Description/ Base légale /Base réglementaire/Méthode de calcul de la dépense

Le crédit inscrit à l'AB 33 22 11 12.11.01 se décompose comme suit :

- un montant de 7 000 EUR est prévu pour la rémunération d'experts externes amenés à être sollicités en cas d'accident ;
- un montant de 7 000 EUR est inscrit pour de l'assistance technique (laboratoire d'expertise, scan 3D,...) ;
- frais pour le nettoyage, l'entretien et les réparations du véhicule de service: 1 000 EUR ;
- frais de GSM : 1 000 EUR
- Mise à jour des informations relatives aux évolutions techniques, légales et administratives aux niveaux belge et européen, souscription à des abonnements spécialisés traitant spécifiquement des accidents survenus et des procédures d'analyse d'enquête: 1 000 EUR ;
- Frais de traduction pour les documents entrants et sortants : 1 000 EUR ;
- Frais de dépannage et assurance transfrontalière des véhicules de service : 1 000 EUR ;
- Achat des équipements de protection individuelle (veste de sécurité, chaussures de sécurité ...),des équipements de mesure et autres... : 1 000 EUR ;
- Formation professionnelle : 16 000 EUR ;
- Frais de carburant des véhicules de service : 4 000 EUR ;

Omschrijving/Wettelijke basis/Reglementaire basis /Berekeningsmethode van de uitgave

Het krediet ingeschreven op BA 33 22 11 12.11.01 is als volgt samengesteld :

- een bedrag van 7 000 EUR is voorzien voor de vergoeding van externe experts waarop bij een ev. ongeval een beroep kan worden gedaan;
- een bedrag van 7 000 EUR is ingeschreven voor technische bijstand (expertiselaboratorium, scan 3D,...);
- kosten wassen, onderhoud en herstelling van het dienstvoertuig : 1000 EUR ;
- kosten GSM : 1 000 EUR ;
- Actualisaties van de technische, wettelijke en administratieve informatie en dit zowel op Belgisch als op Europees niveau, inschrijven op gespecialiseerde vakliteratuur omtrent gebeurde ongevallen en opsporingstechnieken van storingen die ongevallen kunnen veroorzaken : 1 000 EUR ;
- Vertaalkosten van inkomende en uitgaande documenten : 1 000 EUR ;
- Kosten voor pechverhelping en grensoverschrijdende verzekering van de dienstvoertuigen : 1 000 EUR ;
- Aankoop van specifieke individuele beschermingsmiddelen (veiligheidsvesten, veiligheidsschoeisel ,...) , meetapparatuur : 1 000 EUR ;
- Beroepsopleiding : 16 000 EUR;
- Brandstofkosten voor de dienstvoertuigen: 4 000 EUR ;

- Frais de représentation à l'étranger pour les membres de l'Organisme d'Enquête : 7 000 EUR.

Les crédits sur l'AB 33 22 11 12.11.04 se rapportent aux coûts pour la création d'une base de données relationnelles « accidents » pour l'organisme d'enquête sur les accidents ferroviaires. Application de la révision de la loi du 19.12.2006 article 72 du 26.01.2010

3200 passages à niveaux doivent être référencés et documentés. Il existe une base de données chez Infrabel mais elle ne comporte aucune indication sur les passages à niveau privés.

Cette base de données sera considérée comme sous-projet de la base de données « accidents ».

Les limites du projet n'ont pas encore été définies, un montant estimé à 194 000 EUR a été demandé en 2013 pour réaliser le projet. Un montant récurrent de 118 000 EUR pour l'entretien sera nécessaire après la réalisation du projet. Ces montants indiqués sont approximatifs et seront adaptés lorsque les informations précises seront disponibles.

Le crédit inscrit à l'AB 33 22 11 74.10.01 est destiné à l'achat d'un véhicule de service supplémentaire.

Le crédit inscrit à l'AB 33 22 11 74.22.01 est nécessaire pour l'achat de petit matériel, appareil photo, GPS, appareils de mesure.

PROGRAMME 22/2 : ORGANE D'ENQUETE NAVIGATION

Missions assignées

Art. 8 de la directive 2009/18/CE du Parlement Européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant la directive 1999/35/CE du Conseil et la directive 2002/59/EG du Parlement Européen et du Conseil stipule que :

“Les États membres font en sorte que les enquêtes de sécurité soient conduites sous la responsabilité d'un organisme d'enquête permanent et impartial, doté des compétences nécessaires et composé d'enquêteurs dûment qualifiés dans les domaines touchant aux accidents et incidents de mer.”

- Representatiekosten voor buitenlandse missies van de leden van het Onderzoeksorgaan voor spoorongevallen : 7 000 EUR.

De kredieten op BA 33 22 11 12.11.04 hebben betrekking op de creatie van een relationele database “ongelukken” voor het agentschap spoorwegongevallen. Op grond van de herziening van de wet van 19.12.2006 artikel 72 van 26.01.2010

3200 spoorwegovergangen dienen te worden aangeduid en gedocumenteerd. Er bestaat een database bij Infrabel, maar er is geen verwijzing naar private spoorwegovergangen.

Deze database zal worden beschouwd als onderverdeling van de database “ongelukken”.

De scope van het project is nog niet beschikbaar. Een provisie van 194 000 EUR om met het project te kunnen starten werd in 2013 gevraagd. Een recurrent bedrag van 118 000 EUR zal nodig zijn om de toepassing te onderhouden. Deze bedragen zijn indicatief en zullen moeten aangepast worden wanneer nauwkeurige informatie beschikbaar zullen zijn

Het krediet ingeschreven op BA 33 22 11 74.10.01 is bestemd voor de aankoop van een bijkomend dienstvoertuig.

Het krediet ingeschreven op BA 33 22 11 74.22.01 is nodig voor de aankoop van klein materiaal zoals een fototoestel, een GPS, meetapparatuur.

PROGRAMMA 22/2: ONDERZOEKSORGAAN SCHEEPVAART

Toegewezen opdrachten

Art. 8 van de richtlijn 2009/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector en tot wijziging van de Richtlijn 1999/35/EG van de Raad en Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad bepaalt:

“De lidstaten zorgen ervoor dat de veiligheidsonderzoeken worden uitgevoerd onder de verantwoordelijkheid van een onpartijdige permanente onderzoeksinstantie die over de nodige bevoegdheden beschikt, en door naar behoren gekwalificeerde onderzoekers met deskundigheid op het gebied van ongevallen en incidenten op zee”.

Afin de mener une enquête de sécurité de manière objective, l'organisme d'enquête doit être indépendant, sur le plan de son organisation, de sa structure juridique et de son mode de décision, de toute partie dont les intérêts pourraient être incompatibles avec la tâche qui lui est confiée.

La loi du 2 juin 2012 relative à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation transpose la directive 2009/18/CE susmentionnée en droit national par la création d'un organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation, en abrégé OFEAN.

La mission de l'OFEAN consiste essentiellement à mener une enquête strictement technique sur les incidents et accidents survenus en mer et dans les eaux maritimes et à formuler les recommandations nécessaires en vue d'éviter la répétition de tels incidents et accidents. Cet organisme doit pouvoir mener ses enquêtes totalement indépendamment de la détermination des responsabilités et des enquêtes judiciaires.

En outre, l'OFEAN est chargé d'appliquer d'autres dispositions de la directive. Elle doit, entre autres décider de la pertinence d'une enquête, collaborer avec les autres États de pavillon, rapporter à la Commission européenne, etc.

L'OFEAN est également chargé de contrôler les actions entreprises en réponse à ses recommandations.

L'OFEAN est autonome et fonctionnellement indépendant sur le plan de son organisation, de sa structure juridique et de son mode de décision, de toute partie ou de tout organisme dont les intérêts pourraient être incompatibles avec les tâches qui lui sont confiées.

Afin de permettre un financement indépendant et structurel de l'OFEAN, il est créé un fonds budgétaire relatif au fonctionnement de l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation. L'OFEAN doit payer ses frais d'établissement, de personnel et de fonctionnement de toute nature à partir de ce fonds.

Les revenus de ce fonds sont les contributions annuelles que les bénéficiaires de l'enquête de sécurité doivent payer, à savoir les exploitants des navires belges et des ports d'Anvers, de Bruxelles, de Gand, de Liège, d'Ostende et de Zeebrugge.

Teneinde het veiligheidsonderzoek op onpartijdige wijze te verrichten, moet de onderzoeksinstantie wat betreft haar organisatie, juridische structuur en besluitvorming onafhankelijk zijn van iedere partij waarvan de belangen strijdig zouden kunnen zijn met de haar toevertrouwde opdracht.

De wet van 2 juni 2012 betreffende de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen zet voormelde richtlijn 2009/18/EG om in nationale regelgeving door de oprichting van een federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen, afgekort FOSO.

De opdracht van FOSO bestaat in essentie uit het strikt technisch onderzoeken van incidenten en ongevallen op zee en op de maritieme wateren en het maken van aanbevelingen om het zich herhalen ervan te voorkomen. De veiligheidsonderzoeken uit hoofde van voormelde wet dienen niet ter bepaling van de aansprakelijkheid en niet ter beantwoording van de schuldvraag.

Tevens wordt FOSO belast met het uitvoeren van andere bepalingen van de richtlijn. Dit houdt ondermeer in: beslissen over het al dan niet instellen van een onderzoek, het maken van afspraken met andere vlaggenstaten, het rapporteren aan de Europese Commissie e.d.

FOSO moet ook worden belast met het bewaken van de acties die worden genomen in antwoord op de aanbevelingen die zij doet.

FOSO is wat betreft haar organisatie, juridische structuur en besluitvorming autonoom en functioneel onafhankelijk van iedere partij of instantie waarvan de belangen strijdig zouden kunnen zijn met de aan haar toevertrouwde taken.

Om een onafhankelijke en structurele financiering van FOSO mogelijk te maken, is een begrotingsfonds betreffende de werking van de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen opgericht. FOSO moet uit dit fonds zijn oprichtings-, personeels- en werkingskosten van allerhande aard betalen.

De inkomsten van dit fonds zijn de jaarlijkse bijdragen die betaald moeten worden door de begunstigden van het veiligheidsonderzoek, namelijk de schepen die gerechtigd zijn de Belgische vlag te voeren en de havens van Antwerpen, Brussel, Gent, Luik, Oostende en Zeebrugge.

Moyens mis en oeuvre

A.B. 33 22 20 11.00.03 (Bud DO PA AB) — Rémunérations et allocations quelconques: personne statutaire définitif et stagiaire

(en milliers d'euros)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	-	323	320	320	320	320
b	-	323	320	320	320	320

B.A. 33 22 21 12.11.01 (Beg OA AP BA) — Dépenses permanentes pour achat de biens non durables et de services, à l'exclusion des dépenses informatiques

(en milliers d'euros)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	-	248	233	233	233	233
b	-	248	233	233	233	233

Description/ Base légale /Base réglementaire/Méthode de calcul de la dépense

Les frais de fonctionnement liés à la mission sont estimés à 233.000 EUR Ce montant comprend tous les frais de recherche, frais de déplacement, frais de formation, le logement, les experts, le diesel et l'entretien des voitures.

A.B. 33 22 21 74.10.01 (Bud DO PA AB) — Dépenses pour l'achat de matériel roulant

(en milliers d'euros)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	-	60	63	63	63	63
b	-	60	63	63	63	63

Description/ Base légale /Base réglementaire/Méthode de calcul de la dépense

Nouveaux véhicules destinés aux enquêteurs en matière de sécurité.

A.B. 33 22 21 74.22.04 (Bud DO PA AB) — Dépenses d'investissement relatives à l'informatique

(en milliers d'euros)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	-	0	2	2	2	2
b	-	0	3	3	3	3

Aangewende middelen

B.A. 33 22 20 11.00.03 (Beg OA AP BA) — Bezoldigingen en allerhande toelagen: vast en stagedoend personeel

(in duizendtallen euro)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	-	321	320	320	320	320
b	-	321	320	320	320	320

A.B. 33 22 21 12.11.01 (Bud DO PA AB) — Bestendige uitgaven voor aankoop van niet-duurzame goederen en van diensten met uitsluiting van de informatica-uitgaven

(in duizendtallen euro)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	-	248	233	233	233	233
b	-	248	233	233	233	233

Omschrijving/Wettelijke basis/Reglementaire basis /Berekeningsmethode van de uitgave

De aan opdrachten gebonden werkingskosten worden op 233.000 EUR geraamd. Dit bedrag omvat alle onderzoekskosten, reiskosten, opleidingskosten, huisvesting, deskundigen, diesel en onderhoudskosten van het wagenpark.

B.A. 33 22 21 74.10.01 (Beg OA AP BA) — Uitgaven voor de aankoop van rollend materieel

(in duizendtallen euro)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	-	60	63	63	63	63
b	-	60	63	63	63	63

Omschrijving/Wettelijke basis/Reglementaire basis /Berekeningsmethode van de uitgave

Nieuwe voertuigen zijn bestemd voor onderzoekers voor veiligheidsonderzoeken.

B.A. 33 22 21 74.20.04 (Beg OA AP BA) — Investeringsuitgaven inzake informatica

(in duizendtallen euro)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	-	0	2	2	2	2
b	-	0	3	3	3	3

Description

Petits investissements informatiques

**PROGRAMME 22/3 :
SERVICE MEDIATION AERIENNE**

Missions assignées

L'Arrêté royal du 15 mars 2002 portant création d'un Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National est paru au Moniteur Belge du 30 mars 2002.

Ses missions ont été définies comme suit :

1. Recueillir et diffuser les informations relatives aux trajectoires suivies et aux nuisances occasionnées par les avions utilisant l'Aéroport de Bruxelles-National en fonction des plaintes reçues ;
2. Recueillir et traiter les plaintes et suggestions des riverains de l'aéroport sur l'utilisation de l'aéroport de Bruxelles-National ;
3. Collecter, enregistrer et analyser tous les renseignements qui sont pertinents pour traiter et déterminer les causes des plaintes des riverains de l'aéroport ;
4. Tenir à jour la documentation relative aux nuisances sonores et aux trajectoires des aéronefs à l'aéroport de Bruxelles-National ;
5. Fournir un support logistique et administratif et alimenter le secrétariat du Forum de concertation, constitué des différentes parties concernées de l'Aéroport de Bruxelles-National et des nuisances sonores occasionnées par l'emploi de celui-ci.

Le service peut demander l'aide d'experts pour mener à bien ses missions.

Par la mise en place d'un Service de Médiation indépendant au sein du SPF Mobilité et Transports, le Gouvernement concrétise l'engagement pris dans le cadre de l'accord du 11 février 2000 sur l'aéroport de Bruxelles-National.

Dans une démarche guidée par un souci de transparence et d'objectivité vis-à-vis du public, le Service de Médiation concentre, au niveau d'un guichet unique accessible à tous, c'est-à-dire les autorités, les citoyens et les opérateurs, les moyens et les compétences nécessaires pour informer au sujet des nuisances des avions, pour recueillir et traiter les plaintes et suggestions et pour faciliter la médiation entre les diverses parties concernées par cette problématique.

Omschrijving

Kleine informatica investeringsuitgaven

**PROGRAMMA 22/3:
OMBUDSDIENST LUCHTVAART**

Toegewezen Opdrachten

Het Koninklijk besluit van 15 maart 2002 houdende de oprichting van een Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal, is verschenen in het Belgisch Staatsblad van 30 maart 2002.

De opdrachten van deze dienst zijn:

- Het verzamelen en verspreiden van informatie in verband met de gevolgde trajecten en de veroorzaakte hinder door de vliegtuigen die gebruik maken van de Luchthaven van Brussel-Nationaal in functie van de ontvangen klachten;
- Het verzamelen en behandelen van klachten en de suggesties van de buurtbewoners over het gebruik van de luchthaven Brussel-Nationaal;
- Het verzamelen, het registreren en het analyseren van alle inlichtingen die relevant zijn om de oorzaken van de klachten van de buurtbewoners te behandelen en te bepalen;
- Het up-to-date houden van de documentatie over de geluidshinder en de trajecten van de vliegtuigen op de luchthaven Brussel-Nationaal;
- Het verlenen van logistieke en administratieve steun en het verzorgen van het secretariaat van het Overlegforum, opgericht met de verschillende partijen die betrokken zijn bij de luchthaven Brussel-Nationaal en de geluidshinder die door het gebruik daarvan wordt veroorzaakt.

De dienst mag hulp vragen van experts om zijn opdrachten te vervullen.

Door het oprichten van een onafhankelijke Ombudsdienst binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer concretiseert de regering de verbintenis die werd aangegaan in het kader van het akkoord van 11 februari 2000 betreffende de luchthaven Brussel-Nationaal.

Vanuit een bezorgdheid voor transparantie en objectiviteit ten opzichte van het publiek, gebruikt de Ombudsdienst door middel van een uniek loket dat voor iedereen, d.i. autoriteiten, burgers en ondernemers bereikbaar is, de middelen en de nodige bekwaamheden om informatie te verschaffen met betrekking tot lawaaihinder, klachten en suggesties te verzamelen en te behandelen en de bemiddeling te vergemakkelijken tussen de diverse partijen die bij deze problematiek betrokken zijn.

Objectifs poursuivis par le programme

Ce service autonome examine et traite les plaintes relatives aux nuisances sonores occasionnées par les avions utilisant l'Aéroport de Bruxelles-National et assure le secrétariat du Forum de concertation pour l'Aéroport de Bruxelles-National.

Cette mesure vise à développer, au profit des riverains, des administrations communales et des compagnies aériennes, un dispositif indépendant permettant :

- de contrôler et de suivre les trajectoires des avions et l'évolution des nuisances sonores ainsi générées ;
- d'informer les citoyens en la matière ;
- de traiter leurs plaintes et doléances.

En créant ce service demandé de longue date par les administrations communales, les régions et les nombreuses associations de riverains, la Belgique s'aligne sur les pays les plus avancés en matière d'information et de traitement des plaintes, tels les Pays-Bas ou la France (ACNUSA - Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires).

Moyens mis en oeuvre

Le Service de Médiation est fonctionnellement indépendant, notamment, vis-à-vis des services de la DGTA, et plus généralement pour tout ce qui découle des tâches qui lui sont assignées. Cela n'empêche pas le Service de Médiation de pouvoir collaborer avec les différentes instances dans l'intérêt de la poursuite des différentes tâches.

Le Service Médiation exécute ses tâches en toute indépendance et fait appel, dans une mesure et un délai raisonnables et sans préjudice des clauses de confidentialité d'usage dans le secteur aérien, des informations dont disposent la DGTA, l'exploitant de l'Aéroport de Bruxelles-National et Belgocontrol qui sont nécessaires à l'exécution de ses missions.

Toute plainte (ou question) posée fait l'objet d'une réponse appropriée dans un délai n'excédant pas 15 jours à dater du jour de sa réception. Pour les plaintes complexes, ce délai peut être prolongé conformément à la stricte nécessité de rassembler et analyser les renseignements utiles.

En outre, le service assure seul la maintenance et la mise à jour du site web.

Nagestreefde doelstellingen door het programma

Deze autonome dienst onderzoekt en behandelt de klachten inzake geluidsoverlast veroorzaakt door de vliegtuigen die de luchthaven Brussel-Nationaal gebruiken en verzekert het secretariaat van het Overlegforum voor de luchthaven Brussel-Nationaal.

Deze maatregel beoogt de ontwikkeling van een dienst voor omwonenden, gemeentebesturen en luchtvaartmaatschappijen die het mogelijk maakt:

- de trajecten van de vliegtuigen en de ontwikkeling van de veroorzaakte geluidshinder te controleren en te volgen;
- de burgers te informeren;
- hun klachten en bezwaren te behandelen.

Met de door de buurtverenigingen reeds lang gevraagde oprichting van deze dienst sluit België zich aan bij de landen die het verst gevorderd zijn inzake informatieverstrekking en de behandeling van klachten waaronder Nederland of Frankrijk (ACNUSA – Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires).

Aangewende middelen

De Ombudsdienst functioneert onafhankelijk, met name ten opzichte van de diensten van het DGLV en in het algemeen voor alles wat voortvloeit uit de toevertrouwde taken. Dat belet niet dat de Ombudsdienst in het belang van het voortzetten van de verschillende opdrachten met die verschillende instanties kan samenwerken.

De Ombudsdienst voert zijn opdrachten in alle onafhankelijkheid uit en doet, binnen redelijke mate en termijn en zonder schending van de vertrouwelijkheidsclausules die gebruikelijk zijn in de luchtvaartsector, beroep op alle informatie waarover het DGLV, de exploitant van de luchthaven Brussel-Nationaal en Belgocontrol beschikken en die nodig zijn voor de uitvoering van zijn opdrachten.

Op elke klacht (of vraag) wordt binnen de 15 dagen na ontvangst een gepast antwoord geformuleerd. Voor ingewikkelde klachten kan deze termijn verlengd worden naargelang de strikte noodzakelijkheid om alle nuttige inlichtingen te verzamelen en te analyseren.

Daarnaast verzorgt de dienst zelf het bijwerken en up-to-date houden van de website.

31. Werkingskosten

31. Frais de fonctionnement

PA	B.A.	Aard		2012	2013	2014	2015	2016	2017	A.B.	Nature
31	12.11.01.1	Honoraires	c	0	0	0	0	0	0	12.11.01.1	Erelonen
			b	0	0	0	0	0	0		
	12.11.01.2	Achats	c		17	16	16	16	16	12.11.01.2	Aankopen
			b		17	16	16	16	16		
	12.11.01.3	Énergie	c		3	3	3	3	3	12.11.01.3	Energie
			b		3	3	3	3	3		
	12.11.01.5	Indemnités	c		1	1	1	1	1	12.11.01.5	Vergoedingen
			b		1	1	1	1	1		
31	12.11.01	Totaux	c	5	21	20	20	20	20	12.11.01	Totalen
			b	3	21	20	20	20	20		
31	12.11.04	Informatique	c	1	3	3	3	3	3	12.11.04	Informatica
			b	1	3	3	3	3	3		
31	74.10.01	Matériel roulant	c	0	0	0	0	0	0	74.10.01	Rollend materieel
			b	0	0	0	0	0	0		
31	74.22.01	Equipement	c	0	3	3	3	3	3	74.22.01	Uitrusting
			b	0	3	3	3	3	3		
31	74.22.04	Informatique	c	0	8	8	8	8	8	74.22.04	Informatica
			b	0	8	8	8	8	8		
Totaux généraux			c	5	35	34	34	34	34	Algemeen totaal	
			b	4	35	34	34	34	34		

Description

Les crédits doivent permettre de financer des dépenses telles que les frais de déplacement, de représentation, de séminaires, de GSM, de véhicule, de papier, d'informatique et d'équipement de bureau.

**PROGRAMME 22/4 :
SERVICE MEDIATION VOYAGEURS FERROVIAIRES**

Missions assignées

La nécessité de la création de ce service découle du Règlement CE nr. 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 concernant les droits et obligations des voyageurs dans le transport ferroviaire.

Lorsque le médiateur n'avait précédemment compétence que pour les litiges entre le Group SNCB et ses clients, la loi du 28 avril 2010 portant des dispositions diverses élargit ce pouvoir à des matières concernant les services de transport et d'infrastructure dont bénéficient les

Omschrijving

De kredieten moeten toelaten uitgaven te financieren zoals verplaatsingskosten, representatiekosten, kosten voor seminars, GSM, dienstwagen, papier, informatica en bureaumateriaal.

**PROGRAMMA 22/4:
OMBUDSDIENST TREINREIZIGERS**

Toegewezen opdrachten

De noodzaak tot oprichting van deze dienst volgt uit de verordening (EG) nr. 1371/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer.

Waar de ombudsman voorheen enkel bevoegd was voor geschillen tussen de NMBS-Groep en haar klanten, breidt de Wet van 28 april 2010 houdende diverse bepalingen deze bevoegdheid uit tot 'aangelegenheden betreffende de vervoer- en infrastructuurdiensten die

voyageurs et les usagers, à l'exception des plaintes qui relèvent de la compétence d'un autre médiateur établi par ou en vertu de la loi.

Cette loi entraine en vigueur le 4 mars 2011 après publication dans le moniteur belge de l'AR du 23 février 2011 fixant les modalités gouvernant le fonctionnement du service médiation pour les voyageurs ferroviaires durant la période transitoire visée à l'article 18 de la loi du 28 avril 2010 portant des dispositions diverses

Le service de médiation a pour mission :

- examiner toutes les plaintes des voyageurs et des usagers ayant trait aux services prestés par les entreprises ferroviaires ou les gestionnaires
- intervenir pour promouvoir un compromis satisfaisant des litiges entre, d'une part, les entreprises ferroviaires ou les gestionnaires ferroviaires et, d'autre part, leurs voyageurs ou usagers
- adresser une recommandation aux entreprises ferroviaires ou aux gestionnaires ferroviaires au cas où un compromis satisfaisant ne pourrait pas être trouvé
- informer de leurs droits et intérêts les voyageurs ou usagers qui s'adressent à lui par écrit ou oralement
- émettre, à la demande du ministre qui a les transports dans ses attributions, des avis dans le cadre de ses missions

Moyens mis en oeuvre

40. Personnel

Dépenses		(en milliers EUR) / (in duizendtallen EUR)			Uitgaven	
Statut	(P.A. B.A.)	2012	2013	2014	Statuut	
Personnel statutaire	(40 11.00.16) c	-	-	261	Statutair personeel	
	b	-	-	261		
Personnel non-statutaire	(40 12.21.48) c	-	1 084	815	Niet-statutair personeel	
	b	-	1 087	818		
Totaux	c	-	1 084	1 076	Totalen	
	b	-	1 087	1 079		

Description

Le service de médiation auprès de la SNCB est composé d'un médiateur néerlandophone, d'un médiateur francophone (AB 33 22 40 11.00.16) et d'une équipe de dix enquêteurs et collaborateurs administratifs (AB 33 22 40 12.21.48).

reizigers en gebruikers benutten, met uitzondering van klachten waarvoor een andere door of krachtens de wet aangestelde ombudsman bevoegd is.

Deze wet trad in werking op 4 maart 2011 na publicatie in het Belgisch Staatsblad van het KB van 23 februari 2011 tot vaststelling van de nadere regels voor de werking van de Ombudsdienst voor treinreizigers tijdens de overgangperiode bedoeld in artikel 18 van de wet van 28 april 2010 houdende diverse bepalingen.

De ombudsdienst is belast met :

- het onderzoeken van alle klachten van reizigers en gebruikers m.b.t. de dienstverlening van de spoorwegondernemingen en de spoorweg-beheerders
- het bemiddelen in de geschillen tussen enerzijds de spoorwegondernemingen en de spoorweg-beheerders en anderzijds hun reizigers of gebruikers om tot een schikking te komen
- richten van een aanbeveling tot de spoorwegondernemingen en de spoorweg-beheerders indien geen schikking kan bereikt worden
- voorlichten van reizigers of gebruikers die zich schriftelijk of mondeling tot hem richten over hun rechten en belangen
- het uitbrengen van adviezen in het kader van zijn opdrachten op verzoek van de minister van vervoer

Aangewende middelen

40. Personeel

Omschrijving

De huidige Ombudsdienst bij de NMBS-groep bestaat uit een Nederlandstalige en een Franstalige ombudsman (BA 33 22 40 11.00.16) en een team van 10 onderzoekers en administratieve krachten (BA 33 22 40 12.21.48).

41. Frais de fonctionnement

B.A. 33 22 41 12.11.22 (Beg OA AP BA) — Dépenses permanentes pour achat de biens non durables et de services

PA	A.B.	Nature		2012	2013	2014
41	12.11.22	Fonctionnement	c	121	202	196
			b	121	202	197

Description

Le crédit inscrit est nécessaire pour couvrir les frais de logement et de fonctionnement du service.

**PROGRAMME 22/5
SERVICE DE REGULATION DU TRANSPORT
FERROVIAIRE ET DE L'EXPLOITATION DE
L'AEROPORT BRUXELLES NATIONAL**

Le Service de Régulation du transport ferroviaire et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National assure la régulation économique du secteur ferroviaire et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National. La régulation de ces marchés s'applique en présence d'un monopole naturel comme par exemple celui exercé par Infrabel pour la gestion de l'infrastructure ferroviaire belge ou encore celui de The Brussels Airport Company pour l'aéroport de Bruxelles-National. À cet effet, le régulateur veille à ce que le monopole fournisse aux clients les services à des conditions de marché, c'est à dire de manière concurrentielle.

Le Service de Régulation, d'initiative ou sur la base d'une plainte de clients, veille à l'application correcte des principes relatifs à la régulation économique. Afin d'améliorer son fonctionnement, le Service de Régulation entretient des contacts réguliers avec le ministre compétent (secrétaire d'État), les instances européennes, ainsi que les régulateurs des autres États membres.

La direction du Service de Régulation est soumise à l'autorité du Ministre pour ce qui relève de l'application des procédures disciplinaires. Ce dernier n'exerce toutefois envers le Service de Régulation aucune autorité hiérarchique, ce qui l'autorise à rendre des décisions de manière indépendante.

En ce qui concerne le transport par rail, la création d'un régulateur fut imposée, dans un contexte de libéralisation du transport ferroviaire, par l'Union européenne (Directive 2001/14).

41. Werkingskosten

A.B. 33 22 41 12.11.01 (Bud DO PA AB) — Bestendige uitgaven voor aankoop van niet-duurzame goederen en van diensten

2015	2016	2017	AP	B.A.	Aard
196	196	196	41	12.11.22	werking
197	197	197			

Omschrijving

Het krediet is nodig voor de huisvesting en werking van de dienst.

**PROGRAMMA 22/5
DIENST REGULERING VAN HET SPOORVERVOER
EN VAN DE EXPLOITATIE VAN DE LUCHTHAVEN
BRUSSEL NATIONAAL**

De Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal is de economische regulator voor het spoor en Brussels Airport. Economische marktregulering wordt toegepast wanneer er sprake is van een natuurlijk monopolie, bvb. Infrabel dat voor het beheer van de Belgische spoorweginfrastructuur instaat of The Brussels Airport Company dat de luchthaven van Brussel- Nationaal uitbaat. In dergelijke gevallen dient de regulator er over te waken dat de monopolist zijn diensten aan de klanten verleent tegen marktconforme voorwaarden, a.h.w. alsof er concurrentie zou zijn.

De Dienst Regulering streeft er naar om de principes inzake economische regulering op een correcte en onpartijdige manier toe te passen en dit op eigen initiatief of naar aanleiding van klachten van haar klanten. Om de eigen werking te verbeteren wordt er regelmatig overleg gepleegd met de bevoegde minister (staatssecretaris), de Europese instanties en de regulatoren in de andere lidstaten.

Wat betreft de toepassing van de tuchtprocedures staat de leiding van de Dienst Regulering onder rechtstreeks gezag van de minister. Deze laatste heeft echter geen hiërarchische autoriteit over de Dienst Regulering die dus in alle onafhankelijkheid zijn beslissingen neemt.

Wat betreft het spoorwegvervoer is de creatie van een regulator opgelegd door de Europese Unie (richtlijn 2001/14) in het kader van de liberalisering van het spoorvervoer.

Le Service de Régulation a été créé par arrêté royal du 25 octobre 2004 créant le Service de Régulation du transport ferroviaire et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, fixant sa composition ainsi que les statuts administratif et pécuniaire applicables à ses membres.

Le Service de Régulation examine:

- le contenu du document de référence du réseau (publié par Infrabel) ;
- la correcte et non discriminatoire attribution des capacités d'infrastructure ;
- les redevances pour l'utilisation des capacités d'infrastructure.

Le Service de Régulation est également compétent pour le règlement des litiges dans ces domaines.

De plus, les tâches comprennent:

- une mission d'étude et d'avis à l'attention du ministre compétent ;
- le contrôle de la concurrence sur les marchés des services de transport ferroviaire, y compris le marché du transport de fret ;
- le traitement des litiges relatifs à l'accès à certains services (par ex. l'approvisionnement en combustible, l'accès aux faisceaux,...).

Au 1^{er} janvier 2010, le service de Régulation s'est vu attribuer, dans le cadre de la libéralisation du transport international de voyageurs, des compétences supplémentaires. Ainsi il est prévu que le régulateur :

- vérifie si un service de transport international de voyageurs ne constitue pas une forme déguisée de transport national ;
- approuve les conventions cadres conclues entre le gestionnaire de l'infrastructure et les prestataires de services de transport internationaux de passagers.

Le Service de Régulation a reçu depuis janvier 2013 des compétences complémentaires concernant le « régime de performance ». D'ici la fin 2013, il devrait en être de même pour des missions complémentaires concernant les « corridors marchandises ».

En ce qui concerne l'aéroport de Bruxelles-National, un régulateur a été créé dans le cadre de la privatisation de la Brussels International Airport Company (BIAC), mieux connue depuis 2007 comme The Brussels Airport Company (TBAC). Pour des motifs d'efficience, il fut décidé (sur papier) d'incorporer au régulateur ferroviaire des experts chargés de la régulation aéroportuaire. Ceci fut mis en place au moyen d'un arrêté royal du 1^{er} février 2006 modifiant l'arrêté royal du 25 octobre 2004.

De Dienst Regulering werd opgericht krachtens het koninklijk besluit van 25 oktober 2004 tot oprichting van de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en tot vaststelling van zijn samenstelling en het statuut dat van toepassing is op zijn leden

De Dienst Regulering ziet toe op:

- de inhoud van de Netverklaring (te publiceren door Infrabel);
- de correcte en niet-discriminerende toewijzing van spoorcapaciteit (rijpaden);
- de vergoedingen voor gebruik van de spoorcapaciteit.

De Dienst Regulering is ook bevoegd voor het beslechten van geschillen op deze terreinen.

Daarnaast bevat het takenpakket ook:

- een studie- en adviesopdracht ten behoeve van de bevoegde minister;
- toezicht op de mededinging op de markt voor spoorvervoerdiensten, met inbegrip van de markt voor het vrachtvervoer;
- het behandelen van geschillen inzake de toegang tot een aantal diensten (bvb. brandstofvoorziening, toegang tot rangeerstations,...).

Sinds 1 januari 2010 heeft de Dienst Regulering bijkomende bevoegdheden in het kader van de liberalisering van het internationale reizigersvervoer gekregen. Zo is voorzien dat de regulator:

- nagaat of het hoofddoel van een internationale passagiersvervoerdienst er inderdaad in bestaat om internationaal vervoer te verzekeren, dan wel een verkapt vorm van binnenlands vervoer is;
- kaderovereenkomsten tussen de beheerder van de spoorweginfrastructuur en verleners van internationale passagiersvervoerdienst goedkeurt.

Sinds januari 2013 heeft de Dienst Regulering bijkomende spoorwegbevoegdheden gekregen inzake 'performance regime'. Tegen eind 2013 zullen ook bijkomende taken ontstaan inzake de vrachtcorridors.

Wat betreft de luchthaven Brussel-Nationaal werd een regulator voorzien naar aanleiding van de privatisering van de Brussels International Airport Company (BIAC), sinds 2007 bekend als The Brussels Airport Company (TBAC). Uit efficiëntieoverwegingen werd er voor geopteerd om de (op papier) reeds bestaande regulator voor het spoorwegvervoer uit te breiden met experts inzake regulering van de luchthaven. Dit gebeurde via het koninklijk besluit van 1 februari 2006 tot wijziging van het koninklijk besluit van 25 oktober 2004.

La directive 2009/12 prévoit maintenant aussi sur le plan européen l'obligation d'instaurer une autorité de surveillance indépendante. Le régulateur belge répond déjà en grande partie aux critères qui ont été établis de sorte que le cadre légal sur ce point ne nécessite seulement que de légères adaptations.

Les compétences du Service de Régulation relative à l'aéroport peuvent être résumées comme suit :

- le régulateur prépare à l'intention du ministre compétent, la décision relative à l'attribution ou le rejet de la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National. Il veille également à sa correcte utilisation. Il conseille également le ministre quant à une éventuelle révision ou un éventuel retrait de la licence d'exploitation ;
- le régulateur fixe les règles en vue de leur publication future concernant les conditions d'utilisation des installations aéroportuaires, tout en précisant les informations que ces dernières doivent contenir ;
- le régulateur approuve les chartes de qualité relatives aux utilisateurs et aux passagers de l'aéroport. À défaut d'approbation, il peut également, avec l'approbation du ministre, fixer les normes nécessaires afin de garantir des services de qualité pour les utilisateurs et les passagers ;
- le régulateur approuve les conventions conclues entre l'exploitant aéroportuaire et les prestataires de services en escale concernant les services associant l'exploitation des installations aéroportuaires ;
- le régulateur approuve la formule de contrôle tarifaire et le système tarifaire uniquement dans le cas où un certain nombre de compagnies aériennes rejettent la proposition de l'exploitant aéroportuaire. Dans un tel cas, le régulateur peut exiger des adaptations ou des modifications. La formule de contrôle tarifaire et le système tarifaire, ainsi que toutes leurs modifications, sont également soumis à la décision du ministre.

Suite aux observations formulées par la Commission Européenne concernant le défaut d'indépendance et d'accessibilité du régulateur, il a été décidé par le Secrétaire d'Etat compétent que le Service de régulation disposera à partir du 1^{er} janvier 2009 de son propre budget afin qu'il puisse accueillir son logement et ses propres moyens ICT.

Compte tenu de ce qui précède, il a été décidé de créer, à partir du 1^{er} janvier 2009, un nouveau fonds budgétaire organique, intitulé "Fonds relatif au fonctionnement du Service de Régulation du Transport Ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de

Richtlijn 2009/12 voorziet nu ook op Europees vlak de verplichting om een onafhankelijk toezichthoudende autoriteit te voorzien. De Belgische regulator voldoet grotendeels al aan de criteria die hiervoor werden opgesteld zodat het wettelijk kader op dat punt slechts geringe aanpassingen behoeft.

De bevoegdheden van de Dienst Regulering inzake de luchthaven zijn als volgt samen te vatten:

- de regulator bereidt de beslissing over de toekenning of weigering van de exploitatielicense van de luchthaven Brussel- Nationaal voor ten behoeve van de bevoegde minister. Hij volgt eveneens het goed gebruik van deze exploitatielicense op. Tevens adviseert hij de minister betreffende de eventuele herziening en intrekking van de exploitatielicense;
- de regulator bepaalt de nadere regels voor de bekendmaking van de gebruiksvoorwaarden van de luchthaveninstallaties en specificeert de informatie die deze gebruiksvoorwaarden moeten bevatten;
- de regulator keurt de kwaliteitscharters voor de gebruikers en de passagiers van de luchthaven goed. Bij gebrek aan goedkeuring kan hij ook, mits goedkeuring van de minister, de nodige normen opleggen om de kwaliteit van de diensten voor gebruikers en passagiers te waarborgen;
- de regulator keurt de overeenkomsten goed die de luchthavenexploitant afsluit met de verleners van grondafhandelingsdiensten, met betrekking tot het niveau van de dienstverlening verbonden aan de exploitatie van de luchthaveninstallaties;
- de regulator keurt de formule voor tariefcontrole en het tariefsysteem goed enkel in het geval een bepaald aantal luchtvaartmaatschappijen het voorstel van de luchthavenuitbater verwerpen. De regulator kan in voorkomend geval aanpassingen of wijzigingen eisen. De formule voor tariefcontrole en het tariefsysteem, en elke wijziging hiervan, zijn tevens onderworpen aan een beslissing van de minister.

Naar aanleiding van opmerkingen van de Europese Commissie over een gebrek aan onafhankelijkheid en toegankelijkheid van de regulator werd door de bevoegde staatssecretaris beslist dat de Dienst Regulering vanaf 1 januari 2009 beschikt over een eigen budget, wat o.a. toelaat om eigen huisvesting en ICT te voorzien.

Gelet op wat voorafgaat, werd besloten om met ingang van 1 januari 2009 een nieuw organiek begrotingsfonds te creëren met als benaming "Fonds betreffende de werking van de Dienst Regulering van het spoorvervoer en van de exploitatie van de luchthaven Brussel-

Bruxelles-National". Auparavant, ces crédits étaient inscrits sous la DO 21 "Organes de Gestion".

Considérant la circonstance que le contrat de location du Service Public Fédéral Mobilité et Transports des locaux dans le bâtiment CCN se termine en 2014, et tenant compte du fait que la Commission européenne, pour des raisons d'indépendance et d'accessibilité spécifique du régulateur, ce dernier sera amené à déménager dans ses propres locaux en 2014. A partir de 2014, le Service de régulation aurait également son propre service TIC.

En 2014, le Service de Régulation sera amené à assurer des nouvelles missions, notamment suite à la refonte du premier paquet ferroviaire. Les ressources humaines devront être adaptées en conséquence, notamment par l'optimisation de l'utilisation des moyens humains existants.

Les coûts de fonctionnement du Service de Régulation sont financés par un montant annuellement perçu auprès d'Infrabel (783 000 EUR indexés, pour 2014 : 927 000 EUR) et auprès de la Brussels Airport Company (175 000 EUR indexés, pour 2014 : 207 000 EUR).

Les deux entreprises répercutent ces montants auprès des utilisateurs de chaque infrastructure au pro rata respectivement des sillons utilisés ou des mouvements effectués.

Ces recettes ont été inscrites au BVM 2014 pour des montants respectivement de 927 000 EUR et de 207 000 EUR en tant que recettes affectées sous les articles 33 01 26 16.11.19 et 33 01 26 16.11.20.

50. PERSONNEL

Niveau	2012	2013	2014
A	6	7	7
B	1	1	1
C	2	2	2
D	0	0	0
Total ETP	9	10	10

(PA AB)
(AP BA)

(en milliers EUR) /
(in duizendtallen EUR)

50 11 00 17 fc
fb

Personnel Service de Régulation du transport ferroviaire et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National

2012 2013 2014

722 687 682
713 687 682

Nationaal". Voorheen werden deze kredieten ingeschreven onder de "OA 21 – Beheersorganen".

Gelet op het feit dat het huurcontract van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer van de lokalen in het CCN-gebouw eindigt in 2014, en gelet op het feit dat de Europese Commissie omwille van redenen van onafhankelijkheid en toegankelijkheid eigen aan de regulator, zal deze laatste dienen te verhuizen naar zijn eigen lokalen in 2014. Vanaf 2014 zou de Dienst Regulering tevens in eigen ICT voorzien.

In 2014 zal de Dienst Regulering nieuwe opdrachten dienen te verzekeren, meer bepaald in gevolge de herziening van het eerste spoorwegpakket. De personeelsmiddelen zullen hierdoor aangepast worden, meer bepaald aan de hand van een optimalisatie van het gebruik van de bestaande personeelsmiddelen.

De werkingskosten van de Dienst Regulering worden gedekt door jaarlijkse bijdragen van Infrabel (783 000 EUR, geïndexeerd voor 2014 927 000 EUR) en van The Brussels Airport Company (175 000 EUR, geïndexeerd voor 2014 : 207 000 EUR).

Beide vennootschappen verhalen deze bijdragen op de gebruikers van hun infrastructuur pro rata van het aantal rijpaden, c.q. vluchten.

Deze ontvangsten worden in de RMB 2014 respectievelijk voor 927 000 EUR en 207 000 EUR ingeschreven als geaffecteerde ontvangsten onder de artikelen 33 01 26 16.11.19 en 33 01 26 16.11.20.

50. PERSONEEL

Niveau	2012	2013	2014
A	6	7	7
B	1	1	1
C	2	2	2
D	0	0	0
Totaal VTE	9	10	10

Personeel Dienst Regulering van het spoorwegvervoer en van de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal

Description

Suite à la désignation d'une nouvelle direction en 2013, les effectifs ont évolué de 9 ETP à 10 ETP.

51. FRAIS DE FONCTIONNEMENT

AB	Nature		2012	2013	2014	2015	2016	2017	BA.	Aard
12.11.01.2	Achats	c	54	57	56	56	56	56	12.11.01.2	Aankopen
		b	54	57	56	56	56	56		
12.11.01.5	Indemnités	c	12	24	23	23	23	23	12.11.01.5	Vergoedingen
		b	5	24	23	23	23	23		
12.11.01	Totaux	c	66	81	79	79	79	79	12.11.01	Totalen
		b	59	81	79	79	79	79		

Note explicative

missions : 23 000 EUR
 petites dépenses diverses : 9 000 EUR
 organisation séminaires : 5 000 EUR
 consultance régulation : 42 000 EUR
 TOTAL 79 000 EUR

**PROGRAMME 22/6
 SERVICE DE SECURITE ET DE
 L'INTEROPERABILITE DES CHEMINS DE FER**

Missions assignées

Le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF) agit en tant qu'autorité de sécurité nationale pour la Belgique. Ceci sur base du deuxième paquet ferroviaire de l'Union européenne, qui vise à augmenter l'aspect de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer communautaires.

L'Autorité de Sécurité nationale est de par son organisation, sa structure juridique et sa formulation de décision, indépendante de toute entreprise ferroviaire ou de gestionnaire de l'infrastructure. Elle doit définir le cadre juridique et assurer la surveillance du gestionnaire d'infrastructure et des entreprises ferroviaires.

Afin de garantir cette indépendance, le SSICF a été récemment placé sous l'autorité directe du Secrétaire d'Etat à la Mobilité.

Contexte légal

En 1998 le Conseil a proposé le premier paquet ferroviaire, adopté le 26 février 2001 et publié le 15 mars

Description

Ten gevolge van de aanstelling van een nieuwe directie in 2013 ondergaat het bestaande personeelsbestand een wijziging van 9 VTE naar 10 VTE.

51. WERKINGSKOSTEN

AB	Nature		2012	2013	2014	2015	2016	2017	BA.	Aard
12.11.01.2	Achats	c	54	57	56	56	56	56	12.11.01.2	Aankopen
		b	54	57	56	56	56	56		
12.11.01.5	Indemnités	c	12	24	23	23	23	23	12.11.01.5	Vergoedingen
		b	5	24	23	23	23	23		
12.11.01	Totaux	c	66	81	79	79	79	79	12.11.01	Totalen
		b	59	81	79	79	79	79		

Verklarende nota

missies: 23 000 EUR
 diverse kleine uitgaven: 9 000 EUR
 organisatie seminarie: 5 000 EUR
 consultancy regulering: 42 000 EUR
 TOTAAL 79 000 EUR

**PROGRAMMA 22/6
 DIENST VEILIGHEID EN INTEROPERABILITEIT VAN
 HET SPOORVERVOER**

Toegewezen opdrachten

De Dienst voor Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS) treedt op als nationale veiligheidsinstantie voor België. Dit gebeurt in het kader van het tweede spoorwegpakket van de Europese Unie, dat de veiligheid en de interoperabiliteit van het Europees spoorwegsysteem wil verhogen.

De nationale veiligheidsinstantie is voor haar organisatie, wettelijke structuur en besluitvorming onafhankelijk van spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder. Zij moet het regelgevend kader definiëren en toezicht houden op de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen.

Om haar onafhankelijkheid te kunnen garanderen, werd de DVIS rechtstreeks onder het gezag van de Staatssecretaris voor Mobiliteit geplaatst.

Wettelijke context

In 1998 heeft de Raad het eerste spoorwegpakket voorgesteld, goedgekeurd op 26 februari 2001 en op 15

de la même année. Les états membres devaient le transposer en droit national avant 15 mars 2003.

Ce paquet était composé de 3 directives par lesquelles chaque entreprise ferroviaire a obtenu une licence afin de pouvoir offrir des services ferroviaires internationaux, sur base de critères communautaires et non discriminatoires dans l'Union Européenne. Ceci en premier lieu pour le transport des marchandises.

Le deuxième paquet ferroviaire, proposé en janvier 2002 et adopté en avril 2004, a prévu un nombre de mesures concrètes : une ouverture plus large du marché pour le transport de marchandises, une directive en matière de sécurité ferroviaire, un règlement instituant l'agence ferroviaire européenne et d'autres mesures pour veiller à ce que l'interopérabilité entre les réseaux nationaux se réalise rapidement. Les états membres devaient les transposer en législation nationale avant le 30 avril 2006. La directive CE 2004/49 oblige les états membres à établir une autorité nationale de sécurité. Dans son organisation, sa structure juridique et ses décisions, elle doit être indépendante des entreprises ferroviaires ou du gestionnaire de l'infrastructure. L'autorité nationale de sécurité doit développer le cadre réglementaire en matière de sécurité et superviser le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires.

Dans le *troisième paquet ferroviaire*, l'intégration du système ferroviaire européen se poursuit. Elles constituent une directive relative à la certification des conducteurs et une autre concernant l'ouverture du marché pour les services de transport de passagers, ainsi que deux règlements.

L'un concerne les droits et les obligations des passagers en transport ferroviaire international et l'autre concerne la qualité des services de transport de marchandises par chemins de fer. La Commission rappelle en outre que l'intégration des systèmes ferroviaires européens requiert une harmonisation technique afin d'assurer l'interopérabilité du matériel et de l'infrastructure.

Objetctifs poursuivis par le programme

1. Support administratif et juridique

Le service de support administratif et juridique coordonne les activités administratives du SSICF, parmi lesquelles le secrétariat général, le budget et la logistique, et assure le suivi de différents projets stratégiques. Il prend en charge également la communication interne et externe, la rédaction du rapport annuel sur la gestion de la sécurité dans les chemins de fer ainsi que l'organisation

maart van hetzelfde jaar gepubliceerd. De lidstaten moesten het omzetten in nationaal recht voor 15 maart 2003.

Dit pak was samengesteld uit 3 richtlijnen waardoor elke spoorwegonderneming op basis van communautaire en niet discriminerende criteria in de Europese Unie een vergunning heeft verkregen teneinde internationale spoorwegdiensten te kunnen aanbieden. Dit in eerste instantie voor het vervoer van de goederen.

Het tweede spoorwegpakket, voorgesteld in januari 2002 en goedgekeurd in april 2004, heeft een aantal concrete maatregelen voorzien: een bredere liberalisering van de markt voor het goederenvervoer, een richtlijn inzake spoorwegveiligheid, een regeling tot instelling van het Europese spoorwegagentschap en andere maatregelen om erop toe te zien dat de interoperabiliteit tussen de nationale netwerken snel gebeurt. De lidstaten moesten ze omzetten in nationale wetgeving voor 30 april 2006. De richtlijn EG 2004/49 verplicht de lidstaten om een nationale veiligheidsinstantie te vestigen. De organisatie, juridische structuur en beslissingen moet zij onafhankelijk van de spoorwegondernemingen of de beheerder van de infrastructuur kunnen nemen. De nationale veiligheidsinstantie moet het regelgevende kader inzake veiligheid ontwikkelen en over de beheerder van de infrastructuur en de spoorwegondernemingen het toezicht hebben.

In het *derde spoorwegpakket*, wordt de integratie van het Europese spoorwegsysteem voorgezet. Zij omvat een richtlijn betreffende de certificatie van de bestuurders en een ander betreft de liberalisering van de markt voor het vervoer van passagiers, alsmede twee regelgevingen.

Eén betreft de rechten en de welwillendheid van de passagiers in internationaal spoorwegvervoer en de andere betreft de kwaliteit van het vervoer van goederen per spoor. De Commissie herinnert er bovendien aan dat de integratie van de Europese spoorwegsysteem een technische harmonisatie vereist teneinde de interoperabiliteit van het materiaal en de infrastructuur te waarborgen.

Nagestreefde doelstellingen door het programma

1. Administratieve en juridische ondersteuning

De dienst Administratieve en juridische ondersteuning coördineert de administratieve activiteiten van de DVIS, zoals het algemeen secretariaat, personeelsbeheer, budget en begroting en logistiek, en volgt de verschillende strategische projecten op. Hij staat tevens in voor de interne en externe communicatie, het opstellen van het jaarverslag over het veiligheidsbeheer van de

de la concertation sur la sécurité de l'exploitation ferroviaire.

Le service fournit également des avis juridiques à la direction, concernant les possibles conséquences de modifications dans la législation nationale et internationale. Il formule des recommandations sur les propositions de mise en oeuvre et la transposition en droit belge de la législation internationale et traite les litiges et les dossiers concernant les amendes administratives.

2. Certification et reconnaissances

L'unité de Certification et de reconnaissance est chargée de l'examen de dossiers de demande relative à la certification du personnel de bord, à la certification des entreprises ferroviaires et à l'agrément de centres.

Le SSICF délivre dans ce cadre:

Documents de certification:

- la licence nationale de conducteur,
- la licence européenne de conducteur de train,
- le certificat national d'accompagnateur,

les certificats de sécurité à l'entreprise ferroviaire:

- le certificat de sécurité (européen) partie A
- le certificat de sécurité (national) partie B

les certificats de reconnaissance aux:

- Centres pour des examens psychologiques professionnel;
- Centres pour des examens médicaux sur le plan professionnel;
- Centres de formation;
- Examineurs d'aptitude professionnelle.

3. Supervision

Au sein du SSICF, l'unité Supervision est responsable de différentes missions qui se répartissent comme suit :

- établissement d'un plan de veille ;
- réalisation d'audits et d'inspections en relation avec la réglementation de sécurité et les autorisations délivrées par le SSICF, certificats, agréments et nouveaux systèmes, dans les conditions qui ont permis leur attribution ;

spoorwegen en de organisatie van het Veiligheidsoverleg met de spoorsector.

De dienst levert ook juridische adviezen aan de directie over de mogelijke gevolgen van wijzigingen van de nationale en internationale wetgeving. Hij formuleert aanbevelingen over de voorstellen tot implementatie en omzetting in Belgisch recht van de internationale wetgeving, en behandelt geschillen en dossiers van administratieve boetes.

2. Certificatie en erkenningen

De eenheid Certificatie en erkenningen staat in voor het onderzoek van de aanvraagdossiers aangaande de homologatie van het treinpersoneel, de certificatie van de spoorwegondernemingen en de erkenning van centra.

De DVIS levert in dit kader:

Certificatiedocumenten:

- De nationale vergunning van bestuurder;
- De Europese vergunning van treinbestuurder;
- Het nationale attest van begeleider.

veiligheidscertificaten aan de spoorwegonderneming:

- Het veiligheidscertificaat (Europees) deel A.
- Het veiligheidscertificaat (nationaal) deel B.

erkenningcertificaten aan de:

- Centra voor bedrijfspsychologische examens;
- Centra voor medische keuringen;
- Opleidingscentra;
- Examinatoren aangaande de vakbekwaamheid.

3. Supervisie

Binnen de DVIS, is de eenheid Supervisie verantwoordelijk voor volgende toezichtopdrachten:

- Opstellen van een toezichtsplan;
- De uitvoering van audits en inspecties op veiligheidsreglementen en op de door de DVIS uitgereikte toelatingen, certificaten, vergunningen en nieuwe systemen en hun bij uitreiking vermelde voorwaarden;

- exécution de contrôles destinés à vérifier la conformité d'un processus, d'un sous-système ou d'une prestation aux exigences des référentiels applicables en matière de sécurité ferroviaire ;
- surveillance continue du niveau de sécurité de l'infrastructure ferroviaire belge en tenant compte de toutes les sources d'information disponibles.

Depuis 2012, l'unité « Supervision » est compétente dans les secteurs et activités mentionnées ci-dessous :

- gestionnaire de l'infrastructure (activités liées à la gestion des systèmes de régulation et de sécurité) ;
- entreprises ferroviaires (mise à part les activités « matériel roulant ») ;
- centres de formation ;
- circulation de matériel historique sur l'infrastructure ferroviaire gérée par Infrabel.

L'intégration de l'ensemble des activités relatives au gestionnaire de l'infrastructure et aux entreprises ferroviaires est prévue en 2013. Les secteurs suivants seront ajoutés, comme les entités en charge de la maintenance et les centres psycho-médicaux.

4. Matériel roulant

Les tâches de l'unité Matériel roulant – Règlementation, Interopérabilité et Certification - sont les suivantes:

- La délivrance des autorisations de mise en service pour les véhicules ferroviaires et les équipements CCS (Contrôle-Commande et Signalisation) à bord des trains. A la demande des promoteurs, essentiellement des constructeurs et des entreprises ferroviaires, l'unité Matériel roulant participe également à des réunions d'avancement de projets. Elle effectue aussi des visites techniques afin de rendre des avis sur des sujets divers dès avant l'introduction du dossier final de demande d'autorisation;
- La gestion du Registre National des Véhicules (RNV);
- La participation aux groupes de travail de reconnaissance mutuelle avec les autorités nationales de sécurité ferroviaire d'Allemagne, de France, des Pays-Bas, de la Suisse, de l'Espagne et du Grand-Duché de Luxembourg;
- Le suivi de la législation en matière de transport des marchandises dangereuses par chemin de fer (RID), en ce compris la réalisation de contrôles sur le terrain;

- Controles uitoefenen om de naleving na te gaan van een proces, subsysteem of dienst aan de geldende spoorwegveiligheidsnormen;

- Permanent toezicht op het veiligheidsniveau van de Belgische spoorweginfrastructuur, rekening houdend met alle beschikbare informatie bronnen.

Sinds 2012 heeft de eenheid Supervisie betrekking op volgende sectoren en activiteiten:

- De infrastructuurbeheerder (activiteiten die verband houden met het beheer van controle- en veiligheidssystemen);
- De spoorwegondernemingen (uitgezonderd de activiteit "rollend materieel");
- Opleidingscentra;
- Verkeer van historisch materieel over de spoorweginfrastructuur beheerd door Infrabel.

In 2013 zal deze eenheid toezicht voorzien op alle activiteiten van de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen. Vervolgens zullen enkele domeinen worden toegevoegd, namelijk de met het onderhoud belaste entiteiten en de psycho- medische centra.

4. Rollend materieel

De taken van de afdeling Rollend materieel: Regulering, Interoperabiliteit en Certificatie bestaan uit:

- De afgifte van toelatingen voor de ingebruikname van rollend materieel en CCS-uitrustingen (het subsysteem Besturing en Seingeving) op treinen. Op verzoek van de promotoren, voornamelijk fabrikanten en spoorwegondernemingen, neemt de afdeling Rollend materieel ook deel aan bijeenkomsten over de voortgang van projecten en voert zij technische keuringen uit om nog vóór de indiening van het einddossier voor de toelatingssaanvraag over uiteenlopende onderwerpen advies te geven;
- Het beheer van het Nationaal Voertuigregister (NVR);
- De deelname aan werkgroepen over de wederzijdse erkenning samen met de nationale veiligheidsinstanties van Duitsland, Frankrijk, Nederland, Zwitserland, Spanje en het Groothertogdom Luxemburg;
- Het toezicht op de uitvoering van de wetgeving inzake het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor (RID), inclusief de uitvoering van controles op het terrein;

- La participation à des groupes de travail, au niveau européen, relatifs à certaines spécifications techniques d'interopérabilité (STI);
- La vérification de l'efficacité des systèmes de freinage des trams et des métros.

5. Infrastructure

Les tâches principales de l'équipe infrastructure sont les suivantes:

- Autorisation de mise en service d'installations nouvelles et adaptées (infrastructures, systèmes fournisseurs d'énergie et systèmes de contrôle-commande-signalisation (CCS)) ;
- Vérification de la conformité avec les Spécifications Techniques d'Interopérabilité (STI) de la construction de nouvelles infrastructures ferroviaires ;
- Vérification de la conformité avec les règles nationales de sécurité ;
- Surveillance du registre national de l'infrastructure : contrôle de la présence des données requises par les STI ;
- Surveillance de l'entretien requis dans les STI ;
- Appréciation de la demande ou renouvellement et le cas échéant délivrance du certificat de sécurité pour le Gestionnaire d'Infrastructure (GI).

Collaboration internationale

La tâche principale est la collaboration avec l'ERA (Agence européenne ferroviaire). Les tâches obligées et répétitives sont déjà mentionnées plus haut, ainsi que les tâches concernant l'interopérabilité :

- En collaboration avec l'ERA, déterminer les prescriptions concernant les conditions exigées aux systèmes de gestion de sécurité des EF et du GI.
- Surveillance du travail des organismes notifiés en collaboration avec l'ERA.
- Collaboration dans le groupe de travail « certification des ateliers » créé par l'ERA.
- Le SSICF représente la Belgique dans l'ILGGRI (International Liaison Group of Government Railway Inspectorates).
- Collaboration dans le groupe de travail technique de la Commission européenne, en qualité d'expert pour la délégation belge dans le « interoperability committee ».
- Collaboration dans les groupes de travail techniques de l'OTIF.
- Collaboration avec l'ERA pour rédiger les indicateurs, les méthodes et les objectifs de sécurité communs,

- De deelname aan werkgroepen op Europees niveau over bepaalde technische specificaties van interoperabiliteit (TSI);
- De controle op de doeltreffendheid van de remssystemen van trams en metro's.

5. Infrastructuur

De belangrijkste taken van de afdeling Infrastructuur zijn:

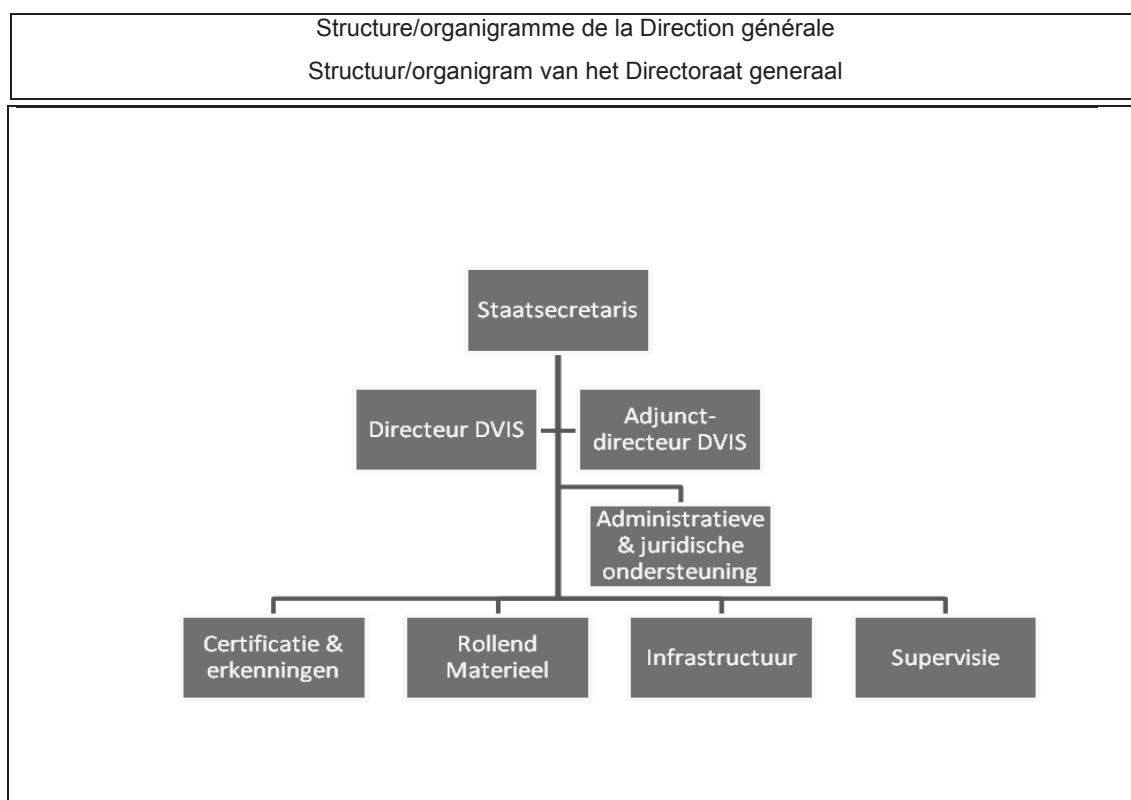
- Toelating tot indienststelling van nieuwe en aangepaste installaties (infrastructuur, systemen voor energietoelevering en voor controle-besturing-signalisatie (CBS));
- Controle van de conformiteit met de technische voorschriften interoperabiliteit (TVI) bij de constructie van nieuwe spoorweginfrastructuur;
- Controle van de conformiteit met de nationale veiligheidsvoorschriften;
- Toezicht van het nationale infrastructuurregister en controle van gegevens vereist door TVI;
- Toezicht op het nodige onderhoud in de TVI;
- Beoordeling van de aanvraag of de verlenging en indien nodig aflevering van het veiligheidscertificaat voor de infrastructuurbeheerder (IB).

Internationale samenwerking

Hoofdthema is de samenwerking met ERA, hierna komen enkel de taken die een intense samenwerking vereisen, een aantal verplicht van repetitieve aard zijn al vermeld bij de andere taken, evenals de medewerking in verband met de interoperabiliteit.

- In samenwerking met ERA bepalen van de voorschriften met betrekking tot de eisen die gesteld worden aan veiligheidsbeheerssystemen van EF en van de IB.
- Toezicht op het werk van de aangemelde instanties in samenwerking met ERA.
- Medewerking in de werkgroep certificatie van de werkplaatsen opgericht door ERA.
- DVIS vertegenwoordigt België in de ILGGRI (International Liaison Group of Government Railway Inspectorates).
- Medewerkingen in de technische werkgroep van de Europese Commissie, op aanduiding van Belgische vertegenwoordiger in het 'interoperability committee'.
- Medewerking in de technische werkgroepen van de OTIF.
- Samenwerking met ERA bij het opstellen van gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren, veiligheids-methodes en veiligheidsdoelstellingen.

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - Collaboration avec l'ERA pour rédiger les critères concernant le certification, la registration de la formation du personnel de bord. - Collaboration avec l'ERA pour atteindre divers bases de données pour entre autres, des règles nationales, les wagons, des certificats de sécurité et les licences de conducteur de train de la part des états membres de l'union européenne. - Notification et motivation des changements aux règles nationales de sécurité à l'Union européenne. - Collaboration avec l'ERA dans le groupe de travail SCA afin d'harmoniser les conditions des demandes pour obtenir un certificat de sécurité et pour déterminer la stratégie afin d'obtenir un certificat de sécurité communautaire. - Collaboration avec l'ERA pour établir les nouvelles STI, adapter les existantes et collaborer dans les groupes de travail ERTMS pour une définition ultérieure des spécifications ETCS. - Représentation de la Belgique dans le comité article 21, créé dans l'UE1996/48, pour examen et acceptation des règles techniques nouvelles proposées par la Commission européenne. - Représenter la Belgique dans les groupes de travail internationaux des experts et collaborer dans les divers sous-groupes. | <ul style="list-style-type: none"> - Samenwerking met ERA bij het opstellen van criteria aangaande de certificatie, de registratie van de vorming van het treinpersoneel. - Samenwerking met ERA om te komen tot een opmaken van de diverse databanken voor onder meer de nationale regelgeving, de wagens, de veiligheidscertificaten en de vergunningen voor treinbestuurders vanwege de diverse lidstaten van de Europese Unie. - Mededeling en motivatie van de wijzigingen aan de nationale veiligheidsvoorschriften aan de Europese commissie. - Samenwerking met ERA, in de werkgroep SCA voor harmonisering van aanvraagvoorwaarden voor het verkrijgen van een veiligheidscertificaat en voor het bepalen van de strategie voor het verkrijgen van één communautair veiligheidscertificaat. - Samenwerking met ERA voor het opstellen van de nieuwe en aanpassing van de bestaande TSI's en ook medewerking in de ERTMS werkgroepen voor de verdere definitie van de ETCS specificaties. - Belgische vertegenwoordiging in het comité opgericht overeenkomstig EU1996/48 artikel 21 voor het onderzoek en aanvaarding van nieuwe technische regelgeving voorgesteld door de Europese Commissie. - Belgische vertegenwoordiging in de internationale expertenwerkgroepen, en medewerking in de diverse subwerkgroepen, betreffende RID. |
|---|--|

**Moyens mis en oeuvre****60. Personnel****Effectifs (théoriques)**

Niveau	2012	2013	2014
A	16,8	25,8	28,8
B	7,6	12,6	13,6
C	4,8	2,8	2,8
D	1,0	1,0	0,0
Totaux	30,2	42,2	45,2

Remarque : Les effectifs sont exprimés en équivalents temps plein.

Aangewende middelen**60. Personeel****(Theoretische) Effectieven**

Niveau	2012	2013	2014
A	16,8	25,8	28,8
B	7,6	12,6	13,6
C	4,8	2,8	2,8
D	1,0	1,0	0,0
Totalen	30,2	42,2	45,2

Opmerking: De effectieven zijn uitgedrukt in voltijdse equivalenten.

Dépenses		(en milliers EUR) / (in duizendtallen EUR)			Uitgaven
Statut	(P.A. B.A.)	2012	2013	2014	Statuut
Personnel statutaire	(60 11.00.16)	574	849	1 289	Statutair personeel
		571	849	1 289	
Personnel non-statutaire	(60 12.21.48)	2 300	2 751	2 465	Niet-statutair personeel
		2 118	2 751	2 465	
Totaux	fc	2 871	3 600	3 754	Totalen
	fb	2 389	3 600	3 754	

61. Frais de fonctionnement**61. Werkingskosten**

PA	A.B.	Nature		2012	2013	2014	2015	2016	2017	B.A.	Aard
61	12.11.01	Totaux	fc fb	220 164	582 582	680 683	680 683	680 683	680 683	12.11.01	Totalen
61	12.11.04	Informatique	fc fb	496 476	583 583	217 217	217 217	217 217	217 217	12.11.04	Informatica
61	74.10.01	Matériel roulant	fc fb	- -	4 4	99 99	99 99	99 99	99 99	74.10.01	Rollend materieel
61	74.22.01	Équipement	fc fb	6 6	6 6	6 6	6 6	6 6	6 6	74.22.01	Uitrusting
61	74.22.04	Informatique	fc fb	0 6	95 95	49 49	49 49	49 49	49 49	74.22.04	Informatica
		Totaux généraux	fc fb	722 652	1 270 1 270	1 051 1 054	1 051 1 054	1 051 1 054	1 051 1 054		Algemeen totaal

**Description/Base légale /Base réglementaire/
Méthode de calcul de la dépense**

Le crédit inscrit à l'AB 22 61 12.11.01 se décompose comme suit :

- un montant de 512 000 EUR est prévu pour la réalisation d'études diverses relatives aux différents acteurs du monde ferroviaire. Etant donné que le SSICF ne dispose pas des experts nécessaires pour la réalisation d'audits, il faut faire appel à de l'assistance externe ;
- couverture des frais de représentation supportés par la Belgique (organisation de réunions et traduction de documents) : 3 000 EUR ;
- frais d'entretien et de réparation des 2 voitures de service (4x4) du SSICF : 6 000 EUR ;
- frais de GSM : 7 000 EUR
- Mise à jour des informations relatives aux évolutions techniques, légales et administratives au niveau belge et européen = le Règlement concernant le transport International ferroviaire des marchandises Dangereuses (RID) : 13 000 EUR ;
- Achat de papier pour la sécurité et frais d'impression pour le compte du SSICF (plus de licences européennes sur carte de polycarbonate et plusieurs exemplaires du rapport annuel): 36 000 EUR ;
- Frais de dépannage et assurance transfrontalière des véhicules de service : 1 000 EUR ;
- Achat d'uniformes et de vestes de sécurité : 6 000 EUR ;
- Formations : 40 000 EUR

**Omschrijving/Wettelijke basis/Reglementaire basis
/Berekeningsmethode van de uitgave**

Het krediet ingeschreven op BA 22 61 12.11.01 is als volgt samengesteld:

- Een bedrag van 512 000 EUR is voorzien voor het uitvoeren van allerlei studies ivm de actoren van het spoorvervoer. Vermits DVIS niet over eigen experts beschikt voor het uitvoeren van audits, dient beroep te worden gedaan op externe bijstand;
- Dekking van de representatiekosten die door België worden gedragen (organisatie van vergaderingen en vertaling van documenten) : 3 000 EUR ;
- Onderhouds- en herstellingskosten van de 2 dienstwagens (4x4) van DVIS : 6 000 EUR ;
- Kosten GSM : 7 000 EUR
- Actualisaties van de technische, wettelijke en administratieve informatie en dit zowel op Belgisch als op Europees niveau + het reglement betreffende het internationaal spoorvervoer van gevaarlijke goederen (RID): 13 000 EUR ;
- aankoop veiligheidspapier en drukkosten voor rekening van DVIS (meer Europese vergunningen op polycarbonaatkaart en meer exemplaren van het jaarverslag): 36 000 EUR ;
- Kosten voor pechverhelping en grensoverschrijdende verzekering van de dienstvoertuigen : 1 000 EUR ;
- Aankoop van uniformen en veiligheidskledij : 6 000 EUR ;
- Opleidingen : 40 000 EUR

- Frais de catering pour les réunions internes et les participations à des séminaires : 16 000 EUR ;
- Frais de carburant des véhicules de services : 5 000 EUR ;

Frais de représentation encourus à l'étranger par le SSICF : 35 000 EUR

Le crédit enregistré à l'AB 22 61 12.11.04 reprend les crédits relatifs à l'application pour la délivrance de licences aux conducteurs de train en application de la directive 2007/59/EG du parlement et du conseil européen du 23 octobre 2007.

A partir de 2014 un montant de 217 000 EUR est prévu pour l'entretien correctif et adaptif de l'application.

Le crédit enregistré à l'AB 22 61 74.10.01 est destiné à l'achat de 2 voitures de société et leurs adaptations au terrain.

Le crédit inscrit à l'AB 22 61 74.22.01 est nécessaire pour l'achat ou le remplacement du matériel détérioré ou destiné à sécuriser le travail des agents.

Le crédit inscrit à l'AB 22 61 74.22.04 reprend les crédits relatifs à l'application pour la délivrance de licences aux conducteurs de train en application de la directive 2007/59/EG du parlement et du conseil européen du 23 octobre 2007.

A partir de 2014 un montant de 49 000 EUR est prévu comme participation à l'investissement nécessaire pour exploiter l'application.

- Cateringkosten voor interne vergaderingen en deelname aan seminars, teambuilding: 16 000 EUR ;
- Brandstofkosten voor de 2 dienstwagens : 5 000 EUR ;

Representatiekosten bij gelegenheid van buitenlandse missies van DVIS: 35 000 EUR.

Op de BA 22 61 12.11.04 worden kosten ingeschreven voor de toepassing voor de uitreiking van de machinistenvergunning ten uitvoering van de richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007.

Vanaf 2014 wordt een recurrente bedrag van 217 000 EUR voorzien voor het correctieve en adaptieve onderhoud.

Het krediet ingeschreven op BA 22 61 74.10.01 is bestemd voor de aankoop van 2 nieuwe dienstwagens en hun aanpassingen aan het terrein.

Het krediet ingeschreven op BA 22 61 74.22.01 is vereist voor de aankoop of de vervanging van versleten materiaal of bestemd voor de beveiliging van het personeel.

Op de BA 22 61 74.22.04 worden kosten ingeschreven voor de toepassing voor de uitreiking van de machinistenvergunning ten uitvoering van de richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007.

Vanaf 2014 wordt een recurrente bedrag van 49 000 EUR voorzien als participatie aan de investeringen nodig om de toepassing te kunnen gebruiken.

DIVISION ORGANIQUE 41

ENTREPRISES PUBLIQUES

Cette division organique comprend les crédits destinés au financement des actions spécifiques relatives au fonctionnement de certaines entreprises publiques.

Missions assignées

Les entreprises publiques – Bpost, Belgacom et les trois entreprises du Groupe SNCB – ont pour objectif de rendre une série de services à la collectivité. Ces services sont devenus indispensables pour le fonctionnement de la société, de l'intégration sociale et de l'économie.

Ces entreprises opèrent dans un contexte concurrentiel, et elles remplissent également le rôle de fournisseur du service universel, pour lequel elles ont une série d'obligations particulières.

De plus, qu'il s'agisse de services postaux performants, d'offres de mobilité adaptées ou de services de télécommunications de pointe, les entreprises publiques contribuent à la compétitivité de notre économie. Elles doivent par conséquent continuer à améliorer leur productivité pour offrir les meilleurs services aux meilleurs prix. Il est également important qu'elles continuent à investir dans leurs infrastructures afin d'assurer la durabilité et le progrès constant de leurs services, qui doivent évoluer de concert avec la société.

Bpost

Bpost dispose également d'un réseau commercial de 1 340 points de ventes (bureaux de poste ou Points Poste) qui accueillent chaque jour des clients pour des opérations très diversifiées allant de l'achat de timbres ou le dépôt de courrier au conseil en placements.

En Belgique, comme dans la plupart des pays de l'Union européenne, le marché postal est totalement ouvert à la concurrence depuis le 1er janvier 2011 (loi de 13 décembre 2010). Le marché du courrier est en pleine mutation, la concurrence d'autres moyens de communication étant de plus en plus présente.

La relation entre l'État belge et bpost est déterminée au travers d'un Contrat de gestion. Celui-ci règle notamment les modalités d'exécution des tâches que bpost assure en vue d'exécuter ses missions de service public, ainsi que sur l'intervention financière de l'État.

ORGANISATIEAFDELING 41

OVERHEIDSBEDRIJVEN

Deze organisatieafdeling bevat kredieten om specifieke acties te financieren met betrekking tot de werking van bepaalde overheidsbedrijven.

Nagestreefde doelstellingen

De overheidsbedrijven – Bpost, Belgacom en de drie ondernemingen van de NMBS-Groep – hebben als belangrijkste doelstelling het verstrekken van een reeks diensten aan de hele gemeenschap. Deze diensten zijn noodzakelijk geworden voor het functioneren van de samenleving, de sociale integratie en de economie.

Deze bedrijven handelen binnen een concurrentiële context, en ze vervullen tevens de rol van universele dienstverlener, waardoor zij een aantal bijzondere verplichtingen hebben.

Of het nu gaat om goed functionerende postdiensten, om een aanbod van aangepaste mobiliteit of om goed werkende telecommunicatiediensten, de overheidsbedrijven dragen bij tot het concurrentievermogen van onze samenleving. Ze moeten ook daarom hun productiviteit blijven verbeteren om zo hun beste diensten aan te bieden tegen de beste prijs. Het is tevens uitermate belangrijk dat ze blijven investeren in hun infrastructuur zodat ze de duurzaamheid en de continue vooruitgang van hun diensten blijven garanderen.

Bpost

Bpost beschikt over een commercieel netwerk bestaande uit 1 340 verkooppunten (postkantoren of postpunten) die dagelijks klanten ontvangen om diverse verrichtingen uit te voeren, gaande van de aankoop van postzegels of het binnenbrengen van post tot advies bij beleggingen.

Net als in de meeste andere landen van de Europese Unie is ook in België sinds 1 januari 2011 de postmarkt volledig opengesteld voor concurrentie (wet van 13 december 2010). De postmarkt is in volle verandering, en de concurrentie van andere communicatiemiddelen wordt almaar sterker.

De relatie tussen de Belgische Staat en bpost is vastgelegd in een Beheerscontract. Dat regelt onder meer de uitvoeringsmodaliteiten van de taken waarvoor bpost instaat om zijn opdrachten van openbare dienst uit te voeren, evenals de financiële tegemoetkoming van de Staat.

Belgacom

Belgacom fournit aux citoyens et aux entreprises une infrastructure de télécommunications performante. C'est un atout important pour la compétitivité de l'économie.

La rapidité des développements technologiques implique des investissements d'envergure afin de maintenir une infrastructure de pointe sur l'ensemble du territoire à la disposition des citoyens et des entreprises.

Belgacom investit de manière continue dans de nouveaux services ou de nouvelles technologies afin d'élargir les possibilités offertes à ses clients mais aussi d'améliorer sans cesse l'accessibilité des technologies de la communication et de l'information au plus grand nombre.

Groupe SNCB

Le problème de la mobilité est de plus en plus aigu, et se combine à une attention croissante pour l'environnement. Les chemins de fer jouent un rôle important à cet égard.

Le transport ferroviaire de voyageurs et celui de marchandises peuvent contribuer de façon effective à une mobilité viable, sociale, accessible, sûre et abordable.

C'est le défi que doit relever le Groupe SNCB : Les obligations de l'Etat en application des contrats de gestion avec le groupe SNCB sont reprises dans un programme d'activités spécifique, à savoir 51/1 - Transport ferroviaire.

PROGRAMME 41/5**ENTREPRISES PUBLIQUES****Objectifs poursuivis par le programme**

Compte tenu de ce qui précède, ce programme prend en charge les dépenses pour des avis externes en rapport avec la modernisation des entreprises publiques.

Le programme contient aussi les crédits nécessaires pour la couverture des charges imposées à Bpost pour les missions de service public, en exécution de son contrat de gestion.

Il prévoit également les dépenses pour la couverture des avantages sociaux accordés aux agents du Service de redevance Radio-TV et du Service Radio Maritime qui ont été transférés à l'Institut Belge des Services Postaux et des Télécommunications le

Belgacom

Belgacom levert aan de burgers en aan de bedrijven een efficiënte telecommunicatie-infrastructuur. Dit is een belangrijke troef voor het concurrentievermogen van de economie.

De snelheid waarmee de technologieën zich ontwikkelen, vraagt omvangrijke investeringen om de geavanceerde infrastructuur te behouden, die op het hele grondgebied ter beschikking staat van de burgers en bedrijven.

Belgacom investeert aanhoudend in nieuwe technologieën om zo meer mogelijkheden te bieden aan haar klanten maar ook om de communicatie- en informatietechnologieën toegankelijk te maken voor een zo groot mogelijk aantal mensen.

NMBS – Groep

Het mobiliteitsprobleem wordt steeds intenser en gaat gepaard met een stijgende aandacht voor het (leef)milieu. De spoorwegen spelen hierbij een belangrijke rol.

Het passagiers- en goederenvervoer per spoor kan op een doeltreffende wijze bijdragen tot een leefbare, sociale, toegankelijke, veilige en betaalbare mobiliteit.

Voor deze uitdaging staan de NMBS-Groep. De verplichtingen van de Staat in uitvoering van de beheersovereenkomsten met de NMBS-groep zijn opgenomen in een afzonderlijke programma-activiteit nl. 51/1 – spoorwegvervoer.

PROGRAMMA 41/5**OVERHEIDSBEDRIJVEN****Nagestreefde doelstellingen door het programma**

Gelet op wat voorafgaat, neemt dit programma de uitgaven ten laste voor extern advies in verband met de modernisering van de overheidsbedrijven.

Het programma bevat eveneens de kredieten tot dekking van de uitgaven voor de taken die worden opgelegd aan Bpost voor de opdrachten van openbare dienst, in uitvoering van haar beheerscontract.

Het voorziet ook de uitgaven tot dekking van de sociale voordelen toegekend aan de personeelsleden van de Dienst Kijk- en Luistergeld en van de Radio Maritieme Dienst, die op 1 april 1997 werden overgedragen naar het Belgisch Instituut voor Postdiensten en

1^{er} avril 1997 et qui ont opté pour leur retour à Belgacom afin de pouvoir émarger au plan PTS.

Moyens mis en oeuvre

Programme d'activités 50. Avis externe entreprises publiques

AB 33 41 50 12.11.22 – Dépenses en vue de couvrir les frais de conseils externes stratégique, financier et juridique dans le cadre des entreprises publiques.

(en milliers d'EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	31	294	285	285	285	285
b	32	295	286	286	286	286

Description

C'est un souci permanent d'adapter la structure des entreprises publiques aux divers besoins et d'en améliorer autant que possible l'efficacité et la maîtrise des coûts. Ces crédits évoluent en fonction de l'accent mis par les responsables politiques.

En outre, le politique doit veiller aux développements en matière de réglementation et d'organisation du marché des secteurs dans lesquels les entreprises publiques sont actives. Pour toutes ces tâches, il est régulièrement fait appel aux spécialistes externes via consultance externe.

Les ressources disponibles sont utilisées en partie pour le suivi des affaires en cours et en partie pour de nouvelles missions.

Programme d'activités 52. Bpost

AB 33 41 52 31.22.03 – Rémunération des frais occasionnés à Bpost pour l'exercice des tâches de services publics qui lui sont confiées.

(en milliers d'EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	335 536	311 233	304 208	298 930	297 978	297 978
b	335 536	311 233	304 208	298 930	297 978	297 978

Description/Base légale/Base réglementaire/Méthode de calcul de la dépense

Le cinquième contrat de gestion entre l'Etat et Bpost a été approuvé pour la période 2013-2015 par l'Arrête royal de 29 mai 2013.

Telecommunicatie en die verkozen hebben om terug te keren naar Belgacom om gebruik te maken van het PTS-plan.

Aangewende middelen

Programma-activiteit 50. Extern advies overheidsbedrijven

BA 33 41 50 12.11.22 – Uitgaven voor strategisch, financieel en juridisch extern advies in het kader van de overheidsbedrijven.

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	31	294	285	285	285	285
b	32	295	286	286	286	286

Omschrijving

Het is een blijvende zorg de organisatiestructuur van elk overheidsbedrijf aan te passen aan de diverse noden en behoeften en daar waar mogelijk ook de efficiëntie en de kostenbeheersing te verbeteren. Deze kredieten evolueren in functie van de accenten gelegd door de beleidsverantwoordelijken.

Bovendien moet de overheid waken over de ontwikkelingen aangaande de reglementering en de marktorganisatie van de sectoren waarin de overheidsbedrijven actief zijn. Voor al deze taken wordt geregeld bijstand gevraagd van externe specialisten via consultancy.

De beschikbare middelen worden deels aangewend voor de afhandeling van hangende dossiers en deels voor nieuwe opdrachten.

Programma-activiteit 52. Bpost

BA 33 41 52 31.22.03 – Vergoeding van de aan Bpost opgelegde kosten bij de uitoefening van de taken van openbare dienstverlening die haar werden toevertrouwd.

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	335 536	311 233	304 208	298 930	297 978	297 978
b	335 536	311 233	304 208	298 930	297 978	297 978

Omschrijving/Wettelijke basis/Reglementaire basis/Méthode de calcul de la dépense

Het vijfde beheerscontract tussen de Staat en Bpost werd goedgekeurd voor de periode 2013-2015 door het Koninklijk besluit van 29 mei 2013.

L'intervention financière de l'État:

2014 : 304 208 K EUR

2015 : 298 930 K EUR

2016 : 297 978 K EUR

L'intervention financière de l'Etat sur base du contrat de gestion peut être répartie en indemnités pour des services non soumis à la TVA (prestations de services postaux et financiers) et en services imposables (la délivrance des imprimés électoraux non-adressés).

Etant donné que des élections ont été planifiées en 2014 (régionales), une provision TVA a été prévue pour 2015 (952 000 EUR status quo comparé à 2011).

Programme d'activités 53. Belgacom - plan PTS

AB 33 41 53 32.00.02 – Avantages sociaux accordés aux agents du Service Radio-Télévision. Redevances et du Service Radio Maritime qui ont opté pour le retour à Belgacom.

(en milliers d'EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	208	206	208	209	209	209
b	208	206	208	209	209	209

Description/Base légale/Base réglementaire

Le personnel de Belgacom qui a été affecté au Service de Radio-Télévision Redevances et au Service Radio Maritime, a été transféré le 1^{er} avril 1997 à l'Institut Belge des Services Postaux et des Télécommunications, avec la possibilité de retourner à Belgacom pour y bénéficier d'un congé préalable à la mise à la retraite (arrêté royal du 3 avril 1997).

En plus des pensions de retraite, primes de départ et allocations périodiques à charge du Budget des Pensions (AB 51 13 32.00.02), l'Etat Fédéral prend en charge la charge financière des avantages sociaux (article 7 de l'arrêté royal du 19 mai 1998).

Méthode de calcul de la dépense

En 1998, les montants nécessaires ont été inscrits au Budget des Pensions tandis qu'en 1999, un crédit de 223 104 EUR a été prévu sur la présente allocation de base afin de permettre le remboursement des coûts des avantages sociaux accordés par le département à Belgacom.

Le montant a régulièrement été ajusté aux besoins réels.

De financiële tegemoetkoming van de Staat voorziet:

2014: 304 208 K EUR

2015 : 298 930 K EUR

2016: 297 978 K EUR

De financiële tussenkomst van de Staat ingevolge het beheerscontract kan worden opgesplitst in vergoeding voor de van BTW vrijgestelde diensten (postale en financiële dienstverlening) en de belastbare diensten (uitreiking van niet-geadresseerd verkiezingsdrukwerk).

Vermits verkiezingen gepland zijn 2014 (regionaal) werd voor in 2015 een BTW-provisie voorzien (952 000 EUR status quo tov 2011).

Programma-activiteit 53. Belgacom - plan PTS

BA 33 41 53 32.00.02 – Sociale voordelen toegekend aan de personeelsleden van de Dienst Kijk- en Luistergeld en van de Radio Maritieme Dienst die verkozen hebben om terug te keren naar Belgacom.

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	208	206	208	209	209	209
b	208	206	208	209	209	209

Omschrijving/Wettelijke basis/Reglementaire basis

Het personeel van Belgacom dat bij de Dienst Kijk- en Luistergeld en bij de Radio Maritieme Dienst geaffecteerd was, werd op 1 april 1997 overgedragen aan het Belgisch Instituut voor Postdiensten en Telecommunicatie, waarbij ze de mogelijkheid kregen om terug te keren naar Belgacom om van verlof voorafgaand aan de pensionering te genieten (Koninklijk Besluit van 3 april 1997).

Naast de rustpensioenen, de vertrekpremies en de periodieke toelagen gedragen door de Begroting van de Pensioenen (artikel 51 13 32.00.02), draagt de Federale Staat de financiële last van de sociale voordelen (artikel 7 van het Koninklijk Besluit van 19 mei 1998).

Berekeningsmethode van de uitgave

In 1998 werden de noodzakelijke bedragen ingeschreven in de Begroting der Pensioenen terwijl in 1999 een krediet van 223 104 EUR voorzien werd op de huidige basisallocatie om de terugbetaling toe te laten van de kosten van de aan Belgacom door het departement toegekende sociale voordelen.

Het bedrag werd regelmatig aangepast aan de reële behoeften.

DIVISION ORGANIQUE 51

DIRECTION GENERALE POLITIQUE DE MOBILITÉ DURABLE ET FERROVIAIRE

1. Direction Entreprises publiques et Politique ferroviaire

1.1 Introduction

La Direction Entreprises publiques et Politique ferroviaire (DEPPF) est l'une des trois directions de la Direction générale Politique de Mobilité durable et ferroviaire du SPF Mobilité et Transports.

Evolutions dans le secteur ferroviaire

Les diverses évolutions que le secteur ferroviaire a connues au cours des dernières années au niveau européen et national, ont entraîné des adaptations successives de l'administration. Il s'agit entre autres des évolutions sociétales suivantes :

- les attentes sans cesse croissantes des clients en matière de sécurisation et de qualité du service;
- le besoin d'un système ferroviaire pouvant répondre à la demande de transport croissante et aux exigences en matière de sécurité;
- les exigences de la société en matière de transparence, de bonne utilisation des deniers de l'état et de durabilité ;
- l'évolution vers un marché unique au sein d'une Union européenne en expansion.

Ces évolutions se concrétisent dans :

- les paquets ferroviaires européens successifs qui libéralisent le marché ferroviaire et imposent des exigences plus poussées en matière de sécurité et d'interopérabilité du transport ferroviaire;
- un certain nombre de règlements européens spécifiques, tels que ceux relatifs aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer (1370/2007), aux droits et obligations des voyageurs ferroviaires (1371/2007) et au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif (913/2010);
- la directive 2006/111/CE de la Commission du 16 novembre 2006 relative à la transparence des relations financières entre les États membres et les entreprises publiques ainsi qu'à la transparence financière dans certaines entreprises et les lignes directrices européennes sur les aides d'État;
- la poursuite du développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T);

ORGANISATIEAFDELING 51

DIRECTORAAT-GENERAAL DUURZAME MOBILITEIT EN SPOORBELEID

1. Directie Overheidsbedrijven en Spoorbeleid

1.1 Inleiding

De Directie Overheidsbedrijven en Spoorbeleid (DOS) is één van de drie directies van het Directoraat-generaal Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Evoluties in de spoorwegsector

De diverse evoluties die de spoorwegsector de laatste jaren zowel op Europees als op nationaal vlak heeft gekend, hebben geleid tot opeenvolgende aanpassingen binnen de administratie. Het gaat onder meer om de volgende maatschappelijke ontwikkelingen:

- de toenemende verwachtingen van de klanten wat betreft beveiliging en kwaliteit van de dienstverlening;
- de nood aan een spoorstelsel dat beantwoordt aan de groeiende vervoersvraag en de eisen voor veiligheid;
- de eisen van de maatschappij wat betreft transparantie, goede besteding van overheidsgelden en duurzaamheid;
- de evolutie naar een eengemaakte markt binnen een zich uitbreidende Europese Unie.

Deze evoluties vinden hun concrete weerslag in:

- de opeenvolgende Europese spoorwegpakketten die de spoormarkt liberaliseren en verdergaande eisen stellen inzake de veiligheid en de interoperabiliteit van het spoorvervoer;
- een aantal specifieke Europese verordeningen, zoals die over het openbaar personenvervoer per spoor (1370/2007), over de rechten en de plichten van de treinreizigers (1371/2007) en over het netwerk voor concurrerend goederenvervoer per spoor (913/2010);
- de Richtlijn 2006/111/EG van de Commissie van 16 november 2006 betreffende de doorzichtigheid in de financiële betrekkingen tussen lidstaten en openbare bedrijven en de financiële doorzichtigheid binnen bepaalde ondernemingen en de Europese richtsnoeren met betrekking tot Staatssteun;
- de verdere uitbouw van het Trans-Europese Netwerk voor Vervoer (TEN-V);

- les objectifs internationaux et nationaux en matière d'environnement et les efforts d'internalisation des coûts externes des divers modes de transport.

Réorganisation des services

La législation européenne a été à l'origine de la scission au début 2005 de l'ancienne SNCB en trois sociétés et de la séparation entre la gestion de l'infrastructure et son utilisation. Depuis la libéralisation du transport des marchandises et, plus récemment, du transport international de voyageurs, des entreprises ferroviaires autres que la SNCB utilisent le réseau belge.

Au début 2008, la Direction Transport par Rail a été réorganisée et adaptée à cette évolution en vue d'offrir un service de qualité à la clientèle et d'optimiser les relations avec les stakeholders. Elle a alors été scindée en trois services – Infrastructure, Transport intérieur de voyageurs et Marché du rail – ainsi qu'une cellule juridique qui, avec d'autres services, participait à l'élaboration de la réglementation européenne ainsi qu'à sa transposition en droit belge.

La nouvelle législation concernant le transport ferroviaire a abouti à la création de nouveaux services au sein du SPF :

- le Service de Régulation du transport ferroviaire et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National qui veille au libre accès au marché;
- le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer en tant qu'autorité nationale de sécurité;
- l'Organisme d'enquête sur les accidents et les incidents ferroviaires;
- le Service Droits passagers ferroviaires, en tant qu'organisme chargé de l'application des dispositions prévues par le règlement (CE) n° 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires.

En vue d'une meilleure intégration de l'expertise de la Direction Transport par Rail, de la Direction Mobilité et de la Direction Intermodalité, ces trois directions ont été fusionnées en janvier 2013 pour former la Direction générale Politique de Mobilité durable et ferroviaire. La Direction Transport par Rail a été rebaptisée Direction Entreprises publiques et Politique ferroviaire et a conservé l'ensemble de ses tâches.

1.2. Mission, vision, objectifs et tâches principales

MISSION

Mission : La mission reflète notre raison d'être et ce que nous défendons. La mission de la DEPPF s'énonce comme suit : "Soutenir activement la politique visant à

- de internationale en nationale doelstellingen met betrekking tot het leefmilieu en het streven naar de internalisering van de externe kosten van de diverse vervoersmodi.

Reorganisatie van de diensten

De Europese wetgeving leidde tot de omvorming, begin 2005, van de voormalige NMBS tot drie vennootschappen, met een scheiding tussen het beheer van de infrastructuur en het gebruik ervan. Sinds de liberalisering van het vrachtovervoer en, meer recent, van het internationale reizigersvervoer, maken ook andere spoorwegondernemingen dan de NMBS gebruik van het Belgische net.

De Directie Spoorvervoer werd begin 2008 gereorganiseerd en aangepast aan deze evolutie met het oog op de goede dienstverlening aan de klant en de optimale relatie met de stakeholders. De Directie Spoorvervoer werd toen ingedeeld in de diensten Infrastructuur, Binnenlands vervoer reizigers, Spoorwegmarkt en een juridische cel die, samen met de andere diensten, bijdroeg aan de opstelling van de Europese regelgeving en de omzetting ervan in Belgisch recht.

De nieuwe wetgeving op het spoorvervoer resulteerde in de oprichting van nieuwe diensten in de schoot van de FOD:

- de Dienst voor de Regulering van het Spoorvervoer en van de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal die toeziet op de vrije markttoegang;
- de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen als nationale veiligheidsinstantie;
- het Onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor;
- de Handhavingsinstantie in het kader van Verordening (EG) nr. 1371/2007 betreffende rechten en plichten van de reizigers.

Met het oog op een betere integratie van de expertise van de Directie Spoorvervoer, de Directie Mobiliteit en de Directie Intermodaal vervoer, werden in januari 2013 deze drie directies samengebracht in een nieuwe Directoraat-generaal Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid. De Directie Spoorvervoer kreeg de naam Directie Overheidsbedrijven en Spoorbeleid en behield het takenpakket.

1.2. Missie, visie, doelstellingen, kernopdrachten

MISSIE

De missie geeft aan wat onze reden van bestaan is en waarvoor we staan. De missie van de DOS luidt als volgt: "Actief ondersteunen van het beleid voor een

offrir un transport ferroviaire de qualité qui assume son rôle au sein du système de transport".

La DEPPF épaula le Ministre des Entreprises publiques et le Secrétaire d'État à la Mobilité dans le développement de leur apport respectif à cette politique. Le service soutient la mise en œuvre du cycle politique lié à leurs domaines de compétence propres, et se focalise à cet égard sur:

- la préparation des contrats de gestion avec le Groupe SNCB - y compris les investissements - et de tâches sur le plan international et transfrontalier et la formulation d'avis en la matière;
- l'exécution des tâches qui lui sont confiées;
- le suivi de l'exécution des tâches qui, dans le cadre des contrats de gestion, sont confiées au Groupe SNCB, en particulier des investissements;
- l'évaluation de la politique

VISION

La vision indique la direction dans laquelle l'organisation souhaite évoluer à moyen terme, ce pour quoi nous nous engageons. La vision de la DEPPF s'énonce comme suit : "La DEPPF s'est développé en un service performant qui apporte sa contribution à une politique ferroviaire étayée objectivement et portée par les partenaires".

La DEPPF souhaite être, plus encore qu'aujourd'hui, un service qui dispose:

- de la connaissance et de la vision lui permettant d'étayer la politique ferroviaire;
- du personnel qualifié pour mener à bien cette tâche de manière qualitative;
- des outils et d'une bonne organisation pour mener à bien cette tâche de manière efficace et efficiente;
- des contacts avec des partenaires afin de créer un soutien sociétal, de sorte que le service soit une référence dans le monde ferroviaire, et que le politique fasse appel à lui en priorité.

La DEPPF apporte sa contribution sur base:

- d'un rôle de coordination à l'égard des partenaires internes et externes, tant au niveau régional, national qu'international, afin d'obtenir une légitimité suffisante;
- de l'utilisation de l'expertise et des connaissances propres et, le cas échéant, du recours à des connaissances externes;
- du développement des instruments appropriés;
- d'une approche proactive dans un contexte rapidement changeant.

kwaliteitsvol spoorvervoer dat zijn rol opneemt binnen het transportsysteem."

De DOS ondersteunt de Minister van Overheidsbedrijven en de Staatssecretaris voor Mobiliteit bij het ontwikkelen van hun respectievelijk aandeel in dit beleid. De dienst ondersteunt de uitvoering van de beleidscyclus voor de eigen bevoegdheidsmaterie en richt zich daarbij op:

- het voorbereiden van en adviseren bij de beheerscontracten met de NMBS-groep – inclusief de investeringen - en van opdrachten op internationaal en grensoverschrijdend vlak;
- het uitvoeren van de haar toegewezen opdrachten;
- het monitoren van de uitvoering van de taken die in het kader van de beheerscontracten zijn toevertrouwd aan de NMBS-groep, in het bijzonder van de investeringen;
- het evalueren van het beleid.

VISIE

De visie geeft aan waar de organisatie heen wil op middellange termijn. De visie van de DOS luidt als volgt: "De DOS is uitgebouwd tot een performante dienst die mee vorm geeft aan een objectief onderbouwd en door de partners gedragen spoorbeleid".

De DOS wil nog meer dan vandaag een dienst zijn die beschikt over:

- kennis en visie om het spoorbeleid te onderbouwen;
- getraind personeel om dit op een kwaliteitsvolle manier te doen;
- tools en een goede organisatie om dit op een effectieve en efficiënte manier te doen;
- contacten met partners om een draagvlak te creëren, zodat de dienst een referentie is binnen de spoorwereld, waarop het beleid bij voorkeur een beroep doet.

De DOS levert haar bijdrage op basis van:

- een coördinerende rol ten overstaan van interne en externe partners, zowel op het gewestelijke, nationale als op het internationale niveau teneinde voldoende draagvlak te verwerven;
- inzet van eigen expertise en kennis, en van externe kennis waar nodig;
- ontwikkelen van een geschikt instrumentarium;
- een proactieve aanpak binnen een snel wijzigende context.

OBJECTIFS STRATÉGIQUES

Le rail doit contribuer à la mobilité durable des personnes et au transport durable des marchandises. Les objectifs stratégiques de la DEPPF reposent sur six objectifs politiques. Les trois premiers d'entre ceux-ci concernent surtout la manière dont la mobilité (ferroviaire) se manifeste sur le terrain, et les trois derniers plutôt le contexte.

La mobilité et le transport en Belgique sont durables, dans la triple dimension: économique, sociale et écologique

Le rail assume son rôle:

- en matière d'accessibilité garantie. Dans ce cadre, le rail développe les corridors européens de marchandises, et livre des efforts permanents en matière de transport de voyageurs, en particulier sur les axes importants et vers les grands centres. Le rail accorde également une attention élevée à l'intermodalité (c'est-à-dire l'utilisation de plus d'un type de mode de transport) en faveur des marchandises et des voyageurs.
- en garantissant aux personnes la possibilité de se déplacer. Il applique la Spécification Technique européenne en matière d'Interopérabilité (STI) pour les personnes à mobilité réduite, ainsi que des tarifs adaptés, prévoit une communication adéquate à l'intention des bénéficiaires de tarifs sociaux et respecte les droits des voyageurs.
- en réduisant les effets négatifs du transport sur les personnes et l'environnement, par l'exécution des Plans environnementaux, en vue de continuer à réduire sa propre contribution, et par l'accroissement de sa part de marché.

La sécurité et la sûreté des modes de transport sont assurées

Le terme "sécurité" désigne la sécurité d'exploitation. Le terme "sûreté" recouvre la protection contre des actes de vandalisme et/ou l'accès non autorisé.

- Le rail est un mode de transport sûr. Des investissements en infrastructure et en matériel roulant sont réalisés, dans le cadre de la politique européenne et de la législation belge. Une attention accrue est portée à la culture et à la structure organisationnelles en rapport avec la sécurité.
- Les passages à niveau sont supprimés partout où c'est possible. Les passages à niveau restants sont bien sécurisés et intégrés dans le réseau routier, en appliquant l'arrêté royal du 11 juillet 2011 relatif aux dispositifs de sécurité des passages à niveau sur les voies ferrées et en exécutant les investissements appropriés.
- L'environnement ferroviaire et les activités liées au rail pour les personnes et les marchandises sont sécurisés. Des mesures sont prises pour accroître

STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN

Het spoor moet bijdragen aan de duurzame mobiliteit van personen en het duurzame vervoer van goederen. De strategische doelstellingen van de DOS steunen op zes beleidsdoelstellingen. De eerste drie daarvan hebben vooral betrekking op de manier waarop (spoor)mobilititeit zich op het terrein manifesteert; de laatste drie gaan meer over de context.

Mobiliteit en transport in België zijn duurzaam in de drievoudige dimensie: economisch, sociaal en ecologisch

Het spoor speelt zijn rol:

- in het garanderen van de bereikbaarheid. In dit kader ontwikkelt het spoor de Europese goederencorridors, en levert het blijvende inspanningen op het vlak van reizigersvervoer, in het bijzonder op de belangrijke assen en naar de grote centra. Het spoor besteedt ook grote aandacht aan intermodaliteit (i. e. het gebruik maken van meer dan één type vervoermiddel) voor goederen en reizigers.
- in het garanderen van de toegankelijkheid voor personen. Het past de Europese Technische Specificatie Interoperabiliteit 'Personen met Beperkte Mobiliteit' toe, past aangepaste tarieven toe, voorziet de juiste communicatie voor begunstigden van sociale tarieven, en respecteert de rechten van de reizigers.
- bij het reduceren van de negatieve effecten van transport op mens en milieu, door de uitvoering van milieubeleidsplannen met het oog op een verdere reductie van de eigen bijdrage en door het vergroten van zijn marktaandeel.

De vervoersmodi zijn veilig en goed beveiligd

Onder "veilig" verstaan we de exploitatieveiligheid. "Goed beveiligd" slaat op de bescherming tegen daden van kwaadwilligheid en/of toegang door onbevoegden.

- Het spoor is een veilige transportmodus. Er wordt geïnvesteerd in infrastructuur en rollend materieel, ingepast in het Europees beleid en de Belgische wetgeving. Het spoor besteedt extra aandacht aan organisatiecultuur en -structuur in relatie met de exploitatieveiligheid.
- Waar mogelijk zijn overwegen afgeschaft. De resterende zijn veilig ingepast in het wegennet door toepassing van het koninklijk besluit van 11 juli 2011 betreffende de veiligheidsinrichtingen aan overwegen op spoorwegen en door het uitvoeren van de gepaste investeringen.
- De spooromgeving en de spoorgebonden activiteiten voor goederen en personen zijn beveiligd. Er zijn maatregelen genomen om de

la sécurité sociétale et diminuer l'insécurité ressentie par le personnel et les voyageurs. Des mesures sont également prises contre le terrorisme et d'autres facteurs perturbateurs externes.

Un service qualitatif en matière de mobilité et de transport est offert

- La planification et la réalisation de l'offre ferroviaire sont de haute qualité et orientées client, aussi bien pour le transport de voyageurs que des marchandises
- L'offre ferroviaire est bien adaptée à la demande de déplacements au sein de chaînes intermodales.
- Le monitoring de la qualité de l'offre ferroviaire est assuré, par le contrôle de la confection et de l'application des manuels de qualité au sein du Groupe SNCB. D'autres possibilités permettant de surveiller la qualité sur le plan de la politique sont également étudiées.
- La continuité du service est garantie. Les chemins de fer doivent être mieux préparés et doivent prévoir des plans en cas de circonstances spéciales. Ainsi, l'impact sur le service peut être limité, tant pour les voyageurs que pour la circulation des marchandises, sans négliger les exigences en matière de sécurité.

Les objectifs sociétaux sont atteints de manière efficiente et avec un soutien sociétal satisfaisant

- Le Groupe SNCB est organisé de façon transparente et est économiquement stabilisé. Le Groupe veille à la transparence, à l'efficacité et à la stabilité économiques et simplifie ses structures organisationnelles. Il existe un système efficace de stimulants et de sanctions.
- Le Groupe SNCB utilise de façon efficace et efficiente les moyens publics mis à sa disposition. Les économies réalisées dans les entreprises publiques autonomes ne peuvent pas altérer la qualité du service aux citoyens, en particulier en matière de sécurité. La poursuite de l'ouverture du marché à la concurrence rend d'autant plus nécessaire une utilisation plus efficace et plus efficiente des moyens publics disponibles.
- Le contrôle et la vérification de la bonne utilisation des dotations d'exploitation et d'investissement sont assurés.
- Les autres autorités et partenaires sont impliquées dans la politique lorsque c'est nécessaire, par exemple par des concertations avec les régions, avec les pays voisins et avec le secteur.

Les intérêts de la Belgique sont bien pris en compte dans le contexte européen et le rail fonctionne comme un système ouvert

- La Belgique exprime des positions claires lors de la conception de la réglementation européenne,

sociale veiligheid te verhogen en het onveiligheidsgevoel bij het personeel en de reizigers te verlagen. Er zijn ook maatregelen genomen tegen terrorisme en andere versturende externe invloeden.

De dienstverlening op het vlak van mobiliteit en transport is kwaliteitsvol

- Het spooraanbod is kwaliteitsvol gepland en uitgevoerd en gericht op de klant, zowel voor reizigers als voor goederen.
- Het spooraanbod past binnen de vraag naar verplaatsingen binnen de intermodale ketens.
- De kwaliteitsmonitoring van het spooraanbod is verzekerd door de controle van de opmaak en de toepassing van de kwaliteitshandboeken bij de NMBS-groep. Men onderzoekt ook aanvullende mogelijkheden om kwaliteit beleidsmatig te monitoren.
- De continuïteit van de dienstverlening is verzekerd. Het spoor dient beter voorbereid te zijn en plannen te voorzien in het geval van speciale omstandigheden. Zo kan de impact op de dienstverlening beperkt worden, zowel voor reizigers als voor goederenverkeer, zonder de veiligheidsvereisten uit het oog te verliezen.

De maatschappelijke doelen worden bereikt op een kosteneffectieve manier en met voldoende draagvlak

- De NMBS-groep is organisatorisch transparant en economisch stabiel. De groep zorgt voor transparantie en economische efficiëntie en stabiliteit en vereenvoudigt zijn organisatiestructuren. Er bestaat een doeltreffend systeem van stimulansen en sancties..
- De NMBS-groep maakt op een effectieve en efficiënte manier gebruik van de openbare middelen die hem ter beschikking gesteld worden. Besparingen in de autonome overheidsbedrijven mogen niet raken aan de kwaliteit van de dienstverlening aan de burgers, in het bijzonder wat de veiligheid betreft. Het verdere openstellen van de markt voor concurrentie maakt dit een dwingende eis.
- De controle en de monitoring van de goede besteding van de exploitatie- en de investeringstoelagen zijn verzekerd.
- De andere overheden en partners worden waar nodig betrokken bij het beleid, bijvoorbeeld door overleg met de gewesten, met de buurlanden en met de sector.

De belangen van België worden goed behartigd in de Europese context en het spoor functioneert als een open systeem

- België verwoordt duidelijke standpunten bij het opstellen van de Europese regelgeving op vlak van

entre autres en matière de corridors de fret, RTE-T, directives ferroviaires, ...

- La Belgique transpose et applique correctement la réglementation européenne, en en respectant à la fois la lettre et l'esprit. Cela suppose notamment l'ouverture du marché ferroviaire belge à la concurrence, l'application de l'approche commune de la sécurité ferroviaire, la promotion de l'interopérabilité et cela nécessite des investissements suffisants dans le rail.

Les entreprises et les consommateurs connaissent le rail comme une option intéressante pour leurs besoins de déplacements

De bons contacts sont assurés au sein d'un réseau de partenaires et leur perception du rail est suivie de près. Cela se traduit par des contacts réguliers avec les entreprises ferroviaires et avec les entreprises liées au secteur ferroviaire et avec les représentants des voyageurs et d'autres groupements d'intérêts. A cet égard, une communication positive sur le transport ferroviaire, par exemple via le site web investissements ferroviaires, est très importante.

Les enquêtes existantes doivent être surveillées de près et de nouvelles possibilités d'enquête auprès des clients doivent être examinées.

TACHES ET COMPETENCES

La DEPPF se compose de quatre services. Leurs tâches spécifiques sont décrites sommairement ci-après. Diverses tâches transversales requièrent également une étroite coopération entre les services. La DEPPF dispose en outre d'une cellule d'appui administrative et juridique.

Service Infrastructure

- est responsable des relations avec Infrabel et la SNCB Holding pour ce qui concerne l'entretien et le développement des infrastructures ferroviaires et d'accueil;
- assure la préparation et le monitoring du contrat de gestion conclu avec Infrabel ainsi que des plans et projets d'investissement de cette société (en ce compris ceux cofinancés par l'Europe) et de la SNCB Holding;
- est également responsable de la fixation réglementaire des dispositifs de sécurité aux passages à niveau et des contrôles sur le terrain de ces dispositifs.

Service Transport intérieur de voyageurs

- est responsable des relations avec la SNCB, de ses prestations de service public et de tout ce qui en découle (offre, qualité, tarification...);
- assure la préparation et le monitoring du contrat de gestion conclu avec la SNCB ainsi que des projets d'investissement de cette société;

onder meer goederencorridors, TEN-V, spoorwegrichtlijnen,...

- België zet de Europese regelgeving correct om en past ze toe, zowel naar letter als naar geest. Dit veronderstelt ondermeer het openstellen van de Belgische spoormarkt voor de concurrentie, de toepassing van de gemeenschappelijke benadering van de exploitatieveiligheid, de bevordering van de interoperabiliteit en vergt voldoende investeringen in het spoor.

Het spoor is bekend bij de bedrijven en de consumenten als een interessante optie binnen hun verplaatsingsbehoeften

Er zijn goede contacten binnen een netwerk van partners en hun perceptie van het spoor wordt goed opgevolgd. Dit gebeurt door regelmatige contacten met de spoorwegondernemingen, met de spoorgebonden ondernemingen en met de vertegenwoordigers van reizigers en andere belangengroepen. Een positieve communicatie over het spoor, bijvoorbeeld via de website spoorweginvesteringen, is hierbij erg belangrijk.

Bestaande enquêtes moeten goed opgevolgd worden en nieuwe mogelijkheden van bevraging van klanten moeten onderzocht worden.

TAKEN EN BEVOEGDHEDEN

DOS telt vier diensten. Hun specifieke opdrachten zijn hieronder summier beschreven. Diverse transversale opdrachten vergen ook een hechte samenwerking tussen de diensten. Daarnaast beschikt DOS over een administratieve en juridische ondersteuningscel.

Dienst Infrastructuur

- staat in voor de relaties met Infrabel en de NMBS Holding voor wat betreft de instandhouding en de uitbouw van de spoorweg- en onthaalinfrastructuur;
- verzorgt de voorbereiding en monitoring van het beheerscontract met Infrabel en van de investeringsplannen en -projecten van deze vennootschap (inclusief deze met Europese cofinanciering) en van de NMBS Holding;
- staat in voor de reglementaire bepaling van de veiligheidsinrichtingen aan overwegen en voor de terreincontroles van deze inrichtingen.

Dienst Binnenlands vervoer reizigers

- staat in voor de relaties met de NMBS, haar openbare dienstverlening en alles wat daarmee gepaard gaat (aanbod, kwaliteit, tarifiering, ...);
- verzorgt de voorbereiding en de monitoring van het beheerscontract met de NMBS en van de investeringsprojecten van deze vennootschap;

- est chargé de la préparation et de l'exécution des accords budgétaires fixés contractuellement entre l'État et les trois sociétés du Groupe SNCB (budget).

Service Marché du Rail

- examine les demandes des entreprises ferroviaires qui souhaitent utiliser le réseau ferroviaire belge, soumet les licences à la signature du Secrétaire d'État et contrôle annuellement si les conditions permettant de garder les licences sont remplies;
- assure la préparation et le monitoring du contrat de gestion conclu avec la SNCB Holding et réalise l'analyse des comptes consolidés et de l'évolution de la dette du groupe SNCB;
- prend part à des groupes de travail et projets internationaux au niveau de l'Union européenne et des Nations Unies et représente notre pays au sein des trois corridors de fret européens auxquels nous sommes partie concernée.

Service Réglementation

- contribue à la réalisation de la nouvelle réglementation internationale, entre autre, au niveau de l'OTIF, de l'UNECE et de la Commission européenne;
- prépare l'implémentation de la réglementation européenne en droit belge et est responsable pour le développement, le suivi et l'adaptation de la réglementation ferroviaire belge;
- prend part à divers groupes de travail internationaux;
- soutient le Directeur général Politique de Mobilité durable et ferroviaire à veiller au respect du Règlement 1371/2007.

- is verantwoordelijk voor de voorbereiding en de uitvoering van de contractueel bepaalde, budgettaire afspraken tussen de Staat en de drie vennootschappen van de NMBS-groep (begroting).

Dienst Spoorwegmarkt

- onderzoekt de aanvragen van de spoorwegondernemingen die het Belgische spoornet wensen te gebruiken en legt de vergunningen ter ondertekening voor aan de Staatsecretaris en onderzoekt jaarlijks of de voorwaarden voor het behoud van de vergunningen voldaan zijn;
- verzorgt de voorbereiding en de monitoring van het beheerscontract met de NMBS Holding en staat in voor het onderzoek van de geconsolideerde rekeningen en van de evolutie van de schuld van de NMBS-groep;
- neemt deel aan internationale werkgroepen en projecten op niveau van de Europese Unie en de Verenigde Naties en vertegenwoordigt ons land in de drie Europese goederencorridors waarbij we betrokken partij zijn.

Dienst Reglementering

- draagt bij aan de totstandkoming van nieuwe internationale regelgeving, o.a. op niveau van het OTIF en de Europese Commissie;
- bereidt de implementering van de internationale regelgeving in Belgisch recht voor en is verantwoordelijk voor het ontwikkelen, opvolgen en aanpassen van de Belgische spoorreglementering;
- neemt deel aan diverse internationale werkgroepen;
- ondersteunt de Directeur-generaal Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid voor de handhaving van Verordening 1371/2007.

TACHES PRINCIPALES

Les tâches principales de la DEPPF sont déjà brièvement évoquées dans la partie consacrée à la mission. Les tâches principales sont :

- contribuer activement par des conseils à la définition de la politique;
- mettre en œuvre la politique pour ce qui concerne les tâches attribuées au SEPPF;
- surveiller la mise en œuvre et évaluer la politique, en particulier la mise en œuvre des contrats de gestion ; adapter et fournir des avis;
- élargir le soutien sociétal de la politique, et ce, tant pour le Secrétaire d'État à la Mobilité (et sa cellule stratégique) que pour le Ministre des Entreprises publiques (et sa cellule stratégique).

Elargir le soutien sociétal de la politique ajoute une dimension transversale à ces tâches et constitue par conséquent un fil rouge.

Les aspects politiques fondamentaux au niveau de l'exécution de la tâche sont : la réglementation ferroviaire (nationale et internationale), la réglementation relative aux entreprises publiques, les relations avec le Groupe SNCB, en particulier les contrats de gestion et les plans d'investissement, ainsi que les aspects transfrontaliers et internationaux.

Outre ces tâches au niveau international et national, la Direction œuvre, en collaboration avec les autorités régionales et les sociétés de transport public, à une meilleure harmonisation entre les différents modes de transport et ce, tant pour le transport des voyageurs que pour celui des marchandises.

Réaliser dans les délais et avec un grand souci de qualité les trois projets de la DEPPF, qui font partie intégrante du plan d'action global du SPF MT consécutif aux recommandations formulées par la Commission de la Chambre sur la catastrophe survenue à Buizingen. Ces projets portent sur (i) la conclusion d'avenants aux contrats de gestion en vigueur pour ce qui est de la sécurité d'exploitation, (ii) la réalisation d'un BPR pour la surveillance des investissements et l'introduction d'une norme de qualité ISO et (iii) une étude, avec l'aide d'un consultant externe, visant à améliorer l'élaboration des plans d'investissement pluriannuels.

Mission générique transversale commune

Soutien et développement des politiques favorisant le choix modal approprié tant en transport de personnes que de marchandises en synergie interne au SPF et en coordination/concertation avec les autres SPF, les autorités régionales et européennes (UE, FIT./OCDE, CEE-ONU).

KERNOPDRACHTEN

In het onderdeel Missie worden de opdrachten van DOS reeds in kaart gebracht. De kernopdrachten zijn:

- het actief adviseren bij het definiëren van het beleid;
- het uitvoeren van het beleid voor wat betreft aan DOS toegewezen taken;
- het monitoren van de uitvoering en evalueren van het beleid, in het bijzonder van de uitvoering van de beheerscontracten; bijsturen en adviseren;
- het verruimen van het draagvlak van het beleid, en dit zowel voor de Staatssecretaris voor Mobiliteit (en zijn beleidscel) en de Minister van Overheidsbedrijven (en zijn beleidscel).

De verbreding van het draagvlak van het beleid voegt een transversale dimensie toe aan deze opdrachten en dient steeds voor ogen gehouden te worden.

De beleidsaspecten die bij het uitvoeren van de opdracht centraal staan zijn: de spoorreglementering (nationaal en internationaal), de regelgeving betreffende overheidsbedrijven, de relaties met de NMBS-groep, in het bijzonder de beheerscontracten en de investeringsplannen, en de grensoverschrijdende en internationale aspecten.

Naast deze opdrachten op internationaal en nationaal niveau, ijvert de directie, in samenwerking met de gewestelijke overheden en openbare vervoersmaatschappijen, voor een betere afstemming tussen de verschillende vervoersmodi, dit zowel voor het reizigers- als het goederenvervoer.

De drie projecten van DOS, onderdeel van het globaal actieplan van de FOD MV naar aanleiding van de aanbevelingen van de Kamercommissie Buizingen, tijdig en kwaliteitsvol uitvoeren. Deze projecten hebben betrekking op (i) de afsluiting van bijakten aan de vigerende beheerscontracten met betrekking tot de exploitatieveiligheid, (ii) de realisatie van een BPR voor de monitoring van de investeringen en de invoering van een ISO-kwaliteitsnorm en (iii) een onderzoek, met ondersteuning van een externe consultant, ter verbetering van de totstandkoming van de meerjaren investeringsplannen.

Generieke transversale en gemeenschappelijke missie

Ondersteuning en ontwikkeling van het beleid dat een geschikte modale keuze bevordert, zowel voor het personenvervoer als voor het goederenvervoer, in samenwerkingsverband binnen de FOD en in coördinatie/overleg met de andere FOD's, de regionale en Europese overheden (EU, FI.T./OESO, ECE-VN).

2. Direction Mobilité

MISSION

Missions du service :

- l'analyse continue (études et statistiques) des politiques de mobilité et de transport pour être en mesure de développer des stratégies et de pouvoir répondre à chaque question concernant la politique de mobilité;
- la définition de stratégies en matière de mobilité et de transport en vue de permettre à la Belgique de se positionner en matière de processus de décision d'un point de vue aussi bien national qu'international;
- l'impulsion, la coordination, le soutien et l'évaluation à la politique de développement durable.

3. Direction Intermodalité

MISSION

Missions du service :

- la mise sur pied d'un réseau de correspondants intermodaux dans les directions générales
- la mise sur pied d'une collaboration permanente avec les autres niveaux de pouvoir et les autres SPF par le biais d'un réseau en concertation informelle relative aux activités en matière de transport multimodal de marchandises.

Transport de personnes

- coordination de l'application de la Convention de 2003 relative à la mise en place du RER ;
- soutien à la politique ferroviaire pour l'interface entre les offres de services publics et l'intégration des gares dans le tissu local (en appui à la DEPPF) ;

Transport de marchandises

- Soutien financier au transport combiné ferroviaire et au trafic diffus (Application du régime en cours) ;
- Coopération à l'interface entre les terminaux et les corridors de fret ferroviaires (en appui à la DEPPF) ;
- Gestion de la loi régissant l'agrément des organisateurs de transport et proposition d'évolution dudit dispositif.

2. Directie Mobiliteit

MISSIE

Missies van de dienst :

- Voortdurend analyseren (studies en statistieken) van het beleid rond mobiliteit en vervoer en dit is om zowel strategieën te ontwikkelen als om op elke vraag omtrent het mobiliteitsbeleid te kunnen antwoorden;
- Mobiliteits- en vervoersstrategieën definiëren die de Belgische Staat in staat stellen om zich te positioneren wat de besluitvorming betreft en dit zowel nationaal als internationaal;
- Het geven van impulsen, het coördineren, het ondersteunen en het evalueren van het beleid inzake duurzame mobiliteit

3. Directie Intermodaliteit

MISSIE

Missies van de dienst :

- Het opzetten van een netwerk van intermodale correspondenten in de directoraten-generaal en in verenigde entiteiten om concrete projecten te ontwikkelen
- Het opzetten van een permanente samenwerking met andere beleidsniveaus en met andere FOD's d.m.v. een netwerk in informeel overleg inzake de activiteiten op het gebied van multimodaal goederenvervoer.

Personenvervoer

- Coördinatie van de toepassing van de Conventie van 2003 inzake de installatie van het GEN ;
- Ondersteuning van het spoorbeleid voor de interactie tussen het aanbod van overheidsdiensten en de integratie van de stations in de lokale structuur (in ondersteuning van de DOS) ;

Goederenvervoer

- Financiële ondersteuning van het gecombineerd spoorvervoer en van het verspreid vervoer (Toepassing van het huidige beleid) ;
- Medewerking aan de interactie tussen de terminals en de corridors voor vrachtvervoer (in ondersteuning van de DOS) ;
- Beheer van de wet die de officiële erkenning van de vervoersorganisatoren regelt en voorstel tot wijziging van het voornoemde systeem.

1.3 Organigramme	1.3 Organigram
Direction générale politique de mobilité durable et ferroviaire	Directoraat-generaal Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid
Direction Mobilité	Directie Mobiliteit
Direction Intermodalité	Directie Intermodaliteit
Direction Entreprises publiques et Politique ferroviaire	Directie Overheidsbedrijven en Spoorbeleid

Dépenses

Uitgaven

Programme Programma		2012 realisatie réalisé	2013 Initieel initial	2014 voorstel proposition	2015 raming estimation	2016 raming estimation	2017 raming estimation
Substance Bestaansmiddelen	c	9 914	9 905	4 534	4 540	4 540	4 540
	b	9 878	9 905	4 597	4 603	4 603	4 603
Transp. ferroviaire Spoorweg-vervoer	c	2 853 869	3 088 270	3 102 688	3 315 908	3 375 477	3 434 614
	b	2 851 627	3 088 036	3 100 824	3 310 824	3 374 235	3 433 382
Mobilité durable Duurzame Mobiliteit	c		307	542	542	542	542
	b		339	542	542	542	542
Intermodalité Intermodaliteit	c		12 464	0	0	0	0
	b		19 140	297	297	297	297
Totaux	c	2 863 783	3 110 946	3 107 764	3 320 990	3 380 559	3 439 696
Totalen	b	2 861 505	3 117 420	3 106 260	3 315 969	3 379 380	3 438 527

PROGRAMME 51/0 - SUBSISTANCE

01. Personnel

Effectifs

Niveau	2012	2013	2014
A	42,8	44,8	42,8
B	3	3	3
C	8,1	8,1	8,1
D	3,6	3,6	3,6
Totaux	57,5	59,5	57,5

Remarque: Les effectifs sont exprimés en équivalents temps plein

PROGRAMMA 51/0 – BESTAANSMIDDELEN

01. Personeel

Effectieven

Niveau	2012	2013	2014
A	42,8	44,8	42,8
B	3	3	3
C	8,1	8,1	8,1
D	3,6	3,6	3,6
Totalen	57,5	59,5	57,5

Opmerking : De effectieven zijn uitgedrukt in voltijdse equivalenten

Dépenses

Uitgaven

(en milliers EUR) / (in duizendtallen EUR)

Statut	(P.A. B.A.)	2012	2013	2014	Statuut
Personnel statutaire	(01 110003) c b	8 438 8 436	8 178 8 178	3 561 3561	Statutair personeel
Personnel non-statutaire	(01 110004) c b	619 619	552 552	628 628	Niet-statutair personeel
Totaux	c b	9 057 9 055	8 730 8 730	4 189 4 189	Totaal

02. Frais de fonctionnement

02. Werkingskosten

PA	A.B.	Nature		2012	2013	2014	2015	2016	2017	B.A.	Aard
11.00.03	Rémunération s personnel	c b	8 438 8 436	8 178 8 178	3 561 3561	3 566 3 566	3 566 3 566	3 566 3 566	3 566 3 566	11.00.0 3	Bezoldigingen stat. personeel
11.00.04	Rémunération s pers. non	c b	619 619	552 552	628 628	629 629	629 629	629 629	629 629	11.00.04	Bezold. niet stat. personeel
12.11.01	Achats biens non durables	c b	850 665	989 989	345 408	345 408	345 408	345 408	345 408	12.11.01	Aankoop niet-duurzame
12.11.04	Dépenses diverses de	c b		14 14						12.11.04	Werkingsuitgaven informatica
74.10.01	Achat de matériel	c b		147 147						74.10.01	Aankoop rollend
74.22.01	Achat de biens meubles	c b	7 6	25 25						74.22.01	Aankoop duurzame
74.22.04	Investissements	c b								74.22.04	Investeringsuitg. informatica
	Totaux	c b	9 914 9 878	9 905 9 905	4 534 4 597	4 540 4 603	4 540 4 603	4 540 4 603	4 540 4 603		Totaal

A.B. 33 51 02 12.11.01 (Bud DO PA AB) — Dépenses permanentes pour achat de biens non durables et de services à l'excl. des dépenses informatiques

B.A. 33 51 02 12.11.01 (Beg OA AP BA) — Bestendige uitgaven voor de aankoop van niet-duurzame goederen en diensten met uitsl. van de informatica-uitgaven

(in duizendtallen euro)

(en milliers d'euros)

PA	A.B.	Nature		2012	2013	2014	2015	2016	2017	B.A.	Aard
12.11.01.1	Honoraires	c b				63 63	63 63	63 63	63 63	12.11.01.1	Erelonen
12.11.01.2	Achats	c b				187 250	187 250	187 250	187 250	12.11.01.2	Aankopen
12.11.01.3	Énergie	c b								12.11.01.3	Energie
12.11.01.5	Indemnités	c b				100 100	100 100	100 100	100 100	12.11.01.5	Vergoedingen
	Décision concave	c b				-5	-5	-5	-5		Beslissing conclaaf
02	12.11.01	Totaux	c b	850 665	989 989	345 408	345 408	345 408	345 408	12.11.01	Totaal

Honoraires

- Indemnités : 14 kEUR (13 kEUR pour le Comité Consultatif des Usagers et 1 kEUR pour le Bureau Permanent des Organisateurs de transport) ;
- Expertise pour la réalisation d'audits pour la Direction Entreprises publiques et ferroviaires (DEPPF) : 45 kEUR;
- Organisation et réception de délégations étrangères par la DEPPF : 4 kEUR.

Achats

- Etudes pour la DEPPF : 142 kEUR (amélioration de la mobilité ferroviaire) ;
- Formation et recyclage des membres du personnel de la DEPPF : 20 kEUR;
- Les petites dépenses, y compris CCU : 25 kEUR.

Indemnités

- Remboursement des cartes de service et des frais de transport, des indemnités kilométriques, des frais de parcours et de séjour, des frais pour les missions à l'étranger; des frais de déplacement dans le cadre d'une expertise médicale suite à un accident de travail et des frais de connexion à l'internet dans le cadre du télétravail (100 kEUR).

Décision conclave budgétaire : -5 kEUR

Erelonen

- Vergoedingen : 14 kEUR (13 kEUR voor het Raadgevend Comité van de Gebruikers en 1 kEUR voor het Vast Bureau van Transportorganisatoren);
- Expertise voor de realisatie van audits voor de Directie Overheidsbedrijven en Spoorbeleid (DOS): 45 kEUR;
- Organisatie en ontvangst van buitenlandse delegaties door DOS :4 kEUR;

Aankopen

- Studies voor DOS : 142 kEUR (verbetering van de spoormobiliteit) ;
- Opleiding en de bijscholing van het personeel van DOS : 20 kEUR;
- Diverse kleine uitgaven, met inbegrip van RGC: 25 kEUR.

Vergoedingen

- Krediet bestemd voor de terugbetaling van dienstkaarten en vervoerskosten, kilometervergoedingen reis- en verblijfkosten, onkosten voor buitenlandse zendingen, verplaatsingskosten die uit een medische expertise voortvloeien ten gevolge van een arbeidsongeval en verbindingskosten inzake internet voor het telewerk (100 kEUR).

Beslissing begrotingsconclaf : -5 kEUR

**PROGRAMME 51/1
TRANSPORT FERROVIAIRE**

Activité 33 51 10 : Exploitation ferroviaire

Lors des conclaves budgétaires relatifs aux budgets de 1993 et de 1997, il a été décidé, pour des raisons budgétaires, que le financement de certaines contributions serait réparti sur deux années.

Conformément à ces décisions reprises dans les contrats de gestion, les contributions budgétaires principales de l'Etat relatives aux dotations d'exploitation couvrent le paiement des quatre derniers mois de l'année précédente et des huit premiers mois de l'année en cours. Sont concernées les A.B. 51 10 31.22.02, 31.00.03 (PM), 31.22.05, 31.22.51, 31.22.52, 31.22.96, 31.22.97 et 31.22.98.

Le désavantage financier encouru par les sociétés lors de ce report est compensé par un paiement anticipatif de quatre tranches mensuelles relatives à l'année en cours. La liquidation des tranches de mai, juin, juillet, août est avancée au 8 mai au plus tard, alors que les tranches de septembre, octobre, novembre et décembre sont liquidées au plus tard le dixième jour ouvrable de l'année suivante.

**PROGRAMMA 51/1
SPOORWEGVERVOER**

Activiteit 33 51 10: Spoorwegexploitatie

Tijdens de begrotingsconclaven van 1993 en 1997 werd om budgettaire redenen beslist dat de financiering van bepaalde bijdragen over twee jaar zou worden gespreid.

Deze beslissingen werden opgenomen in de beheerscontracten: de bijdragen van de Staat voor de exploitatietoelagen dekken de betaling van de laatste vier maanden van het vorige jaar en de eerste acht maanden van het lopende jaar (BA 51 10 31.22.02, 31.00.03 (p.m.), 31.22.05, 31.22.51, 31.22.52, 31.22.96, 31.22.97 en 31.22.98).

Het financiële nadeel voor de maatschappijen wordt gecompenseerd door de vervroegde betaling van 4 maandelijkse schijven betreffende het lopende jaar. De schijven van mei, juni, juli en augustus worden uiterlijk op 8 mei vereffend, terwijl die van september, oktober, november en december uiterlijk op de tiende werkdag van het volgende jaar worden vereffend.

Pour clarifier le budget, il a été décidé en 2009 de ventiler les crédits en fonction des différentes entités ferroviaires. En conséquence, le budget d'exploitation ferroviaire au bénéfice des entreprises publiques se présente comme suit :

- AB 51 10 31.xx.0x, 51 10 31.xx.1x et 51 10 31.xx.2x : réservées à la SNCB
- AB 51 10 31.xx.5x : réservées à Infrabel
- AB 51 10 31.xx.9x : réservées à la SNCB Holding.

Les contrats de gestion courent seulement jusque fin 2012, mais seront prolongés jusque fin 2013 (Publication au Moniteur du 14 décembre 2012). C'est pourquoi les allocations et les crédits de 2014 à 2016 sont estimés en supposant que ces contrats continuent à courir.

A partir de 2014, la structure actuelle du groupe SNCB, avec la SNCB, Infrabel et la SNCB Holding, sera modifiée (loi du 30 août 2013 relative à la réforme des chemins de fer belges, publiée au Moniteur du 13 septembre 2013). Il subsistera uniquement la SNCB, comme entreprise ferroviaire, et Infrabel, comme gestionnaire de l'infrastructure. Parallèlement, sera créée la société anonyme de droit public HR Rail, qui sera responsable du personnel. Il y aura un impact sur la répartition des crédits entre allocations de base qui va être réglé ultérieurement. Ainsi des redistributions pourront avoir lieu au sein du programme pour prendre en compte les contrats de gestion futurs, non encore finalisés.

A.B. 33 51 10 31.21.07 (Bud DO PA AB) — Contribution pour des mesures permettant de tendre vers la gratuité des déplacements domicile-travail en train, au profit de la SNCB.

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	25 785	28 700	28 700	28 700	28 700	28 700
b	25 785	28 700	28 700	28 700	28 700	28 700

Base juridique :

- Règlement 1893/91 du Conseil du 20 juin 1991 modifiant le règlement (CEE) n° 1191/69 relatif à l'action des Etats membres en matière d'obligations inhérentes à la notion de service public dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable (PM).
- Décision du Conseil des Ministres du 23/01/2004 sur les mesures permettant de tendre vers la gratuité des déplacements domicile-travail en train.
- Décision du Conseil des Ministres du 20/03/2004 pour étendre la gratuité des déplacements domicile-travail aux prestations STIB pour les cartes trains mixtes.

Voor een meer duidelijke begroting werd in 2009 beslist de kredieten over de verschillende spoorwegentiteiten uit te splitsen. De begroting voor de spoorwegexploitatie wordt dus als volgt verdeeld onder de overheidsbedrijven:

- BA 51 10 31.xx.0x, 51 10 31.xx.1x en 51 10 31.xx.2x: voor de NMBS
- BA 51 10 31.xx.5x: voor Infrabel
- BA 51 10 31.xx.9x: voor de NMBS-Holding.

De beheerscontracten lopen slechts tot einde 2012, en zijn van rechtswege verlengd tot einde 2013 (Mededeling in het Staatsblad van 14 december 2012). Daarom zijn de toelagen en de kredieten 2014 tot 2016 geraamd in de veronderstelling dat deze contracten verder lopen.

Vanaf 2014 zal de huidige structuur van de NMBS-groep met NMBS, Infrabel en NMBS Holding gewijzigd worden (wet van 30 augustus 2013 betreffende de hervorming van de Belgische spoorwegen, gepubliceerd in het Staatsblad van 13 september 2013). Er zal enkel NMBS als spoorwegonderneming en Infrabel als infrastructuurbeheerder overblijven. Hiernaast wordt de naamloze vennootschap van publiek recht HR Rail opgericht die zal instaan voor het personeel. Er zal ook een impact zijn op de verdeling van de kredieten tussen de verschillende basisallocaties die later zal bepaald worden. Hierdoor zullen herverdelingen plaatsvinden binnen het programma voor de nog niet gefinaliseerde toekomstige beheerscontracten.

B.A. 33 51 10 31.21.07 (Beg OA AP BA) — Bijdrage voor maatregelen die strekken tot het kosteloos woon-werkverkeer per trein, ten gunste van de NMBS.

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	25 785	28 700	28 700	28 700	28 700	28 700
b	25 785	28 700	28 700	28 700	28 700	28 700

Juridische basis:

- Verordening nr. 1893/91 van de Raad van 20 juni 1991 tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 1191/69 betreffende het optreden van de Lidstaten ten aanzien van met het begrip openbare dienst verbonden verplichtingen op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren (PM).
- Beslissing van de Ministerraad van 23/01/2004 houdende goedkeuring van maatregelen om het gratis woon-werkverkeer per trein in te stellen.
- Beslissing van de Ministerraad van 20/03/2004 houdende uitbreiding van het gratis woon-werkverkeer tot het aandeel van de MIVB in de gemengde treinkaarten.

- Décision du Conseil des Ministres du 31 mars 2006 (contrôle budgétaire 2006) qui diminue le crédit de l'AB 51 10 31.00.07 de 950 k EUR au bénéfice de la formation (AB 51 10 31.00.97).
- Décision du Conseil des Ministres du 27/04/2007 qui pérennise le régime de gratuité des déplacements domicile-lieu de travail par train en deuxième classe en l'insérant dans l'arrêté d'exécution de la loi du 27 juillet 1962 qui fixe l'intervention minimale des employeurs dans le prix des cartes-train de leurs employés.
- A.R. du 13 juillet 2007 modifiant l'A.R. du 28 juillet 1962 "*fixant le montant et les modalités de paiement de l'intervention des employeurs dans la perte subie par la Société nationale des Chemins de fer belges par l'émission d'abonnements pour ouvriers et employés*". Cet arrêté royal assure une stabilité au mode d'intervention de l'Etat de manière à ce que le secteur privé envisage de porter son intervention patronale de 60 à 80 %, seuil qui déclenche l'effort de l'Etat à concurrence de 20 % et offre au travailleur la gratuité de son transport domicile – travail par le train.
- Contrat de gestion 2008 – 2012 entre l'Etat et la SNCB, approuvé par le Conseil des Ministres du 6 juin 2008 (articles 20, 74 et annexe 13).

Note explicative.

Le contrat de gestion 2008-2012 prévoit les montants suivants :

- pour le transport gratuit domicile-travail, 400 k EUR en 2008 et 25 900 k EUR à partir de 2009 ;
- pour la gratuité de la part STIB dans les cartes train mixtes : 2 800 k EUR à partir de 2008.

Il s'agit ici de montants maximums non indexés qui ne peuvent dès lors pas être dépassés. Dans le troisième avenant au contrat de gestion SNCB il y a ce qui suit : " Cette limitation ne concerne que la dotation annuelle globale pour la gratuité en faveur des voyageurs pour les déplacements domicile-lieu de travail. La répartition des montants pour la part STIB et la part SNCB est indicative et sera adaptée en tenant compte des coûts réels à charge de la SNCB.." Le troisième avenant comprend aussi les compensations réelles payées de 2008 à 2011 (3 200 kEUR₂₀₀₈ en 2008, 20 878 kEUR₂₀₀₉ en 2009, 23 068 kEUR₂₀₁₀ en 2010 et 24 916 kEUR₂₀₁₁ en 2011).

Il est important de maintenir les montants de base pour assurer le secteur privé de la continuité de l'action de l'Etat.

Il s'agit d'une provision, qui est chaque année diminuée en fonction d'un éventuel solde budgétaire à la fin de l'exercice comptable précédent.

- Beslissing van de Ministerraad van 31 maart 2006 (begrotingscontrole 2006): vermindering met 950 k EUR van het krediet op de BA 51 10 31.00.07 ten gunste van de opleiding (BA 51 10 31.00.97).
- Beslissing van de Ministerraad van 27/04/2007: invoeging van het gratis woon-werkverkeer per trein in tweede klasse in het koninklijk besluit tot uitvoering van de wet van 27 juli 1962 houdende vaststelling van een werkgeversbijdrage in het verlies geleden door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen ingevolge de uitgifte van abonnementen voor werklieden en bedienden.
- Koninklijk besluit van 13 juli 2007 tot wijziging van het koninklijk besluit van 28 juli 1962 tot vaststelling van het bedrag en de wijze van betaling van de werkgeversbijdrage in het verlies geleden door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen ingevolge de uitgifte van abonnementen voor werklieden en bedienden. Dit koninklijk besluit geeft een duurzaam karakter aan de bijdrage van de Staat. Indien de werkgever in de privésector zijn bijdrage van 60 naar 80% optrekt, legt de Staat het verschil van 20% bij, zodat woon-werkverplaatsingen per trein gratis worden voor de werknemer.
- Beheerscontract 2008 – 2012 tussen de Staat en de NMBS, goedgekeurd door de Ministerraad van 6 juni 2008 (artikels 20, 74 en bijlage 13).

Verklarende nota

Het beheerscontract 2008 – 2012 legt de volgende bedragen vast:

- voor het kosteloos woon-werkvervoer, 400 k EUR in 2008 en 25 900 k EUR vanaf 2009 ;
- voor de kosteloosheid van het MIVB-aandeel in de gemengde treinkaarten: 2 800 k EUR vanaf 2008.

Het gaat hier over niet-geïndexeerde maximumbedragen die daardoor niet mogen worden overschreden. In het derde bijvoegsel aan het beheerscontract met NMBS staat het volgende : "Deze beperking heeft alleen betrekking op de globale jaarlijkse toelage voor de kosteloosheid voor de reiziger van woon-werkverplaatsingen. De uitsplitsing tussen de bedragen voor het MIVB-aandeel en het NMBS-aandeel is indicatief en wordt aangepast rekening houdend met de werkelijke kosten gedragen door de NMBS." Eveneens bevat het derde bijvoegsel de reëel betaalde compensaties van 2008 tot en met 2011 (3 200 kEUR₂₀₀₈ in 2008, 20 878 kEUR₂₀₀₉ in 2009, 23 068 kEUR₂₀₁₀ in 2010 en 24 916 kEUR₂₀₁₁ in 2011).

De basisbedragen moesten behouden blijven om aan de privésector de continuïteit van deze staatsmaatregel te verzekeren.

Het is een provisie die elk jaar wordt verminderd ten belopen van een eventueel budgetsaldo aan het eind van het vorige boekjaar.

Compte tenu des modalités de versements contractuelles, 50% de la dotation annuelle est reporté chaque année à charge du budget de l'année suivante, depuis l'exercice 2009. La diminution de la dotation en fonction du solde de l'année précédente est opérée sur ce report.

Rekening houdend met de contractuele stortingsregels wordt 50% van de jaarlijkse toelage elk jaar naar de begroting van het volgende jaar overgedragen vanaf het boekjaar 2009. De vermindering van de toelage op basis van het saldo van het vorige jaar gebeurt via deze overdracht.

(kEUR)	2013 Ajusté <i>Aangepast</i>	2014 initial <i>Initieel</i>	2015 Indicatif <i>Indicatief</i>	2016 Indicatif <i>Indicatief</i>	2017 Indicatif <i>Indicatief</i>	(kEUR)
<i>Base annuelle</i>	27 255	28 700	28 700	28 700	28 700	<i>Jaarlijkse basis</i>
<i>Solde t-1</i>	14 350	14 350	14 350	14 350	14 350	<i>Saldo t-1</i>
<i>Report vers t+1 (6 mois)</i>	-14 350	-14 350	-14 350	-14 350	-14 350	<i>Overdracht naar t+1 (6 maanden)</i>
<i>Non utilisé (pas encore dans le budget 2013 ajusté)</i>	1 445					<i>Niet gebruikt (nog niet in de aangepaste begroting 2013)</i>
engagement = liquidation	28 700	28 700	28 700	28 700	28 700	vastlegging= vereffening

Selon les comptes définitifs de 2011 et 2012, l'intervention utilisée s'élevait à 25 785 kEUR et 27 255 kEUR, soit, respectivement, 2 915kEUR et 1 445kEUR de moins qu'initialement prévu.

De gebruikte tussenkomst bedroeg respectievelijk 25 785kEUR en 27 255kEUR volgens de definitieve rekeningen van 2011 en 2012 oftewel respectievelijk 2 915 kEUR en 1 445kEUR minder dan initieel voorzien.

Le tableau 1 ci-dessous offre un aperçu du nombre de clients qui voyagent gratuitement, avec ou sans intervention de l'Etat. L'intervention de l'Etat est de 20% pour le secteur privé et les entreprises publiques autonomes. Il y a en outre une intervention de 12% pour les Services publics fédéraux. La catégorie "Autres" (Communauté flamande, pouvoirs locaux et régionaux) ne bénéficie d'aucun type d'intervention de l'Etat.

Onderstaande tabel 1 geeft een overzicht van het aantal klanten die gratis reizen met of zonder staats tussenkomst. De staats tussenkomst is 20% voor de privésector en de autonome overheidsbedrijven. Daarnaast is er een tussenkomst van 12% voor de Federale Overheidsdiensten. De categorie 'Overige' (Vlaamse Gemeenschap, lokale & regionale besturen) ontvangt geen enkele vorm van staats tussenkomst.

D'où le second tableau avec le total des bénéficiaires de la mesure "gratuité des déplacements domicile-lieu de travail".

Vandaar de 2de tabel met het totaal van begunstigden voor de maatregel "gratis woon-werkverkeer".

Nombre de clients Aantal klanten

Tableau 1
Tabel 1

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
1. Contrats tiers payant SNCB									
1. Derdebetalerscontracten NMBS	88 086	103 171	115 824	123 166	131 315	135 995	145 428	149 861	154 809
1.1 Transport gratuit (80/20)									
1.1 Kosteloos vervoer (80/20)	83 873	98 674	110 791	118 856	127 816	131 301	140 627	146 739	150 345
Services publics fédéraux									
Federale Overheidsdiensten	46 718	48 237	49 479	50 298	50 972	50 080	48 922	48 375	47 113
Entreprises publiques autonomes									
Autonome Overheidsbedrijven	12 219	11 158	10 546	9 955	9 535	9 707	9 816	8 309	9 064
Secteur privé									
Privésector	6 999	20 642	30 713	37 481	45 320	48 774	58 778	73 438	66 371
Autres (Communauté flamande, pouvoirs locaux et régionaux)									
Overige (Vlaamse Gemeenschap, lokale & regionale besturen)	17 937	18 637	20 053	21 122	21 989	22 740	23 111	16 617	27 797
1.2. Transport partiellement gratuit (pas 80/20)									
1.2. Gedeeltelijk kosteloos vervoer (niet 80/20)	4 213	4 497	5 033	4 310	3 499	4 694	4 801	3 122	4 464
2. Contrats non-tiers payant SNCB									
2. Niet-derdebetalerscontracten NMBS	150 238	140 835	137 060	136 673	136 181	132 034	126 124	125 976	124 822
Total									
Totaal	238 324	244 006	252 884	259 839	267 496	268 029	271 552	275 837	279 631

Tableau 2
Tabel 2

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Transport gratuit (80/20) avec intervention de l'Etat Kosteloos vervoer (80/20) met staatskostenkomst	65 936	80 037	90 738	97 734	105 827	108 561	117 516	130 122	122 548
Services publics fédéraux Federale Overheidsdiensten	46 718	48 237	49 479	50 298	50 972	50 080	48 922	48 375	47 113
Entreprises publiques autonomes Autonome Overheidsbedrijven	12 219	11 158	10 546	9 955	9 535	9 707	9 816	8 309	9 064
Secteur privé Privésector	6 999	20 642	30 713	37 481	45 320	48 774	58 778	73 438	66 371

A.B. 33 51 10 31.21.12 (Bud DO PA AB) — Contribution pour les avantages accordés aux bénéficiaires du statut OMNIO, au profit de la SNCB.

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	2 177	2 300	2 300	2 300	2 300	2 300
b	2 177	2 300	2 300	2 300	2 300	2 300

Base juridique.

Contrat de gestion 2008 – 2012 entre l'Etat et la SNCB : article 78 (OMNIO).

Note explicative.

Le contrat de gestion 2008-2012, prévoit une dotation à titre de compensation des pertes de recettes pour les voyageurs à statut OMNIO. L'article 78 du nouveau contrat de gestion prévoit que " Complémentairement à la dotation annuelle d'exploitation, la SNCB reçoit 2 300 kEUR à partir de 2008. Il s'agit ici d'un montant non indexé. Ce montant est une provision. Le solde positif ou négatif est compensé par l'Etat l'année suivante. En vue du décompte précis de la dotation visant à compenser les pertes de recettes, la SNCB rédige pour le 30 avril de chaque année un rapport adressé au Ministre des Entreprises publiques et à la DGTT en indiquant l'utilisation et l'évolution du nombre de voyageurs avec statut OMNIO. L'Etat verse à la SNCB l'équivalent de la perte de recettes estimée provenant des facilités de circulations pour les utilisateurs OMNIO au 30 juin. Le solde avec le décompte final est payable ou remboursable deux mois après réception du décompte. ".

Pour mémoire, la SNCB n'a pas pu justifier de coût pour 2008. En conséquence, le montant à verser en 2009 était nul et le crédit 2009 n'a pas été utilisé. Le crédit versé en 2008 de 2 300 kEUR reconstituait la provision pour 2009.

Le décompte définitif pour 2009 et 2010 est de 0 EUR. Dans le rapport de 2011 et 2012, la SNCB inscrit une affectation de la provision à hauteur de respectivement EUR2,177 mio et EUR2,181 mio.

B.A. 33 51 10 31.21.12 (Beg OA AP BA) — Bijdrage voor de voordelen verleend aan de houders van het OMNIO-statuut, ten gunste van de NMBS.

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	2 177	2 300	2 300	2 300	2 300	2 300
b	2 177	2 300	2 300	2 300	2 300	2 300

Juridische basis

Beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en de NMBS: artikel 78 (OMNIO).

Verklarende nota

Het beheerscontract 2008-2012 voorziet in een toelage om het inkomstenverlies door de invoering van het OMNIO-statuut te compenseren. Artikel 78 van het beheerscontract bepaalt het volgende: " Bovenop de jaarlijkse exploitatietoelage ontvangt de NMBS 2 300 kEUR vanaf 2008. Het gaat hier over een niet-geïndexeerd bedrag. Dit bedrag is een provisie. Het positieve of negatieve saldo wordt het volgende jaar door de Staat gecompenseerd. Met het oog op de precieze afrekening van de toelage ter compensatie van de minderontvangsten maakt de NMBS voor 30 april van elk jaar een rapport ten behoeve van de Minister van Overheidsbedrijven en het DGVL met vermelding van het gebruik en de evolutie van het aantal klanten met OMNIO-statuut. De Staat stort aan de NMBS de raming van de ontvangstderving van de verkeersvoordelen voor de OMNIO-gebruikers op 30 juni. Het saldo met de eindafrekening is betaalbaar of terugstortbaar twee maanden na ontvangst van de afrekening".

Ter herinnering, de NMBS kon deze kosten voor 2008 niet verantwoorden. Bijgevolg werd geen bedrag in 2009 gestort en het krediet voor 2009 werd dus niet gebruikt. Het in 2008 gestorte krediet van 2 300 kEUR was de provisie voor 2009.

De definitieve afrekening voor 2009 en 2010 is 0 EUR. In het rapport over 2011 en over 2012 gaat NMBS uit van een aanwending van de provisie ter hoogte van respectievelijk EUR2,177 mio en EUR2,181 mio.

A.B. 33 51 10 31.21.22 (Bud DO PA AB) — Intervention pour l'action GoPass à destination des plus de 16 ans, au profit de la SNCB.

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	3 576	3 780	3 780	3 780	3 780	3 780
b	3 576	3 780	3 780	3 780	3 780	3 780

Base juridique

- Loi du 21 mars 1991, portant réforme de certaines entreprises publiques économiques (art. 3 et 156).
- Pour mémoire, deuxième avenant (AR du 10 mai 2007) au contrat de gestion 2005-2007 entre l'Etat et la SNCB (AR du 5 juillet 2005) y insérant un article 56bis
- Contrat de gestion 2008-2012 entre l'Etat et la SNCB - articles 22 et 79

Note explicative.

Le contrat de gestion 2008-2012 prévoit, en son article 79, la dotation suivante pour cette action de promotion: " Pour la distribution d'un Go Pass gratuit aux jeunes à l'occasion de leur 16ème anniversaire, il est prévu une dotation de 4 064 kEUR en 2008, 3 969 kEUR en 2009, 3 875 kEUR en 2010, 3 780 k EUR en 2011 et 3 780 kEUR en 2012..."

Le troisième avenant contient les compensations réelles de 2008 à 2011 (3 295 kEUR₂₀₀₈ en 2008, 3 684 kEUR₂₀₀₉ en 2009, 3 412 kEUR₂₀₁₀ en 2010 et 3 498 kEUR₂₀₁₁ en 2011).

Tenant compte des paramètres qui précèdent, les crédits se calculent comme suit :

B.A. 33 51 10 31.21.22 (Beg OA AP BA) — Tussenkost in de actie Go Pass voor +16-jarigen, ten gunste van de NMBS.

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	3 576	3 780	3 780	3 780	3 780	3 780
b	3 576	3 780	3 780	3 780	3 780	3 780

Juridische basis

- Wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven (art. 3 en 156).
- Pro memorie: tweede bijvoegsel (KB 10 mei 2007) bij het beheerscontract 2005-2007 tussen de Staat en de NMBS (KB 5/07/2005), dat een artikel 56bis invoegt.
- Beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en de NMBS - art. 22 en 79.

Verklarende nota

Artikel 79 van het beheerscontract 2008-2012 bepaalt: "Voor de uitreiking van een gratis Go Pass ter gelegenheid van de verjaardag van de 16-jarigen wordt een toelage voorzien van 4.064 kEUR in 2008, 3 969 kEUR in 2009, 3 875 kEUR in 2010, 3 780 kEUR in 2011 en 3 780 kEUR in 2012,..."

Het derde bijvoegsel bevat de reëel betaalde compensaties van 2008 tot en met 2011 (3 295 kEUR₂₀₀₈ in 2008, 3 684 kEUR₂₀₀₉ in 2009, 3.412 kEUR₂₀₁₀ in 2010 en 3 498 kEUR₂₀₁₁ en 2011).

Rekening houdend met de voornoemde parameters, worden de kredieten als volgt berekend:

(k EUR)	2013 Ajusté Aangepast	2014 initial Initieel	2015 Indicatif Indicatief	2016 Indicatif Indicatief	2017 Indicatif Indicatief	(k EUR)
B 79 - GO-Pass	3 594	3 780	3 780	3 780	3 780	B 79 - GO-Pass
Solde t-1	1 571	1 575	1 575	1 575	1 575	Saldo t-1
Report vers t+1	-1 575	-1 575	-1 575	-1 575	-1 575	Overdracht naar t+1
Correction solde t-1 connu inutilisé	4 186					Correctie saldo t-1 gekend Niet gebruikt
engagement = liquidation	3 780	3 780	3 780	3 780	3 780	vastlegging = vereffening

Ce montant ne bénéficie pas d'une indexation légale mais est influencé par l'indice des prix.

La liquidation en 2011 couvrait seulement la période de novembre 2010 à juillet 2011 (au lieu de novembre 2010 à octobre 2011, comme les années précédentes). Ici la liquidation en 2012 couvrait la période allant d'août 2011 à juillet 2012 et les paiements pour les

Dit bedrag wordt niet wettelijk geïndexeerd maar wordt beïnvloed door de prijsindex.

De vereffening in 2011 dekte slecht de periode november 2010 tot en met juli 2011 (in de plaats van november 2010 tot en met oktober 2011, zoals de vorige jaren). Hierdoor dekte de vereffening in 2012 de periode augustus 2011 tot en met juli 2012 dekken

mois d'août 2012 à décembre 2012 ont été reportés en 2013. Les factures du mois d'août 2012 à juillet 2013 seront payées en 2013 (3 594 kEUR au total). Les factures du mois d'août 2013 à juillet 2014 seront donc payées en 2014.

A.B. 33 51 10 31.22.02 (Bud DO PA AB) — Contribution pour le transport intérieur de voyageurs assuré par des trains du service ordinaire, au profit de la SNCB.

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
C	906 241	925 886	917 727	937 689	937 689	937 689
B	906 241	925 886	917 727	937 689	937 689	937 689

Base juridique

- Loi du 21 mars 1991, portant réforme de certaines entreprises publiques économiques (art. 3 et 156).
- L'art.198 de la Loi-programme du 27 décembre 2006 (M.B. du 28/12/06) a modifié la loi relative à l'assurance obligatoire soins de santé et indemnités coordonnée le 14 juillet 1994 en créant le principe d'un statut OMNIO (art. 37 §1° création d'un nouveau 3^{ème} alinéa).
- A.R. du 1^{er} avril 2007 fixant les conditions d'octroi de l'intervention majorée de l'assurance visée à l'article 37, §§1° et 19 de la loi relative à l'assurance obligatoire soins de santé et indemnités, coordonnée le 14 juillet 1994 et instaurant le statut OMNIO ; cet A.R. a également instauré l'extension du statut BIM.
- Article 12 à 14 de la loi du 30 avril 2007 portant dispositions urgentes concernant le chemin de fer (Financement Diabolo).
- Contrat de gestion 2008-2012 entre l'État et la SNCB (AR du 29 juin 2008 paru au MB du 03/07/2008) : articles 6 à 10 (offre minimale), articles 14 à 18 (politique tarifaire), articles 24 et 25 (trafic transfrontalier), article 73 (dotation d'exploitation), article 77 pour mémoire (Anvers-Noorderkempen), article 78 pour mémoire (OMNIO), article 80 (Diabolo), article 81 (indexation), article 82 (modalités de versement).
- Décision du conclave budgétaire du 23-10-2008 concernant d'une part le financement alternatif de l'acquisition du nouveau matériel roulant en 2009 et d'autre part l'impact de la restructuration du Fonds d'Infrastructure ferroviaire (diminution de la dotation d'investissement de la SNCB de 146 000 kEUR pour 2009 compensée par une majoration de la dotation d'exploitation de 6 000 kEUR₂₀₀₉ pour 2009 et de 10 000 kEUR₂₀₀₉ en 2010 ainsi que diminution de la dotation d'investissement d'Infrabel de 200 000 kEUR pour 2009 compensée

en waren de betalingen voor de maanden augustus 2012 tot en met december 2012 overgedragen naar 2013. In 2013 zullen dan de facturen van augustus 2012 tot en met juli 2013 betaald worden (3 594 kEUR in totaal). In 2014 zullen dan de facturen van augustus 2013 tot en met juli 2014 betaald worden.

B.A. 33 51 10 31.22.02 (Beg OA AP BA) — Bijdrage voor het binnenlands vervoer van reizigers met treinen van de gewone dienst, ten gunste van de NMBS.

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	906 241	925 886	917 727	937 689	937 689	937 689
b	906 241	925 886	917 727	937 689	937 689	937 689

Juridische basis

- Wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven (art. 3 en 156).
- Art. 198 van de programmawet van 27 december 2006 (BS van 28/12/06) heeft de wet betreffende de verplichte verzekering voor geneeskundige verzorging en uitkeringen, gecoördineerd op 14 juli 1994, gewijzigd met de invoering van het OMNIO-statuut (art. 37, §1, nieuw derde lid).
- Koninklijk besluit van 1 april 2007 tot vaststelling van de voorwaarden voor de toekenning van de verhoogde verzekeringstegemoetkoming, bedoeld in artikel 37, §§ 1 en 19, van de wet betreffende de verplichte verzekering voor geneeskundige verzorging en uitkeringen, gecoördineerd op 14 juli 1994, en tot invoering van het OMNIO-statuut; dit KB heeft ook de uitbreiding van het RVV-statuut ingevoerd.
- Art. 12 tot en met 14 van de wet van 30 april 2007 houdende dringende spoorwegbepalingen (financiering Diabolo).
- Beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en de NMBS: art. 6 tot en met 10 (minimumaanbod), art. 14 tot en met 18 (tariefbeleid), art. 24 en 25 (grensoverschrijdend vervoer), artikel 73 (exploitatietoelage), artikel 77 (Antwerpen-Noorderkempen), artikel 78 (OMNIO), artikel 80 (Diabolo), artikel 81 (indexering), artikel 82 (modaliteiten van storting).
- Beslissing van het begrotingsconclaaf van 23-10-2008 betreffende enerzijds de alternatieve financiering van de aankoop van het nieuwe rollend materieel in 2009 en anderzijds de impact van de herstructurering van het Fonds voor Spoorweginfrastructuur (vermindering van de investeringstoelage van de NMBS met 146 000 kEUR voor 2009, die wordt gecompenseerd door een verhoging van de exploitatietoelage met 6 000 kEUR₂₀₀₉ voor 2009 en met 10 000 kEUR₂₀₀₉ in 2010 en de vermindering van de

par une majoration de la dotation d'exploitation de 10 000 kEUR₂₀₀₉ à partir de 2010).

- Décision du conclave budgétaire du 06/03/09 concernant l'exonération générale du paiement du précompte professionnel, comme prévue dans le Plan de relance en exécution de l'accord interprofessionnel 2009-2010 (diminution estimée des dotations de - 69.600 kEUR en 2009 et - 84.000 kEUR à partir de 2010, pour l'ensemble du Groupe SNCB)
- 1er avenant au contrat de gestion 2008-2012 entre l'État et la SNCB, approuvé par le Conseil des ministres du 17/07/2009 (AR du 21 août 2009 paru au MB du 29/09/2009)
- 2ème avenant au contrat de gestion 2008-2012 entre l'État et la SNCB, approuvé par le Conseil des ministres du 19/03/2010 (AR du 26/10/2010, publié au Moniteur belge le 18/11/2010) concernant le passage aux normes IFRS.
- 3ième avenant au contrat de gestion 2008-2012 entre l'État et la SNCB (AR du 10/01/2013, publié au Moniteur belge le 21/01/2013).
- Arrêté royal fixant le montant de la redevance due par le détenteur d'un agrément de sécurité et par les détenteurs d'un certificat de sécurité partie B qui utilisent le réseau ferroviaire belge, au titre de participation aux coûts du contrôle par l'Autorité de sécurité de la sécurité du transport ferroviaire et du développement de la réglementation, approuvé par le CM du 28/05/2010, pour mémoire
- Arrêté royal fixant le montant de la redevance due par le détenteur d'un agrément de sécurité et par les détenteurs d'un certificat de sécurité partie B qui utilisent le réseau ferroviaire belge, au titre de recouvrement des coûts de l'Organisme d'enquête pour les enquêtes d'accident et pour le niveau général de sécurité, approuvé par le CM du 28/05/2010, pour mémoire
- Conclave budgétaire 01/12/2011
- Conclave budgétaire CM 30/11/2012
- Contrôle budgétaire 2013

investeringstoelage van Infrabel met 200 000 kEUR voor 2009, die wordt gecompenseerd door een verhoging van de exploitatietoelage met 10 000 kEUR₂₀₀₉ vanaf 2010).

- Beslissing van het begrotingsconclaaf van 06/03/09 betreffende de algemene vrijstelling van betaling van de bedrijfsvoorheffing vanaf 2009 ter uitvoering van het relanceplan en het interprofessioneel akkoord 2009-2010 (geraamde vermindering van de toelagen met - 69.600 kEUR in 2009 en - 84.000 kEUR vanaf de 2010, voor de hele NMBS-Groep)
- Eerste bijvoegsel bij het beheerscontract 2008-2012 afgesloten door de Staat en de NMBS, dat door de ministerraad van 17/07/2009 werd goedgekeurd (KB van 21/08/2009, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 29/09/2009).
- Tweede bijvoegsel bij het beheerscontract 2008-2012 afgesloten door de Staat en de NMBS, dat door de ministerraad van 19/03/2010 werd goedgekeurd (KB van 26/10/2010, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 18/11/2010) betreffende de toepassing van de IFRS-normen.
- Derde bijvoegsel bij het beheerscontract 2008-2012 afgesloten door de Staat en de NMBS (KB 10/01/2013, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 21/01/2013).
- Koninklijk besluit tot vaststelling van het bedrag van de bijdrage, verschuldigd door de houder van een veiligheidsvergunning en de houders van een veiligheidscertificaat deel B die gebruik maken van het Belgische spoorwagennet, als deelneming in de kosten van de Veiligheidsinstantie voor het toezicht op de veiligheid van het spoorvervoer en de ontwikkeling van de regelgeving - goedgekeurd door de MR van 28/05/2010, pro memorie
- Koninklijk besluit tot vaststelling van het bedrag van de bijdrage, verschuldigd door de houder van een veiligheidsvergunning en de houders van een veiligheidscertificaat deel B die gebruik maken van het Belgische spoorwagennet, met het oog op de dekking van de kosten van het Onderzoeksorgaan voor het onderzoek van ongevallen en van het algemeen veiligheidsniveau - goedgekeurd door de MR van 28/05/2010, pro memorie.
- Begrotingsconclaaf 01/12/2011
- Begrotingsconclaaf MR 30/11/2012
- Begrotingscontrole 2013

Note explicative.**Dotation d'exploitation contractuelle de base :**

La dotation d'exploitation contractuelle de base des 3 entreprises publiques se décompose comme suit :

Verklarende nota**Contractuele basisexploitatietoelage:**

De contractuele basisexploitatietoelage voor de 3 overheidsbedrijven is samengesteld als volgt:

	2008	2009	2010 - 2012	
<u>SNCB (détails ci-dessous)</u>	k EUR 2008	k EUR2008	k EUR 2008	<u>NMBS (details hieronder)</u>
Base (contrat 2005 indexé)	848 276	848 276	848 276	Basis (geïndexeerd contract 2005)
Réduction cartes-train scolaires (contrat 2005 indexé)	20 806	20 806	20 806	Korting schooltreinkaart (geïndexeerd contract 2005)
Virton-Athus-Rodange-Arlon (contrat 2005 indexé)	175	175	175	Virton-Athus-Rodange-Aarlen (geïndexeerd contract 2005)
Liège-Maastricht (contrat 2005 indexé)	612	612	612	Luik-Maastricht (geïndexeerd contract 2005)
SSICF (forfaitisé)	-291	-291	-291	DVIS (forfaitair vastgesteld)
Transfert d'Infrabel et d' Holding	12 794	12 794	12 794	Overdracht van Infrabel en Holding
Participation certification qualité		-70	-70	Participatie certificatie kwaliteit
Dotation d'exploitation de base contrat 2008	882 372	882 302	882 302	Basisexploitatietoelage contrat 2008
Restructuration FIF EUR 2008		-3.300	-3.300	Herstructurering FSI EUR 2008
Compensation économie investissements 2009 - 6 et 10 Mio EUR 2009		5.804	9.673	Compensatie besparing investeringen 2009-6 en 10 Mio EUR 2009
Exonération précompte professionnel -51.300 et -61.914 kEUR 2009		-49.624	-59.891	Vrijstelling bedrijfsvoorheffing -51.300 en -61.914 kEUR 2009
Impact normes IFRS : -22.634 kEUR ₂₀₁₀			-21.798	Impact normen IFRS: -22.634 kEUR ₂₀₁₀
Dotation d'exploitation de base corrigée	882 372	835 182	806 986	Verbeterde basisexploitatietoelage

INFRABEL (détails dans AB 51.10.31.00.51)**INFRABEL (details in BA 51.10.31.00.51)**

Base (contrat 2005 indexé)	441 394	441 394	441 394	Basis (geïndexeerd contract 2005)
SSICF (forfaitisé)	-1 868	-1 868	-1 868	DVIS (forfaitair vastgesteld)
Transfert vers la SNCB (nouveau)	-8 709	-8 709	-8 709	Overdracht naar NMBS (nieuw)
Participation certification qualité (nouveau)		-70	-70	Participatie certificatie kwaliteit (nieuw)
Dotation d'exploitation de base contrat 2008	430 817	430 747	430 747	Basisexploitatietoelage contrat 2008
Restructuration FIF EUR 2008		-296 700	-296 700	Herstructurering FSI EUR 2008
Restructuration FIF indexation EUR 2005 (EUR 2008)		-17 472	-17 472	Herstructurering FSI indexering EUR 2005 (EUR 2008)
Variabilisation (EUR courants)		-1 239		Variabilisatie (lopende EUR)
Compensation économie investissements 2009 : +10 000 kEUR ₂₀₁₀			9 673	Compensatie besparing investeringen 2009: +10 000 kEUR ₂₀₁₀
Exonération précompte professionnel : -16 300 et -19 672 kEUR 2009		-15 767	-19 029	Vrijstelling bedrijfsvoorheffing: 16 300 en 19 672 kEUR 2009
Impact normes IFRS : +69 616 kEUR ₂₀₁₀			67 043	Impact IFRS-normen: +69 616 kEUR ₂₀₁₀
Dotation d'exploitation de base corrigée	430.817	99.569	174.262	Verbeterde basisexploitatietoelage

SNCB-Holding (détails dans AB 51.10.31.00.96)**NMBS-Holding (details in AB 51.10.31.00.96)**

Base (contrat 2005 indexé)	174 642	174 642	174 642	Basis (geïndexeerd contract 2005)
SSICF (forfaitisé)	-674	-674	-674	DVIS (forfaitair vastgesteld)
Transfert vers la SNCB (nouveau)	-4.085	-4 085	-4 085	Overdracht naar NMBS (nieuw)
Participation certification qualité (nouveau)		-70	-70	Participatie certificatie kwaliteit (nieuw)
Dotation d'exploitation de base contrat 2008	169 883	169 813	169 813	Basisexploitatietoelage contrat 2008
Exonération précompte professionnel : -2000 et -2 414 kEUR 2009		-1 935	-2 335	Vrijstelling bedrijfsvoorheffing: -2 000 en -2 414 kEUR 2009
Impact normes IFRS : +13 810 kEUR ₂₀₁₀			13 300	Impact IFRS-normen: +13 810 kEUR ₂₀₁₀
Dotation d'exploitation de base corrigée	169 883	167 878	180 778	Verbeterde basisexploitatietoelage

La base est la dotation d'exploitation prévue par les contrats de gestion 2005-2007, indexée.

Les montants suivants, déjà prévus par le contrat de gestion 2005-2007, sont inclus dans la dotation de base de la SNCB :

- 20 400 kEUR₂₀₀₇ pour les réductions du tarif des abonnements scolaires, soit 6 500 kEUR₂₀₀₆ pour compenser les réductions offertes aux étudiants de 18 ans à moins de 26 ans et 13 800 kEUR₂₀₀₇ pour permettre de porter la réduction applicable aux abonnements scolaires de 55 % à 80% du prix complet de la carte train trajet (6 500 kEUR₂₀₀₆ * 101,5447 + 13 800 kEUR₂₀₀₇ = 20 400 kEUR₂₀₀₇) ;
- 172 kEUR₂₀₀₇ pour couvrir le déficit d'exploitation des liaisons Virton-Athus-Rodange-Arlon ;
- 600 kEUR₂₀₀₇ pour couvrir le déficit d'exploitation de la liaison Liège-Maastricht.

La compensation des coûts afférents au Service de Sécurité et de l'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF) a été forfaitisée en 2008 et pour les années suivantes pour un montant de 2 833 kEUR₂₀₀₈, soit le montant prévu au budget initial 2008. La compensation est répartie par une diminution des dotations d'Infrabel (65,95% du total, soit - 1 868 kEUR), de la SNCB Holding (23,78%, soit - 674 kEUR) ainsi que de la SNCB (10,27%, soit - 291 kEUR).

Un montant de 12 794 kEUR a été transféré vers la dotation de la SNCB, en provenance de la dotation d'Infrabel (-8 709 kEUR) et de la dotation de la SNCB Holding (- 4 085 kEUR). Ce transfert couvre le coût des libres-parcours accordés au personnel d'Infrabel et de la SNCB Holding par la SNCB.

Depuis 2009, un montant de 70 kEUR₂₀₀₈ est déduit de la dotation de chaque société, soit un total de 210 kEUR₂₀₀₈, pour compenser la prise en charge par le budget du SPF du coût de la certification des procédures de mesure de la qualité par un organisme extérieur.

Conseil des Ministres du 23/10/2008 (réorganisation FIF)

En application de la décision du Conseil des Ministres du 23/10/2008, la dotation d'exploitation d'Infrabel est diminuée de -296 700 kEUR₂₀₀₈ et celle de la SNCB de 3 300 kEUR₂₀₀₈ (soit 300 000 kEUR₂₀₀₈ au total), pour compenser la reprise par l'Etat des charges du Fonds d'Investissements ferroviaire (FIF).

La diminution de la dotation de la SNCB était liée à une modification du calcul de la redevance d'utilisation de

De in de beheerscontracten 2005-2007 vastgelegde geïndexeerde exploitatietoelage vormt de basis.

De basistoelage van de NMBS omvat de volgende reeds in het beheerscontract 2005-2007 vastgestelde bedragen:

- 20 400 kEUR₂₀₀₇ om de tarieven van de schoolabonnementen te verminderen, of 6 500 kEUR₂₀₀₆ ter compensatie van de aangeboden kortingen voor de studenten van 18 tot jonger dan 26 jaar en 13 800 kEUR₂₀₀₇ om de vermindering van toepassing op de schoolabonnementen van 55% op 80% van de volledige prijs van de trajectkaart te kunnen brengen (6 500 kEUR₂₀₀₆ * 101,5447 + 13 800 kEUR₂₀₀₇ = 20 400 kEUR₂₀₀₇);
- 172 kEUR₂₀₀₇ om het exploitatietekort van de verbindingen Virton-Athus-Rodange-Aarlen op te vangen;
- 600 kEUR₂₀₀₇ om het exploitatietekort van de verbinding Luik-Maastricht op te vangen.

De compensatie voor de kosten verbonden aan de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS) werd voor 2008 en de volgende jaren forfaitair vastgelegd op 2 833 kEUR₂₀₀₈, zoals aanvankelijk gepland in de begroting 2008. De compensatie wordt verdeeld over een vermindering van de toelagen van Infrabel (65,95% van het totaal, of - 1 868 kEUR), van de NMBS-Holding (23,78%, of - 674 kEUR) en van de NMBS (10,27%, of - 291 kEUR).

Een bedrag van 12 794 kEUR, afkomstig van de toelage van Infrabel (- 8 709 kEUR) en van de NMBS-Holding (- 4 085 kEUR), wordt overgebracht naar de toelage van de NMBS. Deze overdracht dekt de kostprijs van de vrijkaarten die de NMBS toekent aan de personeelsleden van Infrabel en van de NMBS-Holding.

Vanaf 2009 wordt een bedrag van 70 kEUR₂₀₀₈ afgetrokken van de toelage van elke vennootschap, of een totaal van kEUR₂₀₀₈, ter compensatie van de tenlasteneming door de begroting van de FOD van de certificatieprocedures voor de kwaliteitsmeting door een extern orgaan.

Beslissing van de Ministerraad van 23/10/2008 (herstructurering FSI)

De beslissing van de Ministerraad van 23/10/2008 bepaalt ook een vermindering van de exploitatietoelage aan Infrabel met -296 700 kEUR₂₀₀₈ en aan de NMBS met 3 300 kEUR₂₀₀₈ (300 000 kEUR₂₀₀₈ in het totaal) ter compensatie van de overname door de Staat van de lasten van het Fonds voor Spoorweginvesteringen (FSI).

De vermindering van de toelage van de NMBS was verbonden aan een wijziging van de berekening van

l'infrastructure ferroviaire dont le but principal était de favoriser les nouveaux opérateurs.

Conseil des Ministres du 23/10/2008 (économie de 346 Mio EUR sur la dotation d'investissements 2009)

Depuis 2009 également, la décision du Conseil des Ministres du 23/10/2008 a prévu :

- une diminution de la dotation d'investissement de la SNCB de 146 000 kEUR pour 2009 (AB 51 11 51.11.01) compensée par une majoration de la dotation d'exploitation de 6 000 kEUR₂₀₀₉ pour 2009 et de 10 000 kEUR 2009 en 2010 ;
- une diminution de la dotation d'investissement d'Infrabel de 200 000 kEUR pour 2009 compensée par une majoration de la dotation d'exploitation de 10 000 kEUR₂₀₀₉ à partir de 2010.

Le mécanisme de report au budget de l'année suivante de 4 mensualités de la dotation n'est pas appliqué à ces derniers montants.

Conseil des Ministres du 06/03/2009 (précompte professionnel)

Depuis 2009 encore, la mesure concernant l'exonération générale du paiement du précompte professionnel, en application du Plan de relance en exécution de l'accord interprofessionnel 2009-2010, est également applicable aux trois entreprises publiques qui sont en concurrence avec des entreprises privées. Pour Belgacom et le Groupe SNCB, cette mesure est applicable à partir du 1er janvier 2009 et pour La Poste SA à partir du 1er janvier 2010. Etant donné que seules les activités B-Cargo et Voyageurs International de la SNCB sont des activités en concurrence et que la réduction de dépenses est en vigueur à partir du 1er janvier 2009 pour tout le Groupe SNCB, une correction budgétaire sur les dotations au Groupe SNCB a été décidée par le Conseil des Ministres du 06/03/2009. La diminution de ces dotations a été estimée à un montant total de 70 millions EUR en 2009 (69 600 kEUR ont été retirés du budget 2009) et 84 millions EUR en 2010.

Ces montants sont provisoires. Le mécanisme de report de 4 mensualités à charge de l'année suivante n'est pas applicable. La ventilation entre les 3 sociétés se présente contractuellement comme suit :

de retribution voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, die hoofdzakelijk bedoeld was om de nieuwe operatoren te bevoordelen.

Beslissing van de Ministerraad van 23/10/2008 (besparing van 346 mio EUR op de investeringstoelage 2009)

De Ministerraad van 23/10/2008 heeft ook het volgende beslist voor 2009 en de volgende jaren:

- een vermindering van de investeringstoelage aan de NMBS met 146 000 kEUR in 2009 (BA 51 11 51.11.01) en een verhoging van de exploitatietoelage met 6 000 kEUR₂₀₀₉ in 2009 en met 10 000 kEUR₂₀₀₉ in 2010;
- een vermindering van de investeringstoelage aan Infrabel met 200 000 kEUR voor 2009 en een verhoging van de exploitatietoelage met 10 000 kEUR₂₀₀₉ vanaf 2010.

Het mechanisme van overdracht van 4 maandelijks schijven naar het volgende jaar wordt niet toegepast op deze bedragen.

Ministerraad van 06/03/2009 (bedrijfsvoorheffing)

De algemene vrijstelling van betaling van de bedrijfsvoorheffing vanaf 2009 ter uitvoering van het relanceplan en het interprofessioneel akkoord 2009-2010 geldt ook voor de drie overheidsbedrijven die concurreren met privéondernemingen. Voor Belgacom en de NMBS-Groep gaat deze maatregel in op 1 januari 2009 en voor De Post N.V. op 1 januari 2010. Daar bij de NMBS-Groep enkel de activiteiten B-Cargo en Internationale Reizigers van de NMBS in aanmerking komen in het raam van de concurrentie en gelet op het feit dat de vermindering van de uitgaven vanaf 1 januari 2009 voor de hele NMBS-Groep geldt, heeft de Ministerraad van 06/03/2009 beslist een budgettaire correctie op de toelagen van de NMBS-groep toe te passen. De vermindering van de toelagen werd geraamd op 70 miljoen EUR in 2009 (69 600 kEUR werden afgetrokken van de begroting 2009) en op 84 miljoen EUR in 2010.

Dit zijn voorlopige bedragen. Het mechanisme van overdracht van 4 maandelijks schijven naar het volgende jaar wordt niet toegepast. De bedragen worden over de 3 vennootschappen als volgt uitgesplitst:

(kEUR ₂₀₀₉)	Estimation 2009	Estimation à partir 2010
SNCB	51 300	61 914
Infrabel	16 300	19 672
SNCB Holding	2 000	2 414
TOTAL	69 600	84 000

La SNCB Holding a fourni les données suivantes pour 2009 (1 = heures supplémentaires, 2 = travail de nuit et travail équipe et 3 = correction salariale structurelle) :

(kEUR ₂₀₀₉)	Raming 2009	Raming vanaf 2010
NMBS	51 300	61 914
Infrabel	16 300	19 672
SNCB Holding	2 000	2 414
TOTAAL	69 600	84 000

De NMBS Holding heeft de volgende gegevens voor 2009 bezorgd (1 = overuren, 2 = nachtwerk en ploegwerk, 3 = structurele weddecorrectie) :

	Catégorie 1		Catégorie 2		Catégorie 3		TOTAL
	Commercial	Non commercial	Commercial	Non commercial	Commercial	Non commercial	
Sncb	43.318,25	68.693,56	11.801.597,83	20.218.422,27	911.585,22	3.743.977,64	36.787.594,77
Infrabel		253.826,98		11.357.759,35		2.860.559,04	14.472.145,37
Holding		14.022,70		2.160.747,79	2.174,00	1.218.205,43	3.395.149,92
	43.318,25	336.543,24	11.801.597,83	33.736.929,41	913.759,22	7.822.742,11	
	379.861,49		45.538.527,24		8.736.501,33		54.654.890,06

	Categorie 1		Categorie 2		Categorie 3		TOTAAL
	Commercieel	Niet commercieel	Commercieel	Niet commercieel	Commercieel	Niet commercieel	
NMBS	43.318,25	68.693,56	11.801.597,83	20.218.422,27	911.585,22	3.743.977,64	36.787.594,77
Infrabel		253.826,98		11.357.759,35		2.860.559,04	14.472.145,37
Holding		14.022,70		2.160.747,79	2.174,00	1.218.205,43	3.395.149,92
	43.318,25	336.543,24	11.801.597,83	33.736.929,41	913.759,22	7.822.742,11	
	379.861,49		45.538.527,24		8.736.501,33		54.654.890,06

Dans le tableau ci-dessous se trouvent les montants réels (fournis par la SNCB Holding) de l'effet de la mesure concernant l'exonération du paiement du précompte professionnel pour 2010, 2011 et 2012 (secteurs non commerciaux). Les estimations pour 2013 sont les montants réels de 2012 ajustés à l'indexation exploitation (*1,024951). Pour l'estimation des montants en 2014, on applique à nouveau l'indexation exploitation aux montants réels de 2012 (*1,035504).

In onderstaande tabel staan de reële bedragen (bezorgd door NMBS Holding) van het effect van de maatregel aangaande de vrijstelling van betaling van de bedrijfsvoorheffing voor 2010, 2011 en 2012 (niet commerciële sectoren). De ramingen voor 2013 zijn de reële bedragen van 2012 aangepast aan de exploitatieindex (*1,024951). Voor de raming van de bedragen in 2014 is terug de exploitatie-index toegepast op de reële bedragen van 2012(*1,035504).

	Réel 2010 Reëel 2010	Réel 2011 Reëel 2011	Réel 2012 Reëel 2012	Estimation 2013 Raming 2013	Estimation 2014 Raming 2014
SNCB :					
NMBS :	31 517 116,65	31 577 130,73	31 859 625,08	32 655 000,00	32 991 000,00
Infrabel :					
Infrabel :	19 058 189,96	19 097 731,88	19 023 378,30	19 498 000,00	19 698 000,00
SNCB Holding :					
NMBS Holding :	5 024 703,66	4 870 199,68	4 571 094,02	4 685 000,00	4 733 000,00
Total					
Totaal	55 600 010,27	55 545 062,29	55 454 097,40	56 838 000,00	57 422 000,00

Diabolo

L'article 80 du contrat de gestion de la SNCB prévoit que l'Etat doit compenser la SNCB pour le droit d'utilisation du tronçon Diabolo. Cette compensation, exprimée en EUR₂₀₀₈, est estimée à 0 EUR pour 2008,

Diabolo

Artikel 80 van het beheerscontract bepaalt dat de Staat de NMBS moet vergoeden voor het gebruiksrecht voor het Diabolo-baanvak. Deze compensatie, uitgedrukt in EUR₂₀₀₈, is geraamd op 0

26 kEUR pour 2009, 104 kEUR pour 2010, 121 kEUR pour 2011 et 180 kEUR pour 2012. Les modalités d'indexation et de liquidation sont identiques à celles de la dotation d'exploitation de base. Ces montants sont des montants estimés qui peuvent être adaptés à la réalité.

Sur base d'une étude présentée par la SNCB (Etude de Capita Symonds, une société britannique de consultance et de projet ; Tritel, un bureau d'étude spécialisé en mobilité), l'estimation pour 2010 et les années ultérieures a été rehaussée à 183 kEUR par année.

La SNCB estime le budget nécessaire pour 2013 à 0,4 mio EUR (sous réserve), parce que le supplément Diabolo par voyageur devrait augmenter à 4,44 EUR en 2013.

Article 80 mentionne pour 2012, 180 kEUR₂₀₀₈. Etant donné que le contrat de gestion est prolongé de plein droit, cela vaut aussi pour 2013.

Passage du Groupe SNCB aux normes comptables IFRS à partir de 2010 (deuxième avenant au contrat de gestion 2008-2012 entre l'État et la SNCB, approuvé par le Conseil des ministres du 19/03/2010)

Dans le cadre de la conversion vers les règles IFRS, les trois sociétés du Groupe SNCB alignent leur comptabilité tenue en BGAAP (Belgian Generally Accepted Accounting Principles) sur les principes IFRS (International Financial Reporting Standards) depuis le 1^{er} janvier 2010. Cette conversion est prévue par les contrats de gestion conclus entre l'Etat et les entreprises du Groupe SNCB (articles 89 du contrat SNCB Holding, article 83 du contrat Infrabel et article 84 du contrat SNCB) et implique que les dotations du programme budgétaire 33.51.1 (Transport ferroviaire) soient reventilées entre les dotations d'exploitation et d'investissements. Les règles comptables IFRS sont plus précises et plus contraignantes que les règles BGAAP concernant les dépenses à considérer comme investissements. Il s'en suit que la qualification IFRS de certaines dépenses relatives aux immobilisations corporelles et actifs incorporels en "investissements" ou en "exploitation" est différente de la qualification selon les règles BGAAP actuelles.

Les contrats de gestion prévoient explicitement que les modifications comptables n'entraînent pas de changement dans le montant total des dotations versées aux entreprises du Groupe SNCB (articles précités).

Les transferts sont les suivants :

- pour la SNCB : transfert de 22 634 kEUR₂₀₁₀ de la dotation d'exploitation vers la dotation d'investissements à partir de 2010 ;
- pour Infrabel : transfert de 69 616 kEUR₂₀₁₀ de la dotation d'investissements vers la dotation d'exploitation à partir de 2010 ;
-

EUR voor 2008, 26 kEUR voor 2009, 104 kEUR voor 2010, 121 kEUR voor 2011 en 180 kEUR voor 2012. Deze compensatie wordt geïndexeerd en vereffend zoals de basisexploitatie-toelage. Deze bedragen zijn geraamde bedragen die aan de realiteit kunnen worden aangepast.

Op basis van een studie die de NMBS heeft laten uitvoeren (studie van Capita Symonds : Britse consultancy en project firma en Tritel : studiebureau met specialisatie mobiliteit), is de raming voor 2010 en de volgende jaren verhoogd tot 183 kEUR per jaar.

NMBS schat het benodigde budget voor 2013 op 0,4 mio EUR (onder voorbehoud) omdat het Diabolo-supplement 4,44 EUR per reiziger zou bedragen in 2013.

Artikel 80 vermeld voor 2012, 180 kEUR₂₀₀₈. Aangezien het beheerscontract van rechtswege verlengd is, geldt dit ook voor 2013.

Toepassing van de IFRS-normen bij de NMBS vanaf 2010 (tweede bijvoegsel bij het beheerscontract 2008-2012 afgesloten door de Staat en de NMBS, dat door de ministerraad van 19/03/2010 is goedgekeurd).

In het raam van de overgang naar de IFRS-normen baseren de drie vennootschappen van de NMBS-groep sedert 1 januari 2010 hun in BGAAP (Belgian Generally Accepted Accounting Principles) gehouden boekhouding op de IFRS-normen (International Financial Reporting Standards). Deze overgang staat in de beheerscontracten tussen de Staat en de vennootschappen van de NMBS-groep (art. 89 van het contract NMBS Holding, art. 83 van het contract Infrabel en art. 84 van het contract NMBS). Dit impliceert dat de toelagen van het begrotingsprogramma 33.51.1 (Spoorvervoer) herverdeeld worden tussen de exploitatie- en de investeringtoelagen. De IFRS-regels zijn preciezer en dwingender dan de BGAAP-regels wat betreft uitgaven die als investeringen worden beschouwd. De IFRS-beschrijving van bepaalde uitgaven betreffende materiële vaste activa en immateriële vaste activa als "Investeringen" of "Exploitatie" verschilt van de beschrijving volgens de huidige BGAAP-regels.

In de beheerscontracten staat expliciet dat deze boekhoudkundige wijzigingen geen wijziging inhouden van het totale bedrag van de toelagen dat aan de vennootschappen van de NMBS-groep wordt gestort (voorgaande artikels).

De overdrachten gebeuren als volgt:

- voor de NMBS: overdracht van 22 634 kEUR₂₀₁₀ van de exploitatie-toelage naar de investeringtoelage vanaf 2010;
- voor Infrabel: overdracht van 69 616 kEUR₂₀₁₀ van de investeringstoelage naar de exploitatie-toelage vanaf 2010;
-

- pour la SNCB Holding : transfert de 13 810 kEUR₂₀₁₀ de la dotation d'investissements vers la dotation d'exploitation à partir de 2010.

En raison de l'effet unique des mécanismes de report qui sont différents pour les dotations d'investissement et d'exploitation, l'adaptation, considérée globalement, n'a pas été neutre d'un point de vue budgétaire en 2010, mais a donné lieu à une réduction des crédits d'engagement d'un montant de 20 263 kEUR et des crédits de liquidation d'un montant de 18 997 kEUR. Il n'y a pas d'impact négatif pour les sociétés vu que le report de 4 mensualités des dotations d'exploitation à l'année suivante est compensé par l'avance de 4 mensualités en mai.

Les montants sont exprimés en EUR₂₀₁₀ et l'indexation contractuelle leur est appliquée à partir de 2011. Hors inflation, le mécanisme est structurellement neutre mais des écarts seront observés chaque année compte tenu des mécanismes différents d'indexation des dotations d'exploitation et d'investissements.

L'impact en 2012 sur base annuelle est de 2 192 kEUR, décomposé comme suit:

- voor de NMBS Holding: overdracht van 13 810 kEUR₂₀₁₀ van de investeringstoelage naar de exploitatietoelage vanaf 2010.

Door de impact van de verschillende overdrachtmechanismen voor investering- en exploitatietoelagen was de aanpassing globaal budgettair niet neutraal in 2010: de vastleggingskredieten werden met 20 263 kEUR en de vereffeningskredieten met 18 997 kEUR verminderd. Er is geen negatieve impact voor de vennootschappen omdat de overdracht van de 4 maandelijkse schijven voor de exploitatietoelage naar het volgende jaar gecompenseerd wordt door de 4 voorgeschoten maandelijkse schijven in mei.

De bedragen worden in EUR₂₀₁₀ uitgedrukt en de contractuele indexering wordt vanaf 2011 toegepast. Buiten de inflatie is het mechanisme structureel neutraal maar verschillen kunnen elk jaar worden vastgesteld rekening houdend met de verschillende indexeringmechanismen voor de exploitatie- en de investeringtoelage.

De impact in 2012 op jaarbasis is 2 192 kEUR, samengesteld als volgt:

	(kEUR)	kEUR 2010	Index	kEUR 2012	
51 1 0 31 22 02	SNCB – Exploitation voyageurs	-22 634	1,05198	-23 811	NMBS – Exploitation reizigers
51 1 1 51 11 01	SNCB - Investissements	22 634	1,015912	22 994	NMBS - Investerings
51 1 0 31 22 51	Infrabel - Exploitation infrastructure	69 616	1,05198	73 235	Infrabel - Exploitation infrastructuur
51 1 1 51 11 51	Infrabel - Investissements	-69 616	1,015912	-70 724	Infrabel - Investerings
51 1 0 31 22 96	Holding - Exploitation infrastructure	13 810	1,05198	14 528	Holding - Exploitation infrastructuur
51 1 1 51 22 99	Holding - Investissements	-13 810	1,015912	-14 030	Holding - Investerings
Total		0		2 192	Totaal

L'impact en 2013 sur base annuelle est de 1 359 kEUR, composé comme suit:

De impact in 2013 op jaarbasis is 1 359 kEUR, samengesteld als volgt:

	(kEUR)	kEUR 2010	Index	kEUR 2013	
51 1 0 31 22 02	SNCB – Exploitation voyageurs	-22 634	1,078184	-24 404	NMBS – Exploitation reizigers
51 1 1 51 11 01	SNCB - Investissements	22 634	1,055837	23 898	NMBS - Investerings
51 1 0 31 22 51	Infrabel - Exploitation infrastructure	69 616	1,078184	75 059	Infrabel - Exploitation infrastructuur
51 1 1 51 11 51	Infrabel - Investissements	-69 616	1,055837	-73 503	Infrabel - Investerings
51 1 0 31 22 96	Holding - Exploitation infrastructure	13 810	1,078184	14 890	Holding - Exploitation infrastructuur
51 1 1 51 22 99	Holding - Investissements	-13 810	1,055837	-14 581	Holding - Investerings
Total		0		1 359	Totaal

L'impact en 2014 sur base annuelle est estimé à 665 k EUR, composé comme suit:

De impact in 2014 op jaarbasis is geraamd op 665 kEUR, samengesteld als volgt:

	(kEUR)	kEUR 2010	Index	kEUR 2014	
51 1 0 31 22 02	SNCB – Exploitation voyageurs	-22 634	1,089295	-24 655	NMBS – Exploitatie reizigers
51 1 1 51 11 01	SNCB - Investissements	22 634	1,078342	24 407	NMBS - Investerings
51 1 0 31 22 51	Infrabel - Exploitation infrastructure	69 616	1,089295	75 832	Infrabel - Exploitatie infrastructuur
51 1 1 51 11 51	Infrabel - Investissements	-69 616	1,078342	-75 070	Infrabel - Investerings
51 1 0 31 22 96	Holding - Exploitation infrastructure	13 810	1,089295	15 043	Holding - Exploitatie infrastructuur
51 1 1 51 22 99	Holding - Investissements	-13 810	1,078342	-14 892	Holding - Investerings
Total		0		665	

Réorganisation du Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de fer (SSICF) – pour mémoire

Le prélèvement s'est fait sur les dotations d'investissement du groupe SNCB (voir annexe 7 des contrats de gestion 2008-2012).

Pour rappel, les dotations du Groupe SNCB ont été diminuées à partir de 2008 de 2 833 kEUR₂₀₀₈ pour couvrir le coût du SSICF transféré à charge du SPF. La compensation a été répartie par une diminution des dotations d'Infrabel (65,95% du total, soit -1 868 kEUR₂₀₀₈), de la SNCB Holding (23,78%, soit -674 kEUR₂₀₀₈) ainsi que de la SNCB (10,27%, soit -291 kEUR₂₀₀₈) (cf point 2.4 de la note au Conseil des Ministres du 06/06/2008 - approbation des contrats de gestion).

Suite à la réorganisation du SSICF en un fonds organique, le financement est assuré au moyen d'une redevance indexée, due par le gestionnaire de l'infrastructure (30%) et les opérateurs de chemin de fer (70% à répartir en fonction des trains-km).

Pour compenser l'impact de cette redevance sur les comptes des missions de service public, une intervention de 1 903 kEUR a été octroyée en 2010. La répartition a été la suivante :
AB 51 10 31.22.02 (SNCB) : +1 205 kEUR
AB 51 10 31.22.51 (Infrabel) : + 698 kEUR.

Réorganisation de l'Organisme d'enquête sur les Accidents ferroviaires (pour mémoire).

Suite à la réorganisation du service concerné en un fonds organique, le financement est assuré au moyen d'une redevance indexée, due par le gestionnaire de l'infrastructure (30%) et les opérateurs de chemin de fer (70% à répartir en fonction des trains-km).

Reorganisatie van de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS) – pro memorie

De voorafname is gebeurd op de basisexploitatie-toelagen van de NMBS-groep (zie bijlage 7 bij de beheerscontracten 2008-2012).

Pro memorie: de toelagen van de NMBS-groep werden sedert 2008 met 2 833 kEUR₂₀₀₈ verminderd voor de dekking van kosten van de DVIS die ten laste van de FOD werd overgedragen. De compensatie werd gesplitst door een vermindering van de toelagen van Infrabel (65,95% van het totaal, of -1 868 kEUR₂₀₀₈), van de NMBS Holding (23,78%, of -674 kEUR₂₀₀₈) en van de NMBS (10,27%, of -291 kEUR₂₀₀₈) (cf. punt 2.4 van nota van de Ministerraad van 06/06/2008 – goedkeuring beheerscontracten).

Naar aanleiding van de reorganisatie van de DVIS in een organieke dienst, wordt de dienst gefinancierd bij middel van een geïndexeerde heffing die door de infrastructuurbeheerder (30%) en de spooroperatoren (70% naargelang van het aantal treinen-km) moet worden betaald.

Om de impact van deze heffing op de rekeningen van de opdrachten van openbare dienst te compenseren, werd in 2010 een tussenkomst van 1 903 kEUR toegekend. Dit werd verdeeld als volgt :
BA 51 10 31.22.02 (NMBS): +1 205 kEUR
BA 51 10 31.22.51 (Infrabel) : + 698 kEUR.

Reorganisatie van het Onderzoeksgaan voor Ongevallen op het Spoor.

Naar aanleiding van de reorganisatie van de betrokken dienst in een organiek fonds, wordt de dienst gefinancierd bij middel van een geïndexeerde heffing die door de infrastructuurbeheerder (30%) en de spooroperatoren (70% naargelang van het aantal treinen-km) moet worden betaald.

Pour compenser l'impact de cette redevance sur les comptes des missions de service public, une intervention de 619 kEUR a été octroyée en 2010.

La répartition a été la suivante :
AB 51 10 31.22.02 : +392 kEUR
AB 51 10 31.22.51 : +227 kEUR.

Indexation de la dotation d'exploitation

Base légale: contrat de gestion SNCB: art 81; contrat de gestion SNCB Holding: art. 81 et contrat de gestion Infrabel: art. 76

Art. Indexation de la dotation d'exploitation

Le montant de la compensation est exprimé en EUR₂₀₀₈. Il est associé à une valeur d'indice de 107,44 pour l'indice santé et 106,38 pour l'indice services. Ces indices se rapportent au mois de décembre de l'année 2007.

Le montant de chaque dotation annuelle est indexé suivant l'évolution de l'indice santé et de l'indice services, à concurrence respectivement de 65 % et de 35 %, par rapport aux indices de référence précités. Les nouveaux indices sont ceux du mois de décembre de l'année qui la précède (par exemple, les indices de décembre 2008 pour déterminer la valeur indexée de la dotation de 2009).

Formule applicable à l'indexation de la dotation pour l'année t :

*Dotation contractuelle * ((I San déc_{t-1} / I San déc₀₇ * 0,65) + (I Serv déc_{t-1} / I Serv déc₀₇ * 0,35)).*

*Dotation contractuelle * ((I San déc_{t-1} / 107,44 * 0,65) + (I Serv déc_{t-1} / 106,38 * 0,35)).*

En dérogation au présent article, lorsque des montants relatifs aux dotations d'exploitation sont exprimés en EUR d'une autre année (année r) que 2008, la formule applicable à leur indexation pour l'année t est la suivante :

*Montant contractuel * ((I San déc_{t-1} / I San déc_{r-1} * 0,65) + (I Serv déc_{t-1} / I Serv déc_{r-1} * 0,35)).⁽²⁾*

L'indexation exploitation est donc basée sur deux indices de décembre de l'année précédant cette année budgétaire (donc décembre 2013 pour le budget de 2014): précisément, l'indice de santé et l'indice des services. Etant donné que ces deux indices ne sont pas encore connus pour 2014, les paramètres du Bureau du Plan du 07/05/2013 sont utilisés pour l'estimation du budget 2014:

Om de impact van deze heffing op de rekeningen van de opdrachten van openbare dienst te compenseren, werd in 2010 een tussenkomst van 619 kEUR toegekend.

Dit werd verdeeld als volgt :
BA 51 10 31.22.02: +392 kEUR
BA 51 10 31.22.51: +227 kEUR.

Indexering van de exploitatietoelagen

Wettelijke basis: beheerscontract NMBS: art 81; beheerscontract NMBS Holding: art. 81 en beheerscontract Infrabel: art. 76

Art. Indexering van de exploitatietoelage

"Het bedrag van de compensatie is uitgedrukt in EUR₂₀₀₈. Het is gekoppeld aan een indexwaarde van 107,44 voor de gezondheidsindex en 106,38 voor de dienstenindex. Die indexen hebben betrekking op december 2007.

Het bedrag van iedere jaartoeelage is geïndexeerd volgens de evolutie van de gezondheidsindex en de dienstenindex, tot beloop van respectievelijk 65 % en 35 %, ten opzichte van de voormelde referentie-indexen. De nieuwe indexen zijn die van december van het voorgaande jaar (bijvoorbeeld de indexen van december 2008 om de geïndexeerde waarde van de toelage voor 2009 te bepalen).

Toepasselijke formule voor de indexering van de toelage voor het jaar t:

*Contractuele toelage * ((I gezond dec t-1 / I gezond dec 07 * 0,65) + (I diensten dec t-1 / I diensten dec 07 * 0,35)).*

*Contractuele toelage * ((I gezond dec t-1 / 107,44 * 0,65) + (I diensten dec t-1 / 106,38 * 0,35)).*

In afwijking van dit artikel, wanneer de bedragen met betrekking tot de exploitatietoelagen in EUR van een ander jaar (jaar r) dan 2008 uitgedrukt worden, is de toepasselijke formule voor hun indexering voor het jaar t als volgt:

*Contractuele toelage * ((I gezond dec t-1 / I gezond dec r-1 * 0,65) + (I diensten dec t-1 / I diensten dec r-1 * 0,35)).⁽²⁾*

De exploitatieindex is dus gebaseerd op twee indexen van december van het jaar voor deze van de begroting (dus december 2013 voor de begroting van 2014): namelijk die van de gezondheidsindex en de dienstenindex. Aangezien beide nog niet gekend zijn voor de index van 2014 zijn de parameters van het planbureau van 07/05/2013 gebruikt voor de raming van de begroting van 2014:

⁽²⁾ AR/KB 26/10/2010 (MB/BS 18/11/2010)

- Indice santé: +1,1% (pour l'indexation du budget en 2014);
- Indice des services: +0,9% (pour l'indexation du budget en 2014) (ici on a pris comme approximation l'indice des prix à la consommation).

Les paramètres provisoires d'indexation sont les suivants :

	2012 ajusté	2013 ajusté	2014 initial
Index santé décembre année t-1	117,52	120,06	121,38
Variation	3,23%	2,16%	1,10%
Index services décembre année t-1	115,89	119,50	120,58
Variation	2,41%	3,12%	0,90%
Index 2008 = 1	1,092272	1,119516	1,131044
Variation indice 2008=1	2,94%	2,49%	1,03%
Index 2009 = 1	1,056580	1,082943	1,094093
Variation indice 2009=1	2,94%	2,50%	1,03%
Index 2010 = 1	1,051980	1,078184	1,089295
Variation indice 2010=1	2,95%	2,49%	1,03%
Index 2011 = 1	1,029456	1,055124	1,065991
Variation indice 2011=1	2,95%	2,49%	1,03%
Index 2012 = 1	1,000000	1,024951	1,035504
Variation indice 2012=1		2,50%	1,03%

Pour les montants exprimés en EUR 2008, l'indice contractuel d'indexation en EUR 2014 est estimé comme suit :

$$((I \text{ San déc }_{t-1} / I \text{ San déc }_{07} * 0,65) + (I \text{ Serv déc }_{t-1} / I \text{ Serv déc }_{07} * 0,35)) = 1,131044$$

Mécanisme de report au budget de l'année suivante

Le principe de report au budget de l'année suivante de 4 mensualités de la dotation est maintenu pour les dotations d'exploitation. En 2014, sont payés le solde des 4 dernières mensualités de 2013 (de septembre à décembre) et 8 tranches mensuelles de 2014 (de janvier à août).

Le versement des 4 tranches mensuelles de septembre à décembre 2014 est reporté à charge du budget 2015.

- Gezondheidsindex: +1,1% (voor de indexering van het budget in 2014);
- Dienstenindex: +0,9% (voor de indexering van het budget in 2014) (hiervoor nam men als proxy de index van de consumptieprijzen).

De voorlopige indexeringsparameters zien er als volgt uit :

	2012 aangepast	2013 aangepast	2014 Initieel
Gezondheidsindex december jaar t-1	117,52	120,06	121,38
Variatie	3,23%	2,16%	1,10%
Dienstenindex december jaar t-1	115,89	119,50	120,58
Variatie	2,41%	3,12%	0,90%
Index 2008 = 1	1,092272	1,119516	1,131044
Variatie index 2008=1	2,94%	2,49%	1,03%
Index 2009 = 1	1,056580	1,082943	1,094093
Variatie index 2009=1	2,94%	2,50%	1,03%
Index 2010 = 1	1,051980	1,078184	1,089295
Variatie index 2010=1	2,95%	2,49%	1,03%
Index 2011 = 1	1,029456	1,055124	1,065991
Variatie index 2011=1	2,95%	2,49%	1,03%
Index 2012 = 1	1,000000	1,024951	1,035504
Variatie index 2012=1		2,50%	1,03%

Voor de bedragen in EUR 2008 wordt de contractuele index in EUR 2014 als volgt geschat:

$$((I \text{ gezond dec }_{t-1} / I \text{ gezond dec }_{07} * 0,65) + (I \text{ diensten dec }_{t-1} / I \text{ diensten dec }_{07} * 0,35)) = 1,131044$$

Mechanisme van overdracht naar de begroting van volgend jaar

Het mechanisme van overdracht van 4 maandelijkse schijven naar de begroting van het volgende jaar wordt behouden voor de exploitatietoelagen. In 2014 zullen de laatste 4 maandelijkse schijven van 2013 (van september tot en met december) en de eerste 8 maandelijkse schijven van 2014 (van januari tot en met augustus) worden betaald.

De storting van de laatste 4 maandelijkse schijven (van september tot en met december 2014) komt ten laste van de begroting 2015.

Crédits

Tenant compte des paramètres qui précèdent, les crédits se calculent provisoirement comme suit :

Kredieten

Rekening houdend met de voornoemde parameters, worden de kredieten voorlopig als volgt berekend:

(kEUR)	2013 Ajusté Aangepast	2014 initial Initieel	2015 Indicatif Indicatief	2016 Indicatif Indicatief	2017 Indicatif Indicatief
B 73 - Voyageurs - Dotation de base (- FIF) B 73 - Reizigers – Basistoelage (-FSI)	984 057	994 190	994 190	994 190	994 190
Voyageurs - Solde t-1 Reizigers – saldo t-1	320 684	328 019	331 397	331 397	331 397
Voyageurs - Report vers t+1 (4 mois) Reizigers - Overdracht naar t+1 (4 maanden)	-328 019	-331 397	-331 397	-331 397	-331 397
B 80 - Diabolo - Dotation de base B 80 - Diabolo - Basistoelage	202	204	204	204	204
B 80 - Diabolo - Solde t-1 B 80 – Diabolo – Saldo t-1	61	67	68	68	68
B 80 - Diabolo - Report vers t+1 (4 mois) B 80 – Diabolo – Overdracht naar t+1 (4 maanden)	-67	-68	-68	-68	-68
Conclave 23/10/2008 (compensation Invest 2009) Conclaaf 23/10/2008 (compensatie invest 2009)	10 829	10 941	10 941	10 941	10 941
Conclave 06/03/09 (exonération précompte) Conclaaf 06/03/09 (vrijstelling bedrijfsvoorheffing)	-32 655	-32 991	-32 991	-32 991	-32 991
Réorganisation SSICF Reorganisatie DVIS	-	-	-	-	-
Réorganisation Organe d'enquête Reorganisatie Onderzoeksorgaan	-	-	-	-	-
Normes IFRS (transfert neutre invest-exploit) IFRS-normen (neutrale transfer invest-exploit)	-24 404	-24 655	-24 655	-24 655	-24 655
Normes IFRS - Solde t-1 IFRS-normen – Saldo t-1	-7 937	-8 135	-8 218	-8 218	-8 218
Normes IFRS - Report vers t+1 (4 mois) IFRS normen - Overdracht naar t+1 (4 maanden)	8 135	8 218	8 218	8 218	8 218
Conclaaf/conclave 12/2011 : -150.000 k EUR in/en 2014 + begrotingcontrole/controlé budgétaire 2013 (-80.000 k EUR op exploitatie waarvan/sur exploitation dont 30.000 kEUR recurrent/récurrent)	-	-26 666	-10 000	-10 000	-10 000
Conclaaf/conclave 11/2012 : -140.000 k EUR in/en 2013; concl 12/2011: -150.000 k EUR in/en 2014 (-100.000 kEUR op/sur invest)	-5 000	-	-	-	-
BA/AB 51.10.31.22.02 – NMBS Reizigers/SNCB Voyageurs - VASTLEGGING KREDIET/CREDIT ENGAGEMENT = VEREFFENING KREDIET/CREDIT LIQUIDATION	925 886	917 727	937 689	937 689	937 689

Mesures d'économie conclave 01/12/2011 et 30/11/2012**Conclave 1^{er} décembre 2011**

2013: Les dotations d'exploitation et d'investissement de l'Etat seront diminuées de 70 millions EUR (compte tenu de l'augmentation de 7.998 k EUR courants ci-après), selon les mêmes principes qu'en 2012. Par ailleurs, la réorganisation du groupe permettra une diminution de 20 millions EUR des dotations d'exploitation.

A partir de 2013, la dotation d'exploitation de la SNCB Holding sera augmentée de 7.998 k EUR courants, en raison du financement alternatif par la SNCB Holding de l'acquisition du nouveau matériel roulant par la SNCB en 2012.

2014: Les dotations d'exploitation et d'investissement de l'Etat seront diminuées de 100 millions EUR (compte tenu de l'augmentation précitée de 7.998 k

Besparingsmaatregelen conclaaf 01/12/2011 en 30/11/2012**Conclaaf 1 december 2011**

2013: De exploitatie- en investeringsdotaties van de Staat zullen met 70 miljoen EUR verminderd worden (rekening houdend met de verhoging van 7.998 courante k EUR, die hierna volgt), volgens dezelfde principes als in 2012. Anderzijds zal de reorganisatie van de groep de exploitatiedotaties met 20 miljoen EUR kunnen laten verminderen.

Vanaf 2013 zal de exploitatiedotatie voor de NMBS Holding verhoogd worden met 7.998 courante k EUR, wegens de alternatieve financiering door NMBS Holding van de aankoop van nieuw rollend materieel door NMBS in 2012.

2014: De exploitatie- en investeringsdotaties van de Staat zullen met 100 miljoen EUR verminderd worden (rekening houdend met de voornoemde verhoging van

EUR courants), selon les mêmes principes qu'en 2012. Par ailleurs, la réorganisation du groupe permettra une diminution de 50 millions EUR des dotations d'exploitation.

Aucune de ces économies ne se fera au détriment des dépenses en lien avec la sécurité ferroviaire.

Les mesures d'économie ci-avant pour 2013 font partie des projets de quatrièmes avenants aux contrats avec le groupe SNCB

Pour les estimations de 2015 jusqu'à 2017, des économies ne sont pas prévues.

Conclave CM 30 novembre 2012

Outre les économies prévues lors du conclave de décembre 2011, soit 90 millions d'euros, déjà intégrées dans la base prise en compte par le comité de monitoring, un **effort supplémentaire de 50 millions** d'euros est imposé au groupe SNCB.

L'effort de 140 millions d'euros demandé en 2013 au Groupe SNCB sera réparti comme suit:

- SNCB : 63,291 millions d'euros (45%)
- Infrabel : 55,838 millions d'euros (40%)
- SNCB Holding : 20,871 millions d'euros (15%)

Cette répartition ne préjuge pas du calcul du montant et de la répartition des dotations en 2014 et des années suivantes.

Chaque entreprise portera son effort budgétaire sur l'investissement à l'exception de 5 millions d'euros d'économie que chaque société fera sur ses dotations d'exploitation.

Ces économies ne peuvent pas mener à une augmentation de l'endettement net consolidé du Groupe SNCB.

L'effort global de la SNCB comprend une économie de 10 millions d'euros. Celle-ci résultera de nouvelles négociations sur le contrat actuel entre Infrabel et Electrabel. Si les négociations échouent, cette réduction sera réexaminée lors d'un ajustement budgétaire ultérieur 2013.

Le Ministre des entreprises publiques présentera au Conseil des Ministres un dossier relatif au contrat de PPP Diabolo dans le cadre duquel la possibilité d'un transfert de dotation au sein du budget de la SNCB sera notamment examinée.

7.998 courante k EUR), volgens dezelfde principes als in 2012. Anderzijds zal de reorganisatie van de groep de exploitatiedotaties met 50 miljoen EUR kunnen laten verminderen.

Geen enkele van de voornoemde besparingen zal ten koste mogen gaan van de uitgaven met betrekking tot de spoorwegveiligheid.

De voorgaande besparingsmaatregelen in 2013 maken deel uit van de ontwerpen van vierde bijvoegsels aan de beheerscontracten met de NMBS-groep.

Voor de ramingen van 2015 tot en met 2017 is er uitgegaan van geen besparingen.

Conclaf MR 30 november 2012

Naast de besparingen voorzien tijdens het begrotingsconclaf van december 2011, met name 90 miljoen euro, die al geïntegreerd zijn in de basis waar het monitoringcomité mee rekening houdt, wordt de NMBS-Groep een **bijkomende inspanning van 50 miljoen euro** opgelegd.

De 140 miljoen euro die in 2013 als inspanning aan de NMBS-Groep worden gevraagd, zullen als hieronder verdeeld worden :

- NMBS: 63,291 miljoen euro (45%)
- Infrabel : 55,838 miljoen euro (40%)
- NMBS Holding : 20,871 miljoen euro (15%)

Deze verdeling loopt niet vooruit op de berekening van het bedrag en op verdeling van de dotaties in 2014 en van de volgende jaren.

Elke maatschappij zal haar budgettaire inspanning toespitsen op de investeringen, met uitzondering van de 5 miljoen euro besparingen die elke maatschappij op haar exploitatiedotatie zal doorvoeren.

Deze besparingen mogen niet leiden tot een verhoging van de netto geconsolideerde schuld van de NMBS-Groep.

In de globale inspanning van de NMBS wordt rekening gehouden met een besparing van 10 miljoen euro. Die zal voortvloeien uit een nieuwe onderhandeling van het lopende contract tussen Infrabel en Electrabel. Indien de onderhandeling mislukt, wordt die vermindering herbekeken bij een volgende budgettaire aanpassing 2013.

De Minister van Overheidsbedrijven zal de Ministerraad een dossier voorleggen betreffende de PPS Diabolo, in het kader waarvan de mogelijkheid tot een transfer van dotatie binnen het budget van de NMBS wordt onderzocht.

Mesures d'économie contrôle budgétaire 2013

En 2013, le groupe SNCB fera un effort structurel supplémentaire de 30 000 kEUR par rapport au budget initial. En aucun cas les économies ne pourront mener ni à une réduction de l'offre de service public ni à une augmentation de la dette du Groupe.

Conclave 1er décembre 2011 + contrôle budgétaire 2013 : toutes les mesures d'économie ci-dessous sont provisoirement réparties en 2014.

- -100 mio EUR sur les dotations d'investissements, répartis sur la SNCB, INFRABEL et SNCB Holding suivant les pourcentages du conclave CM du 30/11/2012 : donc -45 mio EUR sur la dotation d'investissement de la SNCB; -40 mio EUR sur la dotation d'investissement d'Infrabel; -15 mio sur la dotation d'investissement de la SNCB Holding.
- -80 mio EUR (-50 mio: conclave 1/11/11 et -30 mio: contrôle budgétaire 2013) d'économie sur les dotations d'exploitation, répartis de façon égale sur la SNCB, INFRABEL et SNCB Holding, soit : -26 ;666 kEUR sur la dotation d'exploitation de la SNCB; -26 666 kEUR sur la dotation d'exploitation d'INFRABEL; -26 ;668 kEUR sur la dotation d'exploitation de la SNCB Holding. Dans les 80 mio EUR, il y a 30 mio EUR d'économie structurelle: donc à partir de 2014, il y a une économie de -10 000 kEUR sur la SNCB, -10 000 kEUR sur Infrabel et -10 000 kEUR sur la SNCB Holding.

Besparingsmaatregelen begrotingscontrole 2013

In 2013 zal de NMBS-Groep een bijkomende structurele inspanning leveren van 30 000 kEUR in vergelijking met de initiële begroting. De besparingen mogen in geen geval leiden tot een verkleind aanbod in de openbare dienstverlening noch tot een verhoging van de schuld van de NMBS-Groep.

Conclaf 1 december 2011 + begrotingscontrole 2013: Al de onderstaande besparingsmaatregelen in 2014 zijn voorlopig verdeeld.

- -100 mio EUR op de investeringstoelagen, verdeeld over NMBS, Infrabel en NMBS Holding volgens de percentages uit het conclaaf MR van 30/11/2012 : dus -45 mio EUR op de investeringstoelage van NMBS; -40 mio EUR op de investeringstoelage van Infrabel; -15 mio EUR op de investeringstoelage van NMBS Holding.
- -80 mio EUR (-50 mio: conclaaf 1/11/11 en -30 mio: begrotingscontrole 2013) besparing op de exploitatietoelagen, gelijk verdeeld over NMBS, Infrabel en NMBS Holding, namelijk : -26 666 kEUR op de exploitatietoelage van NMBS; -26 666 kEUR op de exploitatietoelage van Infrabel; -26 668 kEUR op de exploitatietoelage van NMBS Holding. Van de 80 mio EUR is er 30 mio EUR structurele besparing : dus vanaf 2014 is er een besparing van -10 000 kEUR op NMBS, -10 000 kEUR op Infrabel en -10 000 kEUR op NMBS Holding.

A.B. 33 51 10 31.22.05 (Bud DO PA AB) — Contribution pour le transport intérieur de voyageurs assuré par des trains du service RER, au profit de la SNCB.

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	11 305	11 603	11 778	11 818	11 818	11 818
b	11 305	11 603	11 778	11 818	11 818	11 818

Base juridique

- Article 156, 1° de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques.
- Décision du Conseil des Ministres des 20/21 mars 2004 relative au Réseau Express Régional de Bruxelles : Phasage de la mise en service et financement du déficit d'exploitation.
- Décision du Comité de concertation Gouvernement fédéral – Gouvernement des Communautés et des Régions du 11 octobre 2005 portant sur l'actualisation du plan d'investissement 2004-2007 du Groupe SNCB, avant-dernier tiret de la notification (pour mémoire).

B.A. 33 51 10 31.22.05 (Beg OA AP BA) — Bijdrage voor het binnenlands vervoer van reizigers met GEN-treinen, ten gunste van de NMBS.

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	11 305	11 603	11 778	11 818	11 818	11 818
b	11 305	11 603	11 778	11 818	11 818	11 818

Juridische basis

- Artikel 156, 1° van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven.
- Beslissing van de Ministerraad van 20/21 maart 2004 betreffende het Brusselse GEN. Fasering en financiering van het exploitatietekort.
- Beslissing van het overlegcomité Federale Regering– Gewest- en Gemeenschapsregeringen van 11 oktober 2005 betreffende de updating van het investeringsplan 2004-2007 van de NMBS-Groep, voorlaatste streepje van de bekendmaking (pro memorie).

- Décision du Conseil des Ministres du 21/12/2006 relative à l'achat et au financement de matériel roulant pour le RER
- Articles 11, 12 et 75 du contrat de gestion 2008-2012 de la SNCB

Note explicative.

L'Accord de Coopération du 4 avril 2003 établit que l'Etat et les Régions, chacun en ce qui le concerne, assurent le financement de l'infrastructure nécessaire et du matériel roulant dans le cadre du RER. La SNCB a établi les calculs nécessaires quant au déficit d'exploitation supplémentaire qui sera généré jusqu'à 2010 par l'extension graduelle de l'offre.

Le calcul tient compte, notamment, des recettes provenant d'un nombre plus élevé de voyageurs, ainsi que des dépenses supplémentaires relatives aux frais de personnel, d'énergie, de la redevance d'utilisation de l'infrastructure et de l'entretien du matériel roulant. L'article 75 du contrat de gestion de la SNCB prévoit que, pour les années 2008 à 2012, les montants de cette dotation spécifique sont estimés comme suit:

- 2008: 5 512 kEUR (EUR₂₀₀₈);
- 2009: 10 778 kEUR (EUR₂₀₀₈);
- 2010: 10 449 kEUR (EUR₂₀₀₈);
- 2011: 10 449 kEUR (EUR₂₀₀₈);
- 2012: 10 449 kEUR (EUR₂₀₀₈).

Pour 2011 et 2012, il s'agit de montants estimés qui peuvent être adaptés au moyen des données résultant de l'exploitation du réseau RER.

La SNCB transmet chaque année à l'administration une actualisation des recettes et des coûts liés à l'offre RER, sur la base des détails qui ont servi à estimer les montants précités.

Ces montants peuvent être revus sur la base de l'actualisation.

Les modalités d'indexation et de liquidation de cette dotation sont identiques à celles de la dotation d'exploitation de base (voir AB 51 10 31.22.02). Le mécanisme de report de 4 mensualités à l'année suivante est appliqué depuis 2009.

- Beslissing van de Ministerraad van 21/12/2006 betreffende de aankoop en de financiering van het rollend materieel voor het GEN.
- Art. 11, 12 en 75 van het beheerscontract 2008 - 2012 van de NMBS.

Verklarende nota

Het Samenwerkingsakkoord van 4 april 2003 stelt dat de Staat en de Gewesten voor de financiering van de nodige infrastructuur en van het rollend materieel in het kader van het GEN zorgen. De NMBS heeft toen de nodige berekeningen gemaakt i.v.m. het bijkomende exploitatietekort dat door de geleidelijke uitbreiding van het aanbod zal ontstaan t.e.m. 2010.

De berekening houdt vooral rekening met de inkomsten die ontstaan door een groter aantal reizigers, alsook met de aanvullende uitgaven inzake personeel, energie, gebruiksvergoeding voor de infrastructuur en onderhoud van het rollend materieel. Voor de jaren 2008 - 2012 is deze specifieke toelage, bepaald in artikel 75 van het beheerscontract met de NMBS, als volgt geschat:

- 2008: 5 512 kEUR (EUR₂₀₀₈);
- 2009: 10 778 kEUR (EUR₂₀₀₈);
- 2010: 10 449 kEUR (EUR₂₀₀₈);
- 2011: 10 449 kEUR (EUR₂₀₀₈);
- 2012: 10 449 kEUR (EUR₂₀₀₈).

Voor 2011 en 2012 gaat het om geraamde bedragen die kunnen worden aangepast op basis van de exploitatiegegevens van het GEN.

De NMBS levert de administratie jaarlijks een actualisering van de opbrengsten en kosten m.b.t. het GEN-aanbod en dit aan de hand van de details die hebben gediend voor de raming van de bovenvermelde bedragen. Deze bedragen kunnen worden herzien op grond van de actualisering.

Deze toelage wordt geïndexeerd en vereffend op dezelfde wijze als de basisexploitatietoelage (zie BA 51 10 31.22.02). Het mechanisme van overdracht van 4 maandelijkse schijven naar het volgende jaar wordt toegepast sedert 2009.

Dans le tableau ci-dessous sont présentés les résultats d'exploitation estimés réalisés par relation en 2009 et en 2010.

Relations	2009 (en kEUR 2009)	2010 (en kEUR 2010)
Bruxelles - Leuven	-3 806	-3 581
Bruxelles - Braine-le-Comte	-1 764	-1 466
Bruxelles - Malines	-2 837	-3 377
Bruxelles - Dendermonde		-2 993
Ottignies - Leuven		-2 984
Ligne 28		-1 386
Total	-8 407	-15 787

Par comparaison avec les prévisions utilisées pour établir les dotations prévues par le contrat de gestion (art 75), la mise en œuvre de la relation Bruxelles – Dendermonde a été retardée de 2009 à 2010 et les relations Ottignies – Leuven et la Ligne 28 sont ajoutées à partir de 2010.

Le tableau ci-dessous présente la différence entre les estimations et le contrat de gestion de la SNCB.

In onderstaande tabel staan de geraamde exploitatieresultaten per verbinding in 2009 en in 2010.

Verbindingen	2009 (in kEUR 2009)	2010 (in kEUR 2010)
Brussel - Leuven	-3 806	-3 581
Brussel – 's Gravenbrakel	-1 764	-1 466
Brussel - Mechelen	-2 837	-3 377
Brussel - Dendermonde		-2 993
Ottignies - Leuven		-2 984
Lijn 28		-1 386
Totaal	-8 407	-15 787

In vergelijking met de gebruikte ramingen voor de in het beheerscontract voorziene toelagen (art.75), werd de indienststelling van de verbinding Brussel – Dendermonde van 2009 naar 2010 verschoven en werden de verbinding Ottignies – Leuven en de Lijn 28 bijgevoegd vanaf 2010.

Onderstaande tabel geeft het verschil weer tussen de ramingen en het beheerscontract van NMBS.

En k EUR ₂₀₁₁	2011	2012	In k EUR ₂₀₁₁
Budget prévu dans le contrat de gestion	11 087	11 087	Voorziene budget in beheerscontract
Estimation SNCB	15 745	15 445	Raming NMBS
Différence	-4 658	-4 358	Verskil

La SNCB a fourni en 2013 les estimations suivantes en ce qui concerne les résultats d'exploitation des relations RER pour les exercices de 2012 à 2014.

NMBS heeft in 2013 de volgende ramingen bezorgd wat betreft de exploitatieresultaten van de GEN-verbindingen voor de boekjaren 2012 tot 2014.

Résultats par relation (en kEUR ₂₀₁₂)	2012	2013	2014	Resultaten per verbinding (in kEUR ₂₀₁₂)
Bruxelles - Leuven	-3 660	-3 525	-3 521	Brussel - Leuven
Bruxelles - Braine-le-Comte	-1 493	-1 491	-1 488	Brussel – 's Gravenbrakel
Bruxelles - Malines	-3 134	-3 027	-3 021	Brussel - Mechelen
Bruxelles - Dendermonde	-3 633	-933	-927	Brussel - Dendermonde
Ottignies - Leuven	-3 013	-2 661	-2 660	Ottignies - Leuven
Ligne 28	-1 256	-772	-771	Lijn 28
Total	-16 189	-12 409	-12 388	Totaal

Pour mémoire, l'ajustement du budget 2010 provient uniquement de l'indexation, l'adaptation demandée par la SNCB ayant été refusée.

Pro memorie, de aanpassing van de begroting 2010 komt louter door de indexering daar de door de NMBS gevraagde aanpassing geweigerd werd.

Compte tenu des directives budgétaires et en l'absence de base légale indiscutable, cette réestimation n'est

Rekening houdend met de begrotingsrichtlijnen en bij gebrek aan een onweerlegbare wettelijke basis, is

pas reprise dans les budgets pour 2011 et les années ultérieures.

Tenant compte des paramètres qui précèdent, les crédits se calculent comme suit :

deze herschatting in de begrotingen voor 2011 en de volgende jaren niet hernomen.

Rekening houdend met de voornoemde parameters, worden de kredieten als volgt berekend:

(kEUR)	2013 Ajusté <i>Aangepast</i>	2014 initial <i>Initieel</i>	2015 Indicatif Indicatief	2016 Indicatif Indicatief	2017 Indicatif Indicatief	(kEUR)
B 75 - Dotation de base	11 698	11 818	11 818	11 818	11 818	<i>B 75 - Basistoelage</i>
Solde t-1	3 804	3 899	3 939	3 939	3 939	<i>Saldo t-1</i>
Report vers t+1 (4 mois)	-3 899	-3 939	-3 939	-3 939	-3 939	<i>Overdracht naar t+1 (4 maanden)</i>
engagement = liquidation	11 603	11 778	11 818	11 818	11 818	vastlegging = vereffening

Ces montants bénéficient d'une indexation (65 % indice-santé et 35 % indice-services).

A.B. 33 51 10 31.22.09 (Bud DO PA AB) — Contribution pour le transport intérieur de voyageurs assuré par des trains à grande vitesse, au profit de la SNCB.

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	4 712	6 825	6 895	6 895	6 895	6 895
b	4 693	6 808	6 888	6 895	6 895	6 895

Base juridique

Contrat de gestion 2008-2012 entre l'État et la SNCB : articles 23, 76 et 81.

Note explicative.

L'article 76 du contrat de gestion de la SNCB prévoit les dotations suivantes visant à compenser les coûts associés aux dessertes intérieures par trains à grande vitesse dont question à l'article 23:

- 2008: 7 332 kEUR₂₀₀₈;
- 2009: 7 009 kEUR₂₀₀₈;
- 2010: 6 096 kEUR₂₀₀₈;
- 2011: 6 096 kEUR₂₀₀₈;
- 2012: 6 096 kEUR₂₀₀₈.

Les modalités d'indexation de cette dotation sont identiques à celles de la dotation d'exploitation de base (voir AB 51 10 31.22.02).

Deze bedragen worden geïndexeerd (65% gezondheidsindex en 35% dienstenindex).

B.A. 33 51 10 31.22.09 (Beg OA AP BA) — Bijdrage voor het binnenlands vervoer van reizigers met hogesnelheidstreinen, ten gunste van de NMBS.

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	4 712	6 825	6 895	6 895	6 895	6 895
b	4 693	6 808	6 888	6 895	6 895	6 895

Juridische basis

Beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en de NMBS : art. 23, 76 en 81.

Verklarende nota

Overeenkomstig artikel 76 van het beheerscontract van de NMBS worden de volgende toelagen toegekend ter compensatie van de kosten die verbonden zijn aan de binnenlandse bediening met hogesnelheidstreinen waarvan sprake in artikel 23.

- 2008: 7 332 kEUR₂₀₀₈;
- 2009: 7 009 kEUR₂₀₀₈;
- 2010: 6 096 kEUR₂₀₀₈;
- 2011: 6 096 kEUR₂₀₀₈;
- 2012: 6 096 kEUR₂₀₀₈.

Deze toelage wordt geïndexeerd op dezelfde wijze als de basisexploitatie-toelage (zie BA 51 10 31.22.02).

La dotation se décompose comme suit, en EUR₂₀₀₈:

De toelage bestaat uit (in EUR₂₀₀₈):

		2007	2008	2009	2010		
Dorsale Wallonne	Tronçon Mons - Liège	1 516 855	3 181 397	3 153 083	3 124 204	Waalse as	Baanvak Bergen-Luik
	Compensation SNCF	1 128 179	1 128 179	1 128 179	1 128 179		Compensatie SNCF
	Total	2 645 034	4 309 576	4 281 262	4 252 383		Totaal
Axe flamand	Tronçon Bruxelles - Ostende	1 875 431	1 865 067	1 854 496	1 843 713	Vlaamse As	Baanvak Brussel - Oostende
Paris – Liège	Tronçon Bruxelles - Liège	1 770 614	1 758 576	873 149	0	Parijs – Luik	Baanvak Brussel - Luik
	Tronçon Bruxelles - Anvers	787 608	782 142	0	0	Parijs - Antwerpen	Baanvak Brussel - Antwerpen
Correction contrat (1)			-1 383 361			Correctie contract (1)	
Total		7 078 687	7 332 000	7 008 907	6 096 096	Totaal	

(1) la dotation contractuelle pour 2008 a été limitée au crédit disponible dans le cadre des discussions relatives aux contrats de gestion, malgré une estimation initiale supérieure de la SNCB.

Dès 2010, la prévision de subvention reste stable.

La dotation est versée proportionnellement au nombre de jours où la desserte visée à l'article 23 est assurée. Le calcul des jours où la prestation ne serait pas assurée neutralise les cas de force majeure ou les événements extérieurs à la SNCB. La SNCB doit transmettre, pour le 15 avril de chaque année, à l'administration, sur la base des comptes annuels, le détail des recettes et dépenses liées à ces dessertes pour l'exercice écoulé ainsi qu'une projection pour les quatre années suivantes, qui intègre les dispositions de l'article 23.

Contrairement à la majorité des allocations de base du programme 51.1, les montants payables l'année suivante (10 %) ne sont pas reportés en crédits d'engagements.

Le tableau ci-dessous donne les résultats selon le rapport SNCB pour l'année 2012.

	Montant 12/2012
Activité Transporteur Thalys	
Produits	1 358 100,46
Charges	6 678 966,73
Activité Distributeur Thalys	
Produits	263 244,79
Charges	317 813,34
Solde	5 375 434,82

Pour 2012, on a payé seulement 4.712 kEUR, du fait de la non mise en service durant 107 jours calendrier (6.658 kEUR x 259/366 = 4.712 kEUR). On propose de payer l'acompte (50%) pour 2013 à hauteur de 1.749 kEUR au lieu de 3.413 kEUR. La diminution de

(1) de contractuele toelage voor 2008 werd beperkt tot het beschikbare krediet in het raam van de besprekingen betreffende de beheerscontracten ondanks een hogere initiale raming van de NMBS.

Vanaf 2010 blijft de geraamde subsidie stabiel.

Deze toelage wordt gestort in evenredigheid met het aantal dagen dat de lijnen bedoeld in artikel 23 worden bediend. De berekening van de dagen waarop de lijnen niet worden bediend, neutraliseert de gevallen van overmacht of omstandigheden buiten de wil van de NMBS. De NMBS bezorgt tegen 15 april van elk jaar aan de administratie, op basis van de jaarrekeningen, de gedetailleerde ontvangsten en uitgaven met betrekking tot deze bediende lijnen voor het afgelopen dienstjaar alsook een prognose voor de volgende vier jaren, overeenkomstig de bepalingen van het artikel 23.

In tegenstelling tot de meeste basisallocaties van het programma 51.1, worden de bedragen die het volgende jaar betaalbaar zijn (10 %) niet overgedragen in vastleggingskredieten.

Onderstaande tabel geeft de resultaten weer volgens het NMBS rapport voor het boekjaar 2012.

	Bedrag 12/2012
Activiteit Vervoerder Thalys	
Opbrengsten	1 358 100,46
Kosten	6 678 966,73
Activiteit Distributeur Thalys	
opbrengsten	263 244,79
Kosten	317 813,34
Saldo	5 375 434,82

Voor 2012 is er slechts 4 712 kEUR uitbetaald wegens niet-bediening gedurende 107 kalenderdagen (6 658 kEUR x 259/366 = 4 712 kEUR). Voorstel is om het voorschot (50 %) voor 2013 te voldoen ten belope van 1.749 kEUR i.p.v. 3.413 kEUR. De

l'allocation est due aux dessertes structurelles non assurées des axes wallons et flamands du 1^{er} janvier au 30 mars 2013 inclus, soit 89 jours calendrier. A partir du 31 mars jusqu'au 31 décembre 2013 inclus, la desserte devrait se dérouler à nouveau conformément au contrat de gestion.

Ces dessertes structurelles non assurées pendant 89 jours calendrier sont retirées de la première tranche de la dotation d'exploitation. Le calcul est le suivant : 50 %
 $\text{dotation 2013} - (100 \% \text{ dotation 2013} \times 89/365) = 3\,413 \text{ kEUR} - (6\,825 \text{ kEUR} \times 89/365) = 1\,749 \text{ kEUR}$

Crédits

Tenant compte des paramètres qui précèdent, les crédits se calculent comme suit :

vermindering van de toelage is te wijten aan een structurele niet-bediening van de Waalse- en Vlaamse as van 1 januari t.e.m. 30 maart 2013, hetzij 89 kalenderdagen. Vanaf 31 maart t.e.m. 31 december 2013 zou de bediening terug verlopen conform het beheerscontract.

Deze structurele niet-bediening tijdens 89 kalenderdagen wordt afgehouden van de eerste schijf van de exploitatietoelage. De berekening is als volgt:

$50 \% \text{ toelage 2013} - (100 \% \text{ toelage 2013} \times 89/365) = 3\,413 \text{ kEUR} - (6\,825 \text{ kEUR} \times 89/365) = 1\,749 \text{ kEUR}$

Kredieten

Rekening houdend met de voornoemde parameters, worden de kredieten als volgt berekend :

(kEUR)	2013 Ajusté Aangepast	2014 initial Initieel	2015 Indicatif Indicatief	2016 Indicatif Indicatief	2017 Indicatif Indicatief	(kEUR)
Base	5 161	6 895	6 895	6 895	6 895	Basis
Solde non utilisé	+1 664					Niet gebruikt saldo
engagement	6 825	6 895	6 895	6 895	6 895	vastlegging
Solde t-1	666	683	690	690	690	Saldo t-1
Report vers t+1	-683	-690	-690	-690	-690	Overdracht naar t+1
liquidation	6 808	6 888	6 895	6 895	6 895	vereffening

Ces montants bénéficient d'une indexation (65 % indice-santé et 35 % indice-services).

A.B. 33 51 10 31.22.13 (Bud DO PA AB) — *Dotation pour la liaison Anvers-Noorderkempen, au profit de la SNCB.*

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	2 147	2 201	2 224	2 224	2 224	2 224
b	2 141	2 196	2 222	2 224	2 224	2 224

Base juridique

Contrat de gestion 2008-2012 entre l'État et la SNCB : article 77 (Anvers-Noorderkempen), article 81 (indexation).

Note explicative.

L'article 77 du Contrat de gestion de la SNCB prévoit que, en fonction de la mise en service effective de la relation Anvers - Noorderkempen, la SNCB reçoit, sur base annuelle, une dotation supplémentaire d'un montant de 1 966 kEUR₂₀₀₈ afin de couvrir le déficit d'exploitation. Les modalités d'indexation sont identiques à celles de la dotation d'exploitation de base.

Contrairement à la majorité des allocations de base du programme 51.1, les montants payables l'année suivante (10 %) ne sont pas reportés en crédits d'engagements.

Deze bedragen worden geïndexeerd (65% gezondheidsindex en 35% dienstenindex).

B.A. 33 51 10 31.22.13 (Beg OA AP BA) — *Toelage voor de verbinding Antwerpen-Noorderkempen, ten gunste van de NMBS.*

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	2 147	2 201	2 224	2 224	2 224	2 224
b	2 141	2 196	2 222	2 224	2 224	2 224

Juridische basis

Beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en de NMBS: artikel 77 (Antwerpen-Noorderkempen) en artikel 81 (indexering).

Verklarende nota

Krachtens artikel 77 van het beheerscontract ontvangt de NMBS een bijkomende toelage ten bedrage van 1 966 kEUR₂₀₀₈ om het exploitatietekort te dekken, naargelang van de effectieve indienststelling van de verbinding Antwerpen-Noorderkempen. Deze toelage wordt geïndexeerd op dezelfde wijze als de basisexploitatietoelage.

In tegenstelling tot de meeste basisallocaties van het programma 51.1, worden de bedragen die het volgende jaar betaalbaar zijn (10 %) niet overgedragen in vastleggingskredieten.

On propose de payer le solde de 209 kEUR (au lieu de 215 kEUR) pour 2012 à la SNCB, ainsi que l'acompte pour 2013 (50%), soit 1 043 kEUR (au lieu de 1.101 kEUR). La diminution des allocations est due au non-respect de la fréquence minimale contractuelle les jours ouvrables depuis le 9 décembre 2012 en ce qui concerne l'arrêt secondaire à Noorderkempen (26 trains aller-retour au lieu du minimum contractuel de 28 trains). Le résultat du calcul est le suivant :

Solde 2012: 215 kEUR - 6 kEUR = 209 kEUR

Acompte 2013 (50 %) : 1 101 kEUR - 58 kEUR = 1 043 kEUR

Acompte 2013 (40%) : 880 kEUR - 58 kEUR = 822 kEUR

Tenant compte des paramètres qui précèdent, les crédits se calculent comme suit :

Voorstel is om het saldo van 209 kEUR (i.p.v. 215 kEUR) voor 2012 aan NMBS uit te betalen, alsook het voorschot voor 2013 (50 %), zijnde 1 043 kEUR (i.p.v. 1 101 kEUR). De vermindering van de toelagen is te wijten aan het niet respecteren van de contractuele minimumfrequentie op werkdagen sinds 9 december 2012 voor wat betreft de bediening van de secundaire halte Noorderkempen (26 treinen heen-en-terug i.p.v. het contractuele minimum van 28 treinen). Het resultaat van de berekening is als volgt:

Saldo 2012: 215 kEUR - 6 kEUR = 209 kEUR

Voorschot 2013 (50 %) : 1 101 kEUR - 58 kEUR = 1 043 kEUR

Voorschot 2013 (40%) : 880 kEUR - 58 kEUR = 822 kEUR

Rekening houdend met de voornoemde parameters, worden de kredieten als volgt berekend:

(kEUR)	2013 Ajusté <i>Aangepast</i>	2014 initial <i>initieel</i>	2015 Indicatif Indicatief	2016 Indicatif Indicatief	2017 Indicatif Indicatief	(kEUR)
Base annuelle	2 085	2 224	2 224	2 224	2 224	<i>Jaarbasis</i>
Solde non utilisé	+116					<i>Niet gebruikt saldo</i>
ENGAGEMENT	2 201	2 224	2 224	2 224	2 224	VASTLEGGING
Solde t-1	209	220	222	222	222	<i>Saldo t-1</i>
Report vers t+1	-220	-222	-222	-222	-222	<i>Overdracht naar t+1</i>
Solde non utilisé	+6					<i>Niet gebruikt saldo</i>
LIQUIDATION	2 196	2 222	2 224	2 224	2 224	VEREFFENING

Ces montants bénéficient d'une indexation (65 % indice-santé et 35 % indice-services).

A.B. 33 51 10 31.22.51 (Bud DO PA AB) — Contribution pour l'entretien, la gestion et l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire, au profit d'Infrabel.

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	186 149	189 595	170 520	188 926	188 926	188 926
b	186 149	189 595	170 520	188 926	188 926	188 926

Base juridique

- Loi du 21 mars 1991, portant réforme de certaines entreprises publiques économiques (art. 3 et 156).
- Contrat de gestion 2008-2012 entre l'Etat et Infrabel: article 74 (dotation), article 76 (indexation), article 77 (paiement)
- Décision du conclave budgétaire du 23-10-2008 concernant d'une part le financement alternatif de l'acquisition du nouveau matériel roulant en 2009 et d'autre part l'impact de la restructuration du Fonds d'Infrastructure ferroviaire (diminution de la dotation d'investissement de la SNCB de 146 000 kEUR pour 2009 compensée par une majoration de la dotation d'exploitation de 6 000 kEUR 2009

Deze bedragen worden geïndexeerd (65% gezondheidsindex en 35% dienstenindex).

B.A. 33 51 10 31.22.51 (Beg OA AP BA) — Bijdrage voor het onderhoud, het beheer en de exploitatie van de spoorweginfrastructuur, ten gunste van Infrabel.

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	186 149	189 595	170 520	188 926	188 926	188 926
b	186 149	189 595	170 520	188 926	188 926	188 926

Juridische basis

- Wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven (art. 3 en 156).
- Beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en Infrabel: artikel 74 (toelage), artikel 76 (indexering), artikel 77 (storting).
- Beslissing van het begrotingsconclaf van 23-10-2008 betreffende enerzijds de alternatieve financiering van de aankoop van het nieuwe rollend materieel in 2009 en anderzijds de impact van de herstructurering van het Fonds voor Spoorweginfrastructuur (vermindering van de investeringstoelage van de NMBS met 146 000 kEUR voor 2009, die wordt gecompenseerd door

pour 2009 et de 10 000 kEUR 2009 en 2010 ainsi que par une diminution de la dotation d'investissement d'Infrabel de 200 000 kEUR pour 2009 compensée par une majoration de la dotation d'exploitation de 10 000 kEUR 2009 à partir de 2010).

- Décision du conclave budgétaire du 06/03/09 concernant l'exonération générale du paiement du précompte professionnel, comme prévue dans le Plan de relance en exécution de l'accord interprofessionnel 2009-2010 (diminution estimée des dotations de – 69 600 kEUR en 2009 et – 84 000 kEUR à partir de 2010, pour l'ensemble du Groupe SNCB)
- Premier avenant au contrat de gestion 2008-2012 entre l'État et Infrabel, approuvé par le Conseil des ministres du 17/07/2009 (AR du 21/08/2009, publié au Moniteur Belge le 29/09/2009).
- Deuxième avenant au contrat de gestion 2008-2012 entre l'État et Infrabel, approuvé par le Conseil des ministres du 19/03/2010 concernant le passage aux normes IFRS (AR du 26/10/2010, publié au moniteur Belge le 18/11/2011).
- 3ième avenant au contrat de gestion 2008-2012 entre l'État et la SNCB (AR du 10/01/2013, publié au Moniteur belge le 21/01/2013).
- Arrêté royal fixant le montant de la redevance due par le détenteur d'un agrément de sécurité et par les détenteurs d'un certificat de sécurité partie B qui utilisent le réseau ferroviaire belge, au titre de participation aux coûts du contrôle par l'Autorité de sécurité de la sécurité du transport ferroviaire et du développement de la réglementation, approuvé par le CM du 28/05/2010, pour mémoire.
- Arrêté royal fixant le montant de la redevance due par le détenteur d'un agrément de sécurité et par les détenteurs d'un certificat de sécurité partie B qui utilisent le réseau ferroviaire belge, au titre de recouvrement des coûts de l'Organisme d'enquête pour les enquêtes d'accident et pour le niveau général de sécurité, approuvé par le CM du 28/05/2010, pour mémoire.
- Mesures d'économie conclave budgétaire 01/12/2011.
- Mesures d'économie conclave budgétaire CM 30/11/2012.
- Contrôle budgétaire 2013.

Note explicative.

La dotation au bénéfice d'Infrabel, anciennement à charge de l'AB 51 10 31.00.03, a été transférée en 2009 à charge de la présente nouvelle AB 51 10 31.22.51.

een verhoging van de exploitatietoelage met 6 000 kEUR 2009 voor 2009 en met 10 000 kEUR 2009 in 2010 en vermindering van de investeringstoelage van Infrabel met 200 000 kEUR voor 2009, die wordt gecompenseerd door een verhoging van de exploitatietoelage met 10 000 kEUR 2009 vanaf 2010).

- Beslissing van het begrotingsconclaaf van 06/03/09 betreffende de algemene vrijstelling van betaling van de bedrijfsvoorheffing ter uitvoering van het relanceplan en het interprofessioneel akkoord 2009-2010 (geraamde vermindering van de toelagen met – 69 600 kEUR in 2009 en – 84.000 kEUR vanaf 2010, voor de hele NMBS-Groep).
- Eerste bijvoegsel bij het beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en Infrabel, dat door de Ministerraad van 17/07/2009 werd goedgekeurd (KB van 21/08/2009, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 29/09/2009).
- Tweede bijvoegsel bij het beheerscontract 2008-2012 afgesloten door de Staat en Infrabel, dat door de ministerraad van 19/03/2010 werd goedgekeurd (KB van 26/10/2010, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 18/11/2011) betreffende de toepassing van de IFRS-normen.
- Derde bijvoegsel bij het beheerscontract 2008-2012 afgesloten door de Staat en de NMBS (KB 10/01/2013, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 21/01/2013).
- Koninklijk besluit tot vaststelling van het bedrag van de bijdrage, verschuldigd door de houder van een veiligheidsvergunning en de houders van een veiligheidscertificaat deel B die gebruik maken van het Belgische spoorweganet, als deelneming in de kosten van de Veiligheidsinstantie voor het toezicht op de veiligheid van het spoorvervoer en de ontwikkeling van de regelgeving - goedgekeurd door de MR van 28/05/2010, pro memorie.
- Koninklijk besluit tot vaststelling van het bedrag van de bijdrage, verschuldigd door de houder van een veiligheidsvergunning en de houders van een veiligheidscertificaat deel B die gebruik maken van het Belgische spoorweganet, met het oog op de dekking van de kosten van het Onderzoeksgaan voor het onderzoek van ongevallen en van het algemeen veiligheidsniveau - goedgekeurd door de MR van 28/05/2010, pro memorie.
- Besparingsmaatregelen begrotingsconclaaf 01/12/2011.
- Besparingsmaatregelen begrotingsconclaaf MR 30/11/2012.
- Begrotingscontrole 2013.

Verklarende nota

De toelage ten gunste van Infrabel die vroeger ten laste van de BA 51 10 31.00.03 kwam, is in 2009 overgedragen naar de nieuwe BA 51 10 31.22.51.

Pour mémoire, la fiche budgétaire de l'AB 51 10 31.22.02 contient un historique de la dotation d'exploitation contractuelle des 3 entreprises publiques.

La dotation de base contractuelle pour l'exploitation de l'infrastructure par Infrabel était initialement de 430 817 kEUR₂₀₀₈ en 2008 et de 430 747 kEUR₂₀₀₈ à partir de 2009.

Pour rappel, depuis 2009, un montant de 70 kEUR₂₀₀₈ est déduit de la dotation de chaque société, soit un total de 210 kEUR₂₀₀₈, pour compenser la prise en charge par le budget du SPF du coût de la certification des procédures de mesure de la qualité par un organisme extérieur.

La décision du Conseil des Ministres du 23/10/2008 prévoit que cette dotation de base est diminuée de 317 472 kEUR₂₀₀₈ (soit 300 000 kEUR 2005 moins 3 300 kEUR₂₀₀₈ compensé sur la dotation d'exploitation de la SNCB), pour compenser la reprise par l'Etat des charges du Fonds d'Investissements ferroviaire (FIF). Pour rappel, la création du FIF en 2005 avait imposé à Infrabel une charge supplémentaire de 300 000 kEUR constants par an jusqu'en 2008. Cette charge a été compensée par une augmentation équivalente de la redevance d'utilisation de l'infrastructure à charge de la SNCB. La dotation de cette dernière a en conséquence été augmentée de 300 000 kEUR₂₀₀₅, indexés car la redevance l'est aussi. Cette opération n'était pas totalement neutre pour l'Etat depuis 2006 car Infrabel recevait des redevances indexées alors que ses charges restaient fixes.

La compensation de la mesure concernant l'exonération générale du paiement du précompte professionnel, en application du Plan de relance en exécution de l'accord interprofessionnel 2009-2010, entraîne une diminution de la dotation d'Infrabel de 16 300 kEUR₂₀₀₉ en 2009 et de 19 672 kEUR₂₀₀₉ à partir de 2010, en application de la décision du Conseil des Ministres du 06/03/2009. Ces montants sont provisoires et le mécanisme de report de 4 mensualités à charge de l'année suivante n'est pas applicable. Cette mesure et l'actualisation des montants sont décrits à l'AB 51.10.31.22.02.

Sont également décrits à l'AB 51.10.31.22.02, les impacts des éléments suivants :

- Passage du Groupe SNCB aux normes comptables IFRS à partir de 2010 (2^{ème} avenant au contrat de gestion 2008-2012 entre l'État et la SNCB, approuvé par le Conseil des ministres du 19/03/2010)
- Réorganisation du Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de fer (SSICF) – pour mémoire
- Réorganisation de l'Organisme d'enquête sur les Accidents ferroviaires (pour mémoire).

Ter herinnering: de begrotingsfiche van de BA 51 10 31.22.02 bevat een overzicht van de contractuele exploitatietoelage voor de 3 overheidsbedrijven.

De contractuele basistoelage voor de exploitatie van de infrastructuur door Infrabel bedraagt 430 817 kEUR₂₀₀₈ in 2008 en 430 747 kEUR₂₀₀₈ vanaf 2009.

Pro memorie: vanaf 2009 wordt een bedrag van kEUR₂₀₀₈ afgetrokken van de toelage van elke vennootschap, of een totaal van 210 kEUR₂₀₀₈, ter compensatie van de tenlasteneming door de begroting van de FOD van de certificatieprocedures voor de kwaliteitsmeting door een extern orgaan.

De Ministerraad van 23/10/2008 heeft beslist dat de basistoelage met 317.472 kEUR 2008 wordt verminderd (300 000 kEUR 2005 min 3 300 kEUR₂₀₀₈ die worden gecompenseerd op de exploitatietoelage van de NMBS) ter compensatie van de overname door de Staat van de lasten van het Fonds voor Spoorweginvesteringen (FSI). Ter herinnering, de oprichting van het FSI in 2005 betekende een aanvullende last van 300 000 k constante EUR per jaar voor Infrabel en dit tot 2008. Deze last werd gecompenseerd door een gelijke verhoging van het gebruiksrecht voor de infrastructuur ten laste van de NMBS. De toelage voor de NMBS werd bijgevolg verhoogd met een geïndexeerd bedrag van 300 000 kEUR₂₀₀₅ omdat het gebruiksrecht ook wordt geïndexeerd. Deze operatie was niet helemaal neutraal voor de Staat vanaf 2006 omdat Infrabel geïndexeerde rechten ontving terwijl haar lasten onveranderlijk bleven.

De compensatie voor de algemene vrijstelling van de bedrijfsvoorheffing ter uitvoering van het relanceplan en het interprofessioneel akkoord 2009-2010 heeft als gevolg een vermindering van de toelage aan Infrabel met 16 300 kEUR₂₀₀₉ in 2009 en met 19 672 kEUR₂₀₀₉ vanaf 2010, zoals beslist tijdens de Ministerraad van 06/03/2009. Het zijn voorlopige bedragen en het mechanisme van overdracht van 4 maandelijks schijven naar het volgende jaar wordt niet toegepast. Deze maatregel en de actualisering van de bedragen worden uitvoerig uitgelegd bij de BA 51.10.31.22.02.

De impact van de volgende elementen wordt ook beschreven in de BA 51.10.31.22.02:

- Toepassing van IFRS-normen in de boekhouding van de NMBS-groep vanaf 2010 (2^{de} bijvoegsel bij het beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en de NMBS, goedgekeurd door de Ministerraad van 19/03/2010)
- Reorganisatie van de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS) – pro memorie
- Reorganisatie van het Onderzoeksgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor (pro memorie)

- Mesures d'économie conclave budgétaire 01/12/2011
- Mesures d'économie conclave budgétaire CM 30/11/2012
- Contrôle budgétaire 2013

La décision du Conseil des Ministres du 23/10/2008 a prévu une diminution de la dotation d'investissement d'Infrabel de 200 000 kEUR pour 2009 compensée par une majoration de la dotation d'exploitation de 10 000 kEUR₂₀₀₉ à partir de 2010. Le mécanisme de report au budget de l'année suivante de 4 mensualités de la dotation n'est pas appliqué à ces montants.

Pour rappel, l'article 74 du contrat Infrabel prévoit une variabilisation de sa dotation d'exploitation en fonction de la régularité, avec une marge de +/- 3 500 kEUR₂₀₀₈.

Le bonus malus pour 2011 s'élève à -3 714 kEUR (-3 500 kEUR₂₀₀₈ x 1,061026). Etant donné que Mt-1 (301.491 = le nombre de minutes réelles de retard occasionné par Infrabel en 2010 sur la base des rapports "Relations") est plus grand que Zt-1, la limite supérieure prévue (260 000 x 85 805 917,98 / 84 197 648,9 = 264 966,3 minutes). Ci-après les km/train réels de 2010 : 85 805 917,98 et les km/train de 2008, 84 197 648,9.

Pour 2012, le bonus-malus s'élève à -3 823 kEUR (-3 500 kEUR₂₀₀₈ x 1,092272). Etant donné que Mt-1 (303.741 = le nombre réel de minutes de retard causé par Infrabel en 2011 sur base des rapports "Relazen") est plus grand que Zt-1, la limite supérieure prévue (260 000 x 90 515 625,76 / 84 197 648,9 = 279 509,74 minutes). Ici les chiffres réels des kilomètres-train pour 2011 sont: 90 515 625,76 et pour 2008, les kilomètres-train sont de 84 197 648,9. De ce malus, 4/12èmes ou 1 274 kEUR sont reportés en 2013.

Pour 2013, le bonus-malus s'élève à -3.106 kEUR. (-3.500 x 0,7927157 x 1,119516)
Formule: $3.500 \times (\text{le nombre réel de minutes de retard causées par Infrabel en 2012 sur base des rapports "Relazen" - limite intermédiaire} / (\text{limite supérieure - limite intermédiaire}) \times (\text{index exploitation entre 2008 et 2013}))$
 $\Rightarrow -3 500 \times (255,75 - 222 942,3) / (263 477,26 - 222 942,3) \times 1,119516 = -3.106$
De ce malus, 4/12e ou 1 036 kEUR sont reportés en 2014.

Le troisième avenant au contrat de gestion Infrabel comprend les montants réels de ces bonus-malus : La partie variable de la dotation d'exploitation a atteint un montant de -1 281 kEUR₂₀₀₉ en 2009, de -2 170 kEUR₂₀₁₀ en 2010, de -3 714 kEUR₂₀₁₁ en 2011 et de -3 823 kEUR₂₀₁₂ en 2012."

- Besparingsmaatregelen begrotingsconclaaft 01/12/2011
- Besparingsmaatregelen begrotingsconclaaft MR 30/11/2012
- Begrotingscontrole 2013

De Ministerraad van 23/10/2008 heeft ook de volgende beslissing genomen: een vermindering van de investeringstoelage aan Infrabel met 200 000 kEUR voor 2009 gecompenseerd door een verhoging van de exploitatietoelage met 10 000 kEUR₂₀₀₉ vanaf 2010. Het mechanisme van overdracht van 4 maandelijkse schijven naar het volgende jaar wordt niet toegepast op deze bedragen.

Ter herinnering: artikel 74 van het beheerscontract met Infrabel voorziet in een variabilisatie van de exploitatietoelage naargelang van de regelmaat, met een marge van +/- 3 500 kEUR₂₀₀₈.

De bonus malus voor 2011 bedraagt -3 714 kEUR (-3 500 kEUR₂₀₀₈ x 1,061026). Aangezien dat Mt-1 (301.491 = het werkelijke aantal minuten vertraging veroorzaakt door Infrabel in 2010 op basis van de verslagen "Relazen") groter is dan Zt-1, de voorziene bovengrens (260 000 x 85 805 917,98 / 84 197 648,9 = 264 966,3 minuten). Hierbij zijn de reële treinkilometers van 2010: 85 805 917,98 en de treinkilometers van 2008, 84 197 648,9.

Voor 2012 bedraagt de bonus malus -3 823 kEUR (-3 500 kEUR₂₀₀₈ x 1,092272). Aangezien dat Mt-1 (303.741 = het werkelijke aantal minuten vertraging veroorzaakt door Infrabel in 2011 op basis van de verslagen "Relazen") groter is dan Zt-1, de voorziene bovengrens (260 000 x 90 515 625,76 / 84 197 648,9 = 279.509,74 minuten). Hierbij zijn de reële treinkilometers van 2011: 90 515 625,76 en de treinkilometers van 2008, 84 197 648,9. Van deze malus wordt 4/12 de of 1 274 kEUR overgedragen naar 2013.

Voor 2013 bedraagt de bonus malus -3.106 kEUR (-3.500 x 0,7927157 x 1,119516)
Formule : $3.500 \times (\text{het werkelijke aantal minuten vertraging veroorzaakt door Infrabel in 2012 op basis van de verslagen "Relazen" - middengrens} / (\text{bovengrens} - \text{middengrens}) \times (\text{exploitatieindex tussen 2008 en 2013}))$
 $\Rightarrow -3 500 \times (255,75 - 222 942,3) / (263 477,26 - 222 942,3) \times 1,119516 = -3.106$
Van deze malus wordt 4/12 de of 1 036 kEUR overgedragen naar 2014.

Het derde bijvoegsel aan het beheerscontract met Infrabel bevat de reële bedragen van deze bonus malus : Het variabele gedeelte van de exploitatietoelage bedroeg -1 281 kEUR₂₀₀₉ in 2009, -2 170 kEUR₂₀₁₀ in 2010, -3 714 kEUR₂₀₁₁ in 2011 en -3 823 kEUR₂₀₁₂ in 2012."

Les paramètres d'indexation communs aux dotations d'exploitation sont détaillés dans la fiche budgétaire de l'AB 51 10 31.22.02. Le mécanisme de report au budget de l'année suivante de 4 mensualités de la dotation est maintenu.

Tenant compte des paramètres qui précèdent, les crédits se calculent provisoirement comme suit :

De gemeenschappelijke indexeringsparameters voor de exploitatietoelagen staan gedetailleerd vermeld in de begrotingsfiche van de BA 51 10 31.22.02. Het mechanisme van overdracht van 4 maandelijkse schijven naar de begroting van het volgende jaar wordt behouden.

Rekening houdend met de voornoemde parameters, worden de kredieten voorlopig als volgt berekend:

(kEUR)	2013 Ajusté Aangepast	2014 Initial Initieel	2015 Indicatif Indicatief	2016 Indicatif Indicatief	2017 Indicatif Indicatief
I 74 -Infrastructure (transfert de 51.10.3103) I 74 - Infrastructuur (transfer van 51.10.3103)	127 402	131 851	131 851	131 851	131 851
Solde t-1 Saldo t-1	41 808	42 467	43 950	43 950	43 950
Report vers t+1 Overdracht naar t+1	-42 467	-43 950	-43 950	-43 950	-43 950
Conclave 23/10/2008 (compensation Invest 2009) Conclaaf 23/10/2008 (compensatie invest 2009)	10 829	10 941	10 941	10 941	10 941
Conclave 06/03/09 (exonération précompte) Conclaaf 06/03/09 (vrijstelling bedrijfsvoorheffing)	-19 498	-19 698	-19 698	-19 698	-19 698
Réorganisation SSICF Reorganisatie DVIS	0	0	0	0	0
Réorganisation Organe d'enquête Reorganisatie Onderzoeksorgaan	0	0	0	0	0
Normes IFRS (transfert neutre invest-exploit) IFRS-normen (neutrale transfer invest-exploit)	75 059	75 832	75 832	75 832	75 832
Normes IFRS - Solde t-1 IFRS-normen - Saldo t-1	24 412	25 020	25 277	25 277	25 277
Normes IFRS - Report vers t+1 (4 mois) IFRS-normen – Overdracht naar t+1 (4 maanden)	-25 020	-25 277	-25 277	-25 277	-25 277
Conclave/Conclaaf 12/2011 : -150.000 k EUR en/in 2014 + controle budgétaire/begrotingcontrole 2013 (- 80.000 k EUR sur exploitation dont/op exploitatie waarvan 30.000 kEUR récurrent/recurrent)	-	-26 666	-10 000	-10 000	-10 000
Conclave/Conclaaf 11/2012 : -140.000 k EUR en/in 2013; concl 12/2011: -150.000 k EUR en/in 2014 (- 100.000 kEUR sur/op invest)	-5 000	-	-	-	-
Solde non utilisé en raison du calcul du bonus/malus / niet gebruikt saldo wegens de rekening van de bonus/malus	2 070				
AB 51.10.31.22.51 - Infrastructure Infrabel - CREDIT ENGAGEMENT = CREDIT LIQUIDATION	189 595	170 520	188 926	188 926	188 926

Ce montant bénéficie d'une indexation (65 % indice-santé et 35 % indice-services).

Dit bedrag wordt geïndexeerd (65% gezondheidsindex en 35% dienstenindex).

A.B. 33 51 10 31.22.52 (Bud DO PA AB) — Contribution pour l'entretien, la gestion et l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire du RER, au profit d'Infrabel.

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	1 392	1 430	1 451	1 456	1 456	1 456
b	1 392	1 430	1 451	1 456	1 456	1 456

Base juridique

- Décision du Conseil des Ministres des 20/21 mars 2004 relative au Réseau Express Régional de Bruxelles : Phasage de la mise en service et financement du déficit d'exploitation.
- Décision du Conseil des Ministres du 21/12/2006 relative à l'achat et au financement de matériel roulant pour le RER.
- Contrat de gestion 2008-2012 entre l'Etat et Infrabel : article 75 (dotation), article 76 (indexation), article 77 (paiement).

Note explicative

Pour rappel, il a été proposé, à partir de 2009, de ne conserver à charge de l'AB 51 10 31.22.05 que la dotation au bénéfice de la SNCB. La dotation au bénéfice d'Infrabel a en conséquence été transférée à charge de la présente nouvelle AB 51 10 31.22.52.

Le calcul tient compte, notamment, des redevances provenant d'un nombre plus élevé de trains-km, des dépenses relatives aux frais de personnel et d'entretien des installations. Il est établi sur base de 57 km de voie supplémentaires à entretenir.

La hausse progressive des redevances d'utilisation de l'infrastructure perçues de la SNCB, alors que les coûts d'entretien sont fixes, a permis une diminution des coûts de 2007 à 2009.

L'article 75 du contrat de gestion d'Infrabel prévoit pour les années 2008 à 2010 les montants suivants:

- 2008: 2 291 kEUR₂₀₀₈
- 2009: 1 287 kEUR₂₀₀₈
- 2010: 1 287 kEUR₂₀₀₈.

"Pour les années postérieures à 2010, les montants de cette dotation seront fixés par voie d'avenant au présent contrat de gestion, sur base d'un calcul analogue à celui qui sous-tend les montants établis pour la période de 2007 à 2010. De 2011 à 2013, ces montants sont estimés à 1 287 kEUR₂₀₀₈ par an. Infrabel fournit chaque année à l'administration une actualisation des coûts et profits relatifs à la nouvelle offre. Cette actualisation reprend au moins les détails qui ont été communiqués lors de l'évaluation des montants mentionnés ci-dessus. Sur la base de ce rapport, les montants ci-dessus peuvent être adaptés de commun accord."

B.A. 33 51 10 31.22.52 (Beg OA AP BA) — Bijdrage voor het onderhoud, het beheer en de exploitatie van de spoorweginfrastructuur van het GEN, ten gunste van Infrabel.

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	1 392	1 430	1 451	1 456	1 456	1 456
b	1 392	1 430	1 451	1 456	1 456	1 456

Juridische basis

- Beslissing van de Ministerraad van 20/21 maart 2004 betreffende het Brusselse GEN : Fasering van de indienststelling en financiering van het exploitatietekort.
- Beslissing van de Ministerraad van 21/12/2006 betreffende de aankoop en de financiering van het rollend materieel voor het GEN.
- Beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en Infrabel: artikel 75 (toelage), artikel 76 (indexering), artikel 77 (storting).

Verklarende nota

Ter herinnering, vanaf 2009 vormt de BA 51 10 31.22.05 enkel de toelage ten gunste van de NMBS. De toelage ten gunste van Infrabel is bijgevolg overgedragen naar deze nieuwe BA 51 10 31.22.52.

De berekening houdt vooral rekening met heffingen ontstaan door een groter aantal treinkilometers, de uitgaven met betrekking tot de kosten voor het personeel en het onderhoud van de installaties. De berekening wordt opgemaakt op basis van 57 km extra te onderhouden spoor.

De geleidelijke stijging van de door de NMBS betaalde gebruiksrechten voor de infrastructuur en de vaste onderhoudskostprijs, zorgt voor een vermindering van de kosten tussen 2007 en 2009.

Artikel 75 van het beheerscontract van Infrabel voorziet in de volgende bedragen voor de jaren 2008 tot 2010:

- 2008: 2 291 kEUR₂₀₀₈
- 2009: 1 287 kEUR₂₀₀₈
- 2010: 1 287 kEUR₂₀₀₈

"Voor de jaren na 2010 zullen de bedragen van deze toelage worden vastgelegd in een bijvoegsel bij dit beheerscontract op basis van dezelfde berekening die werd gebruikt voor de jaren 2007-2010. Voor 2011, 2012 en 2013 worden deze bedragen op 1 287 kEUR₂₀₀₈ per jaar geraamd. Infrabel bezorgt jaarlijks aan de administratie een actualisatie van de kosten en baten betreffende het nieuwe aanbod. Deze actualisatie omvat ten minste de details die bij de evaluatie van de voornoemde bedragen werden meegedeeld. Op basis van dit verslag kunnen de bovenvermelde bedragen in onderlinge overeenstemming worden aangepast."

Ci-dessous, les estimations du déficit de l'exploitation du RER fournis par Infrabel de même que les montants de la dotation indexés :

- 2009 : 3 209 kEUR₂₀₀₉ – art.75 : 1 330 kEUR₂₀₀₉
- 2010 : 3 227 kEUR₂₀₁₀ – art.75 : 1 336 kEUR₂₀₁₀
- 2011 : 3 484 kEUR₂₀₁₁ – art.75 : 1 366 kEUR₂₀₁₁
- 2012 : 3 605 kEUR₂₀₁₂ – art.75 : 1 406 kEUR₂₀₁₂

Cette adaptation n'a pas été prise en compte lors de l'ajustement 2010 car le contrat n'impose la révision des montants qu'à partir de 2011. Compte tenu des directives budgétaires et du manque de base légale indiscutable, cette réestimation n'a pas été reprise dans les propositions de budget pour 2011 et les années suivantes.

L'administration a émis son désaccord en 2012 vis-à-vis de la formule utilisée pour évaluer le déficit d'exploitation. Infrabel a également refusé l'actualisation de la formule proposée par l'administration en 2013.

L'indexation est détaillée dans la fiche de l'AB 51 10 31.22.02. Ce montant bénéficie d'une indexation (65 % indice-santé et 35 % indice-services). Le mécanisme de report de 4 mensualités à l'année suivante est appliqué à partir de 2009.

Tenant compte des paramètres qui précèdent, les crédits sont estimés comme suit :

Hieronder, de ramingen van het exploitatietekort van het GEN aangeleverd door Infrabel alsook de bedragen voor de geïndexeerde dotatie:

- 2009 : 3 209 kEUR₂₀₀₉ – art.75 : 1 330 kEUR₂₀₀₉
- 2010 : 3 227 kEUR₂₀₁₀ – art.75 : 1 336 kEUR₂₀₁₀
- 2011 : 3 484 kEUR₂₀₁₁ – art.75 : 1 366 kEUR₂₀₁₁
- 2012 : 3 605 kEUR₂₀₁₂ – art.75 : 1 406 kEUR₂₀₁₂

Er werd hiermee geen rekening gehouden bij de aanpassing 2010 omdat het beheerscontract de herziening van de bedragen pas vanaf 2011 oplegt. Rekening houdend met de begrotingsrichtlijnen en bij gebrek aan een onweerlegbare wettelijke basis, is deze herschatting in de begrotingsvoorstellen voor 2011 en de volgende jaren niet hernomen.

De administratie was in 2012 niet akkoord met de gebruikte formule om het exploitatietekort te evalueren. Infrabel ging in 2013 niet akkoord om de formule te actualiseren op vraag van de administratie.

Details betreffende de indexering staan vermeld in de fiche van de BA 51 10 31.22.02. Dit bedrag wordt geïndexeerd (65% gezondheidsindex en 35% dienstenindex). Het mechanisme van overdracht van 4 maandelijkse schijven naar het volgende jaar wordt toegepast vanaf 2009.

Rekening houdend met de voornoemde parameters, worden de kredieten als volgt berekend:

(kEUR)	2013 Ajusté Aangepast	2014 initial Initieel	2015 Indicatif Indicatief	2016 Indicatif Indicatief	2017 Indicatif Indicatief	(kEUR)
I 75 - Dotation de base	1.441	1.456	1.456	1.456	1.456	I 75 - Basistoelage
Solde t-1	469	480	485	485	485	Saldo t-1
Report vers t+1 (4 mois)	-480	-485	-485	-485	-485	Overdracht naar t+1 (4 maanden)
engagement = liquidation	1.430	1.451	1.456	1.456	1.456	vastlegging = vereffening

A.B. 33 51 10 31.22.53 (Bud DO PA AB) — Contribution compensant la redevance de disponibilité pour le PPP Diabolo, au profit d'Infrabel.

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	9 347	9 612	9 718	9 718	9 718	9 718
b	9 347	9 612	9 718	9 718	9 718	9 718

Ce crédit est compensé sur l'AB 51 11 51.11.51. Voir l'AB 51 11 51.11.01 ci-dessous pour une synthèse des dotations d'investissements.

Dans le contrat de concession, la redevance est calculée différemment de ce qui est indiqué dans le

B.A. 33 51 10 31.22.53 (Beg OA AP BA) — Bijdrage ter compensatie voor de kosten van het ter beschikking stellen inzake de PPS Diabolo, ten gunste van Infrabel.

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	9 347	9 612	9 718	9 718	9 718	9 718
b	9 347	9 612	9 718	9 718	9 718	9 718

Dit bedrag wordt gecompenseerd op de BA 51 11 51.11.51. Zie de BA 51 11 51.11.01 voor een synthese van de investeringstoelagen.

In de concessieovereenkomst wordt de vergoeding anders berekend dan vermeld in het beheerscontract

contrat de gestion conclu avec Infrabel, à l'article 78, soit: " Cette dotation est indexée sur la base de la moyenne de l'indice santé sur douze mois courant à partir du 1er novembre de l'année t-2 jusqu'au 31 octobre de l'année t-1 par rapport à l'index santé d'octobre 2008, à savoir 111,29 ".

L'indexation telle que décrite ci-dessus fait partie du troisième avenant, dans lequel ces propositions sont estimées pour 2014.

Cela n'a aucun impact sur le total des dotations et c'est donc neutre sur le plan budgétaire.

L'estimation de l'indice santé de +1,1% du Bureau de Plan de 07/05/2013 est utilisé pour l'estimation de ce poste budgétaire.

A.B. 33 51 10 31.22.54 (Bud DO PA AB) — Contribution compensant la redevance de disponibilité pour le PPP Liefkenshoek Rail Link, au profit d'Infrabel.

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	-	48 101	50 610	50 610	50 610	50 610
b	-	48 101	50 610	50 610	50 610	50 610

Base juridique

- L'article 79 du contrat de gestion 2008-2012 entre l'Etat et Infrabel

Cette dotation d'exploitation doit permettre à Infrabel de rencontrer ses obligations dans le cadre du PPP Liaison ferroviaire de Liefkenshoek, plus particulièrement le remboursement des frais nets de mise à disposition. La redevance brute de mise à disposition s'élève à 50.610 kEUR par année (95,2 % ne sont pas indexables ; 4,8% suivent une indexation spécifique). L'infrastructure est mise à disposition par le partenaire privé depuis le 21 janvier 2013.

Ce crédit est compensé sur l'AB 51 11 51.11.51. Voir l'AB 51 11 51.11.01 ci-dessous pour une synthèse des dotations d'investissements.

A.B. 33 51 10 31.22.95 (Bud DO PA AB) — Contribution au financement du nouveau matériel roulant RER, au profit de la SNCB Holding.

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	30 035	30 035	30 035	30 035	30 035	30 035
b	30 035	30 035	30 035	30 035	30 035	30 035

Base juridique

- L'article 85 du contrat de gestion 2008-2012 de la SNCB Holding
- Décision du Conseil des Ministres du 4 juillet 2008 concernant l'acquisition et le financement du matériel roulant pour le RER.
- Contrat relatif au financement du matériel roulant RER entre l'Etat Belge et la SNCB Holding,

met Infrabel, artikel 78, namelijk : *Deze toelage wordt geïndexeerd op basis van het gemiddelde van de gezondheidsindex over een periode van twaalf maanden vanaf 1 november van jaar t-2 tot 31 oktober van jaar t-1 ten opzichte van de gezondheidsindex van oktober 2008, namelijk 111,29.*

De indexatie zoals hierboven beschreven maakt deel uit van het derde bijvoegsel aan de hand waarop deze voorstellen voor de begroting 2014 zijn geraamd.

Dit heeft geen impact op de totaliteit van de toelagen en is dus budgettair neutraal.

De raming van de gezondheidsindex van +1,1% van het planbureau van 07/05/2013 is gebruikt voor de raming van deze begrotingspost.

B.A. 33 51 10 31.22.54 (Beg OA AP BA) — Bijdrage ter compensatie van de beschikbaarheidsvergoeding voor het PPS-project Liefkenshoek Rail Link, ten gunste van Infrabel.

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	-	48 101	50 610	50 610	50 610	50 610
b	-	48 101	50 610	50 610	50 610	50 610

Juridische basis

- Artikel 79 van het beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en Infrabel

Deze exploitatietoelage moet Infrabel toelaten om haar verplichtingen in het kader van de PPS Liefkenshoekspoorverbinding na te komen, meer bepaald de betaling van de netto beschikbaarheidsvergoeding. De bruto beschikbaarheidsvergoeding bedraagt 50.610 kEUR per jaar (95,2 % is niet indexeerbaar, 4,8% volgt een specifieke indexering). De infrastructuur is op 21 januari 2013 beschikbaar gesteld door de privépartner. Dit bedrag wordt gecompenseerd op de BA 51 11 51.11.51. Zie de BA 51 11 51.11.01 voor een synthese van de investeringstoelagen.

B.A. 33 51 10 31.22.95 (Beg OA AP BA) — Bijdrage ter financiering van nieuw rollend GEN-materieel, ten gunste van de NMBS-Holding.

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	30 035	30 035	30 035	30 035	30 035	30 035
b	30 035	30 035	30 035	30 035	30 035	30 035

Juridische basis

- Artikel 85 van het beheerscontract 2008-2012 NMBS-Holding.
- Beslissing van de Ministerraad van 04/07/2008 betreffende de aankoop en de financiering van het rollend materieel voor het GEN.
- Contract betreffende de financiering van het rollend materieel afgesloten tussen de Belgische

approuvé par la décision du Conseil des Ministres du 04/07/2008 précitée.

Ces montants sont fixés par le contrat de gestion et ne sont pas indexables.

A.B. 33 51 10 31.22.96 (Bud DO PA AB) — Contribution de base, au profit de la SNCB Holding.

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	189 161	197 647	178 497	195 859	195 859	195 859
b	189 161	197 647	178 497	195 859	195 859	195 859

Base juridique

- Article 78 du contrat de gestion 2008-2012 entre l'État et la SNCB Holding.
- Décision du conclave budgétaire du 06/03/09 concernant l'exonération générale du paiement du précompte professionnel, comme prévue dans le Plan de relance en exécution de l'accord interprofessionnel 2009-2010 (diminution estimée des dotations de – 69 600 kEUR en 2009 et – 84 000 kEUR à partir de 2010, pour l'ensemble du Groupe SNCB)
- 1er avenant au contrat de gestion 2008-2012 entre l'État et SNCB Holding, approuvé par le Conseil des ministres du 17/07/2009.
- 2ème avenant au contrat de gestion 2008-2012 entre l'État et la SNCB Holding, approuvé par le Conseil des ministres du 19/03/2010 concernant le passage aux normes IFRS.
- 3ième avenant au contrat de gestion 2008-2012 entre l'État et la SNCB (AR du 10/01/2013, publié au Moniteur belge le 21/01/2013).
- Mesures d'économie conclave budgétaire 01/12/2011
- Mesures d'économie conclave budgétaire CM 30/11/2012

Note explicative.

Dotations contractuelle de base

Pour mémoire, la fiche budgétaire de l'AB 51 10 31.22.02 contient un historique de la dotation d'exploitation contractuelle des 3 entreprises publiques. Depuis 2009, un montant de 70 kEUR₂₀₀₈ est déduit de la dotation de chaque société, soit un total de 210 kEUR₂₀₀₈, pour compenser la prise en charge par le budget du SPF du coût de la certification des procédures de mesure de la qualité par un organisme extérieur.

La compensation de la mesure concernant l'exonération générale du paiement du précompte professionnel, en application du Plan de relance en exécution de l'accord interprofessionnel 2009-2010, entraîne une diminution de la dotation de la SNCB

Staat en de NMBS, dat door de Ministerraad op 04/07/2008 werd goedgekeurd.

Deze bedragen zijn in het beheerscontract vastgelegd en worden niet geïndexeerd.

B.A. 33 51 10 31.22.96 (Beg OA AP BA) — Basisbijdrage ten gunste van de NMBS-Holding.

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	189 161	197 647	178 497	195 859	195 859	195 859
b	189 161	197 647	178 497	195 859	195 859	195 859

Juridische basis

- Artikel 78 van het beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en NMBS-Holding.
- Beslissing van het begrotingsconclaaf van 06/03/09 betreffende de algemene vrijstelling van betaling van de bedrijfsvoorheffing vanaf 2009 ter uitvoering van het relanceplan en het interprofessioneel akkoord 2009-2010 (geraamde vermindering van de toelagen met – 69 600 kEUR in 2009 en – 84 000 kEUR vanaf 2010, voor de hele NMBS-Groep)
- Eerste bijvoegsel bij het beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en de NMBS Holding, dat door de ministerraad van 17/07/2009 werd goedgekeurd.
- Tweede bijvoegsel bij het beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en de NMBS Holding, dat door de ministerraad van 19/03/2010 werd goedgekeurd betreffende de toepassing van de IFRS-normen.
- Derde bijvoegsel bij het beheerscontract 2008-2012 afgesloten door de Staat en de NMBS (KB 10/01/2013, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 21/01/2013).
- Besparingsmaatregelen begrotingsconclaaf 01/12/2011
- Besparingsmaatregelen begrotingsconclaaf MR 30/11/2012

Verklarende nota

Contractuele basistoelage

Ter herinnering: de begrotingsfiche van de BA 51 10 31.22.02 bevat een overzicht van de contractuele exploitatietoelage voor de 3 overheidsbedrijven. Vanaf 2009 wordt een bedrag van 70 kEUR₂₀₀₈ afgetrokken van de toelage van elke vennootschap, of een totaal van 210 kEUR₂₀₀₈, ter compensatie van de tenlasteneming door de begroting van de FOD van de certificatieprocedures voor de kwaliteitsmeting door een extern orgaan.

De compensatie voor de algemene vrijstelling van de bedrijfsvoorheffing ter uitvoering van het relanceplan en het interprofessioneel akkoord 2009-2010 heeft als gevolg een vermindering van de toelage aan de NMBS-Holding met 2 000 kEUR₂₀₀₉ in 2009 en met

Holding de 2 000 kEUR₂₀₀₉ en 2009 et de 2 414 kEUR₂₀₀₉ à partir de 2010, en application de la décision du Conseil des Ministres du 06/03/2009. Ces montants sont provisoires et le mécanisme de report de 4 mensualités à charge de l'année suivante n'est pas applicable. Cette mesure et l'actualisation des montants sont décrits à l'AB 51.10.31.22.02.

L'article 79 du contrat de gestion de la SNCB Holding prévoit le renforcement de la mission Sécurité de Holding depuis 2007 et l'ajustement de cette dotation dès que les coûts relatifs à l'exercice de cette mission spécifique pourront être établis clairement. Ayant obtenu une dotation complémentaire entre autres pour les actions inscrites au plan Terrorisme qui fait partie intégrante du plan stratégique visé aux articles 22 et 23 du Contrat de Gestion, elle a été portée, en 2008, à 19 587 kEUR. Ce sont donc les comptes définitifs de 2008 qui permettent d'établir le bon ajustement de cette dotation. Afin d'assurer l'équilibre du compte d'exploitation en 2008, la dotation Sécurité doit être majorée de 2 600 kEUR₂₀₀₈, soit $2\,600\text{ kEUR} \times 1,038371 = 2\,700\text{ kEUR}_{2010}$.

Compte tenu du report de 4 douzièmes de la dotation 2010 vers le budget 2011, l'impact en 2010 a été limité à 1 800 kEUR. L'impact global de cette majoration est neutre, puisqu'elle est compensée, à due concurrence, par une diminution de la dotation de base allouée à la SNCB Holding versée en fonction de l'article 78 du Contrat de Gestion.

Le projet du troisième avenant de la SNCB holding complète l'article 78 par : "À partir de 2010, cette dotation d'exploitation annuelle est diminuée de 2 600 kEUR₂₀₀₈, et transférée à la dotation d'exploitation destinée à la mission relative aux activités de sécurité et de gardiennage dans le domaine ferroviaire."

Pour mémoire, un crédit de 1 000 kEUR avait été libéré en 2008 à titre d'acompte sur un budget global estimé à 2 045 kEUR pour l'année 1 de la plate-forme commune à créer afin de gérer la conception de la carte à puce interopérable entre les 4 opérateurs belges (e-ticketing). Sur l'octroi de 1 000 kEUR, 715 kEUR ont été justifiés

Un solde de 285 kEUR a donc pu être récupéré auprès de la SNCB Holding en 2010. Par rapport à 2010, la dotation augmente ainsi de 285 kEUR en 2011.

Le projet du troisième avenant ajoute ce qui suit à l'article 78 : "En 2010, cette dotation d'exploitation annuelle est diminuée une seule fois de 285 kEUR₂₀₁₀. Il s'agit ici d'un solde injustifié pour les coûts relatifs à la création d'une plateforme commune pour l'e-ticketing."

En application de la décision du conclave budgétaire du 16/10/2009, la dotation de la SNCB Holding a été diminuée de 1 412 kEUR₂₀₁₀ par an depuis 2010,

2 414 kEUR 2009 vanaf 2010, zoals beslist tijdens de Ministerraad van 06/03/2009. Het zijn voorlopige bedragen en het mechanisme van overdracht van 4 maandelijkse schijven naar het volgende jaar wordt niet toegepast. Deze maatregel en de actualisatie van de bedragen worden uitvoerig uitgelegd bij de BA 51.10.31.22.02.

Artikel 79 van het beheerscontract met de NMBS-Holding voorziet in een versterking van de veiligheidsopdrachten van de Holding vanaf 2007. Het bedrag van deze toelage wordt aangepast zodra de kostprijs van deze opdrachten duidelijk kunnen worden vastgelegd. Daar een bijkomende toelage werd toegekend inzonderheid voor de acties uit het Terrorismeplan dat integraal deel uitmaakt van het strategische plan bedoeld in de artikels 22 en 23 van het beheerscontract, stond het bedrag in 2008 op 19 587 kEUR. Na de definitieve rekeningen van 2008 zal deze toelage juist kunnen worden aangepast. Voor het evenwicht van de exploitatierekening in 2008, moet de toelage Veiligheid met 2 600 kEUR₂₀₀₈, of $2\,600\text{ kEUR} \times 1,038371 = 2\,700\text{ kEUR}_{2010}$ worden vermeerderd.

Rekening houdend met de overdracht van 4 twaalfden van de toelage 2010 naar de begroting 2011 werd de impact in 2010 tot 1 800 kEUR beperkt. De globale impact van deze verhoging is neutraal omdat ze wordt gecompenseerd door een vermindering van de basistoelage voor de NMBS Holding die overeenkomstig artikel 78 van het beheerscontract wordt gestort.

Het ontwerp van derde bijvoegsel met NMBS Holding vult artikel 78 aan met :

"Vanaf 2010 wordt deze jaarlijkse exploitatietoelage verminderd met 2 600 kEUR₂₀₀₈ en overgedragen naar de exploitatietoelage voor de opdracht betreffende de veiligheids- en bewakingsactiviteiten op het gebied van de spoorwegen."

Pro memorie, een krediet van 1 000 kEUR werd vrijgemaakt in 2008 als voorschot op het globaal geraamde budget van 2 045 kEUR voor het jaar 1 van het gemeenschappelijke platform dat moet worden opgericht voor het ontwerpen van de interoperabele chipkaart voor de 4 Belgische operatoren (e-ticketing). 715 kEUR van de 1 000 kEUR werden verantwoord. Een saldo van 285 kEUR kon dus bij NMBS Holding in 2010 worden gerecupereerd. Ten opzichte van 2010, stijgt de toelage zo met 285 kEUR in 2011.

Het ontwerp van derde bijvoegsel voegt hetvolgende toe aan artikel 78 : "In 2010 wordt deze jaarlijkse exploitatietoelage éénmalig verminderd met 285 kEUR₂₀₁₀. Het gaat hier om een niet verantwoord saldo voor de kosten inzake de oprichting van een gemeenschappelijk platform voor e-ticketing."

Naar aanleiding van de beslissing van het begrotingsconclaf van 16/10/2009, werd de toelage van de NMBS Holding met 1 412 kEUR₂₀₁₀ per jaar

compte tenu du transfert des compétences du service de médiation du Groupe SNCB vers un organisme spécifique au sein du SPF Mobilité et Transport. Etant donné que le transfert de ce service n'a pas été réalisé en 2010, il est nécessaire de mettre une nouvelle fois 1 410 kEUR à la disposition de la SNCB-holding.

La différence de 2 kEUR se justifie par les coûts supportés par le SPF dans le cadre du traitement des plaintes en application du règlement 2007/1371. Sur base d'une estimation plus précise des coûts réels, la diminution a été réévaluée à 1 069 kEUR en 2011 et 1 394 kEUR pour 2012.

Le troisième avenant de la SNCB Holding ajoute ce qui suit à l'article 78 :

"En 2010, cette dotation d'exploitation annuelle est diminuée de 2 k EUR₂₀₁₀ en raison des coûts engendrés par le SPF Mobilité et Transports dans le cadre du traitement des plaintes en application du Règlement (CE) n° 1371/2007. En 2011, cette dotation d'exploitation annuelle est diminuée de 1 069 kEUR₂₀₁₁ et en 2012, de 1 344 kEUR₂₀₁₂ en raison du transfert des compétences du service de médiation du groupe SNCB vers le SPF Mobilité et Transports à partir du 16 mars 2011. "

La réorganisation du Comité Consultatif des usagers impose qu'un montant de 35 kEUR soit soustrait de la dotation de la SNCB Holding à partir de 2012 pour le report de la charge liée aux coûts de réalisation de ce Comité, qui iront, après la réforme, vers le SPF Mobilité et Transport. Compte tenu des directives budgétaires et du manque de base légale indiscutable, cette réestimation n'a pas été reprise dans les propositions de budget pour 2011 et 2012. Etant donné que cette réestimation est reprise dans le projet de troisième avenant avec SNCB Holding, elle fait déjà bien partie des propositions 2013.

L'impact des mesures budgétaires sur les dotations au groupe SNCB, prises lors des conclaves budgétaires de ,01/12/2011 et 30/11/2012 sont décrites en détail dans l'AB 51.10.31.22.02.

Conclave 1^{er} décembre 2011

A partir de 2013, la dotation d'exploitation pour la SNCB Holding sera augmentée de 7.998 k EUR courants, en raison du financement alternatif via la SNCB Holding de l'acquisition du nouveau matériel roulant par la SNCB en 2012.

En 2014, le montant alloué au groupe SNCB diminuera de 150 000 kEUR₂₀₁₄.

La dotation d'exploitation de la SNCB Holding sera diminuée **provisoirement** de 16 668 kEUR₂₀₁₄ en 2014, dont 10 000 kEUR est structurel (contrôle budgétaire 2013).

sedert 2010 verminderd, rekening houdend met de overdracht van de bevoegdheden van de ombudsdienst van de NMBS-groep naar een specifiek orgaan binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer. Aangezien de transfer van deze dienst niet gerealiseerd werd in 2010, is het nodig 1 410 kEUR opnieuw ter beschikking te stellen van de NMBS-holding.

Het verschil van 2 kEUR wordt verantwoord door kosten die de FOD maakte in het kader van de behandeling van klachten in toepassing van het reglement 2007/1371. Op basis van een preciezere raming van de reële kostprijs werd de vermindering herschat op 1 069 kEUR in 2011 en op 1 344 kEUR voor 2012.

Het derde bijvoegsel met NMBS Holding voegt hetvolgende toe aan artikel 78 :

"In 2010 wordt deze jaarlijkse exploitatietoelage verminderd met 2 k EUR₂₀₁₀ wegens de kosten die de FOD Mobiliteit en Vervoer maakte in het kader van de behandeling van klachten in toepassing van de verordening (EG) nr. 1371/2007. In 2011 wordt deze jaarlijkse exploitatietoelage verminderd met 1 069 kEUR₂₀₁₁ en in 2012 met 1 344 kEUR₂₀₁₂ wegens de overdracht van de bevoegdheden van de ombudsdienst van de NMBS-groep naar de FOD Mobiliteit en Vervoer sinds 16 maart 2011. "

De reorganisatie van het Raadgevend Comité van de Gebruikers vereist dat een bedrag van 35 kEUR van de toelage van de NMBS Holding vanaf 2012 wordt afgetrokken voor de overdracht van de last i.v.m. de werkingskosten van dit Comité dat na zijn hervorming naar de FOD Mobiliteit en Vervoer gaat. Rekening houdend met de begrotingsrichtlijnen en bij gebrek aan een onweerlegbare wettelijke basis, is deze herschatting in de begrotingsvoorstellen voor 2011 en 2012 niet hernomen. Aangezien dit opgenomen is in het ontwerp van derde bijvoegsel met NMBS Holding, maakt het wel al deel uit van de voorstellen 2013.

De impact van de besparingsmaatregelen op de toelagen aan de NMBS-groep, genomen tijdens de begrotingsconclaven van 01/12/2011 en 30/11/2012, wordt uitvoerig beschreven in de BA 51.10.31.22.02.

Conclaf 1 december 2011

Vanaf 2013 zal de exploitatiedotatie voor de NMBS Holding verhoogd worden met 7.998 courante k EUR, wegens de alternatieve financiering door NMBS Holding van de aankoop van nieuw rollend materieel door NMBS in 2012.

In 2014 worden de toelagen van de NMBS-groep verminderd met 150 000 kEUR₂₀₁₄.

De exploitatietoelage van de NMBS Holding wordt **voorlopig** verminderd met 16 668 kEUR₂₀₁₄ in 2014, waarvan 10 000 kEUR structureel is (begrotingscontrole 2013).

Conclave CM 30 novembre 2012

L'effort de 140 millions d'euros demandé en 2013 au Groupe SNCB sera réparti comme suit:

- SNCB : 63,291 millions d'euros (45%)
- Infrabel : 55,838 millions d'euros (40%)
- SNCB Holding : 20,871 millions d'euros (15%)

Chaque entreprise portera son effort budgétaire sur l'investissement à l'exception de 5 millions d'euros d'économie que chaque société fera sur ses dotations d'exploitation.

Ces économies ne peuvent pas mener à une augmentation de l'endettement net consolidé du Groupe SNCB.

Mesures d'économie contrôle budgétaire 2013

En 2013, le groupe SNCB fera un effort structurel supplémentaire de 30 mio EUR par rapport au budget initial. En aucun cas les économies ne pourront mener ni à une réduction de l'offre de service public ni à une augmentation de la dette du Groupe.

Conclave 1er décembre 2011 + contrôle budgétaire 2013 : toutes les mesures d'économie ci-dessous sont provisoirement réparties en 2014.

- -100 mio EUR sur les dotations d'investissements, répartis sur la SNCB, INFRABEL et SNCB Holding suivant les pourcentages du conclave CM du 30/11/2012 : donc -45 mio EUR sur la dotation d'investissement de la SNCB; -40 mio EUR sur la dotation d'investissement d'Infrabel; -15 mio sur la dotation d'investissement de la SNCB Holding.
- -80 mio EUR (-50 mio: conclave 1/11/11 et -30 mio: contrôle budgétaire 2013) d'économie sur les dotations d'exploitation, répartis de façon égale sur la SNCB, INFRABEL et SNCB Holding, soit : -26 666 kEUR sur la dotation d'exploitation de la SNCB; -26 666 kEUR sur la dotation d'exploitation d'INFRABEL; -26 668 kEUR sur la dotation d'exploitation de la SNCB Holding. Dans les 80 mio EUR, il y a 30 mio EUR d'économie structurelle: donc à partir de 2014, il y a une économie de -10 000 kEUR sur la SNCB, -10 000 kEUR sur Infrabel et -10 000 kEUR sur la SNCB Holding.

Indexation

Les paramètres d'indexation communs aux dotations d'exploitation sont détaillés dans la fiche budgétaire de l'AB 51 10 31.22.02.

Conclaf MR 30 novembre 2012

De 140 miljoen euro die in 2013 als inspanning aan de NMBS-Groep worden gevraagd, zullen als hieronder verdeeld worden :

- NMBS: 63,291 miljoen euro (45%)
- Infrabel : 55,838 miljoen euro (40%)
- NMBS Holding : 20,871 miljoen euro (15%)

Elke maatschappij zal haar budgettaire inspanning toespitsen op de investeringen, met uitzondering van de 5 miljoen euro besparingen die elke maatschappij op haar exploitatiedotatie zal doorvoeren.

Deze besparingen mogen niet leiden tot een verhoging van de netto geconsolideerde schuld van de NMBS-Groep.

Besparingsmaatregelen begrotingscontrole 2013

In 2013 zal de NMBS-Groep een bijkomende structurele inspanning leveren van 30 mio EUR in vergelijking met de initiële begroting. De besparingen mogen in geen geval leiden tot een verkleind aanbod in de openbare dienstverlening noch tot een verhoging van de schuld van de NMBS-Groep.

Conclaf 1 december 2011 + begrotingscontrole 2013: Al de onderstaande besparingsmaatregelen in 2014 zijn voorlopig verdeeld.

- -100 mio EUR op de investeringstoelagen, verdeeld over NMBS, Infrabel en NMBS Holding volgens de percentages uit het conclaaf MR van 30/11/2012 : dus -45 mio EUR op de investeringstoelage van NMBS; -40 mio EUR op de investeringstoelage van Infrabel; -15 mio EUR op de investeringstoelage van NMBS Holding.
- -80 mio EUR (-50 mio: conclaaf 1/11/11 en -30 mio: begrotingscontrole 2013) besparing op de exploitatietoelagen, gelijk verdeeld over NMBS, Infrabel en NMBS Holding, namelijk : -26 666 kEUR op de exploitatietoelage van NMBS; -26 666 kEUR op de exploitatietoelage van Infrabel; -26 668 kEUR op de exploitatietoelage van NMBS Holding. Van de 80 mio EUR is er 30 mio EUR structurele besparing : dus vanaf 2014 is er een besparing van -10 000 kEUR op NMBS, -10 000 kEUR op Infrabel en -10 000 kEUR op NMBS Holding.

Indexering

De gemeenschappelijke indexeringsparameters voor de exploitatietoelagen staan gedetailleerd vermeld in de begrotingsfiche van de BA 51 10 31.22.02.

Mécanisme de report au budget de l'année suivante

Le mécanisme de report au budget de l'année suivante de 4 mensualités de la dotation est maintenu pour la dotation de base.

Tenant compte des paramètres qui précèdent, les crédits se calculent provisoirement comme suit :

Mechanisme van overdracht naar de begroting van volgend jaar

Het mechanisme van overdracht van 4 maandelijkse schijven naar de begroting van het volgende jaar wordt behouden voor de basistoelage.

Rekening houdend met de voornoemde parameters, worden de kredieten voorlopig als volgt berekend:

(kEUR)	2013 Ajusté Aangepast	2014 initial Initieel	2015 Indicatif Indicatief	2016 Indicatif Indicatief	2017 Indicatif Indicatief
H 78 – Infrastructure – Infrastructuur	187 198	189 125	189 125	189 125	189 125
Solde t-1 – saldo t-1	61 323	62 399	63 042	63 042	63 042
Report vers t+1 – Overdracht naar t+1	-62 399	-63 042	-63 042	-63 042	-63 042
Conclave 06/03/09 (exonération précompte) Conclaaf 06/03/09 (vrijstelling bedrijfsvoorheffing)	-4 685	-4 733	-4 733	-4 733	-4 733
Conclave 16/10/2009 (transfert médiation) Conclaaf 16/10/2009 (transfer ombudsdienst)	-1 522	-1 538	-1 538	-1 538	-1 538
Frais fonctionnement Comité Consultatif Functioneringskosten Raadgevend Comité	-36	-36	-36	-36	-36
Normes IFRS (transfert neutre invest-exploit) IFRS-normen (neutrale transfer invest-exploit)	14 890	15 043	15 043	15 043	15 043
Normes IFRS - Solde t-1 IFRS-normen – Saldo t-1	4 843	4 963	5 014	5 014	5 014
Normes IFRS - Report vers t+1 (4 mois) IFRS-normen – Overdracht naar t+1 (4 maanden)	-4 963	-5 014	-5 014	-5 014	-5 014
Conclave - Conclaaf 12/2011 : -150.000 k EUR en/in 2014 + contrôle budgétaire/begrotingcontrole 2013 (- 80.000 k EUR sur exploitation dont/op exploitatie waarvan 30.000 kEUR récurrent/recurrent)		-26 668	-10 000	-10 000	-10 000
Conclave 11/2012 : - 140.000 k EUR en 2013 (-5.000 k EUR sur exploitation par entreprise) Conclaaf 11/2012 : -140.000 k EUR in 2013 (-5.000 k EUR op exploitatie per maatschappij)	-5 000				
Conclave 12/2011 : +7.998 k EUR en 2013 - 2017 Conclaaf 12/2011 : +7.998 k EUR in 2013 - 2017	7.998	7 998	7 998	7 998	7 998
AB 51.10.31.22.96 - Base Holding - CREDIT ENGAGEMENT = CREDIT LIQUIDATION	197 647	178 497	195 859	195 859	195 859

La dotation de base bénéficie d'une indexation contractuelle (65 % indice-santé et 35 % indice-services).

A.B. 33 51 10 31.22.97 (Bud DO PA AB) — Contribution destinée à la couverture de charges de personnel roulant en formation, au profit de la SNCB Holding.

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	13 333	13 685	13 892	13 939	13 939	13 939
b	13 333	13 685	13 892	13 939	13 939	13 939

Base juridique

L'article 80 du contrat de gestion 2008-2012 de la SNCB Holding.

Dit bedrag wordt geïndexeerd (65% gezondheidsindex en 35% dienstenindex).

B.A. 33 51 10 31.22.97 (Beg OA AP BA) — Bijdrage tot dekking van de vormingskosten van het personeel, ten gunste van de NMBS-Holding.

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	13 333	13 685	13 892	13 939	13 939	13 939
b	13 333	13 685	13 892	13 939	13 939	13 939

Juridische basis

Artikel 80 van het beheerscontract 2008-2012 van de NMBS-Holding

Note explicative

L'article 80 du projet de contrat de gestion 2008-2012 de la SNCB-Holding stipule: *"Dans le cadre de la gestion du personnel du Groupe SNCB, conformément, notamment, aux exigences reprises sous le titre XIII, et plus spécifiquement pour le personnel roulant, la SNCB Holding bénéficie d'une dotation de 12 324 kEUR 2008. Cette dotation est affectée en totalité à la couverture de charges de personnel roulant en formation affecté à l'exercice des missions de service public."*

Les paramètres d'indexation provisoires sont détaillés dans la fiche budgétaire de l'AB 51.10.31.22.02.

Le mécanisme de report au budget de l'année suivante de 4 mensualités de la dotation est maintenu.

Tenant compte des paramètres qui précèdent, les crédits se calculent provisoirement comme suit :

Verklarende nota

Artikel 80 van het beheerscontract 2008-2012 van de NMBS-Holding bepaalt: *"In het kader van het personeelsbeheer van de NMBS-groep, conform, met name, de vereisten vermeld onder titel XIII, en meer specifiek voor het rijdend personeel, geniet de NMBS-Holding een toelage van 12 324 kEUR₂₀₀₈. Die toelage wordt in haar totaliteit besteed aan het dekken van de kosten van het rollend personeel in opleiding dat wordt ingezet voor de uitoefening van de opdrachten van openbare dienst"*.

De voorlopige indexeringsparameters worden gedetailleerd in de begrotingsfiche van BA 51 10 31.22.02.

Het mechanisme van overdracht van 4 maandelijks schijven naar de begroting van het volgende jaar wordt behouden.

Rekening houdend met de voornoemde parameters, worden de kredieten voorlopig als volgt berekend:

(kEUR)	2013 Ajusté <i>Aangepast</i>	2014 initial <i>Initieel</i>	2015 Indicatif <i>Indicatief</i>	2016 Indicatif <i>Indicatief</i>	2017 Indicatif <i>Indicatief</i>	(kEUR)
H 80 - Dotation de base	13 797	13 939	13 939	13 939	13 939	<i>H 80 - Basistoelage</i>
Solde t-1	4 487	4 599	4 646	4 646	4 646	<i>Saldo t-1</i>
Report vers t+1	-4 599	-4 646	-4 646	-4 646	-4 646	<i>Overdracht naar t+1</i>
engagement = liquidation	13 685	13 892	13 939	13 939	13 939	vastlegging = vereffening

Ces montants bénéficient d'une indexation (65 % indice-santé et 35 % indice-services).

A.B. 33 51 10 31.22.98 (Bud DO PA AB) — *Contribution à la couverture des coûts liés à la sécurité et au gardiennage, au profit de la SNCB Holding.*

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	23 791	24 419	24 789	24 874	24 874	24 874
b	23 791	24 419	24 789	24 874	24 874	24 874

Base juridique

Articles 6, 15-26 et 79 du contrat de gestion 2008-2012 de la SNCB Holding.

Note explicative

Pour mémoire, un montant de 2 699,8 kEUR₂₀₁₀ en base annuelle a été transféré depuis 2010 de l'AB 51.10.31.22.96 (voir cette dernière AB pour plus de détail).

Les paramètres d'indexation sont détaillés dans la fiche budgétaire de l'AB 51 10 31.22.02.

En application de la décision du conclave budgétaire du 16/10/2009, cette dotation est diminuée de 202

Dit bedrag wordt geïndexeerd (65% gezondheidsindex en 35% dienstenindex).

B.A. 33 51 10 31.22.98 (Beg OA AP BA) — *Bijdrage tot dekking van de kosten voor veiligheid en toezicht, ten gunste van de NMBS-Holding.*

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	23 791	24 419	24 789	24 874	24 874	24 874
b	23 791	24 419	24 789	24 874	24 874	24 874

Juridische basis

Artikels 6, 15-26 en 79 van het beheerscontract 2008-2012 van de NMBS-Holding.

Verklarende nota

Pro memorie: een bedrag van 2 699,8 kEUR₂₀₁₀ op jaarbasis is sedert 2010 naar de BA 51.10.31.22.96 overgedragen (zie deze laatste BA voor meer details).

De indexeringsparameters worden gedetailleerd in de begrotingsfiche van BA 51 10 31.22.02.

Op het begrotingsconclaaf van 16/10/2009 werd beslist deze toelage met 202 kEUR 2010 per jaar

kEUR 2010 par an depuis 2010, compte tenu du transfert des compétences du service d'enquête du Groupe SNCB vers un organisme spécifique au sein du SPF Mobilité et Transport.

Le projet du troisième avenant au contrat de gestion de SNCB Holding stipule que l'article 79 est complété par : " À partir de 2010, cette dotation d'exploitation annuelle est diminuée de 202 kEUR₂₀₁₀ en raison du transfert des compétences en matière d'enquêtes sur les accidents ferroviaires de la SNCB Holding vers un organisme spécifique au sein du SPF Mobilité et Transports, en l'occurrence l'Organisme d'enquête sur les accidents et incidents ferroviaires. ".

Le mécanisme de transfert des 4 tranches mensuelles vers le budget de l'année suivante est conservé.

Tenant compte des paramètres qui précèdent, les crédits se calculent provisoirement comme suit :

vanaf 2010 te verminderen, rekening houdend met de overdracht van de bevoegdheden van de onderzoeksdienst van de NMBS-groep naar een specifiek orgaan binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer. Het ontwerp van derde bijvoegsel aan het beheerscontract met NMBS Holding bepaalt dat artikel 79, wordt aangevuld met : "Vanaf 2010 wordt deze jaarlijkse exploitatietoelage verminderd met 202 kEUR₂₀₁₀ wegens de overdracht van de bevoegdheden van het onderzoeken van spoorongevallen door de NMBS-Holding naar een specifiek orgaan binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer, namelijk het Onderzoeksgeslacht voor ongevallen en incidenten op het spoor."

Het mechanisme van overdracht van 4 maandelijkse schijven naar de begroting van het volgende jaar wordt behouden.

Rekening houdend met de voornoemde parameters, worden de kredieten voorlopig als volgt berekend:

(kEUR)	2013 Ajusté <i>Aangepast</i>	2014 initial <i>initieel</i>	2015 Indicatif <i>Indicatief</i>	2016 Indicatif <i>Indicatief</i>	2017 Indicatif <i>Indicatief</i>	(kEUR)
H 79 - Sécurité Holding	24 839	25 094	25 094	25 094	25 094	<i>H 79 – Veiligheid Holding</i>
Solde t-1	8 078	8 280	8 365	8 365	8 365	<i>Saldo t-1</i>
Report vers t+1	-8 280	-8 365	-8 365	-8 365	-8 365	<i>Overdracht naar t+1</i>
CM 16-10-2009 (transfert médiation)	-218	-220	-220	-220	-220	<i>MR 16-10-2009 (transfer ombudsdienst)</i>
engagement = liquidation	24 419	24 789	24 874	24 874	24 874	vastlegging = vereffening

Ce montant bénéficie d'une indexation (65 % indice-santé et 35 % indice-services).

A.B. 33 51 10 31.22.99 (Bud DO PA AB) — Contribution au financement des travaux TGV, au profit de la SNCB Holding.

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	16 571	16 571	16 571	16 571	16 571	16 571
b	16 571	16 571	16 571	16 571	16 571	16 571

Base juridique

- Article 2 des statuts coordonnés de la SNCB Holding suite aux modifications approuvées par l'Assemblée générale extraordinaire du 31 décembre 2004.
- Décision du Conseil des Ministres du 27 mai 2005-Point 2.
- Convention du 9 octobre 2006 relative au financement du projet TGV entre l'Etat et la SNCB Holding.
- Article 86 du contrat de gestion 2008 – 2012 entre l'Etat et la SNCB Holding.

Dit bedrag wordt geïndexeerd (65% gezondheidsindex en 35% dienstenindex).

B.A. 33 51 10 31.22.99 (Beg OA AP BA) — Bijdrage voor de financiering van hst-werkzaamheden, ten gunste van de NMBS-Holding.

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	16 571	16 571	16 571	16 571	16 571	16 571
b	16 571	16 571	16 571	16 571	16 571	16 571

Juridische basis

- Artikel 2 van de nieuwe gecoördineerde statuten van de NMBS-Holding naar aanleiding van de door de buitengewone algemene vergadering van 31 december 2004 goedgekeurde wijzigingen.
- Beslissing van de Ministerraad van 27 mei 2005, punt 2.
- Overeenkomst van 9 oktober 2006 tussen de Staat en de NMBS-Holding betreffende de financiering van het hst-project.
- Artikel 86 van het beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en NMBS-Holding.

Note explicative.

Il s'agit d'une Convention signée le 9 octobre 2006 entre la SNCB Holding et l'Etat visant à procéder au financement du déficit TGV et qui a été négociée dans les limites du plafond de 282,5 Mio EUR arrêté par le Conseil des Ministres du 27 mai 2005 à rembourser par l'Etat en une dotation couvrant le nominal et les intérêts sur une période de 30 ans.

La Convention a prévu ce qui suit :

- une augmentation de capital de la SNCB Holding auprès d'Infrabel à concurrence de 205,4 millions EUR et ce, au plus tard le 30 juin 2007;
- le financement des travaux restant à charge de la SNCB Holding, soit 69,2 millions EUR. Soit au total, un montant nominal de 274,6 m EUR.

Pour des raisons de comptabilisation suivant les normes européennes, la dotation ne suit pas un emprunt particulier qui serait souscrit par la SNCB Holding, mais suit des modalités convenues entre l'Etat et cette dernière.

Le contrat de gestion 2008-2012 entre l'État et la SNCB Holding mentionne ce qui suit (art. 86) : *"Dans le cadre du financement du solde de financement de la réalisation du TGV à concurrence de 274 615 kEUR courants (205 418 kEUR pour Infrabel et 69 197 kEUR pour la SNCB Holding), l'État garantit le paiement des charges d'intérêts et du remboursement du capital conformément au contrat entre l'État et la SNCB Holding, signé le 9 octobre 2006.*

Le montant à charge de l'Etat s'élève à 13 463 kEUR en 2008 et 16 571 kEUR par an de 2009 à 2036."

Cette dotation est exprimée en euros courants.

Activité 33.51.11. Investissements ferroviaires.**Base juridique**

- Loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques : articles 3 à 6 (contrats de gestion), article 156 (missions de service public de la SNCB Holding), article 199 (missions d'Infrabel), article 218 (missions de la SNCB).
- Décision du Conseil des Ministres du 16 février 1996 approuvant les modalités d'interventions financières de l'Etat vis-à-vis de la SNCB.
- Décision du Conseil des Ministres du 17 octobre 2000 qui accorde une majoration du montant contractuel à partir de 2001.
- Décision du Conseil des Ministres du 30 mars 2001 relative au Plan décennal d'investissements 2001-2012.

Verklarende nota

Het gaat om een overeenkomst ondertekend op 9 oktober 2006 tussen de NMBS-Holding en de Staat met het oog op de financiering van het HST-tekort binnen de limieten van het maximum van 282,5 miljoen EUR bepaald door de Ministerraad van 27 mei 2005 terug te betalen door de Staat in een toelage tot dekking van de nominale waarde en de interesten over een periode van 30 jaar.

De overeenkomst heeft het volgende bepaald:

- een kapitaalsverhoging van de NMBS-Holding bij Infrabel van 205,4 miljoen EUR en dit ten laatste op 30 juni 2007;
- de financiering van de werkzaamheden die ten laste van de NMBS-Holding blijven, namelijk 69,2 miljoen EUR, of in totaal een nominaal bedrag van 274,6 m EUR.

Overeenkomstig de Europese normen inzake boekhouding volgt de toelage geen bijzondere lening die de NMBS-Holding zou hebben aangegaan maar hetgeen tussen de Staat en de NMBS-Holding overeen gekomen is.

Het beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en de NMBS-Holding vermeldt het volgende (art. 86) : *"In het kader van de financiering van het financieringssaldo voor de verwezenlijking van de hst ten belope van 274 615 courante kEUR (205 418 kEUR voor Infrabel en 69 197 kEUR voor de NMBS-Holding), waarborgt de Staat de betaling van de interestlasten en de kapitaalaflossingen overeenkomstig het contract tussen de Staat en de NMBS-Holding, getekend op 9 oktober 2006.*

Het bedrag ten laste van de Staat bedraagt 13 463 kEUR in 2008 en 16 571 kEUR per jaar van 2009 tot 2036."

Deze toelage wordt uitgedrukt in courante euro.

Activiteit 33.51.11. Spoorweginvesteringen.**Juridische basis**

- Wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven: art. 3 tot 6 (beheerscontracten), art. 156 (opdrachten van openbare dienst van de NMBS-Holding), art. 199 (opdrachten van Infrabel), art. 218 (opdrachten van de NMBS).
- Beslissing van de Ministerraad van 16 februari 1996 houdende goedkeuring van de financiering van de NMBS door de Staat.
- Beslissing van de Ministerraad van 17 oktober 2000 die een verhoging van het contractueel bedrag vanaf 2001 toekent.
- Beslissing van de Ministerraad van 30 maart 2001 betreffende het tienjarig investeringsplan 2001-2012.

- Loi du 22 mars 2002 portant assentiment à l'accord de coopération du 11 octobre 2001 entre l'Etat fédéral, les Régions flamande, wallonne et de Bruxelles-Capitale relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la S.N.C.B.
- Décision du Conseil des Ministres du 31 mars 2006, à l'occasion du contrôle budgétaire 2006, qui reporte à 2007 le versement de 30 Mio EUR de la dotation d'investissement prévue en 2006 (pour mémoire).
- Article 288 de la loi-programme du 27 décembre 2006, créant le "Fonds des Investissements ferroviaires".
- Arrêté royal du 28 décembre 2006, du 19 décembre 2007, du 7 décembre 2008, du 19 décembre 2010 relatif au versement sur le compte du "Fonds des Investissements ferroviaires" des moyens d'investissement non utilisés par le Groupe SNCB.
- Pour mémoire : contrats de gestion 2005-2007 entre l'Etat et les entreprises publiques ferroviaires
- Plan d'investissement 2008-2012 du Groupe SNCB approuvé par le Conseil des Ministres du 06/06/2008.
- Les chapitres VIII "Investissements" et IX "Relations financières" des contrats de gestion 2008-2012 entre l'Etat et la SNCB (art 63 à 71, 78 et 79), Infrabel (art 60 à 72) et la SNCB Holding (art 69 à 77).
- Décision du conclave budgétaire du 23-10-2008 concernant d'une part le financement alternatif de l'acquisition du nouveau matériel roulant en 2009 et d'autre part l'impact de la restructuration du Fonds d'Infrastructure ferroviaire (diminution de la dotation d'investissement de la SNCB de 146 000 kEUR pour 2009 compensée par une majoration de la dotation d'exploitation de 6 000 kEUR₂₀₀₉ pour 2009 et de 10 000 kEUR₂₀₀₉ en 2010 ainsi que diminution de la dotation d'investissement d'Infrabel de 200 000 kEUR pour 2009 compensée par une majoration de la dotation d'exploitation de 10 000 kEUR₂₀₀₉ à partir de 2010).
- Premier avenant aux 3 contrats de gestion 2008-2012 entre l'Etat et Infrabel, la SNCB et la SNCB Holding, approuvé par le Conseil des ministres du 17/07/2009.
- Deuxième avenant aux 3 contrats de gestion 2008-2012 entre l'Etat et Infrabel, la SNCB et la SNCB Holding, approuvé par le Conseil des ministres du 19/03/2010 concernant le passage aux normes IFRS.
- Troisième avenant au contrat de gestion 2008-2012 entre l'Etat et la SNCB (AR du 10/01/2013, publié au Moniteur belge le 21/01/2013).
- Wet van 22 maart 2002 houdende instemming met het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 tussen de federale Staat, het Vlaamse, het Waalse en het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest betreffende het meerjarig investeringsplan 2001-2012 van de N.M.B.S.
- Beslissing van de Ministerraad van 31 maart 2006 die de storting van 30 mio EUR voor de investeringstoelage 2006 naar 2007 verschuift naar aanleiding van de begrotingscontrole 2006 (p.m.).
- Artikel 288 van de programmawet van 27 december 2006 houdende oprichting van het "Fonds voor Spoorweginvesteringen".
- Koninklijke besluiten van 28 december 2006, 19 december 2007, 7 december 2008, 19 december 2010 betreffende de storting op de rekening "Fonds voor Spoorweginvesteringen" van de niet door de NMBS-Groep gebruikte investeringsmiddelen.
- Pro memorie: beheerscontracten 2005-2007 tussen de Staat en de spoorwegerbedrijven.
- Het door de Ministerraad van 06/06/2008 goedgekeurde investeringsplan 2008-2012 van de NMBS-Groep.
- Hoofdstuk VIII "Investerings" en hoofdstuk IX "Financiële relaties" van de beheerscontracten 2008-2012 tussen de Staat en de NMBS (art 63 tot en met 71, 78 en 79), Infrabel (art 60 tot en met 72) en de NMBS-Holding (art 69 tot en met 77).
- Beslissing van het begrotingsconclaaf van 23-10-2008 betreffende enerzijds de alternatieve financiering van de aankoop van het nieuwe rollend materieel in 2009 en anderzijds de impact van de herstructurering van het Fonds voor Spoorweginfrastructuur (vermindering van de investeringstoelage van de NMBS met 146 000 kEUR voor 2009, die wordt gecompenseerd door een verhoging van de exploitatietoelage met 6 000 kEUR₂₀₀₉ voor 2009 en met 10 000 kEUR₂₀₀₉ in 2010 en vermindering van de investeringstoelage van Infrabel met 200.000 kEUR voor 2009, die wordt gecompenseerd door een verhoging van de exploitatietoelage met 10 000 kEUR₂₀₀₉ vanaf 2010).
- Eerste bijvoegsel bij de 3 beheerscontracten 2008-2012 afgesloten door de Staat en Infrabel, de NMBS en NMBS Holding, dat door de ministerraad van 17/07/2009 werd goedgekeurd.
- Tweede bijvoegsel bij de 3 beheerscontracten 2008-2012 afgesloten door de Staat en Infrabel, de NMBS en NMBS Holding, dat door de ministerraad van 19/03/2010 werd goedgekeurd betreffende de toepassing van de IFRS-normen.
- Derde bijvoegsel bij het beheerscontract 2008-2012 afgesloten door de Staat en de NMBS (KB 10/01/2013, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 21/01/2013).

- Mesures d'économie conclave initial 2012 (01/12/2011) et le troisième avenant aux 3 contrats de gestion 2008-2012 entre l'État et Infrabel, la SNCB et la SNCB Holding.
- Mesures d'économie conclave CM 30/11/2012

A.B. 33 51 11 51.11.01 (Bud DO PA AB) — Participation de l'Etat dans le capital de la SNCB en vue du financement des investissements, au profit de la SNCB.

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	357 999	383 715	399 417	519 375	508 761	509 811
b	359 298	383 732	400 383	517 814	508 982	509 789

Note explicative

Montants de base exprimés en EUR 2008.

Les contrats de gestion prévoient une dotation d'investissements dont le montant global pour les trois sociétés anonymes de droit public est le suivant, en kEUR 2008 :

- Besparingsmaatregelen conclaaf initieel 2012 (01/12/2011) en het derde bijvoegsel bij de beheerscontracten 2008-2012 afgesloten door de Staat en Infrabel, de NMBS en NMBS Holding
- Besparingsmaatregelen conclaaf MR 30/11/2012

B.A. 33 51 11 51.11.01 (Beg OA AP BA) — Deelname van de Staat in het kapitaal van de NMBS met het oog op de financiering van de investeringen, ten gunste van de NMBS.

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	357 949	383 715	399 417	519 375	508 761	509 811
b	359 298	383 732	400 383	517 814	508 982	509 789

Verklarende nota

Basisbedragen uitgedrukt in EUR 2008.

De beheerscontracten voorzien in een investeringstoelage waarvan het totale bedrag voor de drie naamloze vennootschappen van publiek recht het volgende bedraagt, in kEUR 2008:

	2008 EUR2008	2009 EUR2008	2010 EUR2008	2011 EUR2008	2012 EUR2008
a) Investissements ordinaires					
a) Gewone investeringen	1 181 328	848 937	1 189 916	1 214 316	1 252 245
SNCB					
NMBS					
Total investissements ordinaires					
Totaal gewone investeringen	293 360	228 696	346 388	499 605	421 781
B.65 Base					
Basis	293 360	367 229	346 388	499 605	421 781
B.65 Economie investissements 2009					
Besparing investeringen 2009		-138 533			
Total investissements ordinaires					
Totaal gewone investeringen	703 418	480 841	740 597	649 677	750 609
INFRABEL					
INFRABEL					
I.62 Base					
Basis	719 518	715 434	785 418	694 498	795 430
I.63 Déduction projets prioritaires et financements alternatifs					
Aftek prioritaire projecten en alternatieve financieringen	-16 100	-44 821	-44 821	-44 821	-44 821
I.62 Economie investissements 2009					
Besparing investeringen 2009		-189 772			
Total investissements ordinaires					
Totaal gewone investeringen	184 550	139 400	102 931	65 034	79 855
SNCB-Holding					
NMBS-Holding					
H.69 Base					
Basis	190 578	163 512	157 183	129 352	149 246
H.73 Déduction projets prioritaires et financements alternatifs					
Aftek prioritaire projecten en alternatieve financieringen	-6.028	-24 112	-54 252	-64 318	-69 391
b) Projets prioritaires et financements alternatifs					
b) prioritaire projecten en alternatieve financieringen	22 128	68 933	99 073	109 139	114 212
INFRABEL					
INFRABEL					
Totaal	16 100	44 821	44 821	44 821	44 821
I.78 PPP Diabolo					
PPS Diabolo		8 653	8 653	8 653	8 653
I.65 Modernisation Axe 3 (délocalisé)					
Modernisering as 3 (gedelokaliseerd)	16 100	36 168	36 168	36 168	36 168
I.79 PPP indemnités liaison ferroviaire Liefkenshoek					
PPS vergoeding spoorwegverbinding Liefkenshoek				0	0
Total					
Totaal	6 028	24 112	54 252	64 318	69 391
SNCB-Holding					
NMBS-Holding					
H.73 Modernisation Axe 3 (délocalisé)					
Modernisering as 3 (gedelokaliseerd)	1 411	5 647	12 708	19 768	26 831
H.73 Zeebrugge					
Zeebrugge	3 608	14 396	32 395	30 319	23 252
H.73 Port de Bruxelles					
Haven Brussel	22	118	260	404	539
H.73 Parking Louvain-la-Neuve					
Parking Louvain-La-Neuve	293	1 172	2 636	4 101	5 567
H.73 Gosselies					
Gosselies	694	2 779	6 253	9 726	13 202
c) Investissements TGV SNCB					
c) Investerings HST NMBS	4 716	0	0	0	0
SNCB					
NMBS					
B.65 TGV					
HST	4 716				
d) Fonds RER					
d) GEN-Fonds	210 709	210 709	210 709	210 709	210 709
SNCB-Holding					
NMBS-Holding					
H.66	210 709	210 709	210 709	210 709	210 709
Total	1 418 881	1 128 579	1 499 698	1 534 164	1 577 166

Le montant affecté à la SNCB en 2008 comprend une compensation supplémentaire de 4 352 KEUR pour les coûts d'installation des équipements de bord ERTMS en 2008, et 364 KEUR à la suite de l'octroi, en 2008, de l'indexation de la compensation des coûts en 2007.

Het bedrag bestemd voor de NMBS in 2008 bevat 4 352 KEUR bijkomende compensatie van de kosten van de installatie van ERTMS-boordinstallaties in 2008 en 364 KEUR ingevolge de toekenning, in 2008, van de indexering van de compensatie van deze kosten in 2007.

Les montants réservés pour les PPP Liefkenshoek Rail Link et Diabolo sont déduits de la dotation d'investissements d'Infrabel et versés à charge d'AB spécifiques (AB 51 10 31.22.53 et 51 10 31.22.54). L'impact budgétaire global est neutre. Les autres montants réservés concernent la SNCB Holding et ne modifient pas le montant de sa dotation globale d'investissement.

Depuis 2009, la décision du Conseil des Ministres du 23/10/2008 a prévu :

- une diminution de la dotation d'investissement de la SNCB de 146 000 kEUR pour 2009 (AB 51.11.51.11.01) compensée par une majoration de la dotation d'exploitation de 6 000 kEUR₂₀₀₉ pour 2009 et de 10 000 kEUR₂₀₀₉ en 2010 ;
- une diminution de la dotation d'investissement d'Infrabel de 200 000 kEUR pour 2009 compensée par une majoration de la dotation d'exploitation de 10 000 kEUR₂₀₀₉ à partir de 2010.

Mesures d'économie du conclave du 1^{er} décembre 2011

Pour 2012 une économie de 253 000 kEUR a été appliquée pour le groupe SNCB et répartie comme suit:

- dot. d'investissement SNCB: -108 000 kEUR
- dot. d'investissement Infrabel: -95 000 kEUR
- dot. exploit. et investissement: -50 000 kEUR

Ces derniers 50 000 kEUR concernaient une imputation provisoire en attendant une redistribution définitive. Ici, il a été décidé que la redistribution concernait uniquement la dotation d'investissement.

	initieel 2012	concl. budget. 2012
expl NMBS	-16 597	0
expl Infrabel	-3 447	0
expl Holding	-3 459	0
invest NMBS	-9 003	-25 600
invest Infrabel	-14 715	-18 162
invest Holding	-2 779	-6 238
Totaal	-50 000	-50 000

En ce qui concerne la dotation d'investissement de la SNCB : En 2012, le montant qui est alloué à la SNCB est diminué de 108 050 kEUR₂₀₁₂ en une seule fois des investissements (50 k EUR doivent être encore ajoutés à la diminution lors du contrôle budgétaire qui suit) en raison du financement alternatif de l'acquisition du matériel roulant en 2012. Ici, la SNCB Holding reçoit 7 998 kEUR courants de 2013 à 2032, en compensation de la prise en charge du

De bedragen voor de PPS Liefkenshoek Rail Link en Diabolo worden afgetrokken van de investeringstoelage van Infrabel en worden gestort op specifieke basisallocaties (BA 51 10 31.22.53 en 51 10 31.22.54). De totale budgettaire impact is neutraal. De andere bedragen hebben betrekking op de NMBS-Holding en wijzigen geenszins het bedrag van de totale investeringstoelage.

De beslissing van de Ministerraad van 23/10/2008 bepaalt vanaf 2009:

- een vermindering van de investeringstoelage aan de NMBS met 146 000 kEUR voor 2009 (AB 51.11.51.11.01) gecompenseerd door een verhoging van de exploitatietoelage met 6 000 kEUR₂₀₀₉ voor 2009 en met 10 000 kEUR₂₀₀₉ voor 2010;
- een vermindering van de investeringstoelage aan Infrabel met 200 000 kEUR voor 2009 gecompenseerd door een verhoging van de exploitatietoelage met 10 000 kEUR₂₀₀₉ vanaf 2010.

Besparingsmaatregelen van het conclaaf van 1 december 2011

Voor 2012 werd een besparing voor de NMBS-groep doorgevoerd van 253 000 kEUR, verdeeld als volgt:

- investeringstoelage NMBS : -108 000 kEUR
- investeringstoelage Infrabel : -95 000 kEUR
- exploit. en investeringstoelagen: -50 000 kEUR

Laatstgenoemde 50 000 kEUR betrof een voorlopige aanrekening in afwachting van een definitieve verdeling. Hierbij werd beslist deze enkel over de investeringstoelagen te verdelen.

	initieel 2012	begrotingsconcl. 2012
expl NMBS	-16 597	0
expl Infrabel	-3 447	0
expl Holding	-3 459	0
invest NMBS	-9 003	-25 600
invest Infrabel	-14 715	-18 162
invest Holding	-2 779	-6 238
Totaal	-50 000	-50 000

Wat betreft de besparing op de investeringstoelage van de NMBS het volgende : In 2012 wordt het bedrag dat aan NMBS wordt toegekend voor de investeringen eenmalig verminderd met 108 050 kEUR₂₀₁₂ (50 k EUR moet nog verminderd worden bij de volgende begrotingscontrole) wegens de alternatieve financiering van de aankoop van nieuw rollend materieel in 2012. Hiervoor ontvangt NMBS Holding 7 998 courante kEUR vanaf 2013 tot en met

financement par la SNCB Holding de l'acquisition du matériel roulant par la SNCB.

Les mesures d'économie ci-dessus, issues du conclave fin 2011 font partie des troisièmes avenants aux contrats de gestion.

Mesures d'économie conclave CM 30 novembre 2012

Outre les économies prévues lors du conclave de décembre 2011, soit 90 millions d'euros, déjà intégrées dans la base prise en compte par le comité de monitoring, un **effort supplémentaire de 50 millions d'euros** est imposé au groupe SNCB.

Le ministre compétent présentera sans délai le plan d'investissement au Conseil des Ministres pour approbation. Dans ce cadre, un écart de clé de répartition régionale pourra être examiné pour ce qui concerne les investissements liés à la sécurité. Cet écart devra être compensé sur une base quinquennale dans le cadre du PPI. En tenant compte de la restructuration, les entreprises pourront décider entre elles des conséquences que les économies imposées entraînent sur le terrain. Elles se baseront sur les conditions du gouvernement qu'aucune de ces économies ne produise une augmentation de la dette du Groupe SNCB et qu'elles représentent donc de réelles économies, et que le non-ajustement des crédits ne peut nullement peser sur le service de train, ni sur les obligations contractuelles en cours et ne donne donc pas lieu à des frais de résiliation ou à d'autres frais pour rupture de contrat. Parmi les investissements prévus exécutoires (donc pas de nouvelles initiatives), la priorité sera donnée aux investissements liés à la sécurité (TBL1 + et ETCS) et à la maintenance.

L'effort de 140 millions d'euros demandé en 2013 au Groupe SNCB sera réparti comme suit:

- SNCB : 63,291 millions d'euros (45%)
- Infrabel : 55,838 millions d'euros (40%)
- SNCB Holding : 20,871 millions d'euros (15%)

Cette répartition ne préjuge pas du calcul du montant et de la répartition des dotations en 2014 et des années suivantes.

Chaque entreprise portera son effort budgétaire sur l'investissement à l'exception de 5 millions d'euros d'économie que chaque société fera sur ses dotations d'exploitation.

Ces économies ne peuvent pas mener à une augmentation de l'endettement net consolidé du Groupe SNCB.

2032, ter compensatie van de ten laste neming van de financiering door NMBS Holding van de aankoop van nieuw rollend materieel door de NMBS.

De bovenstaande besparingsmaatregelen van het conclaaf eind 2011 maken deel uit van de derde bijvoegsels aan de beheerscontracten.

Besparingsmaatregelen conclaaf MR 30 november 2012

Naast de besparingen voorzien tijdens het begrotingsconclaaf van december 2011, met name 90 miljoen euro, die al geïntegreerd zijn in de basis waar het monitoringcomité mee rekening houdt, wordt de NMBS-Groep een **bijkomende inspanning van 50 miljoen euro** opgelegd.

De bevoegde minister zal onverwijld het investeringsplan aan de Ministerraad ter goedkeuring voorleggen. In dit kader kan een afwijking van de regionale verdeelsleutel onderzocht worden voor wat de investeringen rond de veiligheid betreft. Deze afwijking zal gecompenseerd moeten worden op een vijfjarige basis in het kader van het MIP. De bedrijven zullen, rekening houdend met de herstructurering onder elkaar uitmaken wat de opgelegde besparingen teweegbrengen aan gevolgen op het terrein. Daarbij zullen zij uitgaan van de voorwaarde van de regering dat geen van deze besparingen aanleiding mag geven tot een verhoging van de schuld van de NMBS-Groep en dus reële besparingen dienen te zijn en deze niet-aanpassing van de kredieten geenszins de dienstverlening noch de lopende contractuele verbintenissen mag bezwaren en dus geen aanleiding geven tot verbrekingsvergoedingen of andere kosten wegens contractbreuk. Bij de nog mogelijks uit te voeren voorziene (dus geen nieuwe initiatieven) investeringen zal voorrang gegeven worden aan de veiligheidsinvesteringen (TBL1+ en ETCS) en aan de onderhoudsinvesteringen.

De 140 miljoen euro die in 2013 als inspanning aan de NMBS-Groep worden gevraagd, zullen als hieronder verdeeld worden :

- NMBS: 63,291 miljoen euro (45%)
- Infrabel : 55,838 miljoen euro (40%)
- NMBS Holding : 20,871 miljoen euro (15%)

Deze verdeling loopt niet vooruit op de berekening van het bedrag en op verdeling van de dotaties in 2014 en van de volgende jaren.

Elke maatschappij zal haar budgettaire inspanning toespitsen op de investeringen, met uitzondering van de 5 miljoen euro besparingen die elke maatschappij op haar exploitatiedotatie zal doorvoeren.

Deze besparingen mogen niet leiden tot een verhoging van de netto geconsolideerde schuld van de NMBS-Groep.

L'effort global de la SNCB comprend une économie de 10 millions d'euros. Celle-ci résultera de nouvelles négociations sur le contrat actuel entre Infrabel et Electrabel. Si les négociations échouent, cette réduction sera réexaminée lors d'un ajustement budgétaire ultérieur 2013.

Le Ministre des entreprises publiques présentera au Conseil des Ministres un dossier relatif au contrat de PPP Diabolo dans le cadre duquel la possibilité d'un transfert de dotation au sein du budget de la SNCB sera notamment examinée.

Conclave 1er décembre 2011 + contrôle budgétaire 2013 : toutes les mesures d'économie ci-dessous sont provisoirement réparties en 2014.

- -100 mio EUR sur les dotations d'investissements, répartis sur la SNCB, INFRABEL et SNCB Holding suivant les pourcentages du conclave CM du 30/11/2012 : donc -45 mio EUR sur la dotation d'investissement de la SNCB; -40 mio EUR sur la dotation d'investissement d'Infrabel; -15 mio sur la dotation d'investissement de la SNCB Holding.
- -80 mio EUR d'économie sur les dotations d'exploitation, répartis de façon égale sur la SNCB, INFRABEL et SNCB Holding, soit : -26 666 kEUR sur la dotation d'exploitation de la SNCB; -26 666 kEUR sur la dotation d'exploitation d'INFRABEL; -26 668 kEUR sur la dotation d'exploitation de la SNCB Holding. Dans les 80 mio EUR, il y a 30 mio EUR d'économie structurelle: donc à partir de 2014, il y a une économie de -10 000 kEUR sur la SNCB, -10 000 kEUR sur Infrabel et -10 000 kEUR sur la SNCB Holding.

Investissement en sécurité : ETCS

A partir de 2013, il y aura aussi deux dotations supplémentaires qui sont compensées sur l'AB 51.11.51.11.01 (investissements SNCB) et sur l'AB 51.11.51.11.51 (Investissements Infrabel) et donc l'impact budgétaire est neutre. Il s'agit ici des investissements dans l'ETCS pour accroître la sécurité. Ceci se fera suivant la mise en place des recommandations de la Commission Spéciale chargée de l'enquête sur la sécurité du réseau ferroviaire en Belgique, à la suite du dramatique accident ferroviaire à Buizingen (en 2011).

Adaptation à partir de 2013

A la suite des négociations sur un nouveau plan d'investissement pluriannuel 2013-2025 – approuvé par le Conseil des Ministres du 19 juillet 2013 – entre l'Etat et le groupe SNCB, la répartition des dotations totales pour investissement a été ajustée en 2013 pour la SNCB (AB 51 11 51 11 01), Infrabel (AB 51 11 51 11 51) et la SNCB Holding (AB 51 11 51 11 99) (en moins

In de globale inspanning van de NMBS wordt rekening gehouden met een besparing van 10 miljoen euro. Die zal voortvloeien uit een nieuwe onderhandeling van het lopende contract tussen Infrabel en Electrabel. Indien de onderhandeling mislukt, wordt die vermindering herbekeken bij een volgende budgettaire aanpassing 2013.

De Minister van Overheidsbedrijven zal de Ministerraad een dossier voorleggen betreffende de PPS Diabolo, in het kader waarvan de mogelijkheid tot een transfer van dotatie binnen het budget van de NMBS wordt onderzocht.

Conclaf 1 december 2011 + begrotingscontrole 2013: Al de onderstaande besparingsmaatregelen in 2014 zijn voorlopig verdeeld.

- -100 mio EUR op de investeringstoelagen, verdeeld over NMBS, Infrabel en NMBS Holding volgens de percentages uit het conclaaf MR van 30/11/2012 : dus -45 mio EUR op de investeringstoelage van NMBS; -40 mio EUR op de investeringstoelage van Infrabel; -15 mio EUR op de investeringstoelage van NMBS Holding.
- -80 mio EUR besparing op de exploitatietoelagen, gelijk verdeeld over NMBS, Infrabel en NMBS Holding, namelijk : -26 666 kEUR op de exploitatietoelage van NMBS; -26 666 kEUR op de exploitatietoelage van Infrabel; -26 668 kEUR op de exploitatietoelage van NMBS Holding. Van de 80 mio EUR is er 30 mio EUR structurele besparing : dus vanaf 2014 is er een besparing van -10 000 kEUR op NMBS, -10 000 kEUR op Infrabel en -10 000 kEUR op NMBS Holding.

Investerings in veiligheid : ETCS

Vanaf 2013 zullen er ook twee toelagen bijkomen die worden gecompenseerd op de BA 51.11.51.11.01 (NMBS investeringen) en op de BA 51.11.51.11.51 (Infrabel investeringen) en dus budgettair neutraal zijn. Het gaat hier om de investeringen in ETCS om de veiligheid te verhogen. Dit naar aanleiding van de aanbevelingen van de Bijzondere Commissie belast met het onderzoek naar de veiligheid van het spoorwegennet in België naar aanleiding van het dramatisch treinongeval in Buizingen (in 2011).

Aanpassing vanaf 2013

Door de onderhandelingen over een nieuw meerjareninvesteringsplan 2013-2025 – goedgekeurd door de Ministerraad op 19 juli 2013 – tussen de overheid en de NMBS-groep is de verdeling van de totale investeringstoelagen in 2013 over NMBS (BA 51 11 51 11 01), Infrabel (BA 51 11 51 11 51) en NMBS Holding (BA 51 11 51 11 99) aangepast

pour la SNCB et en plus pour Infrabel et la SNCB Holding), mais le total pour les dotations d'investissement reste le même en 2013.

Pour 2013 on est donc parti de l'indexation de la totalité des dotations pour investissement du groupe SNCB et ensuite on a fait une répartition de ce montant total entre la SNCB, Infrabel et SNCB Holding.

Pour 2014, on est parti d'un montant pour investissement de 1 410,3 kEUR₂₀₁₂ pour le groupe SNCB, y compris l'ETCS, mais sans les SPV, PPP Diabolo, PPP liaison ferroviaire Liefkenshoek, RER et les fonds propres. D'où les 138,6 kEUR₂₀₁₂ prévus pour la SNCB Holding (sans SPV), 445,2 kEUR₂₀₁₂ pour la SNCB, 826,5 kEUR₂₀₁₂ pour Infrabel (sans PPP Diabolo et liaison ferroviaire Liefkenshoek). De ces montants doivent encore être déduits les économies (-100 mio EUR₂₀₁₄ voir ci-dessus).

A partir de 2015, on prévoit une grande augmentation des dotations pour investissement, basée sur le mécanisme de croissance du plan pluriannuel d'investissement 2001-2012.

Il n'est pas prévu d'économies pour les estimations de 2015, 2016 et 2017.

Indexation

Les montants des dotations annuelles au financement des investissements sont exprimés en EUR₂₀₀₈. Ils sont associés à une valeur d'indice de 6 037,833 pour les matériaux et de 25,600 pour les salaires. Ces indices reflètent la valeur moyenne annuelle de l'année 2006.

Le montant de chaque dotation annuelle est indexé suivant l'évolution du prix des matériaux (I) et des salaires horaires (S) et ce, à concurrence respectivement de 40 % et de 60 %, par rapport aux indices de référence précités. Les nouveaux indices sont ceux de l'avant-dernière année qui la précède (par exemple, les moyennes annuelles des indices de 2010 pour déterminer la valeur indexée de la dotation de 2012).

Ces facteurs font l'objet d'une communication officielle assurée par le service Agréation des entrepreneurs de la DG Qualité et Sécurité du SPF Economie, PME, Classes moyennes et Energie. Ils servent de référence dans les formules de révision des prix des marchés de travaux et fournitures.

(minder voor NMBS en meer voor Infrabel en NMBS Holding), maar het totaal voor de investeringstoelagen blijft hetzelfde in 2013.

Voor 2013 is men dus uitgegaan van de indexering van de totale investeringstoelagen van de NMBS-groep en daarna een herverdeling van dit totale bedrag over NMBS, Infrabel en NMBS Holding.

Voor 2014 is men uitgegaan van een bedrag voor de investeringen van 1 410,3 kEUR₂₀₁₂ voor de NMBS-groep, inclusief ETCS, maar zonder SPV, PPS Diabolo, PPS Liefkenshoekspoorverbinding, GEN en eigen fondsen. Hiervan is 138,6 kEUR₂₀₁₂ voorzien voor NMBS Holding (zonder SPV), 445,2 kEUR₂₀₁₂ voor NMBS, 826,5 kEUR₂₀₁₂ voor Infrabel (zonder PPS Diabolo en Liefkenshoekspoorverbinding). Op deze bedragen moeten de besparingen nog worden afgetrokken (-100 mio EUR₂₀₁₄, zie supra).

Vanaf 2015 wordt een grotere stijging van de investeringstoelagen voorzien gebaseerd op het groeimechanisme uit het meerjareninvesteringsplan 2001-2012.

Voor de ramingen van 2015, 2016 en 2017 is er uitgegaan van geen besparingen.

Indexering

De jaarlijkse toelagen voor de financiering van de investeringen worden uitgedrukt in EUR₂₀₀₈. Ze zijn gekoppeld aan een indexwaarde van 6 037,833 voor de materialen en van 25,600 voor de lonen. Die indexcijfers geven de jaarlijkse gemiddelde waarde weer voor het jaar 2006.

Het bedrag van elke jaarlijkse toelage is geïndexeerd volgens de evolutie van de materiaalprijzen (I) en de prijzen van de urlonen (S), en dit ten belope van respectievelijk 40% en 60% ten opzichte van de voormelde referentie-indexen. De nieuwe indexcijfers zijn die van het voorlaatste voorafgaande jaar (bijvoorbeeld de jaargemiddelden van de indexcijfers van 2010 om de geïndexeerde waarde van de toelage voor 2012 te bepalen).

Die factoren worden officieel meegedeeld door de dienst Erkenning der Aannemers van het DG Kwaliteit en Veiligheid bij de FOD Economie, K.M.O., Middenstand en Energie. Ze dienen als referentie in de formules voor herziening van de prijzen van de opdrachten voor aanneming van werken en leveringen.

L'indexation ((moy I_{t-2} / moy I_{2006} * 0,4) + (moy S_{t-2} / moy S_{2006} * 0,6)) se présente comme suit :

De indexering ((gem I_{t-2} / gem I_{2006} * 0,4) + (gem S_{t-2} / gem S_{2006} * 0,6)) is als volgt voorgesteld:

	2013 Ajusté <i>Aangepast</i>	2014 initial <i>Initieel</i>	2015 Indicatif <i>Indicatief</i>	2016 Indicatif <i>Indicatief</i>	2017 Indicatif <i>Indicatief</i>	
Moyenne Indice I t-2 Variation	7 419,833 5,86%	7 433,417 0,18%	7 433,417 0,00%	7 433,417 0,00%	7 433,417 0,00%	Gemiddelde I t-2 <i>Variatie</i>
Moyenne indice S t-2 Variation	28,331 2,68%	29,303 3,43%	29,303 0,00%	29,303 0,00%	29,303 0,00%	Gemiddelde S t-2 <i>Variatie</i>
Indice 2008 = 100 (7) Variation	1,155564 4,01%	1,179245 2,05%	1,179245 0,00%	1,179245 0,00%	1,179245 0,00%	Index 2008 = 100 (7) <i>Variatie</i>
Indice 2009 = 1 Variation	1,096060 3,94%	1,119276 2,12%	1,119276 0,00%	1,119276 0,00%	1,119276 0,00%	Index 2009 = 1 <i>Variatie</i>
Indice 2010 = 1 Variation	1,055837 3,93%	1,078342 2,13%	1,078342 0,00%	1,078342 0,00%	1,078342 0,00%	Index 2010 = 1 <i>Variatie</i>
Indice 2011 = 1 Variation	1,085474 4,01%	1,107689 2,05%	1,107689 0,00%	1,107689 0,00%	1,107689 0,00%	Index 2011 = 1 <i>Variatie</i>
Indice 2012 = 1 Variation	1,039528 3,95%	1,061441 2,11%	1,061441 0,00%	1,061441 0,00%	1,061441 0,00%	Index 2012 = 1 <i>Variatie</i>

La dotation pour le PPP Diabolo est calculée autrement dans l'accord de concession entre Infrabel et la SA Northern Diabolo , article 78 : Cette dotation est indexée sur base de la moyenne des indices de santé sur une période de douze mois à partir du 1er novembre de l'année t-2 jusqu'au 31 octobre de l'année t-1 par rapport à l'indice santé d'octobre 2008, à savoir 111,29.

L'indexation telle que décrite ci-dessus fait partie du troisième avenant en cours, dans lequel ces propositions pour le budget 2014 sont estimées.

Ce sera globalement sans impact budgétaire car compensé sur l'AB 33.51.10.31.22.53.

Contrairement à la majorité des allocations de base du programme 51.1, les montants payables l'année suivante (25 % de la mensualité de décembre, soit 1/48^{ème} de la dotation annuelle) ne sont pas reportés en crédits d'engagements. Un quart de la mensualité de décembre est cependant reporté uniquement en crédit de liquidation.

De toelage voor de PPS Diabolo wordt in de concessieovereenkomst tussen Infrabel en de NV Northern Diabolo anders berekend dan vermeld in het beheerscontract met Infrabel, artikel 78, namelijk : *Deze toelage wordt geïndexeerd op basis van het gemiddelde van de gezondheidsindex over een periode van twaalf maanden vanaf 1 november van jaar t-2 tot 31 oktober van jaar t-1 ten opzichte van de gezondheidsindex van oktober 2008, namelijk 111,29.*

De indexatie zoals hierboven beschreven maakt deel uit van het derde bijvoegsel aan de hand waarop deze voorstellen voor de begroting 2014 zijn geraamd.

Dit zal globaal gebeuren zonder budgettaire weerslag omdat er een compensatie op de BA 33.51.10.31.22.53 gebeurt.

In tegenstelling tot de meeste basisallocaties van het programma 51.1, worden de bedragen die het volgende jaar betaalbaar zijn (25 % van de schijf van december, namelijk 1/48ste van de jaarlijkse toelage) niet in vastleggingskredieten omgezet. Een kwart van de schijf van december wordt enkel naar een vereffeningskrediet overgebracht.

Tenant compte des paramètres qui précèdent, les besoins de crédits se calculent comme suit :

Rekening houdend met de voornoemde parameters, worden de kredietbehoeften als volgt berekend:

	2013	2014	2015	2016	2017	
(KEUR)	Ajusté <i>Aangepast</i>	initial <i>Initieel</i>	Indicatif	Indicatif	Indicatif	(KEUR)
AB 51.10.3153 - I 63, 78 - PPP Diabolo Infrabel (ENG=LIQUID)	9 612	9 718	9 718	9 718	9 718	BA 51.10.3153 - I 63, 78 - PPP Diabolo Infrabel (VASTL=VEREF)
AB 51.10.3154 - I 64, 65, 79 - PPP Liefkenshoek Infrabel (ENG=LIQUID)	48 101	50 610	50 610	50 610	50 610	BA 51.10.3154 - I 64, 65, 79 - PPP Liefkenshoek Infrabel (VASTL=VEREF)
AB 51.11.5101 - Investissements SNCB – dotation de base	404 215	427 541	543 311	524 453	531 892	BA 51.11.5101 - Investeringen NMBS - basisdotatie
Compensation AB 51.11.51.11.02 Investissements matériel roulant SNCB en ETCS	-20 500	-28 124	-23 936	-15 692	-22 081	Compensatie BA 51.11.51.11.02 Investeringen rollend materieel NMBS voor ETCS
AB 51.11.5101 - Investissements SNCB - ENGAGEMENT	383 715	399 417	519 375	508 761	509 811	BA 51.11.5101 - Investeringen NMBS - VASTLEGGING
Solde t-1 SNCB	10 192	10 225	9 259	10 820	10 599	Saldo t-1 NMBS
Report vers t+1 (25% décembre)	-10 225	-9 259	-10 820	-10 599	-10 621	Overdracht naar t+1 (25% december)
Correction solde t-1 ne pas encore dans budget 2013	+50					Correctie solde t-1 nog niet in aangepaste budget 2013
AB 51.11.5101 - LIQUIDATION	383 732	400 383	517 814	508 982	509 789	BA 51.11.5101 - VEREFFENING
AB 51.11.51.11.02 – Investissements matériel roulant SNCB pour ETCS – ENGAGEMENT	20 500	28 124	23 936	15 692	22 081	BA 51.11.51.11.02 - Investeringen rollend materieel NMBS voor ETCS – VASTLEGGING
Solde t-1	-	427	586	499	327	Saldo t-1
Report vers t+1 (25% décembre)	-427	-586	-499	-327	-460	Overdracht naar t+1 (25% december)
AB 51.11.51.11.02 – Investissements matériel roulant SNCB pour ETCS – LIQUIDATION	20 073	27 965	24 023	15 864	21.948	BA 51.11.51.11.02 - Investeringen rollend materieel NMBS voor ETCS - VEREFFENING
I 62 - Investissements base Infrabel	820 669	897 586	1 083 084	1 121 849	1 197 283	I 62 - Investeringen basis Infrabel
Comp. AB 51.10.3153 PPP Diabolo	-9 612	-9 718	-9 718	-9 718	-9 718	Comp. BA 51.10.3153 PPS Diabolo
Comp. AB 51.10.3154 - PPP Liefkenshoek	-48 101	-50 610	-50 610	-50 610	-50 610	Comp. BA 51.10.3154 - PPS Liefkenshoek
Compensation AB 51.11.51.11.52 Investissements infrastructure Infrabel pour ETCS	-122 100	-188 510	-227 373	-277 453	-328 207	Compensatie BA 51.11.51.11.52 Investeringen infrastructuur Infrabel voor ETCS
AB 51.11.5151 - Investissements Infrabel - engagement	640 856	648 748	795 383	784 068	808 748	BA 51.11.5151 - Investeringen Infrabel - VASTLEGGING
Solde t-1 (voir 51.11.5101 en 2009)	16 740	13 872	14 349	16 570	16 335	Saldo t-1 (zie 51.11.5101 in 2009)
Report vers t+1 (25% décembre)	-13 872	-14 349	-16 570	-16 335	-16 849	Overdracht naar t+1 (25% december)
AB 51.11.5151 - LIQUIDATION	643 724	648 271	793 162	784 303	808 234	BA 51.11.5151 - VEREFFENING
AB 51.11.51.11.52 Investissements infrastructure Infrabel pour ETCS - ENGAGEMENT	122 100	188 510	227 373	277 453	328 207	BA 51.11.51.11.52 Investeringen infrastructuur Infrabel voor ETCS - VASTLEGGING

Solde t-1	-	2 544	3 927	4 737	5 780	Saldo t-1
Report vers t+1 (25% décembre)	-2 544	-3 927	-4 737	-5 780	-6 838	Overdracht naar t+1 (25% december)
AB 51.11.51.11.52 Investissements infrastructure pour ETCS - LIQUIDATION	119 556	187 127	226 563	276 410	327 149	BA 51.11.51.11.52 Investerings infrastructuur Infrabel voor ETCS - VEREFFENING
AB 51.11.5199 - Investissements Holding	164.958	181 370	224 179	263 841	240 105	BA 51.11.5199 - Investerings Holding -
AB 51.11.5199 - Investissements Holding - ENGAGEMENT	164 958	181 370	224 179	263 841	240 105	BA 51.11.5199 - Investerings Holding - VASTLEGGING
Solde t-1 (voir 51.11.5101 en 2009)	3 162	3 289	4 091	4 670	5 497	Saldo t-1 (zie 51.11.5101 in 2009)
Report vers t+1 (25% décembre)	-3 289	-4 091	-4 670	-5 497	-5 002	Overdracht naar t+1 (25% december)
AB 51.11.5199 - LIQUIDATION	164 831	180 568	223 600	263 014	240 600	BA 51.11.5199 - VEREFFENING

A.B. 33 51 11 51.11.02 (Bud DO PA AB) — Participation de l'Etat au capital de la SNCB en vue du financement des investissements en matériel roulant pour l'ETCS, au profit de la SNCB.

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c		20 500	28 124	23 936	15 692	22 081
b		20 073	27 965	24 023	15 864	21 948

Voir AB 51 11 51.11.01 (Investissements).

Cette dotation de base est retirée de l'AB 51 11 51.11.01 (Investissement SNCB) et est donc neutre sur le plan budgétaire.

A.B. 33 51 11 51.11.51 (Bud DO PA AB) — Participation de l'Etat dans le capital d'Infrabel en vue du financement des investissements, au profit d'Infrabel.

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	690 501	640 856	648 748	795 383	784 068	808 748
b	687 559	643 724	648 271	793 162	784 303	808 234

Voir AB 51 11 51.11.01 (Investissements).

B.A. 33 51 11 51.11.52 (Bud DO PA AB) — Participation de l'Etat au capital d'INFRABEL en vue du financement des investissements en matériel roulant pour l'ETCS, au profit d'Infrabel.

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c		122 100	188 510	227 373	277 453	328 207
b		119 556	187 127	226 563	276 410	327 149

B.A. 33 51 11 51.11.02 (Beg OA AP BA) — Deelname van de Staat in het kapitaal van NMBS met het oog op de financiering van de investeringen in rollend materieel voor ETCS, ten gunste van NMBS.

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c		20 500	28 124	23 936	15 692	22 081
b		20 073	27 965	24 023	15 864	21 948

Zie BA 51 11 51.11.01 (Investerings).

Deze basisallocatie wordt gecompenseerd op de BA 51 11 51.11.01 (Investerings NMBS) en is dus budgettair neutraal.

B.A. 33 51 11 51.11.51 (Beg OA AP BA) — Deelname van de Staat in het kapitaal van Infrabel met het oog op de financiering van de investeringen, ten gunste van Infrabel.

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	690 501	640 856	648 748	795 383	784 068	808 748
b	687 559	643 724	648 271	793 162	784 303	808 234

Zie BA 51 11 51.11.01 (Investerings).

B.A. 33 51 11 51.11.52 (Beg OA AP BA) — Deelname van de Staat in het kapitaal van Infrabel met het oog op de financiering van de investeringen in infrastructuur voor ETCS, ten gunste van Infrabel.

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c		122 100	188 510	227 373	277 453	328 207
b		119 556	187 127	226 563	276 410	327 149

Voir AB 51 11 51.11.01 (Investissements).

Cette dotation de base est retirée de l'AB 51 11 51.11.51 (Investissement Infrabel) et est donc neutre sur le plan budgétaire.

A.B. 33 51 11 51.11.99 (Bud DO PA AB) — Participation de l'Etat dans le capital de la SNCB Holding en vue du financement des investissements, au profit de la SNCB Holding.

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	145 546	164 958	181 370	224 179	263 841	240 105
b	144 972	164 831	180 568	223 600	263 014	240 600

Voir AB 51 11 51.11.01 (Investissements)

Activité 33 51 13 – SNCB – Normalisation des comptes.

A.B. 33 51 13 32.00.02 (Bud DO PA AB) — Contribution en ce qui concerne les accidents de travail, au profit de la SNCB Holding.

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	0	0	0	0	0	0
b	0	0	0	0	0	0

Note explicative.

L'article 84 du contrat de gestion 2008-2012 de la SNCB Holding prévoit que le paiement intervient dans les soixante jours de l'approbation des comptes annuels par l'Assemblée générale des Actionnaires de la SNCB Holding.

Dès lors, la demande de crédit en 2012 doit couvrir les dépenses d'accidents de 2011.

L'organisme assureur prend en charge les réparations des dommages résultant des accidents de travail, c'est-à-dire :

- le paiement des soins médicaux et assimilés;
- l'indemnisation de l'incapacité (soit indemnités journalières en cas d'incapacité temporaire, soit rente viagère ou de capital en cas d'incapacité permanente ou de décès).

Dans le cas du groupe SNCB, la SNCB Holding assure son personnel à charge de son compte d'exploitation.

Complémentairement aux organismes assureurs, le Fonds des accidents de travail prend en charge :

Zie BA 51 11 51.11.01 (Investerings).

Deze basisallocatie wordt gecompenseerd op de BA 51 11 51.11.51 (Investerings Infrabel) en is dus budgettair neutraal.

B.A. 33 51 11 51.11.99 (Beg OA AP BA) — Deelname van de Staat in het kapitaal van de NMBS-Holding met het oog op de financiering van de investeringen, ten gunste van NMBS-Holding.

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	145 546	164 958	181 370	224 179	263 841	240 105
b	144 972	164 831	180 568	223 600	263 014	240 600

Zie BA 51 11 51.11.01 (Investerings).

Activiteit 33.51.13 – NMBS – Normalisatie van de rekeningen.

B.A. 33 51 13 32.00.02 (Beg OA AP BA) — Bijdrage arbeidsongevallen, ten gunste van de NMBS-Holding.

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	0	0	0	0	0	0
b	0	0	0	0	0	0

Verklarende nota

Artikel 84 van het beheerscontract 2008-2012 van NMBS-Holding stelt dat de betaling gebeurt binnen zestig dagen te rekenen vanaf de goedkeuring van de jaarrekeningen door de Algemene Aandeelhoudersvergadering van de NMBS-Holding.

De kredietaanvraag voor 2012 moet dus de in 2011 betaalde onkosten van de arbeidsongevallen dekken.

De verzekeringsinstelling staat in voor de schadevergoeding voor arbeidsongevallen, d.i.

- de betaling van de medische kosten en gelijkgestelde kosten;
- de schadeloosstelling van de ongeschiktheid (hetzij de betaling van een dagelijkse vergoeding bij een tijdelijke arbeidsongeschiktheid, hetzij de storting van een lijfrente of een kapitaal bij een blijvende arbeidsongeschiktheid of een overlijden).

Bij de NMBS-Groep wordt het personeel verzekerd ten laste van de exploitatierekening van de NMBS-Holding.

Naast de verzekeringsinstellingen zorgt het Fonds voor Arbeidsongevallen voor de betaling:

- des allocations supplémentaires dans les cas de rentes inférieures à des montants minima garantis par les dispositions légales;
- des allocations d'indexation des rentes et de réévaluations légalement prévues.

La SNCB Holding n'émarge pas à ce Fonds créé par l'Etat. La part qui aurait été portée à charge de ce Fonds des accidents du travail, à savoir l'indexation des rentes ou les allocations supplémentaires est donc sollicitée auprès de l'Etat pour normalisation de cette charge encourue par la SNCB Holding, comparativement au régime général.

En 2011 et 2012, aucune compensation ne devait être payée. En 2011, la SNCB Holding a payé 322.541,49 EUR et en 2012, la SNCB Holding a payé 195.073,43 EUR.

- van een bijkomende vergoeding wanneer de rente lager ligt dan de door de wet vastgestelde minimum bedragen;
- van de indexering van de rentes en van de wettelijk bepaalde revaluaties.

De NMBS-Holding kan niet rekenen op dit Fonds gecreëerd door de Staat. De indexering van de rentes en van de bijkomende vergoedingen wordt dus gecompenseerd door de Staat omdat het algemene stelsel niet van toepassing is op de NMBS Holding.

In 2011 en 2012 moest er geen compensatie betaald worden. In 2011 heeft NMBS Holding 322.541,49 EUR betaald en in 2012 heeft NMBS Holding hiervoor 195.073,43 EUR betaald.

(kEUR)	2013 Ajusté <i>Aangepast</i>	2014 initial <i>Initieel</i>	2015 Indicatif <i>Indicatief</i>	2016 Indicatif <i>Indicatief</i>	2017 Indicatif <i>Indicatief</i>	(kEUR)
H 84 - Accidents de travail total solde t-1	0	0	0	0	0	<i>H 84 - Arbeidsongevallen totaal saldo t-1</i>
ENGAGEMENT	0	0	0	0	0	VASTLEGGING
Solde t-1	0	0	0	0	0	<i>Saldo t-1</i>
Report vers t+1	0	0	0	0	0	<i>Overdracht naar t+1</i>
LIQUIDATION	0	0	0	0	0	VEREFFENING

Activité 33 51 16 – Transferts au fonds RER

A.B. 33 51 16 61.41.01 (Bud DO PA AB) — Transferts au fonds RER géré par la SNCB Holding, au profit de la SNCB Holding.

(en milliers EUR)						
sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	234 101	243 488	186 764			
b	234 101	243 488	186 764			

Base juridique

- Loi portant assentiment à l'accord de coopération du 11 octobre 2001 entre l'Etat fédéral, les Régions flamande, wallonne et de Bruxelles-Capitale relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la S.N.C.B.
- Art. 66-68 contrat de gestion 2008-2012 conclu entre l'Etat belge et la SNCB-Holding.
- Art. 60-61 contrat de gestion 2008-2012 conclu entre l'Etat belge et Infrabel.
- Art. 64 contrat de gestion 2008-2012 conclu entre l'Etat belge et la SNCB.

Note explicative

Objectifs:

- pour l'Etat, réaliser le RER de, vers, dans et autour de Bruxelles, conformément à l'accord gouvernemental du 18 mars 2008 conclu par les

Activiteit 33 51 16 – Overdrachten naar het GEN-Fonds

B.A. 33 51 16 61.41.01 (Beg OA AP BA) — Overdrachten naar het GEN-Fonds beheerd door de NMBS-Holding, ten gunste van de NMBS-Holding.

(in duizendtallen EUR)						
ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	234 101	243 488	186 764			
b	234 101	243 488	186 764			

Juridische basis

- Wet houdende instemming met het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 tussen de federale Staat, het Vlaamse, het Waalse en het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest betreffende het meerjarig investeringsplan 2001-2012 van de N.M.B.S.
- Art. 66-68 van het beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en de NMBS-Holding.
- Art. 60-61 van het beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en Infrabel.
- Art. 64 van het beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en NMBS.

Verklarende nota

Doelstellingen:

- voor de Staat, de verwezenlijking van het GEN rond, in en naar Brussel, overeenkomstig het regeerakkoord van 18 maart 2008 gesloten door

négociateurs du CD&V, MR, PS, Open Vld et cdH, p. 25.

- Pour le SPF: Mobilité n° 4: "Horizontaliser la mobilité en vue de valoriser le transport durable ". Cet objectif demande une réflexion et des projets en vue de la mise en oeuvre conjointe de différents modes de transport – Intermodalité ”.

En ce qui concerne la gestion du projet RER, assurer un suivi coordonné des travaux comme cela se fait dans le cadre des autres projets ferroviaires est justifié. Par conséquent, les mêmes procédures administratives sont d'application et le Service Entreprises publiques et Politique ferroviaire est chargé d'en assurer le contrôle. La réalisation du réseau express régional constitue toutefois une activité spécifique du programme ferroviaire (51 16 61.41.01), qui se distingue des autres (51 11 51.11.99 pour la Holding – 51 11 51.11.51 pour Infrabel – 51 11 51.11.01 pour la SNCB) par le fait qu'elle est financée par un fonds, à savoir le Fonds RER.

L'article 66 du contrat de gestion 2008-2012 entre l'Etat et la SNCB-Holding règle le versement des moyens nécessaires au Fonds RER:

"L'Etat procède ensuite de 2008 à 2013 à un paiement annuel de 210 709 kEUR₂₀₀₈, en juin de chaque année.

La SNCB Holding s'engage à affecter les montants versés au Fonds RER ainsi que les intérêts générés par le Fonds RER exclusivement à la réalisation du projet RER.

La SNCB Holding s'engage à effectuer les travaux dans la mesure où le Fonds est suffisamment alimenté pour faire face aux travaux de l'année en cours. La SNCB Holding et Infrabel se tiennent à l'enveloppe exclusivement réservée pour les travaux d'infrastructure de 2 098 140 kEUR₂₀₀₈ (1 556 000 kEUR₂₀₀₁). Les surcoûts éventuels, quelles qu'en soient les causes, devront être financés dans les limites de la dotation d'investissement classique du SPF Mobilité et Transports. A partir de 2009, Infrabel et la SNCB Holding, chacune pour ce qui la concerne, fournira à la DGTT un rapport annuel comprenant une actualisation de la prévision du coût total du projet RER, une analyse des risques budgétaires subsistants et une comparaison avec les moyens disponibles dans le fonds. Ce rapport est transmis au Ministre des Entreprises publiques et à la DGTT au plus tard le 30 avril de chaque année ”.

Le montant de base 210 709 kEUR₂₀₀₈ est indexé suivant la formule contractuelle prévue pour les investissements.

Conformément l'article 66 du contrat de gestion de la SNCB-Holding et l'article 61 du contrat de gestion d'Infrabel, le rapport annuel reprenant une actualisation des équipements du Fonds RER et une évaluation des risques budgétaires substantiels ont été remises.

de onderhandelaars van CD&V, MR, PS, Open VLD en CDH, p. 25.

- Voor de FOD: Mobilité nr. 4: "De mobiliteit horizontaliseren om het duurzame vervoer op te waarderen". Vereisten daarvoor zijn een denkoefening en projecten rond de organisatie van het verkeer over verschillende vervoerswijzen - Intermodaliteit.

Wat het beheer van het GEN-project betreft, is een gecoördineerde opvolging van de werkzaamheden, zoals dit gebeurt bij de andere spoorwegprojecten, gerechtvaardigd. Bijgevolg zijn dezelfde administratieve procedures van toepassing en staat DOS in voor de controle op deze.

De realisatie van het Gewestelijk Expres Net is evenwel een specifieke activiteit van het spoorwegprogramma (51 16 61.41.01), die zich van de overige (51 11 51.11.99 voor Holding – 51 11 51.11.51 voor Infrabel – 51 11 51.11.01 voor de NMBS) onderscheidt door het feit dat ze door een fonds, het zgn. GEN-Fonds, wordt gefinancierd.

Artikel 66 van het beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en de NMBS-Holding regelt de storting van de nodige middelen voor het GEN-Fonds:

"Vervolgens gaat de Staat van 2008 tot 2013 over tot een jaarlijkse betaling van 210 709 kEUR₂₀₀₈, in juni van ieder jaar.

De NMBS-Holding verbindt zich ertoe, de in het GEN-Fonds gestorte bedragen alsook de interesten opgebracht door het GEN-Fonds exclusief te besteden aan de verwezenlijking van het GEN-project.

De NMBS-Holding verbindt zich ertoe de werken uit te voeren in de mate dat het Fonds voldoende gestort is om de werken van het lopende jaar aan te gaan. De NMBS-Holding en Infrabel houden zich aan de enveloppe die uitsluitend voor de infrastructuurwerken bestemd is en die 2 098 140 kEUR₂₀₀₈ (1 556 000 kEUR₂₀₀₁) bedraagt. De eventuele meerkosten, ongeacht de oorzaken ervan, zullen moeten worden gefinancierd binnen de beschikbare klassieke investeringstoelage van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Vanaf 2009 zullen Infrabel en de NMBS-Holding, elk voor wat hen aanbelangt, een jaarlijks verslag leveren, met een geactualiseerde raming van de totale kostprijs van het GEN-project, een analyse van de nog bestaande budgettaire risico's en een vergelijking met de in het Fonds beschikbare middelen. Het verslag wordt aan de Minister van Overheidsbedrijven en aan het DGVL uiterlijk op 30 april van elk jaar bezorgd”.

Het basisbedrag van 210 709 kEUR₂₀₀₈ wordt geïndexeerd overeenkomstig de contractuele formule voor de investeringen.

Overeenkomstig artikel 66 van het beheerscontract van NMBS Holding en artikel 61 van het beheerscontract van Infrabel wordt jaarlijks een actualisatie van de voorzieningen voor het GEN-Fonds en de evaluatie van de substantiële budgettaire risico's overgemaakt aan de administratie.

Le 28 avril 2011, Infrabel et la SNCB Holding ont annoncé la réévaluation de l'estimation totale du projet RER à 2.857,3 mio EUR₂₀₁₃.

Fin avril 2013, le groupe SNCB a laissé savoir à l'administration que la dernière estimation officielle révisée des travaux-RER a été réalisé dans le cadre de la conception du projet actuel du plan d'investissement pluriannuel 2013-2025. Cependant, cette estimation est antérieure à la fin de l'année 2012, ce qui rend les dépenses effectives jusqu'à la fin de l'année 2012 (1 644,7 mio EUR₂₀₁₃) incompatibles avec les provisions enregistrées dans le projet du plan pluriannuel. En conséquence, les dépenses réelles pour la période 2001-2012 ne doivent pas être simplement ajoutées aux estimations pour la période 2013-2025 (**1 165,9 mio EUR₂₀₁₃**).

Les moyens disponibles du fonds RER pour la période 2013-2025 atteignent **816,5 mio EUR₂₀₁₃**. Ce montant provient du solde du fond au 31 décembre 2012 (390 mio EUR₂₀₁₃), du versement de juin 2013 (243,5 mio EUR₂₀₁₃) et du versement final de juin 2014 (183 mio EUR₂₀₁₃).

On constate donc qu'il existe un écart important entre les dépenses prévues et les fonds disponibles. Cet écart a également été relevé par l'Inspection des Finances dans son avis du 11 juillet 2013 concernant le PPI 2013-2025. L'administration souligne que, comme cela est stipulé dans le contrat de gestion, tous les dépassements de l'enveloppe du fonds RER devront être supportés par les dotations d'investissement classiques.

Selon le PPI 2013-2025, le fonds RER sera épuisé en 2020 et les travaux suivants seront réalisés sur la dotation d'investissement 'classique'.

Situation du fonds RER

Au 1^{er} janvier 2008, le solde de trésorerie du GEN-FONDS-RER s'élevait à 393 890 194,82 EUR. Au 1^{er} janvier 2009, ce solde était de 508 225 073,22 EUR, au 1^{er} janvier 2010 il était monté à un montant de 599 669 679,52 EUR et au 1^{er} janvier 2011 il était diminué à un montant 584 410 325,46 EUR. Au 1^{er} janvier 2012 il était diminué à un montant 466 707 927,82 EUR.

Op 28 april 2011 hebben Infrabel en de NMBS Holding een herevaluatie van de schatting van het totale GEN-project tot 2.857,3 mio EUR₂₀₁₃ aangekondigd.

Eind april 2013 heeft de NMBS-groep de administratie laten weten dat de laatste officiële herziene schatting van de GEN-werken is gebeurd i.h.k.v. de opmaak van het huidig ontwerp van meerjareninvesteringsplan 2013-2025. Deze raming dateert echter van voor de afsluiting van het jaar 2012, waardoor de werkelijke uitgaven tot en met eind 2012 (1 644,7 mio EUR₂₀₁₃) niet compatibel zijn met de voorzieningen opgenomen in het ontwerp van meerjarenplan. Bijgevolg mogen de werkelijke uitgaven voor de periode 2001-2012 niet zomaar samengeteld worden met de ramingen voor de periode 2013-2025 (**1 165,9 mio EUR₂₀₁₃**).

Voor de periode 2013-2025 is in het GEN-fonds **816,5 mio EUR₂₀₁₃** beschikbaar. Dit bedrag komt voort uit de som van het saldo in het fonds op 31 december 2012 (390 mio EUR₂₀₁₃), de storting van juni 2013 (243,5 mio EUR₂₀₁₃) et de finale storting in juni 2014 (183 mio EUR₂₀₁₃).

Men stelt dus een belangrijk verschil vast tussen de voorziene uitgaven en de beschikbare middelen. Dit verschil werd eveneens vastgesteld door de Inspecteur van Financiën in zijn advies van 11 juli 2013 mbt het MIP 2013-2025. De administratie onderstreept dat, zoals voorzien in het beheerscontract, alle overschrijdingen van de enveloppe van het GEN-fonds zullen moeten gedragen worden door de klassieke investeringsdotaties.

Volgens het MIP 2013-2025 zal het GEN-fonds uitgeput zijn in het jaar 2020 en zullen de werken vanaf dan betaald worden door de klassieke investeringsdotatie.

Toestand van het GEN-fonds

Op 1 januari 2008 bedroeg het thesauriesaldo van het GEN-FONDS-RER 393 890 194,82 EUR. Op 1 januari 2009 was dit saldo gelijk aan 508 225 073,22 EUR, op 1 januari 2010 was het opgelopen tot 599 669 679,52 EUR en op 1 januari 2011 was het thesauriesaldo gedaald tot 584 410 325,46 EUR. Op 1 januari 2012 was het thesauriesaldo gedaald tot 466 707 927,82 EUR.

Les opérations suivantes ont eu lieu au cours de la période du 01/01/2012 –31/12/2012:

Situation au 01/01/2012(en EUR)	466 707 927,82
Versement au 05/07/2012	234 101 000,00
Païement en 2012 à :	
Infrabel	-297 145 751,8
SNCB-Holding	-17 459 825,06
Païement en 2012 pour le compte de SPF M&T- service RER	-14 312,20
Redevance de gestion	-36 975,91
Frais bancaires	-999,98
Intérêts perçus	3 855 227,97
Autres recettes	7,41
TVA récupérée	171,02
TVA à récupérer	-185,98
Précompte mobilier récupéré	6 606,55
Précompte mobilier à récupérer	-829,84
Situation au 31/12/2012 (in EUR)	390 012 059,92

dont :

- en " commercial paper "	390 006 192,79
- en dépôt	0
- sur un compte courant	5 867,13

Ce Fonds RER prendra fin en 2014. A partir de ce moment, les sociétés du Groupe SNCB devront payer les coûts supplémentaires liés au projet via la dotation d'investissement classique.

Le conclave de 30 novembre 2012 mentionne ce qui suit : " Il est pris acte des dernières données transmises par le groupe SNCB quant aux dépenses estimées en 2013 pour le fonds RER. Cette estimation permet de constater une amélioration du solde du Fonds RER de 81,435 millions d'euros par rapport à l'estimation du Comité de Monitoring. "

Activité 33 51 17

A.B. 33 51 17 12.11.22 (Bud DO PA AB) — Audits et études relatifs aux entreprises publiques ferroviaires.

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	0	202	206	206	206	206
b	0	203	206	206	206	206

Volgende verrichtingen hadden plaats in de periode 01/01/2012 –31/12/2012:

Toestand op 01/01/2012 (in EUR)	466 707 927,82
Storting op 05/07/2012	234 101 000,00
Betaling in 2012 aan:	
Infrabel	-297 145 751,8
NMBS-Holding	-17 459 825,06
Betaling in 2012 in opdracht van FOD M&V- dienst GEN	-14 312,20
Beheersvergoeding	-36 975,91
Bankkosten	-999,98
Geïnde interesten	3 855 227,97
Andere inkomsten	7,41
Gerecupereerde BTW	171,02
Te recupereren BTW	-185,98
Gerecupereerde roerende voorheffing	6 606,55
Te recupereren roerende voorheffing	-829,84
Toestand op 31/12/2012 (in EUR)	390 012 059,92

waarvan:

- aangehouden in commercial paper	390 006 192,79
- aangehouden in deposito	0
- aangehouden in rekening-courant	5 867,13

Dit GEN-Fonds zal ophouden te bestaan in 2014. Vanaf dat moment zullen de vennootschappen van de NMBS-groep de overige kosten van het project moeten betalen via de klassieke investeringsdotatie.

Het conclaaf van 30 november 2012 vermeldt het volgende: "Er wordt akte genomen van de laatste gegevens die door de NMBS werden doorgegeven met betrekking tot de geraamde uitgaven in 2013 voor het GEN-fonds. Deze raming stelt een verbetering vast van het saldo van het GEN-fonds ter hoogte van 81,435 miljoen euro in vergelijking met de raming van het Monitoringcomité. "

Activiteit 33 51 17

B.A. 33 51 17 12.11.22(Beg OA AP BA) — Audits en studies betreffende de openbare spoorwegondernemingen.

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	0	202	206	206	206	206
b	0	203	206	206	206	206

Conformément à la décision du Conseil des Ministres du 06/06/2008 (point 2.4), depuis 2009 et pour les années suivantes, un montant de 70 kEUR₂₀₀₈ est déduit de la dotation de chaque société du Groupe SNCB, soit un total de 210 kEUR₂₀₀₈, pour compenser la prise en charge par le budget du SPF du coût de la certification des procédures de mesure de la qualité par un organisme extérieur.

En 2012, la totalité du crédit d'engagement a été bloquée en application de mesures de restriction budgétaire.

En 2013, le crédit a été diminué de 3 kEUR en engagement et de 2 kEUR en liquidation, en parallèle avec les crédits de fonctionnement du SPF. Il est prévu de proposer deux marchés publics au Ministre des Entreprises publiques. Le premier marché concerne les manuels de qualité. Pour Infrabel et la SNCB, cela signifie qu'il convient de vérifier si la continuité de la procédure de validation peut être retenue. Le budget nécessaire pour ce premier marché est estimé à 61 kEUR. Le deuxième marché, en vue de la préparation des prochains contrats de gestion, vise à examiner la pertinence des indicateurs de prestation et des statistiques prévus par les contrats de gestion actuels, à déterminer un set d'indicateurs de prestation optimisés et à définir les procédures de contrôle. Le budget requis pour le deuxième marché est estimé à 115 kEUR. Il s'agit d'une estimation basse qui a été limitée par le blocage du solde du budget.

En 2014, le marché qui concerne les manuels de qualité sera poursuivi pour un budget identique. Le solde du crédit est nécessaire pour permettre l'étude de l'impact de la réforme et des nouveaux contrats de gestion sur la mesure de la qualité.

Le montant total déduit de la dotation du Groupe SNCB est estimé à 238 kEUR₂₀₁₄ pour le budget 2014, sur base de l'indice provisoire d'indexation des dotations d'exploitation (1,131044). Le crédit inscrit à la présente AB devrait être équivalent pour respecter l'équilibre de l'ensemble de la dotation au transport ferroviaire qui fait elle-même déjà l'objet de mesures d'économie très importantes. L'application systématique des restrictions budgétaires applicables aux crédits de fonctionnement du SPF n'est pas justifiée.

Budget 2014 - décision conclave budgétaire : -3 kEUR

Overeenkomstig de beslissing van de Ministerraad van 06/06/2008 (zie punt 2.4), wordt vanaf 2009 en de volgende jaren 70 kEUR₂₀₀₈ afgetrokken van de toelage van elke vennootschap van de NMBS-groep, hetzij in totaal 210 kEUR₂₀₀₈, ter compensatie van de tenlasteneming door de begroting van de FOD van de kostprijs voor de certificering van de meetprocedures van de kwaliteit door een externe partij.

In 2012 werd het totale vastleggingskrediet geblokkeerd door budgettaire beperkingen.

In 2013 werd het krediet verminderd met 3kEUR in vastlegging en met 2 kEUR in vereffening, in lijn met de andere werkingsmiddelen van de FOD. Het is voorzien om 2 overheidsopdrachten voor te stellen aan de Minister van Overheidsbedrijven. De eerste opdracht handelt over de kwaliteitshandboeken. Voor Infrabel en NMBS betekent dit dat moet worden gecontroleerd of de continuïteit van de validatie procedure kan worden behouden. Het noodzakelijke budget voor deze eerste opdracht wordt geschat op 61 kEUR. De tweede opdracht wil, met het oog op de voorbereiding van de volgende beheerscontracten, de relevantie van de prestatie indicatoren en de voorziene statistieken in de huidige beheerscontracten bestuderen, een set geoptimaliseerde prestatie-indicatoren bepalen en de nodige controle procedures definiëren. Het budget voor deze tweede opdracht is geschat op 115 kEUR. Het gaat hier over een verlaagde schatting door de blokkering van het saldo van het budget.

In 2014 zal de overheidsopdracht met betrekking tot de kwaliteitshandboeken worden verder gezet voor hetzelfde budget. Het krediet saldo is noodzakelijk om de impact van de hervormingen en de nieuwe beheerscontracten op de meting van de kwaliteit na te gaan.

Het totale bedrag afgetrokken van de exploitatietoelagen van de NMBS-groep wordt geschat op 238 kEUR₂₀₁₄ voor de begroting van 2014, op basis van de voorlopige index van de indexering van de exploitatietoelagen (1,131044). Het krediet ingeschreven in de huidige BA dient hieraan gelijk te zijn om het evenwicht te respecteren met de exploitatietoelagen aan het spoorvervoer die zelf reeds onderwerpen zijn aan zeer belangrijke besparingsmaatregelen. De systematische toepassing van de budgettaire beperkingen op de werkingskredieten van de FOD is niet gerechtvaardigd.

Budget 2014 - beslissing begrotingsconclaf : -3 kEUR

A.B. 33 51 17 35.40.01 (Bud DO PA AB) — Part contributive de la Belgique dans les dépenses de l'Office central des Transports internationaux par chemin de fer à Berne.

(Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	0	61	62	62	62	62
b	0	61	62	62	62	62

Note explicative.

Les bases juridiques sont les suivantes :

- Loi du 25 avril 1983 portant approbation de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), et des Annexes (Protocole sur les privilèges et immunités de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) ; Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages (CIV) et Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM et leurs Annexes), faites à Berne le 9 mai 1980.
- Conventions internationales relatives au transport de marchandises par chemin de fer (C.I.M.) et au transport de voyageurs et bagages par chemin de fer (C.I.V.) approuvées par la loi du 24 janvier 1973. Intervention dans les frais administratifs de l'Office, lesquels sont supportés par les Etats contractants proportionnellement à la longueur des lignes de chemins de fer soumises aux conventions précitées.
- Règlement financier et comptable de l'Organisation intergouvernementale pour les Transports Internationaux Ferroviaires (OTIF) - Article 18 prévoyant un financement par avance de trésorerie de la part des pays membres.
- Protocole de Vilnius (COTIF 1999) ratifié par la Belgique.

Suite à la ratification du COTIF 99, notre contribution au budget total de l'OTIF se monte à 1,871 %.

Pour le budget 2013, la Belgique devra payer une contribution de 63.054,80 CHF (52 kEUR).

B.A. 33 51 17 35.40.01 (Beg OA AP BA) — Aandeel van België in de uitgaven van het Centraal Bureau voor het Internationaal Vervoer per spoorweg te Bern.

(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	0	61	62	62	62	62
b	0	61	62	62	62	62

Verklarende nota.

De juridische basis is de volgende:

- Wet van 25 april 1983 houdende goedkeuring van het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF), en van de Bijlagen (Protocol betreffende de voorrechten en immunititeiten van de Intergouvernementele Organisatie voor het internationale spoorwegvervoer (OTIF); Uniforme regelen betreffende de overeenkomst van Internationaal spoorwegvervoer van reizigers en bagage (CIV) en Uniforme regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van goederen (CIM en hun Bijlagen), opgemaakt te Bern op 9 mei 1980.
- Wet van 24 januari 1973 houdende goedkeuring van volgende internationale akten: 1. Internationaal Verdrag betreffende het goederenvervoer per spoorweg (C.I.M.) en Bijlagen; 2. Internationaal Verdrag betreffende het vervoer van reizigers en bagages per spoorweg (C.I.V.). Bijdragen, in de uitgaven van het Centraal Bureau, van de Staten die partij zijn bij de voornoemde internationale overeenkomsten.
- Financieel en boekhoudkundig reglement van de Intergouvernementele organisatie voor het internationale spoorwegvervoer (OTIF) – Artikel 18: financiering door de Lidstaten met voorschotten.
- Protocol van Vilnius (COTIF 1999) dat door België geratificeerd werd.

Na de ratificatie van COTIF 99 bedraagt onze bijdrage 1,871 % van het totale budget van de OTIF.

Voor het budget 2013 zal België 63.054,80 CHF (52kEUR) betalen als bijdrage.

Activité 33 51 18: HR Rail

A.B. 33 51 18 31.22.01 (Bud DO PA AB) - Contribution destinée à couvrir les coûts d'exploitation de la SA de droit public HR Rail

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c						
b						

Pro memorie

A partir de 2014, la structure actuelle du groupe SNCB, avec la SNCB, Infrabel et la SNCB Holding, sera modifiée. La société anonyme de droit public HR Rail sera responsable du personnel.

PROGRAMME 51/7: MOBILITE DURABLE

Les activités ont lieu dans le cadre des missions précitées et sont complétées d'un certain nombre de tâches de support.

Les activités présentées ci-dessous ont un impact budgétaire:

- La réalisation d'un diagnostic des déplacements domicile— travail
- L'élaboration dans le cadre d'une convention avec le Bureau fédéral du Plan d'indicateurs de transport, de comptes de transports, et d'un système de modèles mathématiques permettant des prévisions et la simulation d'effets de politiques
- La gestion d'un système de mesure du trafic autoroutier
- L'établissement d'une série de statistiques relatives au transport routier
- La réalisation en propre ou par des tiers d'études relatives à la mobilité et aux transports

A.B.33 51 70 12.11.01 (Bud DO PA AB) — Frais de fonctionnement mobilité durable.

(en milliers d'euros)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c		137	214	214	214	214
b		137	214	214	214	214

(*) Avant AB 33 21 20 121101 et 121122

Activiteit 33 51 18 : HR Rail

A.B. 33 51 18 31.22.01 (Beg OA AP BA) - Bijdrage tot dekking van kosten van NV van publiek recht HR Rail

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c						
b						

Pro memorie

Vanaf 2014 zal de huidige structuur van de NMBS-groep met NMBS, Infrabel en NMBS Holding gewijzigd worden. Er zal enkel NMBS als spoorwegonderneming en Infrabel als infrastructuurbeheerder overblijven. Hiernaast wordt de naamloze vennootschap van publiek recht HR Rail opgericht die zal instaan voor het personeel.

PROGRAMMA 51/7: DUURZAME MOBILITEIT

De activiteiten gebeuren binnen het kader van hogervermelde missies en worden aangevuld door een aantal ondersteuningstaken.

De hierna opgesomde activiteiten hebben een budgettaire weerslag:

- Het opstellen van een diagnose inzake het woon-werkverkeer
- In het kader van de overeenkomst met het Federaal Planbureau vervoersindicatoren opstellen verkeerstellingen uitvoeren en een systeem van mathematische modellen ontwikkelen dat vooruitzichten en simulaties inzake het resultaatgebied van mogelijke maatregelen toelaat
- Het beheer van een meetsysteem voor autowegen
- Opmaken van een reeks statistieken omtrent het wegtransport
- Studies uitvoeren i.v.m. mobiliteit en vervoer in eigen beheer of door derden

B.A. 33 51 70 12.11.01 (Beg OA AP BA) — Werkingskosten duurzame mobiliteit.

(in duizendtallen euro)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c		137	214	214	214	214
b		137	214	214	214	214

(*) Voorheen BA33 21 20 121101 et 121122

- La traduction des Eurocodes du français vers le néerlandais est nécessaire pour les besoins des entrepreneurs néerlandophones. En effet le code est publié en français et le SPF a convenu depuis des années qu'il financerait cette traduction. 30 kEUR
- Un nouveau comptage est nécessaire pour avoir une idée de l'évolution du trafic de fret aux frontières et la provenance des véhicules. De plus, ce type de comptage peut nous fournir de l'information sur le trafic et la provenance des autocars. Le dernier comptage a eu lieu en 2008. Le SPF Mobilité et transport ne dispose pas des personnes pour exécuter ces comptages lui-même mais peut faire appel à des sociétés avec expérience en la matière. 2 scénarios sont possibles : Scénario 1 : Le SPF laisse exécuter ces comptages en mission propre, analogue à l'exercice comme ils l'ont fait en 2008. Ou scénario 2 : Le SPF travaille ensemble – et fait appel à l'expertise des Régions (Flandre, Wallonie, la Région de Bruxelles-Capitale) pour avec elles élaborer un exercice conjoint, combiner les budgets pour obtenir aussi plus de données et de matériel chiffré avec les mêmes moyens. 40 kEUR
- La réglementation susvisée impose de mener tous les 3 ans une enquête de mobilité des travailleurs. Elle nécessite des ressources en personnel et des moyens matériels importants qui ne peut être assuré par la Direction Mobilité. Ainsi une assistance externe en matière de helpdesk est indispensable pour répondre aux questions des entreprises lors de l'encodage des données. De même la diffusion d'informations par le biais de folders ou de mailings à leur intention doit être assurée. 100 kEUR
- La Direction Mobilité doit faire face à des dépenses diverses qui sont liées à ses activités de base à savoir la représentation du SPF Mobilité et Transports auprès de diverses organisations, qu'elles soient internationales, européennes, belges ou autres. Elle doit organiser des workshops, des événements. Ceci engendre des frais tels que le paiement d'interprètes, des repas (organisés en interne par le service social), des publications qui ne peuvent être faites en interne. Les experts de la Direction doivent participer à des workshops ou divers événements et l'inscription doit aussi être à charge de cette AB. 47 kEUR
- Budget 2014 : décision conclave budgétaire : -3 kEUR
- De vertaling van de Eurocodes in het Nederlands is nodig voor de Nederlandstalige ondernemers. De code is inderdaad in het Frans gepubliceerd en de FOD heeft al jaren afgesproken dat hij deze vertaling zou financieren. 30 kEUR
- Een nieuwe telling is nodig om een idee te hebben van de evolutie van het vrachtverkeer aan de grenzen en de herkomst van de voertuigen. Bovendien kan dit type van telling ons informatie verschaffen over het verkeer en de herkomst van de autocars. De laatste telling vond plaats in 2008. De FOD Mobiliteit en vervoer heeft niet de mensen om zelf deze tellingen uit te voeren maar kan in deze beroep doen op firma's met ervaring in de materie. 2 scenario's zijn mogelijk: Scenario 1 : De FOD laat deze tellingen uitvoeren in eigen opdracht analoog aan de oefening zoals ze in 2008 gedaan werd. Of scenario 2: De FOD werkt samen met -en doet beroep op de expertise vanuit de Gewesten om met hen (Vlaanderen, Wallonië, het Brussels hoofdstedelijk Gewest) een gezamenlijke de oefening uit te werken, budgetten te combineren om alzo meer gegevens en cijfermateriaal te bekomen met dezelfde middelen. 40 kEUR
- Een enquête naar de mobiliteit van de werknemers is wettelijk verplicht om de 3 jaar. Deze enquête vereist veel personeel en materiële middelen waarover de Directie Mobiliteit niet beschikt. Externe ondersteuning is nodig voor de helpdesk die op de vragen van de ondernemingen bij de invoer van de gegevens een antwoord moet bieden. Folders en mailings met de nodige informatie moeten ook naar de ondernemingen worden gestuurd. 100 kEUR
- De Directie Mobiliteit moet het hoofd bieden aan diverse uitgaven die verbonden zijn aan haar basisactiviteiten zoals de vertegenwoordiging van de FOD Mobiliteit en Vervoer bij diverse organisaties, zowel internationaal, Europees, Belgisch en anderen. Zij moet workshops en evenementen organiseren. Waaronder kosten zoals de betaling van tolken, de maaltijden (georganiseerd intern door de sociale dienst), de publicaties die niet intern kunnen worden gedaan. De experts van de Directie moeten deelnemen aan workshops of diverse evenementen en de inschrijving is ook ten laste van deze BA. 47 kEUR
- Begroting 2014 : Beslissing begrotingsconclaf : -3 kEUR

A.B.33 51 70 12 11.04 ((Bud DO PA AB) — Frais de fonctionnement TIC mobilité durable.

(en milliers d'euros)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c		170	328	328	328	328
b		202	328	328	328	328

(*) Avant AB BA 33 21 20 121121

La Direction générale Politiques de Mobilité Durable et Ferroviaire est chargée d'établir de nombreuses statistiques dont elle est la source "authentique" mais également de données émanant de l'extérieur entre autres des régions pour des demandes externes telles que EUROSTAT, OCDE, UNFCC etc. En tant qu'entité fédérale, cette mission de rapportage centralisé reste une compétence de notre SPF.

Plutôt que de publier des documents sur support papier, tel qu'il était d'usage autrefois, ou de répondre à de nombreuses questions de manière individuelle par email, la Direction fera usage de son site dénommé anciennement, START SITTER (développé à l'origine entre autre pour y faire figurer les comptages sur autoroutes en temps réel, compétence transférée aux régions entre temps) et nouvellement appelé GISMOB, pour y placer toutes les statistiques et les résultats d'études réalisées par la Direction. Ces données destinées à un large public (citoyens, entreprises, organisations, ...) seront mises pour consultation sur le web.

Afin de poursuivre la gestion du site et de l'améliorer, il convient de prévoir un budget pour

- Développement du site. Une première étape consistera à effectuer une sélection entre les différentes sources et données. Ensuite une compilation des données sélectionnées et une représentation graphique ou géographique visant à mettre à disposition de toutes les personnes concernées par les questions de mobilité un outil convivial.
Le développement du site sera réalisé en 2013. Un budget de 40.000 euros a été estimé sur base du coût d'une personne temps plein pendant 6 mois. La réactualisation et révision du site nécessiteront en 2016 un nouveau crédit de 40 000 Euros.
- Entretien du site web GISMOB : 20 kEUR
- Publications en ligne des données existantes qui sont actualisées chaque année par la direction (comptages routiers aux frontières, recensements de la circulation, parc des véhicules DIV, etc.) et de nouvelles statistiques obtenues grâce aux études et enquêtes effectuées par notre direction (enquête 2011/2012 domicile – travail et enquête BELDAM de 2010/2011, ...).

B.A. 33 51 70 12.11.04 Beg OA AP BA) — Werkingskosten ICT – duurzame mobiliteit.

(in duizendtallen euro)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c		170	328	328	328	328
b		202	328	328	328	328

(*) Voorheen BA 33 21 20 121121

Het DG Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid verzamelt enerzijds als "authentieke bron" veel statistische gegevens en anderzijds gegevens komende van de Gewesten om te beantwoorden aan de vraag van externe organisaties, zoals EUROSTAT, OESO, UNFCC, enz. Deze gecentraliseerde rapportage blijft een bevoegdheid van onze FOD als federale entiteit.

In plaats van de documenten zoals vroeger op papier te publiceren of individueel per e-mail op talrijke vragen te beantwoorden, zal het DG al zijn statistische gegevens en de onderzoeksresultaten op de site GISMOB publiceren. Dit is zijn vroegere site START SITTER (die in het begin diende voor de communicatie van de verkeerstellingen in real time op de autosnelwegen; deze materie werd ondertussen naar de Gewesten overgedragen). Deze gegevens die voor het groot publiek bestemd zijn (burgers, ondernemingen, organisaties, ...) zullen nu op het web kunnen worden geraadpleegd.

Teneinde het beheer van de site voort te zetten en de site te verbeteren, moet een krediet voorzien worden voor

- Ontwikkeling van de site. In een eerste fase moet er een selectie van de verschillende bronnen en gegevens gebeuren. De geselecteerde gegevens moeten worden gecompileerd en een grafische of geografische weergave moet ervoor zorgen dat een gebruikersvriendelijk instrument ter beschikking van alle personen betrokken bij de mobiliteit gesteld wordt.
De ontwikkeling van de site zal in 2013 gerealiseerd worden. Een budget van 40.000 euro werd geraamd op basis van een voltijdse werkracht voor een duur van 6 maanden. De bijwerking en de herziening van de site zullen een nieuw krediet van 40 000 euro in 2016 vereisen.
- Onderhoud van de website GISMOB: 20 kEUR
- Onlinepublicatie van bestaande gegevens die jaarlijks door het DG worden bijgewerkt (tellingen aan de grensposten, verkeerstellingen, wagenpark DIV, etc.) en van nieuwe statistische gegevens die voortvloeien uit studies en onderzoeken van ons DG (woon-werkdiagnostiek 2011/2012 en BELDAM-enquête 2010/2011,...).

Un contrat devra être conclu avec un bureau d'étude afin d'effectuer les analyses statistiques, la compilation des données, études graphiques, et diverses tâches jusqu'à la configuration finale du site.

La tenue du site est une tâche récurrente et les besoins reviennent chaque année. Le montant de 40.000 euros est basée sur le coût d'un chercheur temps plein pendant 6 mois.

- Le fonctionnement du site WEB (GISMOB) ainsi que l'analyse des données géographiques WWV, comptages routiers, et diverses statistiques nécessitent l'achat de licences informatiques diverses telles que détaillées ci-dessous et de formations ponctuelles relatives à ces logiciels très techniques: 42 kEUR
 - o MapInfo Professional 6 concurrent licenses (SW license) : 8 000 Euros
 - o KMS license 1 CPU (SW license) : 4 000 euros
 - o Annual support contract standard KMS license : 2 500 Euros
 - o Annual Support Agreement custom build KMS Application domicile-travail: 7 500 Euros
 - o Consultancy PBBi: 3 500 Euros
 - o KMS training + MapInfo: 5 000 Euros
 - o Graphymap: 10 000 Euros
 - o Divers (cartes NGI, Belgacom ADSL lijn): 2 000 Euros

La réglementation susvisée impose de mener tous les 3 ans une enquête de mobilité des travailleurs. La somme de 190.000 EUR (2014) correspond au montant nécessaire pour les développements informatiques suivant : Les montants estimés sont inférieurs aux coûts du premier diagnostic des déplacements entre le lieu de travail et le domicile (2005) parce qu'il ne faut pas repartir de zéro. Ils sont supérieurs à ceux des éditions 2008 et 2011 pour les raisons qui suivent. Cela reste toutefois une estimation grossière parce que la portée exacte des modifications n'est pas encore connue.

Les modifications/travaux à réaliser:

- Adaptation du questionnaire si le Conseil Central de l'Économie (CCE) et le Conseil National du Travail (CNT) donnent un avis conforme, cf. loi du 8/4/2003, art. 168. L'avis du CCE-CNT ne sera émis qu'en 2013.
- Résolution des problèmes de capacité de l'application internet. En 2011-2012, il était pratiquement impossible d'introduire des données durant les jours de pointe.
- Adaptation de la procédure de connexion de sorte que tous les employeurs puissent avoir accès à l'application internet. Cette adaptation est principalement nécessaire pour éviter qu'une grande partie des enquêtes (environ 1000 ou 10%

Een contract zal moeten worden gesloten met een studiebureau voor de statistische analyses, de compilatie van de gegevens, grafische studies en verschillende taken en de uiteindelijke configuratie van de site.

De bijwerking van de site is een recurrente taak en de behoeften komen jaarlijks terug. Het bedrag van 40.000 euro is gebaseerd op een voltijdse onderzoeker voor een periode van 6 maanden.

- De werking van de website (GISMOB) en de analyse van de geografische gegevens WWV, verkeerstellingen en andere diverse statistische gegevens vereisen de aankoop van diverse informaticalicenties, zoals hieronder gedetailleerd, en ad-hoc opleidingen voor deze zeer technische software: 42 kEUR
 - o MapInfo Professional 6 concurrent licenses (SW license) : 8 000 euro
 - o KMS license 1 CPU (SW license) : 4 000 euro
 - o Annual support contract standard KMS license : 2 500 euro
 - o Annual Support Agreement custom build KMS Toepassing –woon-werk: 7 500 euro
 - o Consultancy PBBi: 3 500 euro
 - o KMS training + MapInfo: 5 000 euro
 - o Graphymap: 10 000 euro
 - o Varia (kaarten NGI, Belgacom ADSL lijn): 2 000 euro

Een enquête naar de mobiliteit van de werknemers is wettelijk verplicht om de 3 jaar. Het bedrag van 190.000 EUR (2014) is noodzakelijk voor de volgende informatica ontwikkelingen: De geschatte bedragen liggen lager dan de kosten voor de eerste diagnostiek woon-werkverkeer (2005) omdat niet alles vanaf nul moet opgebouwd worden. Ze liggen hoger dan de edities van 2008 en 2011 omwille van onderstaande punten. Het blijft echter een ruwe schatting, omdat de exacte omvang van de wijzigingen nog niet gekend is.

De wijzigingen/werkzaamheden die moeten doorgevoerd worden:

- Aanpassen van de vragenlijst indien de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB) en Nationale Arbeidsraad (NAR) hierover een eensluidend advies geven, cfr. Wet van 8/4/2003, art. 168. Het advies van CRB-NAR zal wellicht pas in 2013 uitgebracht worden.
- Verhelpen van de capaciteitsproblemen van de internettoepassing. Op piekdagen was gegevensinvoer praktisch onmogelijk in 2011-2012.
- Aanpassen van de inlogprocedure zodat alle werkgevers toegang hebben tot de internettoepassing. Dit vooral om te vermijden dat een groot deel van de enquêtes (ongeveer 1000 of 10% van het totaal, vooral onderwijs) op papier

du total, venant principalement de l'enseignement), ne soit envoyée sur papier (l'application internet nous fait épargner 200 journées de travail pour le traitement).

- Reconnexion avec la Banque-Carrefour des Entreprises (BCE) qui subit régulièrement des modifications techniques.
- Lecture et traitement des données de la Sécurité sociale (ONSS, ONSSAPL) concernant les employeurs, le nombre de travailleurs. Auparavant, cette tâche était effectuée par M. Labeeuw (en pension), mais cette expertise technique a disparu au sein du Direction Mobilité.
- Petites améliorations pour une meilleure convivialité.
- Adaptation du programme de lecture des données de la Région de Bruxelles-Capitale (nécessaire si notre questionnaire ou celui de la RBC est modifié).
- Prévoir un Service Level Agreement permettant de garantir les prestations de l'application internet et la vitesse des interventions.
- Remplacement de la technologie obsolète, pour un meilleur fonctionnement de l'application et une apparence plus moderne.
- Développer une application pour la collecte des données par l'employeur auprès des travailleurs (enquête interne). Il sera d'abord examiné si une utilisation conjointe (éventuellement payante) de l'application bruxelloise GISMOB est possible. <http://www.mobiliteitsenquête.irisnet.be/> Une telle application a déjà été demandée par le Conseil central de l'Economie et le Conseil national du Travail dans leur avis 1.754 du 21/12/2010, afin de compenser l'alourdissement des charges administratives. Il y avait toutefois trop peu de temps pour la réaliser, mais la demande sera réitérée lors de la prochaine concertation.
- Budget 2014 : Décision conclave budgétaire : -4 kEUR

PROGRAMME 51/8: Intermodalité

Les activités sont centrées sur la coordination des actions favorisant l'intermodalité.

Elle participe entre autres aux structures d'accompagnement de la mise sur pied du RER, notamment avec les Régions et les opérateurs de transport public.

Elle coordonne également les actions menées en faveur du transport combiné et trafic diffus au niveau national et international.

En ce qui concerne les organisateurs de transport, elle réglemente et contrôle l'accès à la profession d'intermédiaires de transport (commissionnaires,

worden opgestuurd (spaart ons ongeveer 200 mandagen voor de verwerking).

- Opnieuw in werking stellen van de connectie met de Kruispuntbank voor Ondernemingen (KBO), die regelmatig technische wijzigingen ondergaat.
- Verwerken en inlezen van gegevens van de Sociale Zekerheid (RSZ, RSZ-PPO) m.b.t. werkgevers, aantallen werknemers. Voorheen werd dit intern gedaan door dhr. Labeeuw (pensioen), maar deze technische expertise is niet meer aanwezig binnen de Directie Mobilité.
- Kleine verbeteringen ter bevordering van het gebruiksgemak.
- Aanpassing van het programma waarmee de gegevens van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest worden ingelezen (nodig indien onze vragenlijst, of deze van het BHG wijzigt).
- Voorzien van een Service Level Agreement, waardoor de prestaties van de internettoepassing, en de snelheid van interventies gegarandeerd zijn.
- Vervanging verouderde technologie, met als gevolg een betere werking en moderner uitzicht van de applicatie.
- Ontwerp van een toepassing voor de verzameling van de gegevens door de werkgever bij de werknemers (interne enquête). Eerst zal echter worden bekeken of een (eventueel betalend) co-gebruik van de Brusselse toepassing GISMOB mogelijk is. <http://www.mobiliteitsenquête.irisnet.be/> Een dergelijke applicatie werd al gevraagd door de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en de Nationale Arbeidsraad in hun advies 1.754 van 21-12-2010, teneinde tegemoet te komen aan de verzwaarde administratieve lasten. Er was echter onvoldoende tijd om dit tot uitvoering te brengen, maar de vraag zal opnieuw gesteld worden bij het volgende overleg.
- Begroting 2014 : Beslissing begrotingsconclaf : - 4 kEUR

PROGRAMMA 51/8: Intermodaliteit

De activiteiten zijn gefocust op het coördineren van acties ter bevordering van de intermodaliteit.

Zo wordt o.a. met de gewesten en de openbare vervoersmaatschappijen deelgenomen aan de begeleidingsstructuren voor de implementatie van het GEN.

Ook de acties ter ondersteuning van het gecombineerd en verspreid vervoer zowel op nationaal als op internationaal vlak worden op de voet gevolgd.

Voor wat de transportorganisatoren betreft wordt de toegang tot het beroep van tussenpersonen in het vervoer (vervoerscommissair en makelaar)

courtiers). Elle délivre notamment les licences et les attestations de compétence professionnelle.

Aperçu des crédits

A.B 33 51 80 31.22.01 (Bud DO PA AB) — Promotion du transport combiné de marchandises

(Cfr. art. 2.33.3 Budget général des Dépenses).

(en milliers d'euros)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c		4 986				
b		11 663	297			

(*) Avant AB 33 21 21 312201

Base juridique

Arrêté royal du 15 juillet 2009 relatif à la promotion du transport combiné ferroviaire d'unités de transport intermodal pour la période 2009-2012 (en application des articles 22-23 de la Loi-programme du 22 décembre 2008).

Loi du 27 décembre 2013 portant des dispositions diverses urgentes concernant l'aide au transport combiné et trafic diffus pour la période du 1er janvier 2013 au 28 février 2013.

Loi-programme du 28 juin 2013 concernant l'aide au transport combiné et trafic diffus pour la période du 1er mars 2013 au 30 juin 2013.

Note explicative.

Dans la plupart des pays Européens, le transport combiné peut compter sur le soutien des autorités, et en particulier pour les distances de moins de 300 km vu que compte tenu des coûts liés au transbordement, les coûts sont plus hauts que les tarifs du marché. Depuis 2005, le transport combiné par rail bénéficie en Belgique d'une aide financière approuvée par la Commission Européenne. Ce régime prenait fin le 31 décembre 2012.

Ce soutien avait trouvé son origine dans le fait qu'un risque réel existait de voir la disparition complète de cette offre.

Il a été décidé de poursuivre le régime d'aide jusqu'au 30 juin 2013 étant donné que l'arrêt du régime d'aide aurait fait rappliquer un grand nombre d'UTI (unité de transport intermodal) vers les transports routiers.

Le budget disponible est utilisé pour:

— consolider les relations intérieures et interportuaires, et permettre, en appliquant de l'aide financière dégressive, que celles-ci deviennent indépendantes de l'aide publique ;

geregulementeerd en gecontroleerd en worden ondermeer de vergunningen en attesten van vakbekwaamheid uitgereikt.

Overzicht van de kredieten

BA 33 51 80 31.22.01 (Beg OA AP BA) — Bevordering van het gecombineerd goederenvervoer.

(cf. Art. 2.33.3 Algemene uitgavenbegroting)

(in duizend EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c		4 986				
b		11 663	297			

(*) Voorheen BA33 21 21 312201

Juridische basis

Koninklijk besluit van 15 juli 2009 betreffende de bevordering van het gecombineerd spoorvervoer van intermodale transporteenheden voor de periode 2009-2012 (in uitvoering van de artikelen 22-23 van de programmawet van 22 december 2008).

Wet van 27 december 2013 houdende diverse bepalingen m.b.t. de steun aan het gecombineerd en verspreid spoorvervoer voor de periode van 1 januari 2013 tot 28 februari 2013.

Programmawet van 28 juni 2013 m.b.t. de steun aan het gecombineerd en verspreid spoorvervoer voor de periode van 1 maart 2013 tot 30 juni 2013.

Verklarende nota

In de meeste Europese landen kan het gecombineerd vervoer rekenen op steun van de overheid en in het bijzonder voor afstanden van minder dan 300 km omdat door de overslagkosten de kosten hoger zijn dan de markttarieven. Sinds 2005 geniet het gecombineerd vervoer per spoor in België van een financiële steun goedgekeurd door de Europese Commissie. Deze regeling eindigde op 31 december 2012.

Deze steun vond zijn oorsprong in het feit dat er een reëel risico was op de volledige verdwijning van dit aanbod.

Er werd beslist de steunregeling verder te zetten tot 30 juni 2013 daar de steunregeling stopzetten een groot aantal ITE (intermodale transport eenheden) zou doen terugvloeien naar het wegvervoer.

Het beschikbare budget wordt gebruikt om:

— de binnenlandse en tussenhavenlijke relaties te consolideren en hen door toepassing van degressieve tegemoetkoming toe te laten geleidelijk onafhankelijk te worden van overheidssteun;

— soutenir la mise en marche des nouvelles liaisons internationales.

Janvier-février 2013 (relations intérieures)

La loi du 27 décembre 2012 portant des dispositions diverses urgentes prévoit une prolongation du soutien accordé au transport combiné pour les mois janvier et février 2013.

Le montant prévu est basé sur un soutien annuel de 10 millions d'Euros, soit 1,667 millions d'Euros pour 2 mois. Ce montant a été engagé et liquidé en 2013.

Mars-juin 2013 (relations intérieures)

Le Gouvernement a décidé de prolonger ce même subside de 4 mois, soit jusqu'au 30 juin 2013.

Le montant prévu est basé sur un soutien annuel de 10 millions d'Euros, soit 3,333 millions d'Euros pour 4 mois. Ce montant a été engagé en 2013 et sera liquidé en 2013.

Relations internationales (2013-2014)

La loi-programme du 22 décembre 2008 et l'arrêté royal du 15 juillet 2009 prévoient un subside au transport combiné pour les nouvelles relations internationales qui sont débuté entre le 1er janvier 2009 et le 30 juin 2012. Ces relations sont subsidiées pendant 3 ans.

Les montants prévus pour ces relations ont été engagés en 2012 et seront liquidés jusqu'en 2014. Ces montants sont de (en liquidation) : 1million d'Euros en 2013 et 0,3 million d'Euros en 2014.

Budget 2014 : Décision conclave budgétaire: -3 kEUR

A.B 33 51 80 31.22.02 (Bud DO PA AB) — Soutien au trafic diffus

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c		7 478				
b		7 477				

1) Janvier-février 2013

La loi du 27 décembre 2012 portant des dispositions diverses urgentes prévoit un soutien accordé au trafic diffus pour les mois janvier et février 2013.

Le montant prévu est basé sur un soutien annuel de 15 millions d'Euros, soit 2,5 millions d'Euros pour 2 mois. Ce montant a été engagé et liquidé en 2013.

— de opstart van nieuwe internationale verbindingen te steunen.

Januari-februari 2013 (binnenlandse relaties)

De wet van 27 december 2012 houdende diverse dringende bepalingen voorziet een verderzetting van de steun aan het gecombineerd vervoer voor de maanden januari en februari 2013.

Het voorziene bedrag is gebaseerd op een jaarlijkse steun van 10 miljoen euro, of 1,667 miljoen euro voor 2 maanden. Dit bedrag werd in 2013 vastgelegd en uitbetaald.

Maart-juni 2013 (binnenlandse relaties)

De regering heeft besloten om deze subsidie met 4 maanden te verlengen tot 30 juni 2013.

Het voorziene bedrag is gebaseerd op een jaarlijkse steun van 10 miljoen euro, of 3,333 miljoen voor 4 maanden. Dit bedrag werd in 2013 vastgelegd en zal worden uitbetaald in 2013.

Internationale relations (2013-2014)

De programmawet van 22 december 2008 en het koninklijk besluit van 15 juli 2009 voorzien een subsidie voor het gecombineerd vervoer voor nieuwe internationale relaties die tussen 1 januari 2009 en 30 juni 2012 zijn gestart. Deze relaties worden gedurende 3 jaar gesubsidieerd.

De voorziene bedragen voor deze relaties zijn vastgelegd in 2012 en zullen tot 2014 worden uitbetaald. Deze bedragen (in vereffening) zijn 1miljoen euro in 2013 en 0,3 miljoen euro in 2014.

Begroting 2014: Beslissing begrotingsconclaf : - 3 kEUR

BA 33 51 80 31.22.02 (Beg OA AP BA) — Steun aan het verspreid vervoer

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c		7 478				
b		7 477				

1) Januari-februari 2013

De wet van 27 december 2012 houdende diverse dringende bepalingen voorziet een steun aan het verspreid vervoer voor de maanden januari en februari 2013.

Het voorziene bedrag is gebaseerd op een jaarlijkse steun van 15 miljoen euro, of 2,5 miljoen euro voor 2 maanden. Dit bedrag werd in 2013 vastgelegd en uitbetaald.

2) Mars-juin 2013

Le gouvernement a décidé de prolonger ce subside de 4 mois, soit jusqu'au 30 juin 2013.

Le montant prévu est basé sur un soutien annuel de 15 millions d'Euros, soit 5 millions pour 4 mois. Ce montant a été engagé en 2013 et sera liquidé en 2013.

Pas de crédit prévu pour 2014

2) Maart-juni 2013

De regering heeft besloten om deze subsidie met 4 maanden te verlengen tot 30 juni 2013.

Het voorziene bedrag is gebaseerd op een jaarlijkse steun van 15 miljoen euro, of 5 miljoen voor 4 maanden. Dit bedrag werd in 2013 vastgelegd en zal worden uitbetaald in 2013.

Geen krediet voorzien voor 2014

DIVISION ORGANIQUE 52**DIRECTION GENERALE TRANSPORT AERIEN****Mission et vision de la Direction générale Transport aérien*****La vision de la DGTA:***

L'objectif de la DGTA est d'améliorer continuellement la sécurité et sûreté aérienne, et ce pour l'ensemble des maillons de la chaîne aéronautique. La DGTA s'attache également à promouvoir une aviation durable et utilisera pleinement les compétences qui sont les siennes pour soutenir le renforcement économique du secteur aéronautique belge.

Aussi, la DGTA entend être une organisation efficace où les collaborateurs s'évertuent en permanence à développer leur expertise et compétences afin de pouvoir donner un contenu optimal aux relations de travail internes et externes.

La mission de la DGTA

Garantir et promouvoir un système aéronautique sûr, efficace et durable depuis, vers et en Belgique pour soutenir le développement économique futur.

La DGTA exécute ses tâches conformément à sa mission aussi bien au niveau national qu'à l'échelle internationale. Elle vise à l'amélioration continue de la sécurité aérienne et ses compétences contribueront également au renforcement économique du secteur aérien belge.

Cette mission doit toutefois être menée à bien dans une période de crise économique et dans un contexte international agité où l'organisation de l' "aviation governance" est devenue très complexe. Après avoir connu durant des décennies une collaboration informelle entre les différentes autorités aéronautiques sur la base des responsabilités arrêtées dans les conventions de Chicago, il s'agira de réexaminer comment nous entendons réguler et gérer les compétences de marché de l'UE et le fonctionnement de l'EASA suite aux réglementations européennes récentes et futures (par exemple la réglementation relative au "Single Sky" ou l'extension des tâches de l'agence européenne de la sécurité aérienne EASA). Sur le plan de la surveillance, la DGTA devra de plus en plus s'organiser comme un "service extérieur" des organisations internationales. La DGTA devra toutefois s'efforcer d'exercer les influences nécessaires sur le plan réglementaire afin de défendre les intérêts belges.

ORGANISATIEAFDELING 52**DIRECTORAAT-GENERAAL LUCHTVAART****Missie en visie van het directoraat-generaal Luchtvaart*****De visie van het DGLV:***

Het streefdoel van het DGLV betreft een continue verbetering van de luchtvaartveiligheid en -beveiliging en dit voor alle onderdelen van de luchtvaartketen. Het DGLV ijvert tevens voor een duurzame luchtvaart en zal vanuit diens competenties de economische versterking van de Belgische luchtvaartsector ondersteunen.

Het DGLV wil dan ook een effectieve en efficiënte organisatie zijn waar medewerkers permanent werken aan de ontwikkeling van hun expertise en vaardigheden om optimaal invulling te kunnen geven aan in- en externe werkrelaties.

De missie van de DGLV

Waarborgen en bevorderen van een veilig, efficiënt en duurzaam luchtvaartstelsel van, naar en in België ten behoeve van de verdere economische ontwikkeling.

Het DGLV voert zowel op nationaal als op internationaal niveau zijn taken uit conform zijn missie. Het zal vanuit zijn competenties eveneens de economische versterking van de Belgische luchtvaartsector ondersteunen.

Het realiseren van deze missie vindt plaats binnen zowel de huidige economische crisis als binnen een turbulent internationaal kader waar de organisatie van "aviation governance" erg complex is geworden. Nadat er decennia lang op een informele wijze is samengewerkt tussen de verschillende luchtvaartautoriteiten op basis van verantwoordelijkheden vastgelegd in de verdragen van Chicago, zullen als gevolg van recente en toekomstige Europese regelgeving (bijvoorbeeld de regelgeving met betrekking tot "Single Sky" of de uitbreiding van taken van het Europese veiligheidsagentschap EASA), de marktcompetenties van EU en de werking van EASA opnieuw bekeken moeten worden hoe we binnen Europa de luchtvaartsector willen reguleren en beheren. Op toezichthoudend vlak zal het DGLV zich steeds meer dienen te organiseren als een "buitendienst", inzonderheid op het vlak van het toezicht, van de internationale organisaties. Daarbij zal het DGLV evenwel de nodige inspanningen doen teneinde op regelgevend vlak de nodige invloeden uit te oefenen ter verdediging van de Belgische belangen.

La reprise attendue de la croissance du secteur aéronautique après la crise actuelle signifie que la DGTA devra "grandir" avec le marché. La croissance de certains secteurs nécessitera de nouvelles compétences spécifiques de la DGTA. Ces développements sont annonciateurs d'une véritable révolution dans le secteur aéronautique tant sur le plan de la sécurité, de la sûreté, de l'économie et de l'environnement que dans le domaine de la gestion de l'espace aérien.

Par conséquent, la DGTA se concentrera au niveau national comme à l'échelle internationale sur:

- Un niveau élevé de sécurité de la circulation aérienne et de la sécurité aéroportuaire ;
- La promotion d'une aviation aussi durable que possible en matière de nuisances sonores (pour Aéroport Bruxelles-National) et d'émissions;
- Un niveau de sûreté efficace pour les aéroports et les compagnies aériennes ;
- Une gestion fluide, sûre et efficace des vols passant par l'espace aérien belge;
- Un contrôle aérien (civil et militaire) de haute qualité;
- Un renforcement de la position internationale de Aéroport Bruxelles-National, compte tenu de l'importance de ce facteur pour le développement économique de la Belgique ;
- Le développement des connexions européennes et intercontinentales;
- Un niveau de coûts compétitif en ce qui concerne les mesures des pouvoirs publics, et les redevances pour les services publics, en tenant compte du "Level Playing Field";
- Un marché aéronautique bien rôdé (compagnies aériennes, entreprises de production et de maintenance, aéroports, sociétés de sous-traitance etc.) avec des règles justes, sans abus de position dominante ;
- Un service rapide, efficace et convivial, en accord avec les exigences inter(nationales) ;
- Le lancement de partenariats avec des pays du tiers monde, tant sur le plan de la sécurité que sur le plan de la sûreté.

Pour la mise en oeuvre des points stratégiques susmentionnés, la DGTA doit pouvoir jouer un rôle actif sur les plans national, européen et international. La spécificité du secteur aéronautique belge (Aéroport Bruxelles-National), des aéroports forts dans les Régions, une aviation de plaisance importante, des sociétés de maintenance et des écoles de formation de qualité, des "homecarriers" fragiles qui font généralement partie d'alliances internationales, tant en transport de passagers qu'en fret et en "business aviation") doit **au minimum être maintenue** face à la concurrence des grandes puissances aéronautiques, et être ancrée dans la législation et la réglementation

De verwachte herneming van de groei van de luchtvaartsector na de huidige crisis betekent dat het DGLV zal moeten "meegroeien" met de markt. De groei van sommige sectoren zal nieuwe specifieke competenties van het DGLV vergen. Deze ontwikkelingen kondigen een ware revolutie aan binnen de luchtvaartsector zowel op het vlak van veiligheid, beveiliging, economie, milieu als op het vlak van het beheer van het luchtruim.

Het DGLV zal nationaal en internationaal dan ook focussen op:

- Een hoog niveau van veiligheid van het luchtverkeer en veiligheid op de luchthavens;
- Een zo duurzaam mogelijke luchtvaart bevorderen op het gebied van geluid (m.b.t. Luchthaven Brussel-Nationaal) en emissies;
- Een efficiënt beveiligingsniveau van de luchthavens en de luchtvaartmaatschappijen;
- Een probleemloze, veilige en efficiënte vluchtafwikkeling via het Belgische luchtruim;
- Een kwalitatief hoogwaardige luchtverkeersleiding (civiel én militair);
- Een versterking van de internationale positie van Luchthaven Brussel-Nationaal vanwege het belang voor de economische ontwikkeling van België;
- Een verdere uitbouw van verbindingen zowel Europees als intercontinentaal;
- Een concurrerend kostenniveau wat betreft overheidsmaatregelen en heffingen voor overheidsdiensten met aandacht voor het "Level Playing Field";
- Een goed functionerende luchtvaartmarkt (luchtvaartmaatschappijen, productie- en onderhoudsmaatschappijen, luchthavens, toeleveringsbedrijven etc.) met eerlijke regels zonder misbruik van machtsposities;
- Een snelle, efficiënte en klantvriendelijke dienstverlening met handhaving van de (inter)nationale vereisten.
- Het opstarten van partnerships met derdewereldlanden, zowel op vlak van veiligheid als op vlak van beveiliging.

Om bovenstaande beleidsaccenten te realiseren moet het DGLV zowel op nationaal, Europees als op internationaal vlak een actieve rol kunnen spelen. De eigenheid van de Belgische luchtvaart – Luchthaven Brussel-Nationaal, sterke luchthavens binnen de gewesten, omvangrijke recreatieve luchtvaart, kwaliteitsvolle onderhoudsbedrijven en opleidingsscholen, kwetsbare "homecarriers", die meestal deel uitmaken van internationale allianties, zowel op het vlak van passagiersvervoer, vrachtvervoer als op het vlak van "business aviation" – dient in relatie tot de grote concurrerende luchtvaartlanden **ten minste te worden behouden** en

internationales afin de consolider la position (économique) belge sur le plan national et international.

Vision de la DGTA sur les secteurs aéronautiques

Evolutions contextuelles

Contrairement aux autres modes de transport, le transport aérien est fortement régulé, tant sur le plan mondial qu'européen. Le transport aérien n'est toujours pas libéralisé au niveau mondial, mais la libéralisation est totale en Europe pour les compagnies aériennes européennes. Les Etats Membres de l'UE doivent encore conclure des accords bilatéraux distincts sur les droits de trafic avec les pays situés hors Europe.

Différents accords internationaux (accords multilatéraux) ont été signés par l'UE et des pays tiers (USA, Canada, Maroc) ou sont en passe d'être finalisés (Euromed, Ukraine, Brésil, etc...). Ces accords permettent un développement commercial pour les transporteurs aériens belges et pour nos aéroports.

Ces nouveaux accords permettent également à nos compagnies de s'intégrer dans des réseaux commerciaux ou alliances ce qui leur permet une plus grande collaboration et permet à l'aéroport Aéroport Bruxelles-National d'élargir son exploitation en tant que Hub secondaire.

Sécurité

Sur le plan de la sécurité, chaque pays doit satisfaire aux normes de sécurité telles que fixées par l'organisation aéronautique des Nations Unies (Organisation de l'Aviation Civile Internationale) OACI. Récemment, ces normes de sécurité ont encore été renforcées. Ainsi, toutes les autorités aéronautiques nationales sont tenues d'établir un plan national de sécurité, et le secteur aéronautique belge a dû introduire un « Safety management System ». Ce plan est aujourd'hui d'application mais son suivi et sa mise à jour régulière implique une attention permanente.

En Europe, l'EASA (Agence européenne de la sécurité aérienne) est responsable de la sécurité dans un certain nombre de domaines. La mission de l'EASA, bras opérationnel de la Commission, est de promouvoir le plus haut niveau possible de sécurité et de protection environnementale de l'aviation civile en Europe. La commission veille, via l'EASA, à l'application uniforme des normes au moyen d'inspections de normalisation dans les Etats Membres de l'Union. L'EASA a reçu des Etats Membres la compétence et la responsabilité pour la

dient in de internationale wet - en regelgeving te worden verankerd teneinde de Belgische (economische) positie zowel nationaal als internationaal te versterken.

Visie van het DGLV over de luchtvaartsectoren

Omgevingsevoluties

Luchtvaart is in tegenstelling tot de andere vervoersmodaliteiten een sterk gereguleerde transportsector, zowel op wereld- als op Europees niveau. De luchtvaart is op wereldniveau nog steeds niet geliberaliseerd. Wel is vliegen binnen Europa voor Europese luchtvaartmaatschappijen geheel vrij. Europese lidstaten moeten met landen buiten Europa nog aparte bilaterale afspraken maken over landingsrechten.

Verschillende internationale overeenkomsten (multilaterale overeenkomsten) werden door de EU en derde landen (VS, Canada, Marokko) getekend of zullen binnenkort beëindigd worden (Euromed, Oekraïne, Brazilië, enz...). Deze overeenkomsten zorgen voor commerciële ontwikkeling van de Belgische luchtvaartmaatschappijen en van onze luchthavens.

Deze nieuwe overeenkomsten laten onze bedrijven ook toe zich in commerciële netwerken of allianties te integreren die hen een betere samenwerking mogelijk maakt en laat Luchthaven Brussel-Nationaal om haar activiteiten uit te breiden als een secundaire hub.

Veiligheid

Op veiligheidsgebied moet ieder land voldoen aan de veiligheidseisen zoals ze zijn vastgesteld door de Internationale burgerluchtvaartorganisatie van de Verenigde Naties (International Civil Aviation Organization). Onlangs zijn de veiligheidseisen nog verder aangescherpt en moet bijvoorbeeld iedere nationale luchtvaartautoriteit een nationaal veiligheidsplan maken en heeft een « Safety management System » moeten invoeren. Dit plan is vandaag van toepassing maar zijn follow-up en zijn update vraagt een permanente aandacht.

In Europa is het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) verantwoordelijk voor de veiligheid op een aantal terreinen. De opdracht van EASA, de operationele arm van de Europese Commissie, is ervoor te zorgen dat de burgerluchtvaart in Europa een zo hoog mogelijk veiligheid- en milieubeschermingsniveau heeft. De Commissie waakt, via het EASA, over de uniforme toepassing van de normen door middel van conformiteitinspecties in de lidstaten van de Unie. Het EASA heeft van de lidstaten de bevoegdheid en

certification de type et assure également l'agrément des organisations de conception des produits aéronautiques (le secteur aéronautique bénéficie ainsi de spécifications communes et d'un guichet unique). Dans le cadre du « Single Sky Package 2 », les domaines des services de navigation aérienne et des aéroports ont été ajoutés au champ de compétences de l'EASA.

Une série de nouveaux règlements européens doivent se mettre en place d'ici avril 2013. La DGTA aura une période transitoire d'un an pour mettre en adéquation ses procédures et méthodes de travail afin de respecter ces nouveaux règlements européens. De plus, en tant qu'administration, la DGTA se doit d'informer et soutenir le public cible auxquels s'appliqueront ces nouveaux règlements (licences, écoles de formation, compagnies aériennes, ...).

Les autres domaines de la navigabilité (fabrifications & productions aéronautiques, certificats individuels des aéronefs, maintenance continue & formation et licences du personnel en question) sont traités par les administrations nationales, en application non plus de règlements nationaux, mais de règlements communs. Ces règlements fixent non seulement les devoirs des administrés, mais aussi les devoirs et les moyens nécessaires des administrations nationales. La Commission surveillera, via l'EASA, la bonne application des règlements. Si la norme requise n'était pas atteinte, l'absence d'agrément de la DGTA aurait des effets immédiats extrêmement négatifs pour l'industrie belge et donc pour l'emploi en Belgique

Espace aérien

Depuis 2004, l'Union Européenne a aussi des compétences en matière d'espace aérien, et peut donc édicter des règles plus précises pour la gestion et l'utilisation de l'espace aérien.

Suite à la réglementation et à l'adoption du Paquet SES II, Règlement (CE) n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009, les relations entre les Etats et leurs organismes de contrôle aérien, entre les Etats et la Commission européenne, entre les organismes de contrôle aérien et l'organisation européenne Eurocontrol sont soumis à de profondes modifications.

Cette réglementation impose notamment une scission entre l'instance de réglementation, le contrôleur et le prestataire. Elle requiert également la conclusion d'accords entre les Etats membres en vue de la création de blocs d'espace aérien fonctionnels (Functional Airspace Blocks - FABs) pour 2013. Le traité FABEC (FAB Europe central) a ainsi été signé le

responsable de la certification de type-gecertificeerd gekregen en verzorgt ook de goedkeuring van de conceptiebedrijven (de luchtvaart-industrie kan zo genieten van gemeenschappelijke specificaties en een enkel loket). In het kader van het "Single Sky Package 2", werden de domeinen van de luchtvaartenavigatiediensten en de luchthavens toegevoegd aan de toepassingsdomeinen van EASA.

Een aantal nieuwe Europese regelgevingen moeten voor april 2013 ingevoerd worden. Het DGLV zal een overgangperiode van een jaar hebben om de procedures en werkwijzen af te stemmen om aan de nieuwe Europese regelgeving te voldoen. Bovendien, als administratie dient het DGLV de doelgroep te informeren en te ondersteunen, voor wie deze nieuwe regelgeving zal gelden (vergunningen, opleidingsscholen, luchtvaartmaatschappijen, ...)

De andere domeinen van luchtwaardigheid (luchtvaart-fabricage, individuele luchtvaartuigcertificaten, continu onderhoud en vorming, en vergunningen van het personeel in kwestie) worden door de nationale administraties behandeld, overeenkomstig gemeenschappelijke in plaats van nationale reglementen. Deze reglementen bepalen niet alleen de plichten van de burgers, maar ook de plichten en nodige middelen van de nationale administraties. De Commissie zal, via het EASA, waken over de correcte toepassing van de reglementen. Indien de vereiste norm niet wordt bereikt, zou het gebrek aan erkenning van het DGLV uiterst negatieve en onmiddellijke gevolgen hebben voor de Belgische industrie en dus ook voor de werkgelegenheid in België.

Luchtruim

Sinds 2004 heeft de Europese Unie ook bevoegdheden op het gebied van luchtruim en kan zij nadere regels stellen ten aanzien van het beheer en gebruik van het luchtruim.

Als gevolg van de regelgeving en de aanneming van het SES II pakket, verordening (EG) Nr. 1070/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009, zijn de verhoudingen tussen de Staten en hun luchtverkeersleidingorganisaties, tussen de Staten en de Europese Commissie, tussen de luchtverkeersleidingorganisaties en de Europese organisatie Eurocontrol, sterk aan verandering onderhevig.

Deze voorschriften leggen een dergelijke splitsing tussen de regelaar, de controller en de provider. Het vereist ook de sluiting van overeenkomsten tussen de lidstaten voor de oprichting van functionele luchtruimblokken (Functional Airspace Blocks - FAB's) voor 2013. Het Verdrag FABEC (FAB Centraal-Europa) is ondertekend op 2 december 2010, na

2 décembre 2010 après de longues négociations par l'Allemagne, les Pays-Bas, le Luxembourg, la France, la Suisse et la Belgique dans le but de créer le FAB Europe Central, dont les organes ont été provisoirement mis en place dès 2011 dans l'attente de la finalisation de son entrée en vigueur formelle. La DGTA est activement impliquée dans les comités et groupes de travaux FABEC, ce qui accroît sa charge de travail.

Union européenne

Outre les points susnommés, la Commission Européenne travaille à l'élaboration d'une réglementation européenne dans les domaines des redevances aéroportuaires, de la capacité aéroportuaire, d'un système d'échange de quotas d'émissions, d'obligations en termes de nuisances sonores, etc.

L'Europe s'efforce aussi de stimuler la production d'avions "écologiques" par un plan d'investissement, et a lancé un très important programme de recherche avec l'industrie sur le développement et la standardisation du contrôle aérien en Europe. Il importe que tant les entreprises belges que les autorités soient impliquées dans ces développements.

Sûreté

Depuis le 11 septembre 2001, la Commission Européenne a des compétences importantes sur le plan de la sûreté (security). La Commission est aussi l'interlocuteur des Etats-Unis sur la collaboration en matière de sûreté. Les Etats-Unis renforcent sans cesse leurs exigences dans ce domaine et il est important que la Belgique prenne part aux structures européennes de concertation sur la sûreté et qu'elle y plaide pour que ces mesures restent raisonnables. En mars 2010, une nouvelle réglementation européenne en matière de sûreté aérienne est entrée en vigueur et la Commission et ou Eurocontrol ont fait des propositions pour élargir la réglementation sur la sûreté aux avions en vol. Ceci a naturellement un impact considérable sur les compagnies aériennes.

CEAC

En tant qu'organisation internationale gouvernementale, mais consultative (procédant par recommandations), la CEAC est sous pression: ces dernières années, un agenda économique lui a fait défaut et la Commission Européenne souhaite reprendre les missions de concertation de la CEAC. Néanmoins, ses membres restent un point fort : les Etats Membres sont représentés par leurs directeurs généraux et par d'autres membres d'autorités

lange onderhandelingen, door Duitsland, Nederland, Luxemburg, Frankrijk, Zwitserland en België om de FAB Centraal-Europa te creëren, wiens organen in 2011 voorlopig vastgesteld werden, in afwachting van zijn formele inwerkingtreding. Het DGLV is actief betrokken bij FABEC commissies en werkgroepen, die haar werklast verhogen.

Europese Unie

Naast voornoemde punten is de Europese Commissie actief om Europese regelgeving te maken op onder andere luchthaventarieven, luchthavencapaciteit, invoering van een emissie trading systeem, verplichtingen op het gebied van geluid etc.

Tevens is Europa actief om de productie van "milieuvriendelijke" vliegtuigen te stimuleren via een investeringsprogramma en heeft ze een enorm onderzoeksprogramma opgestart met de industrie op het gebied van het ontwikkelen en standaardiseren van luchtverkeersleiding in Europa. Het is belangrijk dat zowel Belgische bedrijven als de overheid aansluiting verkrijgen bij deze ontwikkelingen.

Beveiliging

Sinds 11 september 2001 heeft de Europese Commissie vergaande bevoegdheden op het gebied van beveiliging (security). De Commissie is ook de gesprekspartner met de VS over samenwerking op beveiligingsgebied. De VS schroeven de beveiligingseisen steeds hoger op en het is voor België belangrijk om te participeren in de Europese overlegstructuren inzake beveiliging om de redelijkheid van de te nemen maatregelen te bepleiten. In maart 2010 zal een nieuwe Europese regelgeving luchtvaartbeveiliging van kracht worden terwijl de Commissie en/of Eurocontrol met voorstellen om de regelgeving met betrekking tot beveiliging uit te breiden naar vliegtuigen in de lucht. Dat zal een sterke impact hebben op de luchtvaartmaatschappijen.

ECAC

De ECAC staat als internationale gouvernementele doch consultatieve (werkend met aanbevelingen) organisatie onder druk: het mangelt haar de afgelopen jaren aan een economische agenda en de Europese Commissie wenst eigenlijk de samenbindende taken van de ECAC over te nemen. Een sterkte blijft haar leden: de lidstaten worden namelijk vertegenwoordigd door de directeurs-generaal en door andere leden van de luchtvaartoverheden die in de ECAC-werkgroepen

aéronautiques qui participent aux groupes de travail CEAC. C'est un véritable laboratoire, un espace de réflexion qui donne un input sur des thèmes d'actualité (Single European Sky, Security) à des acteurs importants (UE, USA, OACI) et qui aborde des problèmes importants pour tous les Etats Membres de la CEAC : les Etats Membres de l'UE comme les états qui ne font pas partie de l'UE. Les réunions DGAC doivent être suivies par la Belgique avec un peu plus d'engagement.

OACI

L'OACI, qui est une organisation émanant des Nations-Unies, repose toujours exclusivement sur ses Etats Membres. Ainsi, l'UE n'a pas d'accès direct à l'OACI et n'est donc pas membre de cette organisation. Mais un accès indirect est possible par le biais de la coordination avant et au cours des assemblées. Par l'accord de coopération ABIS (Autriche, Suisse, Irlande, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal et Belgique), la Belgique est représentée au Conseil de l'OACI et dans l'"Air Navigation Commission". Vu le résultat des audits de l'OACI sur le système belge, la Belgique se limite provisoirement à implémenter ce qui est déjà obligatoire et éventuellement à rattraper le retard accumulé et à procéder peu à peu de manière proactive, sans pouvoir collaborer pleinement à de nouveaux développements dans les panels. A cet égard, l'ANC semble dessiner une avancée, comme en témoignent les rapports ABIS. Il est donc indiqué de mettre à profit l'outil de compréhension et d'influence que nous offre ABIS, et de fixer de nouvelles priorités pour la participation de la Belgique aux groupes de travail OACI.

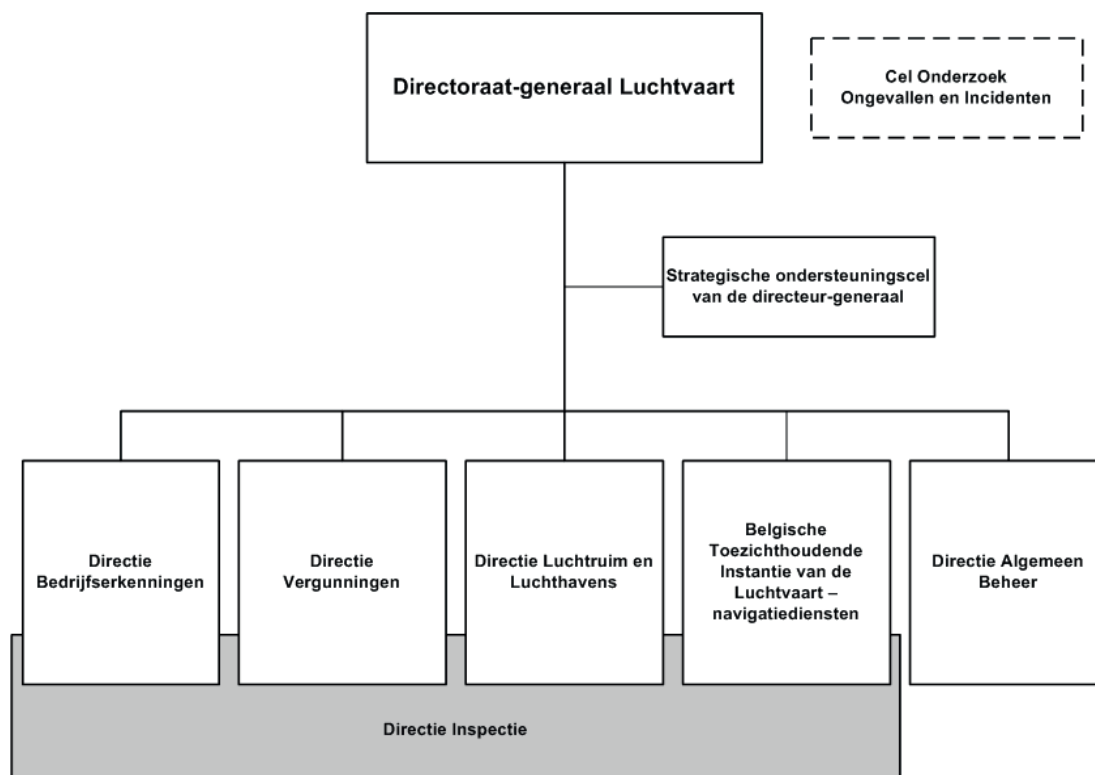
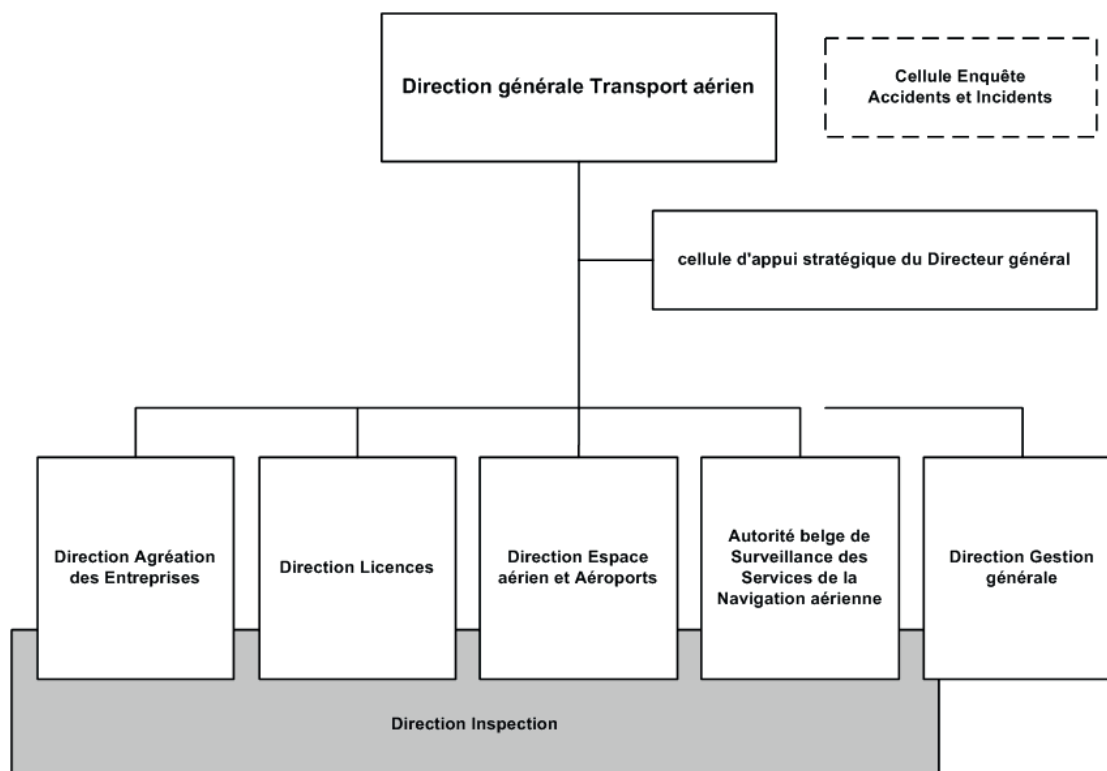
participer. Het is een laboratorium en broedkamer, dat input geeft over actuele onderwerpen (Single European Sky, Security) aan belangrijke medespelers (EU, USA, ICAO) en problemen aankaart die van belang zijn voor alle ECAC-lidstaten, voor EU-lidstaten en voor staten die geen deel van EU uitmaken. De DGCA's dienen door België minder vrijblijvend te worden opgevolgd.

ICAO

De VN-organisatie ICAO steunt nog altijd uitsluitend op zijn Lidstaten. Zo heeft de EU geen rechtstreekse toegang tot ICAO en is bijgevolg nog geen lid van deze organisatie. Indirecte toegang is echter mogelijk via coördinatie voor en tijdens vergaderingen. België is via het samenwerkingsverband ABIS (Oostenrijk, Zwitserland, Ierland, Luxemburg, Nederland, Portugal en België) vertegenwoordigd in de Raad van ICAO en de "Air Navigation Commission". België opteert gezien het resultaat van de ICAO-audits van het Belgische systeem voorlopig noodgedwongen voor implementatie van het reeds verplichte en eventueel voor het inhalen van achterstand en geleidelijk pro-actief werken, eerder dan in panels voluit mee te werken aan nieuwe ontwikkelingen. In verband met dit laatste is de ANC kennelijk aan een opmars bezig, zo getuigen de ABIS-rapporten. Het is dus aangewezen het instrument van inzicht en invloed dat ABIS ons verschaft gedegen te gebruiken en nieuwe prioriteiten te stellen voor de deelname van België in de ICAO - werkgroepen.

Structure/organigramme de la Direction générale

Structuur/organigram van het Directoraat generaal



Crédits attribués à la Division Organique / Kredieten toegekend aan de Organisatieafdeling							
Programme/ Programma		2012 réalisé realisatie	2013 initial initieel	2014 proposition voorstel	2015 estimation raming	2016 estimation raming	2017 estimation raming
Subsistance / Bestaansmidd.	c	9 044	10 508	10 384	10 400	10 400	10 400
	b	8 848	10 510	10 395	10 411	10 411	10 411
Contributions à des organisations internationales/Bijdragen aan internationale organisaties	c	591	616	624	631	631	631
	b	591	615	623	631	631	631
Aéroport BN/ Luchthaven BN	c	706	823	355	355	355	355
	b	706	827	365	365	365	365
Fonds Aéronautique/ Fonds Luchtvaart	fc	2 923	2 373	2 738	2 738	2 738	2 738
	fb	2 551	2 394	2 739	2 739	2 739	2 739
Totaux / Totalen	c	10 341	11 947	11 363	11.386	11.386	11.386
	b	10 145	11 952	11 383	11.407	11.407	11.407
	fc	2.923	2.373	2.738	2.738	2.738	2.738
	fb	2.551	2.394	2.739	2.739	2.739	2.739
	c+fc	13.264	14.320	14.101	14.124	14.124	14.124
	b+fb	12.697	14.346	14.122	14.146	14.146	14.146

PROGRAMME 0 : MOYENS DE SUBSISTANCE

Outre les activités de base énumérées ci-dessous, chaque direction a également un rôle important à jouer sur le plan de la préparation politique: écrire des réglementations et des procédures, participer à des réunions et à des groupes de travail, concertation interne etc... Ces activités ne sont pas directement reconnaissables dans les objectifs opérationnels, mais constituent pourtant une partie essentielle du travail.

Direction Agréation des entreprises (COM)

La Direction Agréation des Entreprises veille à garantir un haut niveau de sécurité de l'aviation civile dans les domaines technique, économique et écologique en faveur du citoyen et des entreprises.

La Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 prévoit des normes minimales pour la sécurité de l'aviation civile et la sauvegarde de l'environnement. Les exigences essentielles de l'Union européenne, ayant comme branche opérationnelle l'EASA (European Aviation Safety Agency), et les règles édictées pour les satisfaire ont été libellées de manière telle que les Etats membres doivent respecter les obligations découlant de la convention de Chicago.

La Direction Agréation des Entreprises a pour mission d'assurer un niveau élevé et uniforme de protection des citoyens dans les domaines de l'aviation civile relevant de sa responsabilité. A cet effet, elle établit

PROGRAMMA 0: BESTAANSMIDDELEN

Naast de hieronder opgesomde kernactiviteiten heeft iedere directie eveneens een belangrijke rol te vervullen op het vlak van beleidsvoorbereiding zoals het opstellen van reglementeringen en procedures, het bijwonen van vergaderingen en werkgroepen, intern overleg enz... Deze activiteiten zijn niet onmiddellijk herkenbaar in de operationele doelstellingen maar vormen wel een essentieel onderdeel van het werk.

Directie Bedrijfserkenningen (COM)

De Directie Bedrijfserkenningen streeft ernaar een hoog niveau aan veiligheid voor de burgerluchtvaart te garanderen op het gebied van technisch en economisch beleid en het milieu, ten voordele van de burger en de bedrijven.

Het verdrag over de internationale burgerluchtvaart dat getekend werd op 7 december 1944 in Chicago voorziet minimale normen voor de veiligheid van de burgerluchtvaart en het milieubehoud. De essentiële eisen van de Europese Unie, met als operationele tak het EASA (European Aviation Safety Agency), en de regels die opgesteld zijn om deze te verwezenlijken zijn zo gemaakt dat de lidstaten de verplichtingen uit het Verdrag van Chicago moeten respecteren.

De Directie Bedrijfserkenningen heeft als missie het verzekeren van een hoog en uniform niveau van bescherming van de burgers voor die domeinen die binnen haar verantwoordelijkheid vallen voor wat

des règles de sécurité et veille à ce que les produits, personnes et organisations satisfassent à ces règles en Belgique.

La Direction Agréation des Entreprises collabore avec les autorités européennes de l'aviation civile pour élaborer, mettre en œuvre et harmoniser la réglementation technique et les procédures dans les domaines précités.

Dans le cadre de ces activités, la Direction Agréation des Entreprises collabore avec l'ensemble des professionnels du secteur aéronautique, tant sur le plan national qu'à l'échelle internationale.

Sur le plan national, les partenaires sont les suivants: personnes physiques et morales, compagnies aériennes, constructeurs d'avions, entreprises de maintenance et de réparation d'aéronefs et d'éléments d'aéronefs, fédérations et associations aéronautiques. A l'échelle internationale, les partenaires sont les organisations internationales, comme: OACI, CEAC, UE, EASA, JAA, FAA, les autorités nationales de l'aviation civile, les constructeurs d'aéronefs et les sociétés de maintenance.

La Direction est responsable de la certification des produits aéronautiques et des agréments techniques, opérationnels et économiques des entreprises aéronautiques, compagnies aériennes et organismes de maintenance d'aéronefs.

Moyens

L'EASA reprend un certain nombre de responsabilités des Etats membres.

L'exécution proprement dite de la majorité des tâches opérationnelles quotidiennes reste toutefois du ressort des Etats membres sous supervision de l'EASA par la procédure de standardisation européenne. Ceux-ci, dont la Belgique, ont également conclu avec l'Agence des contrats de coopération comme le contrat, géré par la Direction Agréation des Entreprises, entré en vigueur le 1^{er} juin 2005 sur l'approbation des réparations et modifications aux aéronefs immatriculés en Belgique. Pour ces tâches, les Etats membres mettent du personnel à la disposition de l'EASA. L'EASA leur verse à son tour une indemnité pour cette mise à disposition.

Les défis importants décrits ci-dessus impliquent, notamment pour la Direction Agréation des Entreprises, le recrutement et le maintien d'un personnel qualifié et expérimenté en conformité avec les exigences des règlements européens mentionnés dans le présent document.

Cette direction est divisée en 5 services: Opérations (C-OPS), Certification (C-CER), Aviation commerciale

betreft de burgerluchtvaart. Daartoe stelt ze veiligheidsregels op en waakt ze erover dat de producten, personen en organisaties in België voldoen aan deze regels.

De Directie Bedrijfserkenningen werkt samen met de Europese autoriteiten voor de burgerluchtvaart om de technische reglementering en de procedures in de voornoemde domeinen, uit te werken, in de praktijk te brengen en te harmoniseren.

In het kader van deze activiteiten werkt de Directie Bedrijfserkenningen samen met alle professionelen in de luchtvaart, zowel nationaal als internationaal.

Op nationaal vlak zijn de partners: natuurlijke en rechtspersonen, luchtvaartmaatschappijen, vliegtuigbouwers, onderhouds- en reparatiebedrijven van vliegtuigen en vliegtuigonderdelen, luchtvaartfederaties en -verenigingen. Op internationaal vlak zijn de medespelers de internationale organisaties zoals: ICAO, ECAC, EU, EASA, JAA, FAA, de nationale autoriteiten op het gebied van burgerluchtvaart, de constructeurs van luchtvaartuigen en de onderhoudsfirma's.

De Directie is verantwoordelijk voor de certificatie van luchtvaartproducten en voor de technische, operationele en economische erkenningen van luchtvaartbedrijven, luchtvaartmaatschappijen en onderhoudsfirma's voor luchtvaartuigen.

Middelen

EASA herneemt een zeker aantal verantwoordelijkheden van de Lidstaten.

De eigenlijke uitvoering van de meerderheid van de dagelijkse operationele taken blijft echter onder de bevoegdheid van de Lidstaten onder supervisie van EASA door de procedure van Europese standaardisatie. Deze lidstaten, waaronder België, hebben eveneens samenwerkingscontracten met het Agentschap afgesloten, zoals het door de directie Bedrijfserkenningen beheerde contract dat in werking trad op 1 juni 2005 omtrent de goedkeuring van herstellingen en aanpassingen van in België geregistreerde luchtvaartuigen. Voor deze taken zetten de Lidstaten personeel ter beschikking van EASA. EASA betaalt hiervoor op zijn beurt een vergoeding.

De hierboven beschreven belangrijke uitdagingen impliceren, met name voor de directie Bedrijfserkenningen, de rekrutering en de handhaving van gekwalificeerd en ervaren personeel in overeenstemming met de eisen van de Europese regelgeving.

Deze directie is onderverdeeld in 5 diensten: Operaties (C-OPS), Certificatie(C-CER), Commerciële Luchtvaart

(C-COM), Aviation privée (C-GEN) et Exploitation commerciale aérienne (C-EXP).

Service Opérations (C-OPS)

Activités de base

Ce Service délivre des AOC aux compagnies aériennes belges et cela après avoir vérifié qu'elles respectent la réglementation relative à l'exploitation technique des aéronefs.

Ce service délivre également les autorisations pour le transport de marchandises dangereuses et traite les dossiers relatifs à l'agrément du personnel de bord.

Objectifs opérationnels (+ indicateurs)

- Agréer et auditer les exploitants aériens (AOC) :

90% des AOC sont délivrés dans les trois mois suivant le dépôt d'un dossier complet. 80% des manquements au dossier sont notifiés dans les dix jours ouvrables après réception du dossier.

100% des renouvellements d'un AOC sont délivrés au plus tard le dernier jour ouvrable précédant l'expiration. 90% des "inventaires" sont faits au moins 3 semaines avant la date d'expiration de l'AOC.

Auditer en respectant un planning (80%). Le planning assure une présence régulière chez l'exploitant tout au long de l'année. Le planning assure que 95% des aspects de l'exploitation sont audités entre deux dates d'expiration de l'AOC. 95% des rapports d'audit sont envoyés à l'administré dans les 5 jours ouvrables suivant l'audit.

- Délivrer des autorisations pour le transport de matières dangereuses :

A traiter avec l'AOC si demandé au départ.

95% des autorisations spéciales sont délivrées à une compagnie belge dans les 3 jours suivant le dépôt d'un dossier complet de demande.

- Superviser une autorisation générale délivrée à une compagnie belge et étrangère :

Auditer en respectant un planning (80%). 95% des rapports sont envoyés à l'administré dans les 5 jours ouvrables suivant l'audit.

(C-COM), Private Luchtvaart (C-GEN) en handelsluchtvaartexploitatie (C-EXP).

Dienst Operaties (C-OPS)

Basisactiviteiten

Deze dienst levert AOC's af aan Belgische luchtvaartmaatschappijen na controle van het naleven van de reglementering inzake de technische exploitatie van luchtvaartuigen.

Deze dienst levert ook de machtigingen voor het vervoer van gevaarlijke goederen af en behandelt de dossiers met betrekking tot de erkenning van het boordpersoneel.

Operationele doelstellingen (+ indicatoren)

- De luchtvaartexploitanten goedkeuren en auditeren (AOC):

90% van de AOC's worden binnen drie maanden na indiening van het volledige dossier afgegeven. 80% van de tekortkomingen in het dossier worden binnen tien werkdagen na ontvangst van het dossier meegedeeld.

100% van de hernieuwingen van een AOC worden ten laatste de laatste werkdag vóór de vervaldatum afgegeven. 90% van de "inventarissen" worden minstens 3 weken vóór de verjaardatum van het AOC uitgevoerd.

Auditeren met inachtneming van een planning (80%). De planning verzekert regelmatige aanwezigheid bij de exploitant het hele jaar door. De planning verzekert dat 95% van de exploitatieaspecten tussen twee verjaardata van het AOC worden geauditeerd. 95% van de auditrapporten worden binnen 5 werkdagen na de audit naar de burger gestuurd.

- Vergunningen verstrekken voor het vervoer van gevaarlijke stoffen:

Samen met het AOC te behandelen indien in het begin aangevraagd.

95% van de speciale vergunningen worden binnen 3 dagen na indiening van het volledige aanvraagdossier verstrekt.

- Een algemene vergunning verstrekt aan een Belgisch en buitenlands bedrijf superviseren:

Auditeren met inachtneming van een planning (80%). 95% van de rapporten worden binnen 5 werkdagen na de audit naar de burger gestuurd.

Réalisations 2012

Fin 2012, le nombre d'exploitants titulaires d'un AOC s'élevait à 12, dont 8 pour des avions et 4 pour des hélicoptères.

Tous les exploitants sont titulaires d'un AOC conformément aux EU-OPS1 pour les avions et aux JAR-OPS3 pour les hélicoptères. Nos exploitants adaptent continuellement leurs flottes aux besoins du marché. C'est ainsi que 35 ajouts et 48 retraits d'aéronefs ont été enregistrés sur les AOC des exploitants belges. Globalement, la flotte exploitée en aviation commerciale a donc augmenté de 13 avions. En outre, 47 autorisations de leasing ont été délivrées.

Dans le cadre de la supervision continue, 349 audits périodiques ont été réalisés auprès des compagnies aériennes et cela dans des domaines aussi divers que la vérification du système de qualité, le contrôle des procédures en vol des pilotes et du personnel de cabine, la qualité des formations des pilotes et du personnel de cabine, les relevés des temps de repos et de prestation, le contrôle des relevés des formations des pilotes et du personnel de cabine etc. Chaque audit enclenche un processus de suivi d'actions correctrices que chaque exploitant doit mettre en œuvre.

224 révisions de manuels d'exploitation ont été soumises pour approbation.

En 2012, 22 autorisations générales ont été délivrées pour le transport de marchandises dangereuses ; 27 autorisations ont été délivrées pour le transport de substances radioactives. Par ailleurs, 27 audits ont été réalisés en ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses. Enfin, le service a délivré 45 autorisations de leasing, et fait 147 révisions d'opération manual et 77 révisions de minimum equipment lists.

Service Aviation Privée (C-GEN)*Activités de base*

Le service Aviation privée assure le contrôle technique de l'ensemble des aéronefs exploités à des fins non commerciales, immatriculés en Belgique (avions, planeurs et ballons à air chaud). L'objectif de ces actions est la délivrance de certificats de navigabilité conformément aux procédures de l'EASA et de l'OACI. Le Service Aviation privée délivre aussi les licences aux organismes de maintenance conformément aux procédures aéronautiques internationales.

Realisaties 2012

Het aantal exploitanten dat houder is van een AOC werd eind 2012 afgesloten op 12 waarvan 8 voor vliegtuigen en 4 voor helikopters.

Alle exploitanten zijn houder van een AOC volgens EU-OPS1 voor vliegtuigen en JAR-OPS3 voor helikopters. Onze exploitanten passen voortdurend hun vloot aan naargelang de marktbehoeften. Daarvoor werden 35 toevoegingen en 48 schrappingen van luchtvaartuigen op de AOC's van Belgische exploitanten uitgevoerd. Globaal gezien is de uitgebate vloot in de commerciële luchtvaart vergoten met 13 vliegtuigen. Daarnaast, werden er 47 toelatingen tot leasing verleend.

In het raam van het permanent toezicht zijn er 349 periodieke audits uitgevoerd bij de luchtvaartmaatschappijen betreffende de verificatie van het kwaliteitssysteem, de controle van de procedures in vlucht van piloten en cabinepersoneel, de kwaliteit van de pilootopleidingen, de kwaliteit van opleidingen van het cabinepersoneel, de controle van overzichten van rust- en prestatietijden van het vliegend personeel, de controle van de overzichten van de opleidingen van piloten en cabinepersoneel, enz. Elke audit brengt een proces van correctieve acties op gang die iedere exploitant dient uit te voeren.

Er werden 224 revisies van exploitatiehandboeken ter goedkeuring voorgelegd.

In 2012 werden 22 algemene machtigingen verleend voor het transport van gevaarlijke goederen. Er werden ook 27 toelatingen verleend voor het transport van radioactieve substanties. Er zijn 27 audits gerealiseerd met betrekking tot het transport van gevaarlijke goederen. Ten laatste heeft de dienst 45 toelatingen tot leasing gegeven en 147 revisies van operation manual en 77 revisies van minimum equipment lists gemaakt.

Dienst Private Luchtvaart (C-GEN)*Basisactiviteiten*

De dienst Private Luchtvaart verzekert de technische controle van alle niet-commercieel uitgebate luchtvaartuigen ingeschreven in België (vliegtuigen, zweefvliegtuigen en heteluchtballonnen). Het doel van deze acties is het afleveren van bewijzen van luchtwaardigheid conform de EASA- en ICAO-procedures. Ze levert ook vergunningen af aan onderhoudsorganismen conform de internationale luchtvaartprocedures.

Objectifs opérationnels (+ indicateurs)

- Traiter les dossiers relatifs aux certificats de navigabilité selon la réglementation nationale

95% des certificats de navigabilité sont renouvelés au plus tard à la date d'échéance ou à la date souhaitée par le propriétaire, après réception du dossier complet et l'inspection physique de l'avion à moteur ou le ballon.

- Traiter les dossiers relatifs aux certificats de navigabilité selon les procédures EASA

95% des certificats de navigabilité sont délivrés dans les 20 jours ouvrables après la réception du dossier complet et l'inspection physique de l'avion à moteur ou le ballon.

95% des renouvellements de la navigabilité (ARC) sont renouvelés au plus tard à la date d'échéance ou à la date souhaitée par le propriétaire.

- Traiter les dossiers relatifs aux autorisations restreintes de circulation aérienne concernant les aéronefs pour lesquels aucun certificat de navigabilité ne peut être délivré

90% des autorisations restreintes de circulation aérienne aux aéronefs ultralégers motorisés sont délivrées avant la date souhaitée par le propriétaire après la réception du dossier complet et l'inspection physique de l'appareil.

90% des certificats de navigabilité aux aéronefs légers construits par des amateurs sont délivrés dans les 20 jours ouvrables après la réception du dossier complet et l'inspection physique de l'appareil.

90% des certificats de navigabilité aux aéronefs légers construits par des amateurs sont renouvelés au plus tard à la date d'échéance ou à la date souhaitée par le propriétaire, après réception du dossier complet et l'inspection physique de l'appareil.

- Agréer les ateliers de maintenance (EASA Part M Subpart F)

Tous les ateliers de maintenance demandeurs reçoivent leur agrément avant le 28/09, après réception des documents nécessaires et audit positif de leurs installations.

Operationele doelstellingen (+ indicatoren)

- De dossiers in verband met luchtwaardigheidsbewijzen volgens de nationale reglementering behandelen.

95% van de luchtwaardigheidsbewijzen worden ten laatste op de vervaldatum of de door de eigenaar gewenste datum hernieuwd, na ontvangst van het volledige dossier en de fysieke inspectie van het motorvliegtuig of de ballon.

- De dossiers in verband met luchtwaardigheidsbewijzen volgens de EASA-procedures behandelen.

95% van de luchtwaardigheidsbewijzen worden ten laatste 20 werkdagen na ontvangst van het volledige dossier en de fysieke inspectie van het motorvliegtuig of de ballon verstrekt.

95% van de luchtwaardigheidsbewijzen (ARC) worden ten laatste op de vervaldatum of de door de eigenaar gewenste datum hernieuwd.

- De dossiers behandelen in verband met beperkte luchtvervoervergunningen betreffende de luchtvaartuigen waarvoor geen enkele luchtwaardigheidsvergunning kan worden versterkt.

90% van de beperkte luchtvervoervergunningen voor ultralichte motorluchtvaartuigen worden vóór de door de eigenaar gewenste datum verstrekt, na ontvangst van het volledige dossier en de fysieke inspectie van het luchtvaartuig.

90% van de luchtwaardigheidsbewijzen voor lichte, door amateurs gebouwde luchtvaartuigen worden binnen 20 werkdagen verstrekt, na ontvangst van het volledige dossier en de fysieke inspectie van het luchtvaartuig.

90% van de luchtwaardigheidsbewijzen voor lichte, door amateurs gebouwde luchtvaartuigen, worden ten laatste op de vervaldatum of de door de eigenaar gewenste datum hernieuwd, na ontvangst van het volledige dossier en de fysieke inspectie van het luchtvaartuig.

- De onderhoudswerkplaatsen (EASA Part M Subpart F) goedkeuren.

Alle onderhoudswerkplaatsen die een aanvraag doen, ontvangen hun goedkeuring vóór 28/09, na ontvangst van de nodige documenten en een positieve audit van hun installaties.

Tous les ateliers de maintenance agréés sont audités au moins une fois par an. 90% des audits de surveillance sont réalisés suivant le planning annuel.

Réalisations 2012

En 2012, le service C-GEN a traité 955 dossiers se rapportant à des certificats de navigabilité. Avec leurs 911 dossiers, les renouvellements de certificats de navigabilité existants se sont taillé la part du lion. Le service a également délivré 41 certificats de navigabilité initiale (22 pour des avions et 19 pour des montgolfières), ainsi que 3 certificats de navigabilité à l'exportation.

4 certificats d'agrément pour des ateliers de maintenance ont été renouvelés conformément à la réglementation nationale. Aucun atelier n'a reçu de licence nationale, et 3 ont reçu un certificat initial.

28 ateliers de maintenance sont agréés conformément à la réglementation européenne EASA Part M Subpart F.

41 audits ont été réalisés sur des ateliers techniques d'entretien.

Le service a réalisé 658 contrôles d'avions et 253 contrôles de montgolfières.

Service Aviation commerciale (C-COM)

Activités de base

Le service Aviation commerciale assure le contrôle technique de l'ensemble des aéronefs exploités à des fins commerciales qui sont immatriculés en Belgique. L'objectif de ces actions consiste en la délivrance de certificats de navigabilité, conformément aux procédures prescrites par l'EASA. À cet effet, ce service réalise des contrôles physiques sur les aéronefs. Ce service surveille également les programmes de fiabilité et les incidents importants enregistrés par type d'aéronefs.

Le service Aviation commerciale délivre des autorisations de maintenance et de production aux organismes et cela, conformément à la réglementation de l'EASA. Le service C-COM délivre également les autorisations « CAT II/III, ETOPS, RVSM, B-RNAV ». Par ailleurs, il rend des avis techniques sur les demandes de leasing par des compagnies belges et délivre des laissez-passer de navigation conformément à la réglementation européenne.

Alle goedgekeurde onderhoudswerkplaatsen worden minstens een keer per jaar geauditeerd. 90% van de toezichtaudits worden volgens de jaarplanning uitgevoerd.

Realisaties 2012

In 2012 heeft de dienst C-CEN 955 dossiers met betrekking tot bewijzen van luchtwaardigheid behandeld. De hernieuwingen van de bestaande bewijzen van luchtwaardigheid hadden in dit totaal het leeuwendeel met 911 dossiers. Daarnaast heeft de dienst ook 41 initiële luchtwaardigheidsbewijzen (22 voor vliegtuigen en 19 voor warme luchtballonnen) zowel als 3 luchtwaardigheidsbewijzen voor export afgeleverd.

Er werden 4 bewijzen van erkenning van onderhoudswerkplaatsen hernieuwd conform de nationale reglementering. Geen atelier kreeg een nationale erkenning en 3 kregen een initiële erkenning.

28 onderhoudswerkplaatsen werden conform de Europese regelgeving EASA Part M Subpart F erkend.

41 audits werden uitgevoerd op technische onderhoud ateliers.

De dienst voerde 658 controles op vliegtuigen en 253 controles op heteluchtballonnen uit.

Dienst Commerciële Luchtvaart (C-COM)

Basisactiviteiten

De dienst Commerciële Luchtvaart verzekert de technische controle van alle commercieel uitgbate luchtvaartuigen ingeschreven in België. Het doel van deze acties is het afleveren van bewijzen van luchtwaardigheid volgens de procedures voorgeschreven door EASA. Hierbij voert deze dienst fysieke controles uit op luchtvaartuigen. Hij volgt eveneens de betrouwbaarheidsprogramma's en belangrijke incidenten van luchtvaartuigtypes op.

De dienst Commerciële Luchtvaart levert de vergunningen aan productie- en onderhoudsorganismen af conform de EASA-regelgeving. C-COM levert ook de machtigingen "CAT II/III, ETOPS, RVSM, B-RNAV" af. Zij verleent technisch advies in verband met de leasingaanvragen van Belgische maatschappijen en geeft luchtvaartpassen volgens de Europese regelgeving.

Objectifs opérationnels (+ indicateurs)

- Délivrer des certificats de navigabilité et renouveler les ARC aux aéronefs de transport public (air carriers et business aircraft - EASA Part 21)

Délivrer les certificats de navigabilité pour des aéronefs de transport public : 90% des certificats de navigabilité sont délivrés dans les six semaines après réception du dossier technique correct et complet. La procédure est respectée (100%).

Renouveler des Airworthiness Review Certificates aux aéronefs de transport public : 90% des dates d'échéance du CN sont respectées suivant le dépôt d'un dossier complet de demande. Pour les avions dont le nombre maximum de passagers est de 20 passagers, 90% des contrôles physiques sont effectués avant renouvellement.

Délivrer des Certificats de Navigabilité pour des aéronefs de transport public pour l'exportation : 90% des CN sont délivrés dans le mois qui suit la réception d'un dossier technique correct et complet. Un contrôle physique est réalisé (100%). La procédure est respectée (100%).

- Délivrer des certificats de navigabilité et renouveler les ARC aux hélicoptères (EASA Part 21)

Délivrer les certificats de navigabilité pour des hélicoptères : 90% des Certificats de Navigabilité sont délivrés dans le mois qui suit la réception du dossier technique correct et complet. La procédure est respectée (100%).

Renouveler des Airworthiness Review Certificates aux hélicoptères: 90% des dates d'échéance des Certificats de Navigabilité sont respectées suivant le dépôt d'un dossier complet de demande. 90% des contrôles physique sont effectués avant renouvellement.

Délivrer des Certificats de Navigabilité pour des hélicoptères pour l'exportation: 90% des Certificats de Navigabilité sont délivrés dans le mois qui suit la réception d'un dossier correct et complet. Un contrôle physique est réalisé (100%).

- Effectuer des contrôles physiques sur les aéronefs

Effectuer un contrôle physique approprié: le planning annuel est respecté. 90% des contrôles physiques

Operationele doelstellingen (+ indicatoren)

- Luchtwaardigheidsvergunningen verstrekken en de ARC's van luchtvaartuigen voor openbaar vervoer (air carriers en business aircraft - EASA Part 21) hernieuwen.

Luchtwaardigheidvergunningen voor luchtvaartuigen voor openbaar vervoer verstrekken: 90% van de luchtwaardigheidsbewijzen worden binnen zes weken na ontvangst van het volledige en correcte technisch dossier verstrekt. De procedure wordt nageleefd (100%).

De *Airworthiness Review Certificates* voor luchtvaartuigen voor openbaar vervoer hernieuwen: 90% van de vervaldata van de luchtwaardigheidvergunningen worden nageleefd na indiening van het volledige aanvraagdossier. Voor vliegtuigen met een maximum passagiersaantal van minder dan 20 passagiers, worden 90% van de fysieke inspecties vóór de hernieuwing uitgevoerd.

Luchtwaardigheidvergunningen voor luchtvaartuigen voor openbaar vervoer voor de export verstrekken: 90% van de luchtwaardigheidvergunningen worden binnen een maand na ontvangst van een volledig en correct technisch dossier verstrekt. De fysieke inspectie wordt uitgevoerd (100%). De procedure wordt nageleefd (100%).

- Luchtwaardigheidsvergunningen verstrekken en de ARC's voor helikopters (EASA Part 21) hernieuwen.

Luchtwaardigheidvergunningen voor helikopters verstrekken: 90% van de luchtwaardigheidvergunningen worden binnen een maand na ontvangst van een volledig en correct technisch dossier verstrekt. De procedure wordt nageleefd (100%).

De *Airworthiness Review Certificates* voor helikopters hernieuwen: 90% van de vervaldata van de luchtwaardigheidvergunningen worden nageleefd na indiening van het volledige aanvraagdossier. 90% van de fysieke inspecties worden vóór de hernieuwing uitgevoerd.

Luchtwaardigheidvergunningen voor helikopters voor de export verstrekken: 90% van de luchtwaardigheidvergunningen worden binnen een maand na ontvangst van een volledig en correct technisch dossier verstrekt. De fysieke inspectie wordt uitgevoerd (100%).

- Fysieke inspecties van de luchtvaartuigen uitvoeren.

Een gepaste fysieke inspectie uitvoeren: de jaarplanning wordt nageleefd. 90% van de fysieke

sont effectués en atelier par opérateur/par an/par type. 90% des rapports de contrôle sont envoyés dans les trois semaines après contrôle.

Effectuer un contrôle physique en atelier: le planning annuel est respecté. 90% des contrôles physiques sont effectués en atelier par opérateur/par an/par type. 90% des rapports de contrôle sont envoyés dans les trois semaines après contrôle.

- Suivre les programmes de fiabilité et les incidents significatifs des aéronefs des compagnies aériennes (par type d'aéronef).

Tenir une réunion de programme: 90 % des réunions de fiabilité sont tenues par opérateur/par an/par type.

Réceptionner et traiter les rapports périodiques: 90% des actions sont prises dans les 20 jours ouvrables quand les rapports de fiabilité semestriels des opérateurs ne sont pas rentrés dans les 75 jours ouvrables après l'échéance de la période concernée.

- Agréer et surveiller les organismes de maintenance EASA Part 145

Agréer un organisme de maintenance: 90% des agréments sont délivrés dans les trois mois après réception d'un dossier correct et complet. La procédure est respectée (100%).

Auditer un organisme de maintenance: 90% des audits de surveillance sont réalisés suivant un planning annuel. Un audit complet est à effectuer dans chaque société sur une période de deux ans. 90% des rapports d'audit sont envoyés dans les trois semaines après exécution de l'audit.

L'action est prise dans les 20 jours ouvrables quand les rapports d'audit ne sont pas clôturés dans les délais prescrits (90%).

- Agréer et surveiller les organismes pour la gestion du maintien de la navigabilité des aéronefs (EASA Part M Subpart G)

Agréer un organisme Part M Subpart G au sein d'une compagnie aérienne: 90% des agréments sont délivrés dans les trois mois après réception d'un dossier correct et complet. La procédure est respectée (100%).

Auditer un organisme Part M Subpart G au sein d'une compagnie aérienne: les audits de surveillance sont

inspecties worden in de werkplaats per operator/per jaar/per type uitgevoerd. 90% van de inspectierapporten worden binnen drie weken na de inspectie verstuurd.

Een fysieke inspectie in de werkplaats uitvoeren: de jaarplanning wordt nageleefd. 90% van de fysieke inspecties worden in de werkplaats per operator/per jaar/per type uitgevoerd. 90% van de inspectierapporten worden binnen drie weken na de inspectie verstuurd.

- De betrouwbaarheidsprogramma's en de relevante incidenten van de luchtvaartuigen van de luchtvaartmaatschappijen (per type luchtvaartuig) opvolgen.

Een programmabijeenkomst houden: 90% van de betrouwbaarheidsbijeenkomsten worden per operator/per jaar/per type gehouden.

De periodieke rapporten in ontvangst nemen en behandelen: 90% van de acties worden binnen 20 werkdagen ondernomen wanneer de zesmaandelijkse betrouwbaarheidsrapporten niet binnen 75 werkdagen na het vervallen van de periode in kwestie werden ingeleverd.

- De onderhoudsinstellingen goedkeuren en er toezicht op houden (EASA Part 145).

Een onderhoudsinstelling goedkeuren: 90% van de goedkeuringen worden binnen drie maanden na ontvangst van een volledig en correct dossier verstrekt. De procedure wordt nageleefd (100%).

Een onderhoudsinstelling auditeren: 90% van de toezichtaudits worden volgens een jaarplanning uitgevoerd. Over een periode van twee jaar dient in elk bedrijf een volledige audit te worden uitgevoerd. 90% van de inspectierapporten worden binnen drie weken na uitvoering van de inspectie verstuurd.

Er wordt actie ondernomen binnen 20 werkdagen wanneer de auditrapporten niet binnen de voorgeschreven termijn worden afgesloten (90%).

- De instellingen verantwoordelijk voor het behouden van de luchtwaardigheid van de luchtvaartuigen goedkeuren en er toezicht op houden (EASA Part M Subpart G).

Een Part M Subpart G -instelling binnen een luchtvaartmaatschappij goedkeuren: 90% van de goedkeuringen worden binnen drie maanden na ontvangst van een volledig en correct dossier verstrekt. De procedure wordt nageleefd (100%).

Een Part M Subpart G -instelling binnen een luchtvaartmaatschappij auditeren: de toezichtaudits

réalisés suivant un planning annuel. 90% des audits complets sont à effectuer dans chaque société sur une période de deux ans.

90% des rapports d'audit sont envoyés dans les trois semaines après exécution de l'audit. L'action est prise dans les 20 jours ouvrables quand les rapports d'audit ne sont pas clôturés dans les délais prescrits (90%).

Accepter un "engineering centre" par le biais d'un opérateur: 90% des agréments sont donnés dans les trois mois après réception d'un dossier technique correct et complet. La procédure est respectée (100%).

Auditer un "engineering centre" par le biais d'un opérateur: 90% des audits de surveillance "engineering" sont réalisés suivant un planning annuel, une fois par an.

90% des rapports d'audit sont envoyés dans les trois semaines après exécution de l'audit. L'action est prise dans les 20 jours ouvrables quand les rapports d'audit ne sont pas clôturés dans les délais prescrits (90%).

- Agréer et surveiller les organismes de production EASA Part 21 Subpart G (avec Système Qualité)

Agréer un organisme de production EASA Part 21 Subpart F: 90% des agréments sont délivrés dans les trois mois après réception d'un dossier correct et complet. La procédure est respectée.

Auditer un organisme de production EASA Part 21 Subpart F: 90% des audits de surveillance sont réalisés suivant un planning annuel, une fois par an. 90% des rapports d'audit sont envoyés dans les trois semaines après exécution de l'audit.

- Délivrer et surveiller les autorisations techniques cat II/III, ETOPS, RVSM, B-RNAV, ...

90% des avis sont rendus dans les 10 jours ouvrables après réception d'un dossier technique correct et complet.

- Délivrer et surveiller les autorisations IFR.

Délivrer une autorisation IFR à un aéronef: 90% des autorisations sont délivrées dans le mois qui suit la réception du dossier correct et complet.

Surveillance des autorisations suivant planning annuel: 90% des contrôles sont effectués une fois par an/par aéronef. 90% des rapports sont envoyés dans les trois semaines après contrôle.

worden volgens een jaarplanning uitgevoerd. Over een periode van twee jaar worden in elk bedrijf 90% van de volledige audits uitgevoerd.

90% van de inspectierapporten worden binnen drie weken na uitvoering van de inspectie verstuurd. Er wordt actie ondernomen binnen 20 werkdagen wanneer de auditrapporten niet binnen de voorgeschreven termijn worden afgesloten (90%).

Een "engineering centre" aanvaarden via een operator: 90% van de goedkeuringen worden binnen drie maanden na ontvangst van een volledig en correct dossier verstrekt. De procedure wordt nageleefd (100%).

Een "engineering centre" auditeren via een operator: 90% van de "engineering"-toezichtaudits worden volgens een jaarplanning één keer per jaar uitgevoerd. 90% van de inspectierapporten worden binnen drie weken na uitvoering van de inspectie verstuurd. Er wordt actie ondernomen binnen 20 werkdagen wanneer de auditrapporten niet binnen de voorgeschreven termijn worden afgesloten (90%).

- De productie-instellingen goedkeuren en er toezicht op houden (EASA Part 21 Subpart F, met kwaliteitssysteem).

Een EASA Part 21 Subpart F -productie-instelling goedkeuren: 90% van de goedkeuringen worden binnen drie maanden na ontvangst van een volledig en correct dossier verstrekt. De procedure wordt nageleefd.

Een EASA Part 21 Subpart F -productie-instelling auditeren: 90% van de toezichtaudits worden volgens een jaarplanning één keer per jaar uitgevoerd. 90% van de inspectierapporten worden binnen drie weken na uitvoering van de inspectie verstuurd.

- Verstrekken en controleren van technische goedkeuringen cat II/III, ETOPS, RVSM, B-RNAV,....

90% van de adviezen worden binnen 10 werkdagen na ontvangst van een volledig en correct technisch dossier gegeven.

- Verstrekken en controleren van goedkeuringen IFR.

Een IFR -vergunning verstrekken aan een luchtvaartuig: 90% van de vergunningen worden binnen een maand na ontvangst van een volledig en correct technisch dossier verstrekt.

Toezicht op de vergunningen volgens een jaarplanning: 90% van de inspecties worden één keer per jaar/per luchtvaartuig uitgevoerd. 90% van de rapporten worden binnen drie weken na de inspectie verstuurd.

- Délivrer des avis techniques en matière de demande de leasing des compagnies aériennes belges

90% des avis sont donnés dans les 15 jours ouvrables suivant la réception du dossier correct et complet. La procédure est respectée (100%).

Réalisations 2012

Depuis 2010, la plupart des renouvellements de certificats de navigabilités sont délivrés par les centres d'entretien eux-mêmes. Ces centres sont suivis par le programme ACAM. En plus, un certain nombre de dossiers ont été traités au niveau des certificats de navigabilité des avions. Il s'agit de 23 délivrances initiales et de 3 certificats de navigabilité pour exportation. En ce qui concerne les hélicoptères, outre quelques renouvellements, 11 certificats de navigabilité initiaux et 0 certificat de navigabilité pour exportation ont été délivrés.

C-COM a délivré 2 licences IFR en 2012 et réalisé 80 contrôles relatifs à ces licences. Il a également délivré 45 autorisations techniques « CAT II/III, ETOPS, RVSM, B-RNAV ».

Le Service Aviation commerciale a délivré 65 laissez-passer de navigation et rendu 39 avis techniques sur des demandes de leasing.

Il a réalisé 22 audits d'organismes de gestion du maintien de la navigabilité d'aéronefs (conformément à la réglementation EASA Part M), 23 audits d'organismes de production conformément à la réglementation EASA Part 21 POA et 42 audits d'organismes de maintenance conformément à la réglementation EASA Part 145.

Il y a eu également 34 audits sur des avions et 32 sur des hélicoptères, en matière de « continued compliance ».

Service Certification (C-CER)

Activités de base

Le service Certification est responsable de la certification des produits et composants aéronautiques qui relèvent encore de la compétence nationale. Il est également chargé d'approuver les adaptations et réparations aux systèmes de vol et éléments structurels des aéronefs. Le service délivre les autorisations et approbations spécifiques aux organismes de conception et cela conformément aux procédures aéronautiques internationales. Il traite les dossiers relatifs aux certificats de bruit et les « Emergency Equipment Layouts ».

- Technisch advies geven inzake leasingaanvragen van Belgische luchtvaartmaatschappijen.

90% van de adviezen worden binnen 15 werkdagen na ontvangst van een volledig en correct technisch dossier gegeven. De procedure wordt nageleefd (100%).

Realisaties 2012

Sinds 2010 worden de meeste hernieuwingen van de bewijzen van luchtwaardigheid door de onderhoudscentra's zelf afgeleverd. Deze centra worden via het ACAM-programma opgevolgd. Daarnaast werden een aantal dossiers met betrekking tot bewijzen van luchtwaardigheid van vliegtuigen afgehandeld: 23 initiële afgiften en 3 bewijzen van luchtwaardigheid voor export. Voor helikopters werden er naast enkele hernieuwingen, 11 initiële bewijzen van luchtwaardigheid en 0 bewijs van luchtwaardigheid voor export afgeleverd.

C-COM leverde in 2012 2 IFR-vergunningen af en voerde 80 controles uit op deze vergunningen. De dienst gaf 45 technische machtigingen « CAT II/III, ETOPS, RVSM, B-RNAV » uit.

De dienst Commerciële Luchtvaart reikte 65 luchtvaartpassen uit en gaf 39 technische adviezen bij leasingaanvragen.

Er werden 22 audits van managementorganisaties voor het beheer van de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen (volgens de regelgeving EASA Part M), 23 audits van productieorganisaties volgens de regelgeving EASA Part 21 POA en 42 audits van onderhoudsorganisaties volgens de regelgeving EASA Part 145 uitgevoerd.

Er werden ook 34 audits uitgevoerd op vliegtuigen, en 32 op helikopters, inzake « continued compliance » (luchtwaardigheid).

Dienst Certificatie (C-CER)

Basisactiviteiten

De dienst Certificatie is verantwoordelijk voor de certificatie van luchtvaartproducten en –componenten die onder de nationale bevoegdheid vallen. Deze dienst houdt zich eveneens bezig met het goedkeuren van aanpassingen en herstellingen aan systemen en structurele elementen van luchtvaartuigen. De dienst levert de vergunningen en specifieke goedkeuringen aan conceptieorganismen af in het domein van de luchtvaart conform de internationale luchtvaartprocedures. Zij behandelt de dossiers in verband met de geluidscertificaten en de « Emergency Equipment Layouts ».

Ce service apporte le support technique, administratif et procédural au Service Aviation privée (C-GEN) pour les agréments des organismes de maintenance et des organismes de gestion du maintien de la navigabilité conformément à la réglementation EASA.

Objectifs opérationnels (+ indicateurs)

- Traiter les dossiers relatifs à la certification de produits et composants aéronautiques sous compétence nationale.

Certifier une demande de construction amateur, avions "Annexe 2 (CE 216/2008)", ...: prendre une décision de (dés)approbation dans les 2 mois (construction amateur) ou délai requis par le règlement de certification (autres dossiers), après réception d'un dossier complet et correct.

Approuver un dossier d'homologation concernant les systèmes électroniques de navigation pour des aéronefs immatriculés en Belgique: prendre une décision de (dés)approbation dans les 15 jours ouvrables à partir d'une demande d'approbation, après réception d'un dossier complet et correct.

- Traiter les dossiers relatifs aux certificats de nuisance sonore conformément aux procédures "EASA".

Délivrer un certificat de nuisance sonore dans les 5 jours ouvrables à partir de la réception du dossier complet et correct.

- Approuver les modifications ou réparations apportées à un aéronef immatriculé en Belgique conformément aux procédures EASA (contrat DGTA-EASA).

Approuver les modifications ou réparations: prendre une décision de (dés)approbation dans les 15 jours ouvrables à partir d'une demande d'approbation de réparation ou de modification, après réception d'un dossier complet et correct

- Approuver les Cargo/Cabin/emergency layout des opérateurs belges.

Approuver les layout: prendre une décision de (dés)approbation dans les 10 jours ouvrables après réception d'un dossier complet et correct.

- Approuver les "maintenance programme" (aviation non commerciale) conformément aux procédures EASA.

Approuver les programmes de maintenance: prendre une décision de (dés)approbation dans les 15 jours

Deze dienst geeft technische, administratieve en procedurele ondersteuning aan de dienst Private Luchtvaart (C-GEN) met betrekking tot goedkeuringen van onderhoudsorganisaties en organisaties voor het beheer van de permanente luchtwaardigheid volgens de EASA-regelgeving.

Operationele doelstellingen (+ indicatoren)

- De dossiers betreffende de certificering van luchtvaartproducten en -onderdelen die onder nationale bevoegdheid vallen, behandelen.

Een aanvraag voor de bouw door amateur certificeren, vliegtuigen "Bijlage 2 (EG 216/2008)", ...: een goedkeurings- of afkeuringsbeslissing binnen de 2 maanden nemen (bouw amateur) of termijn bepaald door de certificatieverordening (andere dossiers), na ontvangst van een volledig en correct dossier.

Een homologatiedossier betreffende elektronische navigatiesystemen voor in België ingeschreven luchtvaartuigen goedkeuren: een goedkeurings- of afkeuringsbeslissing nemen binnen 15 werkdagen na de goedkeuringsaanvraag en ontvangst van een volledig en correct dossier.

- De dossiers in verband met geluidshindervergunning volgens de EASA-procedures behandelen.

Een geluidshindervergunning verstrekken binnen 5 werkdagen na ontvangst van het volledige en correcte dossier.

- De wijzigingen of herstellingen aan een in België ingeschreven luchtvaartuig conform de EASA-procedures goedkeuren. (overeenkomst DGLV-EASA).

De wijzigingen of herstellingen goedkeuren: een goedkeurings- of afkeuringsbeslissing nemen binnen 15 werkdagen na een aanvraag tot goedkeuring of wijziging en ontvangst van een volledig en correct dossier.

- De Cargo/Cabin/emergency layout van de Belgische operatoren goedkeuren.

De layout goedkeuren: een goedkeurings- of afkeuringsbeslissing nemen binnen 10 werkdagen na ontvangst van een volledig en correct dossier.

- De "maintenance programme" (niet-commerciële luchtvaart) in overeenstemming met de EASA-procedures goedkeuren.

De onderhoudsprogramma's goedkeuren: een goedkeurings- of afkeuringsbeslissing nemen binnen

ouvrables après réception d'un dossier complet et correct (voir circulaires Airw-37 à Airw-38).

- Etudier les dossiers pour la délivrance des agréments aux organismes de maintenance Part M Subpart F (règlement "EASA")

Vérifier endéans les 90 jours si les spécifications du Manuel de l'organisme sont recevables, puis auditer et délivrer l'agrément (voir circulaires Airw-30 à Airw-32).

- Etudier les dossiers pour la délivrance des agréments aux organismes de gestion de la maintenance Part M Subpart G (règlement "EASA")

Vérifier endéans les 90 jours si les spécifications du Manuel de l'organisme sont recevables, puis auditer et délivrer l'agrément (voir circulaires Airw-33 à Airw-36).

- Enregistrer un ELT dans la Base de Données Nationale

Enregistrer le codage ELT dans les 10 jours après réception d'un dossier complet et correct via le "Request Collector".

Réalisations 2012

En 2012, le service C-CER a procédé à 28 audits de surveillance se rapportant à l'agrément d'organismes de maintenance et de gestion de la navigabilité, et 3 organismes de maintenance ont obtenu leur agrément initial conformément à la réglementation EASA Part M Subpart F.

Le service a en outre approuvé 29 adaptations ou réparations à des aéronefs immatriculés en Belgique et a délivré 69 certificats de bruit. 123 « Emergency Equipment Layouts » ont finalement été approuvés.

Service Exploitation commerciale aérienne (C-EXP)

Activités de base

Ce service concrétise la politique en matière de transport aérien régulier et non régulier. Il participe aux accords aériens bilatéraux, accorde des droits de trafic pour les vols non réguliers et examine les programmes et accorde des droits de trafic pour les vols réguliers.

Le Service Exploitation commerciale aérienne délivre des licences d'exploitation aux transporteurs aériens belges actifs dans le transport aérien commercial et cela après avoir évalué les plans d'entreprises et les

15 werkdagen na een aanvraag tot goedkeuring of wijziging en ontvangst van een volledig en correct dossier. (zie circulaires Airw-37 tot Airw-38).

- De dossiers voor de afgifte van de erkenningen aan de onderhoudsorganisaties Part M Subpart F ("EASA" Verordening) bestuderen

Binnen de 90 dagen nagaan of de specificaties van het handboek van de organisatie ontvankelijk zijn, en vervolgens auditeren en de erkenning afgeven (zie circulaires Airw-30 tot Airw-32).

- De dossiers voor de afgifte van de erkenningen aan de onderhoudsmanagementorganisaties Part M Subpart G ("EASA" Verordening) bestuderen

Binnen de 90 dagen nagaan of de specificaties van het handboek van de organisatie ontvankelijk zijn, en vervolgens auditeren en de erkenning afgeven (zie circulaires Airw-33 tot Airw-36).

- Een ELT registreren in de nationale database

De ELT codering registreren binnen de 10 dagen na ontvangst van een volledig en correct dossier via de "Request Collector".

Realisaties 2012

In 2012 heeft de dienst Certificatie (C-CER) 28 controle-audits uitgevoerd met betrekking tot de erkenning van luchtwaardigheidsbeheerbedrijven, en 3 luchtwaardigheidsbeheerbedrijven hebben hun initiële erkenning ontvangen conform de EASA-reglementering Part M Subpart F.

De dienst heeft bovendien ook 29 aanpassingen of herstellingen aan in België ingeschreven luchtvaartuigen goedgekeurd en 69 geluidscertificaten afgegeven. Uiteindelijk werden er 123 "Emergency Equipment Layouts" goedgekeurd.

Dienst handelsluchtvaartexploitatie (C-EXP)

Basisactiviteiten

Deze dienst concretiseert het beleid inzake het geregeld en niet-geregeld luchtvervoer. De dienst neemt deel aan de bilaterale luchtvaartakkoorden, kent verkeersrechten voor niet-geregelde vluchten toe en onderzoekt de programma's en kent de verkeersrechten voor geregelde vluchten toe.

De dienst Handelsluchtvaartexploitatie levert exploitatievergunningen af aan Belgische luchtvervoerders voor handelsluchtvaart. Dit gebeurt na evaluatie van de ondernemingsplannen en de

conditions commerciales d'exploitation. Il traite les dossiers relatifs aux autorisations de travail aérien et de baptêmes de l'air.

Le service délivre les autorisations temporaires de survol du territoire belge pour les aéronefs immatriculés à l'étranger qui ne disposent pas d'un certificat de navigabilité valable.

Objectifs opérationnels (+ indicateurs)

- Traiter les dossiers de licences d'exploitation de compagnies aériennes belges.

Les nouvelles demandes de licence d'exploitation sont traitées dans les trois mois de la réception du dossier complet. En cas de dossier incomplet, le service prend contact pour réclamer les éléments manquants dans les dix jours de la réception du dossier.

Les modifications de licences d'exploitation sont traitées dans les dix jours ouvrables. Le délai commence à courir dès le moment où toutes les données du dossier ont été fournies conformément aux directives existantes.

- Traiter des dossiers relatifs aux autorisations de travail aérien et de baptêmes de l'air.

Les nouvelles demandes d'autorisation sont traitées dans les cinq jours ouvrables de la réception d'une demande complète et correcte. En cas de dossier incomplet, le service prend contact pour réclamer les éléments manquants dans les 5 jours ouvrables après réception du dossier.

La modification d'un renouvellement se fait :

- dans les 5 jours ouvrables avant la date d'échéance de l'autorisation;
- si la demande de renouvellement parvient après la date d'échéance de l'autorisation, dans les 5 jours ouvrables suivant le jour de la réception du dossier

- Délivrer des autorisations provisoires de survol du territoire belge aux aéronefs immatriculés à l'étranger et ne disposant pas d'un certificat de navigabilité OACI.

L'autorisation est délivrée au minimum 1 jour avant la date de survol, pour autant que la demande parvienne au moins dix jours ouvrables avant la date de survol.

commerciële voorwaarden voor exploitatie. Zij behandelt de dossiers in verband met machtigingen voor luchtarbeid en luchtdopen.

De dienst staat in voor het afleveren van tijdelijke toelatingen voor het vliegen boven Belgisch grondgebied voor de in het buitenland ingeschreven luchtvaartuigen die niet over een geldig bewijs van luchtwaardigheid beschikken

Operationele doelstellingen (+ indicatoren)

- Behandelen van dossiers in verband met exploitatievergunningen van Belgische luchtvaartmaatschappijen.

Nieuwe aanvragen voor een exploitatievergunning worden binnen de 3 maanden na ontvangst van het volledige dossier afgehandeld. In geval van een onvolledig dossier wordt binnen de 10 werkdagen na ontvangst van het dossier contact opgenomen met de vraag de ontbrekende elementen te verschaffen.

De wijzigingen van exploitatievergunningen worden binnen de 10 werkdagen afgehandeld. De termijn begint te lopen vanaf het ogenblik dat alle gegevens in het dossier conform de bestaande richtlijnen werden verstrekt.

- Behandelen van dossiers in verband met machtigingen voor luchtarbeid en luchtdopen.

Nieuwe aanvragen voor een machtiging worden binnen de 5 werkdagen na ontvangst van een volledige en correcte aanvraag afgehandeld. In geval van een onvolledig dossier wordt binnen de 5 werkdagen na ontvangst van het dossier contact opgenomen met de vraag de ontbrekende elementen te verschaffen.

De wijziging van een hernieuwing gebeurt:

- binnen de 5 werkdagen vóór de vervaldatum van de machtiging;
- binnen de 5 werkdagen na de ontvangstdag van het dossier indien de aanvraag tot hernieuwing ontvangen wordt na de vervaldatum van de machtiging.

- Afleveren van tijdelijke toelatingen voor het vliegen boven Belgisch grondgebied voor in het buitenland ingeschreven luchtvaartuigen die niet over een ICAO Bewijs van Luchtwaardigheid beschikken.

De toelating wordt gegeven minimum 1 dag vóór de datum van overvliegen voor zover de aanvraag ten minste 10 werkdagen vóór de datum van overvliegen wordt ontvangen.

- Attribuer des droits de trafic pour les vols non réguliers.

L'autorisation est toujours délivrée avant le vol, pour autant qu'il soit satisfait à toutes les conditions et toutes les réglementations, et pour autant que la demande et les documents requis

- soient reçus au moins 3 jours ouvrables avant la date des vols ad hoc ;
- soient reçus un mois avant le premier vol planifié pour les séries de vols (par ex. pour toute une saison).

- Etudier les programmes et accorder des droits de trafic pour les vols réguliers.

L'autorisation est donnée pour les programmes conformément aux clauses de l'accord bilatéral.

L'autorisation pour des vols supplémentaires est toujours donnée avant le vol, pour autant que la demande soit reçue au moins trois jours ouvrables avant la date du vol.

- Gestion des dossiers des relations aériennes bilatérales.

Les négociations bilatérales planifiées sont notifiées à la Commission Européenne au moins 15 jours ouvrables avant la date du début des négociations.

Les résultats des négociations bilatérales sont notifiés à la Commission Européenne endéans le mois suivant la date de clôture des négociations.

- Gestion des aspects financiers-économiques des dossiers exploitation commerciale aérienne.

Chaque année, les compagnies aériennes sont invitées à communiquer les données suivantes six mois au plus tard après la clôture de leur exercice comptable :

- les comptes annuels contrôlés par les experts-comptables
- l'estimation du bilan, en ce compris le compte de résultats pour l'année suivante
- les états de cashflow et les plans de liquidités.

L'examen de ces données est terminé au plus tard 8 mois après la clôture de l'exercice de chaque compagnie.

Un rapport final consolidé de toutes les compagnies aériennes est établi au plus tard un mois après la réalisation du dernier examen.

- Toekennen van verkeersrechten voor niet-geregelde vluchten

De toelating wordt steeds vóór het plaatsvinden van de vlucht uitgereikt indien aan alle voorwaarden en reglementeringen voldaan wordt én voor zover de aanvraag en de vereiste documenten ten minste:

- 3 werkdagen vóór de datum van de ad -hoc vluchten worden ontvangen;
- één maand vóór de geplande eerste vlucht worden ontvangen voor reeksen van vluchten (bijvoorbeeld voor een gans seizoen).

- Onderzoeken van programma's en toekennen van verkeersrechten voor geregelde vluchten.

De toelating voor programma's wordt uitgereikt overeenkomstig de bepalingen van het bilateraal akkoord.

De toelating voor bijkomende vluchten worden steeds uitgereikt vóór het plaatsvinden van de vlucht voor zover de aanvraag ten minste 3 werkdagen vóór de datum van de vlucht wordt ontvangen.

- Beheren van de dossiers van de bilaterale luchtvaartbetrekkingen.

De geplande bilaterale besprekingen worden minstens 15 werkdagen vóór de aanvangsdatum van de besprekingen aan de Europese Commissie genotificeerd.

De resultaten van de bilaterale besprekingen worden binnen de maand na de einddatum van de besprekingen aan de Europese Commissie genotificeerd.

- Beheren van de financieel-economische aspecten van de dossiers handelsluchtvaartexploitatie.

Tegen ten laatste 6 maanden na het afsluiten van hun boekjaar wordt elk kalenderjaar aan de luchtvaartmaatschappijen schriftelijk gevraagd volgende gegevens te verstrekken:

- de door de accountants gecontroleerde jaarrekeningen
- de balansraming, met inbegrip van winst- en verliesrekening voor het volgend jaar
- de cashflow-staten en liquiditeitsplannen

Het onderzoek van deze gegevens wordt beëindigd tegen ten laatste 8 maanden na het afsluiten van het boekjaar van elke maatschappij.

Een geconsolideerd eindrapport van alle luchtvaartmaatschappijen wordt opgemaakt tegen ten laatste 1 maand na het beëindigen van het laatste onderzoek.

Un plan d'entreprise est demandé dans le mois suivant la notification :

- lorsqu'une entreprise demande une licence d'exploitation
- pour chaque fusion ou reprise projetée d'une autre compagnie
- en cas de profonde modification du volume d'activités et/ou de la flotte ou du capital.

En cas de dossier incomplet, le service prend contact dans les 10 jours ouvrables pour demander les éléments manquants. Ensuite, les compagnies sont tenues de transmettre un plan d'entreprise dans les 2 mois. L'examen de ce dernier ainsi que le rapport à la compagnie sont finalisés dans les 6 semaines de la réception d'un plan d'entreprise correct.

Réalisations 2012

Le service Exploitation commerciale aérienne a délivré 86 autorisations et 84 modifications pour du travail aérien et/ou des baptêmes de l'air.

En ce qui concerne l'octroi de droits de trafic pour le transport non régulier (transport charter), 2960 demandes de droits de trafic pour un total de 13843 vols en provenance ou à destination d'aéroports belges (tant pour le transport de passagers que pour le transport de fret) ont été traitées au cours de l'année IATA (du 1er novembre 2011 au 31 octobre 2012).

Les demandes émanaient de 129 compagnies originaires de pays situés en dehors de l'UE, qui souhaitaient réaliser des vols commerciaux en provenance ou à destination de leur propre pays (troisième et quatrième libertés) ou à destination d'un pays tiers (cinquième ou septième liberté) ainsi que de compagnies originaires de pays de l'UE qui souhaitaient réaliser des vols entre la Belgique et des pays situés en dehors de l'Espace Économique Européen.

En 2012, le Service Exploitation commerciale aérienne a délivré 152 autorisations temporaires de survol de la Belgique ("*permits to fly*").

Direction Espace aérien et Aéroports (AIR)

Cette direction est subdivisée en deux services: le Service Espace aérien (A-SPA) et le Service Aéroports (A-POR).

Service Aéroports (A-POR)

Activités de base

Ce service est chargé de rédiger et de mettre en œuvre la réglementation relative à la certification des

Een bedrijfsplan wordt opgevraagd binnen de maand na kennisgeving:

- wanneer een onderneming een exploitatievergunning aanvraagt
- bij elke voorgenomen fusie of overneming van een andere maatschappij
- bij ingrijpende wijziging inzake de omvang van de activiteiten en/of de vloot of van het aandelenkapitaal

In geval van een onvolledig dossier wordt binnen de 10 werkdagen contact opgenomen met de vraag de ontbrekende elementen te verschaffen.

De maatschappijen dienen daarop binnen de 2 maanden een bedrijfsplan over te maken. De studie ervan en het schriftelijk verslag aan de maatschappij worden voltooid binnen de 6 weken na ontvangst van een correct bedrijfsplan.

Realisaties 2012

De dienst Handelsluchtvaartexploitatie heeft 86 machtigingen en 84 wijzigingen voor luchtarbeid en/of luchtdopen afgeleverd.

Op het vlak van de toekenning van verkeersrechten voor niet-geregeld vervoer (chartervervoer) werden er voor het IATA-jaar (van 1 november 2011 tot 31 oktober 2012) 2960 aanvragen voor verkeersrechten voor 13843 vluchten van of naar Belgische luchthavens (zowel passagiers- als cargovluchten) behandeld.

De aanvragen kwamen van 129 maatschappijen uit niet-EU-landen die commerciële vluchten willen uitvoeren van of naar hun eigen land (derde en vierde vrijheden) of naar een derde land (vijfde of zevende vrijheid), alsook maatschappijen uit EU-landen die vluchten wensen uit te voeren tussen België en landen buiten de Europese Economische Ruimte.

In 2012 heeft de dienst Handelsluchtvaartexploitatie 152 tijdelijke toelatingen tot het overvliegen van België ("*Permits to Fly*") toegekend.

Directie Luchtruim en Luchthavens (AIR)

Deze directie is onderverdeeld in twee diensten namelijk de dienst Luchtruim (A-SPA) en de dienst Luchthavens (A-POR).

Dienst Luchthavens (A-POR)

Basisactiviteiten

Deze dienst staat in voor de redactie van de reglementering inzake de certificatie van luchthavens

aéroports. Outre la réglementation relative aux aéroports certifiés, ce service élabore également la réglementation concernant l'autorisation de terrains d'aviation non certifiés (aérodromes, héliports, ulmodromes), tout en assurant sa mise en œuvre. Le service A-POR est également compétent au niveau de la réglementation relative aux servitudes aéronautiques des aéroports, en ce compris le balisage des obstacles; la réglementation sur les activités aéronautiques et sports aériens (parachutisme, meetings aériens, ...); la réglementation concernant l'autorisation d'activités aéronautiques susceptibles d'entraver la navigation aérienne (navigation aérostatique, feux d'artifice, aéromodélisme, ...); la réglementation relative à l'attribution des "créneaux horaires" (slots), l'assistance en escale et les redevances aéroportuaires. Enfin, le Service Aéroports étudie et collabore à l'adaptation de la partie des règles de l'air dont le service est responsable, tant au niveau national qu'à l'échelle internationale.

Outre le travail à réaliser sur le plan de la réglementation, le service A-POR contribue aux activités de l'OACI, de l'Union européenne et de GASR.

Il gère les biens immeubles qui appartiennent au SPF Mobilité et Transports et les cessions de terrain au profit de The Brussels Airport Company et de Belgocontrol.

Le service A-POR rassemble dans les aéroports belges les statistiques se rapportant au trafic aérien et communique, à la demande de clients internes et externes, les informations statistiques disponibles.

Objectifs opérationnels (+ indicateurs)

- Certifier les aéroports (Annexe 14, partie I de l'OACI)

Auditer conformément au planning annuel approuvé: 95% des audits planifiés sont effectivement réalisés dans le trimestre prévu

- Délivrer des autorisations aux aérodromes et héliports et vérifier leur conformité

Réaliser des contrôles sur les aérodromes (y compris les ULModromes) et les héliports permanents conformément au planning annuel approuvé : 90% des contrôles prévus sont effectivement réalisés dans le trimestre prévu.

Les avis pour aérodromes (y compris les ULModromes) et héliports permanents sont donnés dans un délai raisonnable, sans compromettre les autres objectifs du service: chaque avis est donné dans les 60 jours ouvrables (après la demande écrite). Il est répondu à temps aux demandes pour

en de implementatie ervan. Naast de reglementering inzake de gecertificeerde luchthavens werkt deze dienst ook de reglementering inzake de machtiging van niet-gecertificeerde luchtvaartterreinen (vliegvelden, helihavens, ulmodromen) uit en houdt zich bezig met de implementatie ervan. Andere reglementering waarvoor deze dienst bevoegd is, is de reglementering inzake de luchtvaarterfdienstbaarheden van de luchthavens met inbegrip van bebakening van hindernissen, de reglementering inzake luchtvaartactiviteiten en luchtsporten (parachutespringen, vliegmeetings, ...), de reglementering inzake de toelating voor luchtactiviteiten die de luchtvaart kunnen hinderen (ballonvaart, vuurwerk, modelvliegtuigen, ...), de reglementering inzake de toewijzing van "slots", de grondafhandeling en de luchthavengelden. Ten slotte bestudeert en werkt de dienst Luchthavens mee aan de aanpassing van het deel van de luchtverkeersregels waar de dienst verantwoordelijk voor is, zowel op nationaal als op internationaal vlak.

Naast het regelgevende werk draagt A-POR bij aan de activiteiten van ICAO, de Europese Unie en de GASR.

Zij beheert de onroerende goederen die eigendom zijn van de FOD Mobiliteit en Vervoer en de terreinoverdrachten ten behoeve van The Brussels Airport Company en Belgocontrol.

Ze verzamelt statistieken over het luchtverkeer op de Belgische luchthavens en verstrekt beschikbare statistische informatie op vraag van interne en externe klanten.

Operationele doelstellingen (+ indicatoren)

- De luchthavens certificeren (Bijlage 14, deel I, van ICAO).

Auditeren in overeenstemming met de goedgekeurde jaarplanning: 95% van de geplande audits worden effectief binnen het geplande trimester uitgevoerd

- Machtigingen verstrekken aan de vliegvelden en de helihavens en hun conformiteit verifiëren

Controles uitvoeren op de permanente vliegvelden (incl. ULM-terreinen) en helihavens in overeenstemming met de goedgekeurde jaarplanning: 90% van de geplande controles worden effectief binnen het geplande trimester uitgevoerd.

Adviezen voor permanente vliegvelden (incl. ULM-terreinen) en helihavens worden binnen een redelijke termijn verleend, zonder de andere doelstellingen van de dienst in het gedrang te brengen: elk advies wordt binnen 60 werkdagen (na de schriftelijke aanvraag) verleend. Aanvragen voor tijdelijke vliegvelden en

aérodromes et héliports temporaires: 90% des demandes sont traitées dans les 10 jours ouvrables et au plus tard 1 jour ouvrable avant la date de lancement.

- Délivrer des autorisations pour activités aéronautiques.

Les demandes pour:

- activités aéronautiques
- dérogations par rapport à la hauteur de vol minimale (règles de l'air) et aux zones interdites (ex. P1)
- meetings d'aéromodélisme, spectacles aériens de ballons et meetings aériens

sont traitées dans les temps: 90% de ces demandes sont traitées dans les 10 jours ouvrables et au plus tard 1 jour ouvrable avant la Date de lancement.

- Donner des avis en matière de Construction (en ce qui concerne les servitudes aéronautiques)

Les demandes pour des avis en matière de construction (concernant les servitudes aéronautiques), en ce compris les demandes relatives aux éoliennes sont traitées avant la date d'échéance demandée: 90% des demandes sont traitées au moins 1 jour ouvrable avant le deadline légal.

- Suivre les dossiers économiques, notamment l'attribution des créneaux horaires, le marché de l'assistance en escale à Brussels Airport et la régulation économique de Brussels Airport

Participation active aux travaux des instances nationales et internationales qui s'occupent de l'exécution ou du contrôle du Règlement sur les créneaux horaires

Traiter les demandes entrantes concernant la régulation économique et l'assistance en escale dans le délai fixé

- Gérer les biens immobiliers

Gérer les biens immobiliers qui sont la propriété de la DGTA et traiter les dossiers relatifs aux biens immobiliers qui sont nécessaires pour l'exploitation de Brussels Airport et des services de navigation aérienne.

Réalisations 2012

Les dossiers des six aéroports certifiés (Bruxelles-National, Antwerpen-Deurne, Oostende-Brugge, Charleroi, Liège-Bierset et Kortrijk-Wevelgem) ont été suivis et une attention toute particulière a été portée aux corrections des constatations d'audits précédents. Au total, 40 audits d'aéroports ont eu lieu en 2012.

heliavens worden op tijd beantwoord: 90% van de aanvragen worden binnen de 10 werkdagen en ten laatste 1 werkdag vóór de startdatum beantwoord.

- Toelatingen voor luchtvaartactiviteiten verstrekken.

Aanvragen voor:

- luchtvaartactiviteiten
- afwijkingen van de minimale vlieghoogte (vliegverkeersregels) en verboden zones (vb. P1)

- modelluchtvaart-meetings, ballonmeetings en luchtvaartmeetings

worden op tijd beantwoord: 90% van deze aanvragen worden binnen de 10 werkdagen en ten laatste 1 werkdag vóór de startdatum beantwoord.

- Bouwadviezen verlenen (i.v.m. luchtvaarterfdienstbaarheden)

De aanvragen voor bouwadviezen (i.v.m. luchtvaarterfdienstbaarheden), incl. aanvragen met betrekking tot windturbines, worden vóór de gevraagde deadline beantwoord: 90% van de aanvragen worden minstens 1 werkdag vóór de wettelijke deadline beantwoord.

- Opvolgen van economische dossiers, met name de toewijzing van slots, de grondafhandelingsmarkt op Brussels Airport en de economische regulering van Brussels Airport

Actieve deelname aan de werkzaamheden van nationale en internationale instellingen die zich bezighouden met uitvoering van of toezicht op de slot - verordening

Binnen de gestelde termijn de binnengekomen vragen i.v.m. de Economische regulering en grondafhandeling behandelen

- Beheren van onroerende goederen

Beheren van onroerende goederen die eigendom zijn van het DGLV en behandelen van dossiers met betrekking tot de onroerende goederen die nodig zijn voor de exploitatie van Brussels Airport en van de luchtvaarnavigatiediensten.

Realisaties 2012

De dossiers van de zes gecertificeerde luchthavens (Brussel-Nationaal, Antwerpen-Deurne, Oostende-Brugge, Charleroi, Luik-Bierset en Kortrijk-Wevelgem) werden opgevolgd, met veel aandacht voor de correcties van eerdere auditvaststellingen. In totaal vonden in 2012 40 audits plaats bij deze luchthavens.

Outre les 6 aéroports certifiés, il existe en Belgique 39 aérodromes, 1 hélicoptère « off-shore » et 57 hélicoptères « on-shore ». En 2012, le service a réalisé effectué des contrôles sur 13 aérodromes et 26 hélicoptères.

215 avis ont été rendus sur des permis de bâtir et 173 avis sur des éoliennes.

De plus, le service a délivré 331 autorisations pour des lâchers de ballonnettes, 3 pour des ballons captifs, 332 pour des feux d'artifice, 26 pour des skytracers, 11 pour des largages d'objets, 42 pour des ascensions de ballons à air chaud, 31 pour des sauts en parachute, 2 pour un meeting aérien, 48 dérogations à l'altitude minimale de vol (Cette dérogation est donnée entre autre pour le tournage d'événements cyclistes et pour le contrôle des conduites de gaz et d'électricité) ou à l'interdiction de vol au-dessus de Bruxelles et 29 autorisations pour des spectacles aériens de ballons.

Service Espace aérien (A-SPA)

Activités de base

Le service Espace aérien est chargé de l'élaboration et de la mise à jour de la réglementation nationale relative à l'espace aérien et aux services de la navigation aérienne et veille à son respect. Il contribue également à la conception de nouvelles réglementations internationales et supranationales, assure le suivi de la réglementation existante et se charge, le cas échéant, de leur transposition en droit belge. Ceci inclut le suivi du contrat de gestion actuel entre l'Etat belge et Belgocontrol et la préparation du nouveau contrat de gestion.

Le service participe aux réunions des divers organes de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne EUROCONTROL et assure le suivi des décisions prises.

Le Service A-SPA assure la gestion de la structure de l'espace aérien civil national, ainsi que son intégration dans le « Ciel unique européen » et dans le bloc fonctionnel d'espace aérien FABEC (Functional Airspace Block Europe Central). Dans ce cadre, le service participe à plusieurs groupes de travail de mise en oeuvre du FABEC et coopère aux mandats d'Eurocontrol en vue du développement de mesures de mise en oeuvre en matière d'ANS. Le service s'occupe ainsi de répondre aux demandes d'avis formulées par Eurocontrol, l'EASA ... à propos de propositions de règlements ou de spécifications techniques.

A-SPA assure également le suivi des dossiers environnementaux liés à l'aviation civile (restrictions

Naast de 6 gecertificeerde luchthavens zijn er in België 39 vliegvelden, 1 "off-shore" helihaven en 57 "on-shore" helihavens. In 2012 heeft de dienst 13 controles uitgevoerd op luchthavens en 26 op helihavens.

215 avis ont été rendus sur des permis de bâtir et 173 avis sur des éoliennes.

Daarnaast werden 331 toelatingen gegeven voor het loslaten van ballonnetjes, 3 toelatingen voor kabelballons, 332 toelatingen voor vuurwerk, 12 toelatingen voor skytracers, 11 toelatingen voor het droppen van voorwerpen, 42 toelatingen voor het opstijgen met een luchtballon, 31 toelatingen voor parachutesprongen, 2 toelatingen voor een vliegerevenement, 48 afwijkingen op de minimale vlieghoogte (Dit wordt oa gegeven voor filmopnames van wielervedstrijden en het controleren van gas- en hoogspanningslijne) of het vliegverbod boven Brussel en 29 toelatingen voor ballonvaartmeetings.

Dienst Luchtruim (A-SPA)

Basisactiviteiten

De dienst Luchtruim is belast met het opstellen en bijwerken van de nationale regelgeving met betrekking tot het luchtruim en de luchtvaarnavigatiediensten en kijkt er op toe dat ze wordt nageleefd. Hij levert ook een bijdrage om nieuwe internationale of supranationale regelgeving te ontwerpen, zorgt voor de follow-up van de bestaande regelgeving en eventueel ook voor de omzetting in Belgisch recht. Dit bevat ook de follow-up van de huidige beheersovereenkomst tussen de Belgische Staat en Belgocontrol en de voorbereiding van de nieuwe beheersovereenkomst.

De dienst neemt deel aan de vergaderingen van de verschillende organen van de Europese Organisatie voor de Veiligheid van het Luchtverkeer EUROCONTROL en zorgt voor de follow-up van de genomen beslissingen.

De dienst A-SPA zorgt voor het beheer van de structuur van het nationale burgerluchtruim en voor zijn integratie in het "Gemeenschappelijk Europees luchtruim" en in het functionele luchtruimblok FABEC (Functional Airspace Block Europe Central). In dat verband neemt de dienst deel aan meerdere werkgroepen van implementatie van het FABEC en werkt het samen voor de mandaten van Eurocontrol met het oog op de ontwikkeling van maatregelen inzake ANS. De dienst houdt zich bezig met het beantwoorden van de adviesaanvragen door Eurocontrol of door EASA... in verband met de voorstellen voor reglementen of technische specificaties.

De dienst A-SPA zorgt ook voor de follow-up van de milieudossiers met betrekking tot de burgerluchtvaart

d'exploitation, ETS, CDO...) et la coordination avec les intéressés.

En ce qui concerne la préparation de la politique générale et la coordination avec les parties intéressées, le service se charge notamment :

- de préparer la politique générale liée aux aspects opérationnels, techniques et de gestion de l'espace aérien et d'en surveiller l'application;
- d'analyser des études sur le plan de la politique et, sur la base de celles-ci, de développer des scénarios stratégiques;
- d'étudier et de préparer les adaptations des règles de l'air dont il est responsable, tant au niveau national qu'à l'échelle internationale;
- d'assurer la coordination entre l'aviation militaire et l'aviation civile notamment en vue d'une utilisation flexible de l'espace aérien permettant de satisfaire de manière équilibrée les besoins des usagers civils et militaires;
- l'organisation et participation à des groupes de travail techniques et opérationnels ayant des missions spécifiques;
- de participer à différents groupes de travail liés à la création et la mise en œuvre du FABEC;
- de coordonner les aspects généraux de la gestion de l'espace aérien avec l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale;
- de participer aux réunions organisées par l'Agence européenne de la Sécurité aérienne (EASA) dans les domaines relevant de sa compétence (tels que le développement de la réglementation en matière de « safety assessment », « risk classification », « software assurance » et « software licensing »);
- de coordonner la matière des fréquences aéronautiques, en collaboration avec l'IBPT et la Défense;
- d'apporter de l'expertise pour le développement de la réglementation nationale gérée par les autres Directions de la DGTA;
- d'apporter de l'expertise réglementaire à la BSA-ANS dans sa tâche de certification des ANSP;
- d'apporter de l'expertise financière et économique à la BSA-ANS dans sa tâche liée à l'établissement du plan de performance;
- du suivi et de la coordination des aspects environnementaux de l'aviation civile au niveau

(exploitatiebeperkingen, ETS, CDO...) en voor de coördinatie met de betrokkenen.

Wat de voorbereiding van het algemene beleid en de coördinatie met de betrokken partijen betreft, houdt de dienst zich in het bijzonder bezig met:

- de voorbereiding van het algemene beleid rond de operationele, technische en beheersmatige aspecten van het luchtruim en het toezicht op de naleving ervan;
- de analyse van de onderzoeken op het vlak van het beleid en, op basis daarvan, het uitwerken van strategische scenario's;
- de studie en voorbereiding van de aanpassingen van vliegverkeersregels waarvoor het verantwoordelijk is, en dit zowel op nationaal als op internationaal vlak;
- het verzekeren van de coördinatie tussen de militaire en burgerluchtvaart, vooral met het oog op een soepel gebruik van het luchtruim, zodat aan de behoeften van de burgerlijke en militaire gebruikers op een evenwichtige manier voldaan worden;
- de organisatie en medewerking aan technische en operationele werkgroepen met specifieke opdrachten;
- het deelnemen aan verschillende werkgroepen in verband met de oprichting en gebruik van het FABEC;
- de coördinatie van de algemene aspecten van het beheer van het luchtruim met de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie;
- de deelname aan bijeenkomsten georganiseerd door het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) in de aangelegenheden die onder zijn bevoegdheid ressorteren (zoals de ontwikkeling van de reglementering inzake safety assessment, risk classification en software Assurance en software licensing);
- de coördinatie van de materie betreffende de luchtvaartfrequenties in samenwerking met het BIPT en met landsverdediging;
- het leveren van expertise rond de ontwikkeling van nationale regelgeving die de andere directies van het DGLV beheren;
- het leveren van expertise inzake regelgeving aan de BSA-ANS voor haar certificeringstaak van de ANSP's;
- het leveren van financiële en economische expertise aan de BSA-ANS in haar taak met betrekking tot de opmaak van een performance plan;
- de follow-up en de coördinatie van de milieuaspecten van de burgerluchtvaart op nationaal niveau en op

national et à l'échelle internationale, et de la collaboration avec les autorités régionales dans les dossiers impliquant leur compétence;

- de l'apport d'expertise technique dans la mise en œuvre des décisions politiques relatives à l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National ainsi que dans les contentieux « nuisances sonores »;
- de participer au projet relatif à la mobilité durable en ce qui concerne le transport aérien;
- du traitement de demandes et délivrance d'autorisations pour des vols de test et d'étude effectués avec des UAV/UAS (Unmanned Aerial Vehicle/systems) dans l'espace aérien belge;
- de l'apport d'expertise financière et économique pour s'assurer de la viabilité économique ainsi que de la bonne santé financière du prestataire de services ANS.

Objectifs opérationnels (+ indicateurs)

o Contribuer à la préparation de la politique générale sur le plan des aspects opérationnels et techniques concernant la gestion de l'espace aérien

Définir la stratégie de participation aux Comités, réunions et ateliers pertinents: établir la liste des comités, réunions et groupes de travail pertinents (définir 2 niveaux de pertinence) et l'adapter tous les trimestres dans le cadre fixé par le Directeur général. Participer aux Comités, réunions et groupes de travail nationaux, y compris ceux liés au FABEC : participer à 90 % des "Pertinence 1" et à 60 % des "pertinence 2". Organiser les réunions du BELANC (Belgian Air Navigation Committee) et en assurer la présidence: Organiser au moins 3 réunions BELANC par an.

o Elaborer, mettre à jour et suivre la réglementation nationale ANS

Participer aux Comités, réunions et groupes de travail nationaux pertinents: participer à 90 % des "Pertinence 1" et à 60 % des "pertinence 2". Transposer en droit belge les annexes 2, 3, 4, 10, 11 et 15 à la Convention de Chicago.

o Suivre la réglementation internationale - OACI, Union Européenne et Eurocontrol et coopérer à son développement.

Définir la stratégie de participation aux Comités, réunions de travail et ateliers pertinents de l' OACI, de

internationale schaal, en met de samenwerking met de gewestelijke overheden in de dossiers waarvoor zij bevoegd zijn;

- het leveren van technische expertise bij de uitvoering van beleidsbeslissingen betreffende de exploitatie van de luchthaven van Brussel-Nationaal en bij de geschillen aangaande de "geluidsoverlast";
- de deelname aan het project rond de duurzame mobiliteit van de luchtvaart;
- de behandeling van aanvragen en de uitreiking van vergunningen voor proef- en studievluchten met UAV's/UAS (Unmanned Aerial Vehicle/systems) in het Belgische luchtruim;
- het leveren van financiële en economische expertise teneinde de economische leefbaarheid alsook de goede financiële draagkracht van de dienstverlener ANS te verzekeren.

Operationele doelstellingen (+indicatoren)

o Bijdragen aan de algemene beleidsvoorbereiding op het vlak van operationele en technische aspecten met betrekking tot het beheer van het luchtruim.

De strategie voor deelname aan de relevante comités, vergaderingen en workshops bepalen: de lijst van relevante comités, vergaderingen en werkgroepen opstellen (2 relevantieniveaus bepalen) en deze driemaandelijks aanpassen, binnen het kader vastgesteld door de directeur-generaal. Deelnemen aan de nationale comités, vergaderingen en werkgroepen, met inbegrip van de FABEC: deelnemen aan 90 % van "Relevantie 1" en 60 % van "Relevantie 2". De vergaderingen van het BELANC (Belgian Air Navigation Committee) organiseren en het voorzitterschap ervan verzekeren: Minstens 3 BELANC vergaderingen per jaar organiseren.

o De nationale ANS reglementering uitwerken, bijwerken en opvolgen.

Deelnemen aan de relevante nationale comités, vergaderingen en werkgroepen: deelnemen aan 90 % van "Relevantie 1" en 60 % van "Relevantie 2". Bijlagen 2, 3, 4, 10, 11 en 15 bij het Verdrag van Chicago omzetten in Belgisch recht.

o De internationale reglementering - OACI, Europese Unie en Eurocontrol opvolgen en meewerken aan de ontwikkeling ervan.

De strategie voor deelname aan de relevante comités, werkvergaderingen en workshops van de OACI, de

l'Union Européenne, de l'EASA et d'Eurocontrol : établir la liste des comités et groupes de travail pertinents (définir 2 niveaux de pertinence) et l'adapter tous les trimestres.

Définir la stratégie de participation aux Comités, réunions de travail et ateliers pertinents de l' OACI, de l'Union Européenne et d'Eurocontrol : participer à 90 % des "Pertinence 1" et à 60 % des "pertinence 2".
Discuter et coordonner le développement de la réglementation internationale avec les différents acteurs nationaux impliqués : au moins 2 réunions par an avec les "acteurs" nationaux.

o Participer à la définition de la politique et de la stratégie

Participer à des groupes de travail qui élaborent la réglementation internationale: les parties intéressées sont impliquées dans les nouvelles initiatives dans les 20 jours ouvrables. Répondre à des documents de consultation et contribuer aux études d'instances supranationales et internationales : le délai fixé est respecté dans 90% des cas.

o Suivi des aspects environnementaux de l'aviation civile.

Participation active aux réunions d'instances nationales et internationales qui s'occupent des aspects environnementaux de l'aviation civile.

o Participer aux réunions et suivi des décisions des "Enlarged Committee" et "Finance Standing Committee" d'Eurocontrol.

Participation à raison d'au moins 90%

Réalisations 2012

Suite au fait que le gouvernement précédent s'est retrouvé dans une situation d'affaires courantes et au blocage politique ultérieur, le troisième contrat de gestion entre l'Etat et Belgocontrol n'a pu être négocié. Afin d'appliquer le règlement européen CE 1794/2006 relatif aux redevances ANS à l'aéroport de Bruxelles-National, le 2e contrat de gestion a été unilatéralement modifié par le Roi.

Par la publication de cet Arrêté royal du 11 septembre 2011, la procédure en manquement que la Commission européenne avait initiée à l'encontre de la Belgique pour non-application du règlement européen CE 1794/2006 a pu être arrêtée.

Le Service Espace aérien a fait des propositions pour régulariser la situation des redevances 2012 à l'attention du Secrétaire d'Etat.

Europese Unie, de EASA en Eurocontrol bepalen, binnen het kader vastgesteld door de directeur-generaal: De lijst van relevante comités en werkgroepen opstellen (2 relevantieniveaus bepalen) en deze driemaandelijks aanpassen.

De strategie voor deelname aan de relevante comités, werkvergaderingen en workshops van de OACI, de Europese Unie en Eurocontrol bepalen: deelnemen aan 90 % van "Relevantie 1" en 60 % van "Relevantie 2". De ontwikkeling van de internationale reglementering met de verschillende betrokken nationale actoren bespreken en coördineren: minstens 2 vergaderingen per jaar met de nationale "actoren".

o Meewerken aan het uitstippelen van het beleid en de strategie

Deelnemen aan werkgroepen waar de internationale reglementering wordt uitgewerkt: de betrokken partijen worden binnen 20 werkdagen betrokken bij nieuwe initiatieven. Antwoorden op consultatiedocumenten en bijdragen aan studies van supranationale en internationale instellingen: de gestelde termijn wordt in 90% van de gevallen in acht genomen

o Opvolgen van de milieuaspecten van de burgerluchtvaart

Actieve deelname aan de vergaderingen van nationale en internationale instellingen die zich bezighouden met de milieuaspecten van de burgerluchtvaart

o Deelnemen aan vergaderingen en opvolgen van besluiten van het "Enlarged Committee" en "Finance Standing Committee" van Eurocontrol.

Deelneming naar rato van minstens 90%

Realisaties 2012

Door de regering van lopende zaken en het later politieke impasse kon het derde beheerscontract tussen de Staat en Belgocontrol niet onderhandeld worden. Teneinde de Europese Verordening EG 1794/2006 inzake ANS-heffingen op de luchthaven van Brussel-Nationaal toe te passen werd het tweede Beheerscontract eenzijdig door de Koning gewijzigd.

Door het aannemen van dat Koninklijk Besluit van 11 september 2011 kon de ingebrekestelling die de Europese Commissie tegen België had gestart voor de niet-toepassing van de Europese Verordening EG 1794/2006 stopgezet worden.

De Dienst Luchtruim heeft voorstellen ter attentie van de Staatssecretaris om de toestand van de heffingen van 2012 te regulariseren.

En 2012, le Service Espace aérien a mis en œuvre, en collaboration étroite avec la Direction BSA, le règlement européen CE 610/2010 relatif au système de performance des ANS, par l'élaboration du plan de performance au niveau FABEC et national. Ces plans de performance sont valables pour trois ans (2012-2014).

En 2012, le traité FABEC a poursuivi son application dans l'attente de sa ratification par tous les Etats FABEC. Le service est actif dans 3 des 4 comités qui conseillent le Conseil FABEC notamment le Comité Finances et Performance, le Comité Espace aérien, et le Comité Harmonisation et consultatif.

Dans le cadre de la réalisation du « Ciel unique européen », le service participe régulièrement aux réunions du « Comité Ciel unique » organisées par la Commission européenne, qui ont pour objet essentiellement l'examen et l'approbation, après modifications rédactionnelles et de fond, des différentes mesures d'exécution sur la base des quatre règlements de base.

Dans le même contexte, le service A-SPA a réalisé trois études pour Eurocontrol, respectant leur procédure de concertation, dans les domaines suivants : Air-ground Voice channel spacing, SERA, Aeronautical data/information quality for post-publication phase (ADQ2). Le service A-SPA a aussi participé au ad-hoc Data Assurance Levels (DAL) drafting and review Committee.

En exécution de ces règlements, et notamment du Règlement établissant un système commun de tarification des services de la navigation aérienne en Europe, le service a également poursuivi et continue à poursuivre sa collaboration avec la Cellule stratégique du Secrétaire d'État sur des projets visant l'intégration de ces dispositions dans l'ordre juridique interne belge, comme la révision de quelques dispositions de la loi du 21 mars 1991 relatives aux entreprises publiques économiques, l'accord de coopération de 1989 entre l'État fédéral et les Régions sur la fourniture des services terminaux de navigation aérienne sur les aéroports régionaux, la révision et l'adaptation en ce sens du contrat de gestion entre l'État et Belgocontrol, la détermination du tarif pour les services terminaux à l'aéroport de Bruxelles-National à partir de 2012, etc.

Par ailleurs, le service a également participé en 2012 aux travaux d'un grand nombre de groupes de travail créés au sein d'EUROCONTROL (Safety Regulation Commission, Stakeholder Consultation Group, Standing Committee on Finance, Enlarged Committee for Route Charges, Budgetary and Financial Working

In 2012 heeft de Dienst Luchtruim in nauwe samenwerking met de Directie BSA de Europese Verordening EG 610/2010 inzake prestatieregeling van ANS geïmplementeerd door het prestatieplan op FABEC en op nationaal niveau op te stellen. Die prestatieplannen zijn geldig voor drie jaar (2012-2014).

In 2012 werd het FABEC-verdrag tijdelijk verder toegepast in afwachting van het afronden van zij ratificatie door alle FABEC landen. De Dienst is actief in de 3 van de 4 comités die de FABEC Council adviseren met name de Financial and Performance Committee, Airspace Committee en Harmonisation and Advisory Committee.

In het raam van de verwezenlijking van het "Gemeenschappelijk Europees luchtruim" nam de dienst regelmatig deel aan de door de Europese Commissie gecoördineerde vergaderingen van het "Single Sky Committee" die vooral dienen voor het onderzoek en de goedkeuring, na redactionele en inhoudelijke wijzigingen, van verschillende uitvoeringsmaatregelen op basis van de vier basisverordeningen.

In dezelfde context heeft de dienst A-SPA drie onderzoeken voor Eurocontrol uitgevoerd, daarbij werd de overlegprocedure in de onderstaande domeinen nageleefd: Air-ground Voice channel spacing, SERA, Aeronautical data/information quality for post-publication phase (ADQ2). De dienst A-SPA heeft ook deelgenomen aan de ad-hoc Data Assurance Levels (DAL) drafting and review Committee.

Ingevolge de uitvoering van deze verordeningen, en vooral van de Verordening tot instelling van een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten in Europa, werkte en werkt de dienst samen met de beleidscel van de staatssecretaris voor Mobiliteit, aan projecten om deze bepalingen in de interne Belgische rechtsorde te integreren, zoals de herziening van enkele bepalingen van de wet van 21 maart 1991 betreffende de economische overheidsbedrijven, het samenwerkingsakkoord van 1989 tussen de federale Staat en de gewesten rond de plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten op de regionale luchthavens, de herziening en aanpassing in deze zin van de beheersovereenkomst tussen de Staat en Belgocontrol, de bepaling van de heffingen voor de plaatselijke diensten op de luchthaven Brussel-Nationaal vanaf 2012, enz.

De dienst heeft in 2012 bovendien ook deelgenomen aan de werkzaamheden van een groot aantal werkgroepen die binnen EUROCONTROL werden opgericht (Safety Regulation Commission, Stakeholder Consultation Group, Standing Committee on Finance, Enlarged Committee for Route Charges,

Group-MUAC, NETWORK operations team (NETOPS), Surveillance Regulators Task Force, Electronic Terrain and Obstacle Working group, Working Group Meteo support to ATM, Aeronautical Data Quality Regulators Working Group, AIM /SWIM team...).

En 2012, le service a poursuivi, en concertation avec toutes les parties intéressées, la mise en œuvre du plan d'action que la Belgique a établi pour remédier aux constatations de l'audit USOAP que l'OACI a effectué en 2006.

Les parties intéressées ont également été consultées pour les réponses que le service a fournies aux nombreuses questions parlementaires ainsi que plusieurs Lettres d'État et autres documents de l'OACI.

Le service A-SPA a également assuré la révision annuelle du document LSSIP (Local Single Sky Implementation) qui comprend tous les points d'action à respecter pour assurer la convergence des programmes ATM européens.

Comme par le passé, le service a consacré une attention particulière aux :

- réunions concernant la gestion de l'espace aérien national;
- réunions de coordination et de travail civil/militaire et
- réunions avec Belgocontrol et EUROCONTROL.

Le service a participé aux groupes de travail ayant pour objectif l'élaboration de nouveaux standards, normes et règles pertinents pour la gestion de l'espace aérien.

Le service a également participé régulièrement aux réunions de l'EANPG (European Air Navigation Planning Group) et du COG (EANPG Coordinating Group).

En outre, il faut souligner la contribution au développement et à la mise en place du Safety Programme pour la DGTA.

Le service a continué à fournir l'expertise technique et réglementaire dans le dossier du cadre d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, en ce compris la gestion des nuisances sonores autour de cet aéroport. Des études ont été réalisées pour tenter de répondre au problème des composantes de vent et de l'altitude pendant l'approche et le décollage. En particulier, une consultation a été initiée afin de finaliser dans le courant du 1^{er} semestre 2013 une étude de sécurité, relative à la détermination des composantes de vents maximales et procédures associées de décollage pour l'utilisation de la piste 20 à l'aéroport de Bruxelles-National.

Budgetary and Financial Working Group-MUAC, NETWORK operations team (NETOPS), Surveillance Regulators Task Force, Electronic Terrain and Obstacle Working group, Working Group Meteo support to ATM, Aeronautical Data Quality Regulators Working Group, AIM/SWIM Team...).

In overleg met alle belanghebbenden heeft de dienst in 2012 het actieplan dat België heeft opgesteld om tegemoet te komen aan de bevindingen van de USOAP-audit, die de ICAO in 2006 heeft verricht, verder ten uitvoer gebracht.

De belanghebbende partijen werden eveneens geraadpleegd voor de antwoorden die de dienst gaf op de talrijke parlementaire vragen alsook voor de diverse staatsbrieven en overige documenten van de ICAO.

De dienst A-SPA heeft ook de jaarlijkse revisie van het LSSIP-document (Local Single Sky Implementation) op zich genomen. Dit document omvat alle in acht te nemen actiepunten om de Europese ATM-programma's op elkaar af te stemmen.

Net als vroeger heeft de dienst bijzondere aandacht besteed aan:

- de vergaderingen betreffende het beheer van het nationale luchtruim;
- de civiel/ militaire coördinatie- en werkvergaderingen en
- vergaderingen met Belgocontrol en EUROCONTROL.

De dienst heeft deelgenomen aan de werkgroepen die nieuwe relevante standaarden, normen en regels voor het luchtruimbeheer willen uitwerken.

Ook op de vergaderingen van de EANPG (European Air Navigation Planning Group) en van de COG (EANPG Coordinating Group) was de dienst regelmatig aanwezig.

Verder moeten we de bijdrage tot de ontwikkeling en de opstelling van het Safety Programme voor het DGLV onderstrepen.

De dienst ging door met het aanreiken van de technische en reglementaire expertise in het raam van de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal, met inbegrip van het beheer van de geluidshinder rond deze luchthaven. Er werden onderzoeken uitgevoerd om te trachten een antwoord te vinden voor het probleem van de windcomponenten en van de hoogte tijdens de nadering en de opstijging. In het bijzonder, een raadpleging werd aangevraagd met het oog op een veiligheidsstudie met betrekking tot de bepaling van de maximale windcomponenten en bijbehorende opstijgingsprocedures voor het gebruik van de baan 20 op de luchthaven Brussel-Nationaal in de loop van het 1^e semester 2013 te beëindigen.

Le service a soutenu Belgocontrol dans sa démarche pour la mise en oeuvre d'un système de « vehicle tracking » à l'aéroport de Bruxelles-National, en concordance avec la demande de l'OACI de mettre en oeuvre le A-SMGCS (Advanced surface movement ground control system).

Le service a continué à collaborer avec Belgocontrol et les militaires dans le groupe de coordination nationale pour la mise en place de l'Annexe 15 (Aeronautical Information Services) au niveau belge, et notamment par la rédaction d'un service level agreement relatif aux AIS.

Le service a continué à suivre le dossier de l'intégration de l'aviation internationale dans le système européen d'échange de quotas d'émission (ETS) en collaboration avec les autorités régionales et fédérales compétentes. Un accord de coopération a été signé au niveau politique.

Le service a participé à l'évaluation du bruit d'immission engendré par le trafic aérien de l'aéroport de Bruxelles-National sur la base des mesures des stations de mesures de bruit gérées par « The Brussels Airport Company », « Bruxelles Environnement-IBGE » et le département « Leefmilieu, Natuur en Energie » (LNE) de l'administration flamande, en collaboration avec Belgocontrol.

D'autres tâches ont été accomplies dans le domaine de l'environnement:

- Soutien et suivi de la mise en oeuvre des "Continuous Descent Approach" à l'aéroport de Bruxelles-National;
- Tests et analyse des tracés radars dans le projet PRNAV (SID à l'aéroport de Liège-Bierset);
- Préparation de la position belge en matière environnementale (CEAC);
- Soutien au cahier des charges traitant des matières environnementales;
- Soutien des services de la DGTA devant traiter des dossiers intégrant des aspects environnementaux;
- Analyse du rapport annuel de l'exploitant de l'aéroport de Bruxelles-National, en ce compris la partie spécifique "quotas acoustiques";
- Coordination entre les divers intervenants dans le cadre des problèmes opérationnels induits par les décisions environnementales;
- Analyse des Notices of Proposed Amendment EASA liés à l'environnement.

De dienst heeft Belgocontrol ondersteund bij de invoering van een systeem voor "vehicle tracking" op de luchthaven van Brussel-nationaal in overeenstemming met de vraag van de ICAO om de invoering van het A-SMGCS (Advanced surface movement ground control system).

De dienst heeft de samenwerking met Belgocontrol en met de militairen in de nationale coördinatiegroep voor de invoering van Bijlage 15 (Aeronautical Information Services) op Belgisch niveau voorgezet, met name door de ontwikkeling van een service level agreement met betrekking tot AIS.

De dienst is het dossier betreffende de opname van de internationale luchtvaart in het Europese systeem van emissiehandel (ETS) in samenwerking met de bevoegde federale en gewestelijke overheden blijven volgen. Een samenwerkingsakkoord werd op politieke niveau getekend.

De dienst heeft deelgenomen aan de beoordeling van het immissiegeluid veroorzaakt door het luchtverkeer van de luchthaven Brussel Nationaal op basis van de metingen van de geluidsmetingsstations beheerd door 'The Brussels Airport Company', 'Leefmilieu Brussel - BIM' en het departement 'Leefmilieu, Natuur en Energie' (LNE) van de Vlaamse overheid, in samenwerking met Belgocontrol.

Andere zaken die op het vlak van het leefmilieu zijn ondernomen:

- steun aan en follow-up van de implementatie van de "Continuous Descent Approach" op de luchthaven Brussel-Nationaal;
- testen en analyse van radarstrack in het ontwerp PRNAV (SID op de luchthaven Liège-Bierset);
- voorbereiding van het Belgisch standpunt rond leefmilieu (ECAC);
- steun aan het bestek rond milieukwesties;
- steun van de diensten van het DGLV die dossiers met milieuaspecten moeten behandelen;
- analyse van het jaarverslag van de exploitant van de luchthaven Brussel-Nationaal, met inbegrip van het specifieke deel "geluidsquota";
- coördinatie tussen de verschillende spelers in het kader van operationele problemen als gevolg van beslissingen op het gebied van leefmilieu;
- analyse van de EASA-Notices of Proposed Amendment die betrekking hebben op het leefmilieu.

Direction Autorité belge de surveillance des services de la navigation aérienne (BSA-ANS)

Cette direction est subdivisée en deux services: le Service Gestion du trafic aérien (B-ATM) et le Service Communications, Navigation et Surveillance (B-CNS).

Activités de base

La BSA-ANS est en Belgique l'autorité nationale de surveillance des prestataires de services de navigation aérienne, désignée par chaque État membre européen. La BSA-ANS exerce essentiellement des tâches de certification, de supervision et de contrôle en ce qui concerne la prestation fiable et efficace de services de navigation aérienne, dans le cadre de la réalisation du « Ciel Unique Européen ».

La BSA-ANS est chargée de la certification des quatre catégories de prestataires de services de navigation aérienne souhaitant opérer à partir du territoire national: ATS (*Air Traffic Services*), CNS (*Communication-Navigation-Surveillance*), AIS (*Aeronautical Information Services*) et MET (Météo – service météorologique). La Belgique compte trois organismes ATM, un organisme AIS, un organisme MET et un organisme CNS.

Les certificats sont délivrés, modifiés et renouvelés après un contrôle strict et continu du respect des exigences communes imposées par la réglementation européenne (*Common Requirements*). Ce contrôle requiert d'importantes activités d'audit sur place.

La BSA-ANS a également pour mission de contrôler si les exigences communes sont respectées et cela avant que le Ministre nomme les prestataires de services "circulation aérienne (ATS)" et "services météorologiques (MET)" qui souhaitent opérer dans l'espace aérien belge à partir d'un autre pays de l'Union européenne

La BSA-ANS certifie également les organisations chargées de la formation des contrôleurs aériens : le centre de formation de Belgocontrol, l'ANS d'Eurocontrol et le centre de formation de MUAC. Le BSA-ANS a effectué quatre audits dans ces centres de formation.

La BSA-ANS se doit finalement aussi de faire des propositions au Directeur général de la DGTA, propositions d'amendes ou de mesures d'urgence imposées, dans le domaine de la sécurité, aux prestataires de services notamment la restriction, l'abrogation ou le retrait du certificat.

Directie Belgische Toezichthoudende Instantie van de Luchtvaartnavigatiediensten (BSA-ANS)

Deze directie is onderverdeeld in twee diensten namelijk de dienst Beheer van het Luchtverkeer (B-ATM) en de dienst Communicatie, Navigatie en Luchtruimbeleid (B-CNS).

Basisactiviteiten

De BSA-ANS is in België de door elke Europese lidstaat aangewezen nationale controle-instantie voor luchtvaartnavigatiedienstverleners. De BSA-ANS heeft hoofdzakelijk certificerings-, supervisie- en controletaken voor wat betreft de betrouwbare en doeltreffende levering van luchtvaartnavigatiediensten in het kader van de verwezenlijking van het "Gemeenschappelijk Europees Luchtruim".

De BSA-ANS staat in voor de certificering van de vier categorieën luchtvaart-navigatiedienstverleners die vanuit het nationale grondgebied wensen te opereren: ATS (*Air Traffic Services*), CNS (*Communication-Navigation-Surveillance*), AIS (*Aeronautical Information Services*) en MET (meteorologische dienst). In België gaat het over drie ATM-, één AIS-, één MET- en één CNS-organisatie.

De afgifte, wijziging en hernieuwing van certificaten worden uitgevoerd via een strenge en onafgebroken controle van de naleving van de gemeenschappelijke door de Europese reglementering opgelegde vereisten (*Common Requirements*). Deze controle vereist belangrijke auditactiviteiten ter plaatse.

De BSA-ANS heeft ook als taak de naleving van de gemeenschappelijke vereisten te controleren, vóór de benoeming door de Minister van alle luchtverkeerdienstverleners (ATS) en meteorologische diensten (MET) die in het Belgische luchtruim wensen te opereren vanuit een ander land in de Europese Unie.

Daarnaast certificeert de BSA-ANS organisaties die zich bezighouden met de opleiding van de luchtverkeersleiders: de opleidingscenter van Belgocontrol, het IANS van Eurocontrol en het opleidingscenter van MUAC. De BSA-ANS voerde 4 audits uit op deze opleidingscentra.

Ten slotte is de BSA-ANS ook verantwoordelijk voor het maken van voorstellen aan de Directeur-generaal van het DGLV om boetes of dringende maatregelen op te leggen aan de dienstverleners in verband met de veiligheid, in het bijzonder de beperking, opheffing of intrekking van het certificaat.

Objectifs opérationnels (+ indicateurs)

- Certifier des prestataires nationaux et internationaux de services de navigation aérienne. (ATS,AIS,CNS,MET)

90 % des audits pour l'agrément initial de prestataires de services de navigation aérienne se font sur base d'un planning. Le planning de l'audit est dressé en concertation avec le demandeur. La nature et la durée du processus de certification dépend des domaines (ATS,AIS,CNS,MET) pour lesquels la demande de certification est introduite. Le certificat a une durée de validité de 6 ans.

- Superviser les prestataires nationaux et internationaux de services de navigation aérienne (ATS, AIS, CNS, MET)

90 % des audits se font sur base d'un planning d'audit annuel. Le planning d'audit est dressé en concertation avec le demandeur.

- Certifier les organismes de formation ATS nationaux et internationaux

90 % des audits pour l'agrément initial d'organismes de formation ATS – se font sur base d'un planning. Le planning d'audit est dressé en concertation avec le demandeur. Le certificat a une durée de validité de six ans.

- Superviser les normes de compétences pour les contrôleurs aériens

Superviser et réaliser des audits sur le système de formation : 90 % des audits se font sur base du planning d'audit annuel.

Réalisations 2012

catégorie	Nombre de prestataires belges	Nombre audits
ATM	3	0
AIS	1	0
MET	1	0
CNS	2	4

En 2012, 12 audits ont été réalisés sur les trainings licences et 4 sur les CNS.

Direction Licences (LIC)

Cette direction est subdivisée en deux services: le Service Licences (L-PEL) et le Service Formation (L-TRA).

Operationele doestellingen (+ indicatoren)

- Certificeren van nationale en internationale verleners van luchtvaarnavigatiediensten (ATS,AIS,CNS,MET)

90 % van de audits voor de initiële erkenning van verleners van luchtvaarnavigatiediensten worden uitgevoerd volgens planning. De auditplanning wordt opgesteld in onderling overleg met de aanvrager. De aard en de duur van het certificatieproces is afhankelijk van de domeinen (ATS,AIS,CNS,MET) waarvoor certificatie werd aangevraagd. Het certificaat heeft een geldigheidsduur van zes jaar.

- Superviseren van nationale en internationale verleners van luchtvaarnavigatiediensten (ATS, AIS, CNS, MET)

90 % van de audits worden uitgevoerd volgens de jaarlijkse auditplanning. De auditplanning wordt opgesteld in onderling overleg met de aanvrager.

- Certificeren van nationale en internationale ATS - opleidingsorganismen

90 % van de audits voor de initiële erkenning van ATS -opleidingsorganismen worden uitgevoerd volgens planning. De auditplanning wordt opgesteld in onderling overleg met de aanvrager. Het certificaat heeft een geldigheidsduur van zes jaar.

- Superviseren van de bekwaamheidsnormen voor luchtverkeersleiders

Houden van toezicht en audits op het opleidingssysteem: 90 % van de audits worden uitgevoerd volgens de jaarlijkse auditplanning.

Realisaties 2012

catégorie	aantal Belgische providers	aantal audits
ATM	3	0
AIS	1	0
MET	1	0
CNS	2	4

In 2012 werden er 12 audits uitgevoerd op gebied van training licences en 4 op gebied van CNS.

Directie Vergunningen (LIC)

Deze directie is onderverdeeld in twee diensten: de dienst Vergunningen (L-PEL) en de dienst Opleiding (L-TRA).

Service Formation (L-TRA)*Activités de base*

Le Service Formation agréé les organismes chargés des formations à suivre en vue de l'obtention des licences de vol (FTO et RF) et des qualifications (TRTO). Il approuve également les programmes de formation de ces organismes et contrôle les entraîneurs synthétiques de vol ou simulateurs.

Outre les écoles de pilotage, le service L-TRA agréé également, conformément à la réglementation EASA Part 147, les organismes chargés de la formation du personnel de maintenance (EASA Part-147).

Objectifs opérationnels (+ indicateurs)

- Traiter les dossiers d'agrément des écoles de pilotage (FTO, TRTO et RF), ainsi que les programmes de formation

Renouveler un agrément : 90% des rapports des non-conformités sont envoyés dans les 15 jours ouvrables suivant l'audit. Atteindre sur base annuelle 50 audits.

Modifier un agrément : la conformité du dossier est vérifiée et 80% des rapports sont envoyés dans le mois suivant la réception

- Traiter les dossiers d'agrément d'entraîneurs de vol synthétique

Délivrer un agrément : l'analyse des QTG est réalisée et l'inspection des simulateurs est effectuée dans 90% des cas endéans les 3 mois suivant la réception de la demande.

Renouveler un agrément : le planning d'audit d'un audit par an par simulateur est établi et respecté. 90 % des audits sont réalisés dans les trois mois qui précèdent la date de renouvellement du certificat du simulateur.

- Traiter les dossiers d'agrément des organismes de formation du personnel à la maintenance (EASA Part 147), ainsi que les programmes de formation

Délivrer un agrément : la conformité du dossier est vérifiée et le rapport est envoyé dans 90% des cas endéans les trois mois suivant la réception.

Modifier un agrément : la conformité du dossier est vérifiée et le rapport est envoyé dans 80% des cas endéans le mois suivant la réception.

Dienst Opleiding (L-TRA)*Basisactiviteiten*

De dienst Opleiding keurt de instellingen goed die instaan voor de opleidingen voor het bekomen van vliegvergunningen (FTO en RF) en de kwalificaties (TRTO). Ze keurt ook de vormingsprogramma's voor deze instellingen goed. Zij controleert de synthetische opleiders of simulatoren.

Naast de vliegscholen keurt L-TRA de organismen goed die instaan voor de vorming van onderhoudspersoneel volgens de EASA Part-147 regelgeving.

Operationele doelstellingen (+ indicatoren)

- De dossiers voor goedkeuring van de luchtvaart scholen (FTO, TRTO en RF) behandelen evenals de opleidingsprogramma's.

Een goedkeuring hernieuwen: 90% van de non-conformiteitsrapporten worden binnen 14 werkdagen na de audit verstuurd. 50 audits op jaarbasis halen.

Een goedkeuring wijzigen: de conformiteit van het dossier wordt gecontroleerd en 80% van de rapporten worden binnen een maand na ontvangst verstuurd.

- De dossiers voor goedkeuring van synthetische vliegtrainers behandelen.

Een goedkeuring verstrekken: de analyse van de QTG's wordt uitgevoerd en de inspectie van de simulators wordt in 90% van de gevallen binnen 3 maanden na ontvangst van de aanvraag uitgevoerd.

Een goedkeuring hernieuwen: de auditplanning van één audit per jaar per simulator wordt bepaald en nageleefd. 90 % van de audits worden binnen drie maanden vóór de hernieuwingsdatum van het simulatorcertificaat uitgevoerd.

- De dossiers voor goedkeuring van de instellingen voor opleiding van onderhoudspersoneel behandelen (EASA Part 147) evenals de opleidingsprogramma's.

Een goedkeuring verstrekken: de conformiteit van het dossier wordt gecontroleerd en in 90% van de gevallen wordt het rapport binnen drie maanden na ontvangst verstuurd.

Een goedkeuring wijzigen: de conformiteit van het dossier wordt gecontroleerd en in 80% van de gevallen wordt het rapport binnen één maand na ontvangst verstuurd.

- Gérer une base de données de questions d'examen relatives à l'organisation des examens théoriques

Créer des questions d'examen : un jeu de question est créé par semestre.

Réalisations 2012

Nombre d'écoles de pilotage belges au 31/12/2012 :

type d'école de pilotage	Nombre d'écoles de pilotage belges
FTO	12
TRTO	5
RF	48
Maintenance training	5
Individual training	12

En 2012, les audits suivants ont été réalisés:

type d'école de pilotage	Nombre d'audits
FTO	19
TRTO	7
RF	25
Maintenance training	9

Sept exploitants de simulateurs de vol pour avions et un pour hélicoptères sont également actifs en Belgique. En tout, ces exploitants disposent du nombre suivant de simulateurs :

type de simulateur	nombre
avions	13
hélicoptères	1
autres	16

Service Licences (L-PEL)

Activités de base

Ce service délivre les licences au personnel navigant. Ces licences ont été délivrées soit selon la réglementation nationale, soit selon les réglementations JAR. En 2010, seules des licences JAR ont été délivrées.

Le service L-PEL organise les examens théoriques en vue de l'obtention des licences de vol. Il valide et agréé les licences de vol obtenues à l'étranger. Il existe plusieurs types de licences de vol: PPL (Private Pilot License), CPL (Commercial Pilot License), ATPL (Airline Transport Pilot License).

- Een database met examenvragen betreffende de organisatie van theoretische examens bijhouden.

Examenvragen maken: per semester wordt één serie vragen gemaakt.

Realisaties 2012

Aantal Belgische vliegscholen op 31/12/2012:

type vliegschool	aantal Belgische vliegscholen
FTO	12
TRTO	5
RF	48
Maintenance training	5
Individual training	12

In 2012 werden de volgende audits uitgevoerd:

type vliegschool	aantal audits
FTO	19
TRTO	7
RF	25
Maintenance training	9

In België zijn er in totaal zeven uitbaters van vluchtsimulatoren voor vliegtuigen en één voor helikopters actief. Deze uitbaters beschikken samen over het volgende aantal simulatoren:

Type simulator	aantal
vliegtuigen	13
helikopters	1
andere	16

Dienst Vergunningen (L-PEL)

Basisactiviteiten

Deze dienst reikt de vergunningen uit voor het vliegend personeel. Deze vergunningen worden ofwel volgens de nationale reglementering ofwel volgens de JAR-reglementen afgeleverd. In 2010 werden nog enkel JAR-vergunningen afgeleverd.

Zij organiseert de theoretische examens voor het behalen van de vliegvergunningen. Zij valideert en erkent de in het buitenland behaalde vliegvergunningen. Er zijn verschillende types vliegvergunningen: PPL (Private Pilot License), CPL (Commercial Pilot License), ATPL (Airline Transport Pilot License).

Le service participe dans le cadre de l'EASA à l'harmonisation européenne des règlements concernant le personnel navigant.

Le service L-PEL participe, en matière de personnel navigant, à l'harmonisation européenne des règlements JAR.

Outre les licences pour le personnel navigant, le service L-PEL délivre également des licences pour les mécaniciens des ateliers de maintenance (EASA Part 66).

Depuis 2009, le service assume également la délivrance des licences des contrôleurs aériens.

Objectifs opérationnels (+ indicateurs)

- Traiter les dossiers de licences de vol

90% des licences de vol pour pilotes privés sont délivrées dans un délai de 3 jours ouvrables.

90% des licences de vol pour pilotes professionnels sont délivrées dans un délai de 3 jours ouvrables.

90% des licences de vol pour pilotes de ligne sont délivrées dans un délai de 3 jours ouvrables.

- Traiter les dossiers de licences personnel de maintenance aéronefs

90% des licences personnel de maintenance aéronefs sont renouvelées dans un délai de 3 jours ouvrables.

- Traiter les dossiers d'immatriculations d'aéronefs.

90% des immatriculations d'aéronefs dans la Matricule Aéronautique se font dans un délai de 3 jours ouvrables.

90% des modifications de certificats d'immatriculation d'aéronefs se font dans les 3 jours ouvrables.

90% des modifications de certificats d'immatriculation d'aéronef ultraléger motorisé ou paramoteur se font dans les 3 jours ouvrables.

- Traiter les dossiers d'autorisations d'entraîneur de vol synthétique (SFI)

90% des autorisations SFI sont délivrées dans un délai de 3 jours ouvrables.

De dienst neemt in het kader van EASA deel aan de Europese harmonisering van de reglementen inzake het vliegend personeel.

De dienst L-PEL neemt deel aan de Europese harmonisering van de JAR-reglementen inzake het vliegend personeel.

Naast vergunningen voor het vliegend personeel kent L-PEL de vergunningen toe voor mecaniciens van onderhoudsateliers (EASA Part 66).

Vanaf 2009 staat de dienst ook in voor de aflevering van de vergunningen luchtverkeersleiders.

Operationele doelstellingen (+ indicatoren)

- Behandelen van de dossiers in verband met vliegvergunningen

90% van de vliegvergunningen privaat piloot worden afgeleverd binnen een termijn van 3 werkdagen.

90% van de vliegvergunningen beroepsbestuurder worden afgeleverd binnen een termijn van 3 werkdagen.

90% van de vliegvergunningen lijnbestuurder worden afgeleverd binnen een termijn van 3 werkdagen.

- Behandelen van de dossiers in verband met vergunningen onderhoudspersoneel luchtvaartuigen

90% van de vergunningen onderhoudspersoneel luchtvaartuigen worden hernieuwd binnen een termijn van 3 werkdagen.

- Behandelen van de dossiers in verband met inschrijvingen van luchtvaartuigen.

90% van de inschrijvingen van luchtvaartuigen in het luchtvaartregister worden uitgevoerd binnen een termijn van 3 werkdagen.

90% van de wijzigingen aan een inschrijvingsbewijs van een luchtvaartuig worden uitgevoerd binnen de 3 werkdagen.

90% van de wijzigingen aan een registratiebewijs van een ultralicht motorluchtvaartuig of een paramotor worden uitgevoerd binnen de 3 werkdagen.

- Behandelen van de dossiers in verband met toelatingen instructeur synthetisch vliegen (SFI)

90% van de toelatingen SFI worden afgeleverd binnen een termijn van 3 werkdagen.

90% des autorisations SFI sont renouvelées dans un délai de 3 jours ouvrables

- Délivrer des licences aux contrôleurs aériens

90 % des licences sont délivrées dans les 3 jours ouvrables

- Organisation des examens théoriques en vue de l'obtention des licences de vol

Fonctionnement sans erreur d'Icarus

Réalisations 2012

Nombre de licences validées au 31/12/2012 :

type de licence	nombre
PPL	3 019
CPL	1.563
ATPL	1.760
Instrument Rating (A&H)	866
Flight Instructor Rating (A&H)	381
Free Balloon	227
Aircraft Maintenance	936
Air Traffic Controller	15
Air Traffic Controller Ratings	47
Ultralight	559
Student Pilot	3.119
Student ATCO	19
Total	12 511

Nombre d'examens passés en 2012 :

type d'examen	nombre
ATPLA	330
Ballon	13
CPLA	1
CPLH	0
IR(A)	0
IR(H)	0
PPLA	267
PPLH	36
ULM	73
Total	720

90% van de toelatingen SFI worden hernieuwd binnen een termijn van 3 werkdagen.

- Afgeven van vergunningen aan luchtverkeersleiders

90 % van de vergunningen wordt afgeleverd binnen de 3 werkdagen

- Organisatie van de theorie-examens voor het bekomen van de vliegvergunningen

Foutloos functioneren van Icarus

Realisaties 2012

Aantal geldige vergunningen op 31/12/2012:

type vergunning	aantal
PPL	3 019
CPL	1.563
ATPL	1.760
Instrument Rating (A&H)	866
Flight Instructor Rating (A&H)	381
Free Balloon	227
Aircraft Maintenance	936
Air Traffic Controller	15
Air Traffic Controller Ratings	47
Ultralight	559
Student Pilot	3.119
Student ATCO	19
Total	12 511

Aantal afgelegde examens in 2012:

Type examen	aantal
ATPLA	330
Ballon	13
CPLA	1
CPLH	0
IR(A)	0
IR(H)	0
PPLA	267
PPLH	36
ULM	73
Total	720

Au 31/12/2012, le matricule des avions civils belges comportait 2.604 aéronefs :

type d'aéronef	nombre
1-avions monomoteurs	696
2-avions bimoteurs	131
3-avions trimoteurs	5
4-avions quadrimoteurs	27
hélicoptères	203
planeurs	420
ballons	526
ULM	402
deltaplanes	173
motoplaneurs	21

Direction Inspection aéronautique ((I-INS)

L'Inspection aéronautique ne constitue pas une direction verticale distincte mais une direction horizontale dont le fonctionnement est intégré au fonctionnement des autres directions.

La Direction Inspection se compose de deux grandes parties : le service sécurité (I-SAF) et le service sûreté (I-SEC).

Activités de base

La Direction Inspection exerce cinq missions:

- ✎ Réaliser des analyses de risques, notamment par la mise à jour et l'analyse des bases de données, tout cela dans le but de mener une politique d'inspection efficace et plus généralement dans le but de réajuster éventuellement cette politique.
- ✎ Exercer le contrôle de la sécurité de l'aviation en menant une politique de prévention associée à une politique d'inspection. Le respect de la réglementation (inter)nationale peut être contrôlé via des inspections non annoncées.
- ✎ Mener une politique de management de crise, tant en ce qui concerne la sécurité (accidents, situations d'urgence, phases d'alerte) qu'en ce qui concerne la sûreté de l'aviation. Il s'agit notamment d'élaborer et de suivre les plans de crise et de garantir une permanence pour les situations d'urgence.
- ✎ Coordonner et diriger les inspections des aéroports belges.
- ✎ Définir la politique en matière de contrôle de la sûreté aérienne : ceci est l'ensemble des

Op 31/12/2012 bevatte het register van Belgische burgerluchtvaartuigen 2.604_luchtvaartuigen:

type luchtvaartuig	aantal
1-motorige vliegtuigen	696
2-motorige vliegtuigen	131
3-motorige vliegtuigen	5
4-motorige vliegtuigen	27
helikopters	203
Zweefvliegtuigen	420
Ballonnen	526
ULM's	402
DPM's	173
Motorzweefvliegtuigen	21

Directie Luchtvaartinspectie (I-INS)

De Luchtvaartinspectie vormt geen aparte verticale directie maar een horizontale directie waarvan de werking geïntegreerd is met de werking van de andere directies.

De directie Inspectie bestaat uit twee grote delen: de dienst Veiligheid (I-SAF) en dienst Beveiliging (I-SEC).

Basisactiviteiten

De directie Inspectie heeft vijf opdrachten:

- ✎ Het uitvoeren van risicoanalyses, onder meer door middel van het bijhouden en analyseren van databanken. Dit gebeurt met het oog op het voeren van een efficiënt inspectiebeleid en de eventuele bijsturing van het beleid in het algemeen.
- ✎ Het uitvoeren van het toezicht op de veiligheid van de luchtvaart. Dit gebeurt door het voeren van een preventiebeleid gekoppeld aan een inspectiebeleid. Door middel van het uitvoeren van onaangekondigde inspecties kan de naleving van (inter)nationale regelgeving getoetst worden.
- ✎ Het bepalen van het beleid inzake crisismanagement, zowel op het vlak van de veiligheid (ongevallen, noodsituaties, alarmfases) als op het vlak van de beveiliging. Het betreft onder meer het uitwerken en opvolgen van crisisplannen en het verzekeren van een permanentie voor noodgevallen.
- ✎ Het coördineren en sturen van de inspecties van de Belgische luchthavens.
- ✎ Het bepalen van het beleid inzake het toezicht op de luchtvaartbeveiliging; dit is het geheel van

prescriptions et des mesures visant à protéger l'aviation contre des actes de criminalité et de terrorisme. Il s'agit ici notamment des plans de sûreté des aéroports et compagnies aériennes et de la certification du personnel de sûreté aéroportuaire.

La direction Inspection peut mener des inspections de sa propre initiative ou à la demande de tiers via des membres mandatés à cet effet. Ces inspections peuvent le cas échéant conduire à des actions répressives à l'encontre de personnes et d'entreprises qui sont en infraction aux règlements et autorisations existants.

Cellule droit des passagers

Le 16 septembre 2010, la cellule Droit des passagers a été ajoutée à la direction Inspection. La cellule est assistée, sur le terrain, par le service Sécurité, qui est spécialisé dans la réglementation en vigueur en matière de droits des passagers et qui procède à des contrôles sur les aéroports à des intervalles réguliers.

La cellule Droits des passagers a comme objectif de veiller à ce que les droits dont bénéficient les passagers conformément au Règlement 261/2004, notamment en cas de retard important ou d'annulation du vol, soient garantis et à ce que les compagnies aériennes reconnaissent et respectent ces droits.

Le tableau ci-dessous comporte le nombre de dossiers reçus et traités durant l'année 2012.

nombre de dossiers reçus	1 022
nombre de dossiers traités	956

Fonds Organique

Un fonds organique ressortissant aux compétences de la DGTA a été créé par l'article 231 de la loi du 12 août 2000 portant des dispositions sociales, budgétaires et diverses en vue de renforcer les capacités de l'administration de l'aéronautique en matière de contrôle et d'inspection.

L'article 55 de la loi programme du 19 juillet 2001 a modifié la dénomination du fonds en :

“Fonds pour le financement et l'amélioration des Moyens de Contrôle, d'Inspection et d'Enquête et des programmes de Prévention de l'Aéronautique”.

La création d'un fonds budgétaire se justifie par la croissance importante et constante de l'aviation ainsi que sa libéralisation qui entraîne une augmentation considérable des obligations de contrôle et d'inspection de l'administration de l'aéronautique.

voorschriften en maatregelen ter beveiliging van de luchtvaart tegen daden van criminaliteit en terrorisme. Hier handelt het onder meer over de beveiligingsplannen van luchthavens en luchtvaartmaatschappijen en de certificering van het luchtvaartbeveiligingspersoneel.

Via de daartoe gemandateerde leden kan deze directie inspecties verrichten, zowel op eigen initiatief als op verzoek van derden. Deze kunnen desgevallend leiden tot een repressief optreden tegen personen en bedrijven die in overtreding zijn met de bestaande reglementen of machtigingen.

Cel Passagiersrechten

Sedert 16 september 2010 is de Cel Passagiersrechten aan de Directie Inspectie toegevoegd. De cel wordt op het terrein ondersteund door inspecteurs van de Dienst Veiligheid die gespecialiseerd zijn in de vigerende regelgeving inzake passagiersrechten en die op gezette tijdstippen controles uitvoeren op de luchthavens.

De Cel Passagiersrechten heeft als doel er over te waken dat de rechten die passagiers ontfangen aan de Verordening 261/2004, zoals rechten van passagiers die een grote vertraging hebben opgelopen of wiens vlucht geannuleerd is, gevrijwaard worden en erop toe te zien dat de luchtvaartmaatschappijen deze rechten erkennen en respecteren.

Onderstaande tabel bevat het aantal ontvangen en behandelde dossiers voor het jaar 2012.

aantal ontvangen dossiers	1 022
aantal behandelde dossiers	956

Organiek Fonds

Om de mogelijkheden van het bestuur van de luchtvaart inzake controle en inspectie te versterken, heeft artikel 231 van de wet van 12 augustus 2000 houdende sociale, budgettaire en andere bepalingen een organiek fonds opgericht dat onder de bevoegdheid van het DGLV valt.

Artikel 55 van de programmawet van 19 juli 2001 heeft de naam van het fonds veranderd in:

“Fonds voor de Financiering en de Verbetering van de Controle-, Inspectie- en Onderzoeksmiddelen en van de Preventieprogramma's van de Luchtvaart”.

De forse en constante groei van de luchtvaart en haar liberalisering hebben een aanzienlijke verhoging van de controle- en inspectieverplichtingen van het bestuur van de luchtvaart met zich meegebracht en verantwoordt de oprichting van een begrotingsfonds.

Les activités du Fonds sont inscrites au programme 5.

Les cellules d'appui

Cellule Stratégique du Directeur général

Cette cellule entretient et coordonne les contacts avec les organisations internationales (UE, OACI, CEAC et ABIS) et défend les intérêts belges et européens au sein de ces organisations. Elle définit, sur la base d'une telle vision internationale, les grandes lignes en matière de politique aéronautique et les traduit en points d'attention concrets pour les différentes entités de la Direction générale Transport aérien. En plus, cette cellule négocie les accords bilatéraux pour l'exploitation des liaisons aériennes régulières par les compagnies aériennes belges.

En outre, cette cellule assure le rôle de fonctionnaire d'information et est chargée de répondre aux questions parlementaires écrites et orales et aux interpellations.

En 2012, la cellule stratégique a participé à différents projets internationaux de développement, dans le cadre de son rôle de coordination. Dans ce cadre, elle a participé à :

- ECAC : European Civil Aviation Conference : La Belgique, représentée par la cellule stratégique, est un des pays européens représenté au sein du groupe EMTO en charge de la préparation des réunions des Directeurs généraux. Via ce groupe (Management Task Force), la cellule a participé à la mise en place de propositions dans le cadre du suivi et du développement des initiatives prises en matière de sécurité de l'aviation civile et de la sûreté, notamment en matière de législation du fret aérien. De plus, la cellule est membre du forum "Facilitation - FAL", forum dont le DG est facilitateur, et y a participé activement. La cellule a également collaboré activement à la mise en place d'une structure et du développement au niveau européen des cycles de formation en matière aérienne, et notamment dans le cadre du développement de l'Easti, centre de formation développée en coordination avec les services de l'OACI et de la CEAC. Enfin, et toujours au sein du groupe EMTO, la cellule a activement participé au groupe de travail en charge de la préparation des réunions des DG en matière de développement et du futur de la CEAC (forum de réflexion) et de l'approbation des frais de fonctionnement et de personnel (budget).

- ABIS : Le groupe Abis représente les intérêts de 7 pays européens (Autriche, Belgique, Pays-Bas, Luxembourg, Irlande, Suisse et Portugal) au sein du Conseil de l'OACI. Depuis la dernière Assemblée Générale de l'OACI de septembre 2010, la Belgique

De activiteiten van het Fonds zijn ingeschreven op het programma 5.

De ondersteuningscellen

Strategische ondersteuningscel van de directeur-generaal

Deze cel onderhoudt en coördineert de contacten met de internationale organisaties (EU, ICAO, ECAC en ABIS). Ze behartigt de Belgische en Europese belangen binnen deze organisaties en definieert op basis van deze internationale visie, de grote lijnen inzake luchtvaartpolitiek en vertaalt deze in concrete aandachtspunten voor de verschillende entiteiten van het Directoraat-generaal Luchtvaart. Daarenboven onderhandelt deze cel de bilaterale akkoorden voor de exploitatie van reguliere luchtverbindingen door Belgische luchtvaartmaatschappijen.

Deze cel verzekert tevens de rol van informatieambtenaar en is belast met het beantwoorden van schriftelijke en mondelinge parlementaire vragen, alsmede interpellaties.

In 2012 heeft de beleidscel in het kader van haar coördinatiefunctie aan verschillende internationale ontwikkelingsprojectendeelgenomen. In dit kader heeft zij deelgenomen aan:

- ECAC: European Civil Aviation Conference: België, vertegenwoordigd door de beleidscel, is een van de binnen de EMTO-groep vertegenwoordigde Europese landen belast met de voorbereiding van de vergaderingen van de directeurs-generaal. Via deze groep (Management Task Force) heeft de cel deelgenomen aan de invoering van voorstellen in het kader van de follow-up en de ontwikkeling van de initiatieven die werden genomen inzake de veiligheid van de burgerluchtvaart en de beveiliging, met name op het gebied van de wetgeving inzake luchtvracht. Bovendien is de cel lid van het "Facilitation - FAL"-forum waarvan de DG facilitator is en waaraan hij actief heeft deelgenomen. De cel heeft ook actief meegewerkt aan de opstelling van een structuur en van de ontwikkeling op Europees niveau van opleidingscycli op het vlak van luchtvaart, en meer bepaald in het kader van de ontwikkeling van het Easti, het opleidingscentrum dat in coördinatie met de diensten van de ICAO en de ECAC werd ontwikkeld. Ten slotte, en nog steeds binnen de EMTO-groep, heeft de cel actief deelgenomen aan de werkgroep die is belast met de voorbereiding van de vergaderingen van de DG's inzake ontwikkeling en de toekomst van de ECAC (discussieforum) en de goedkeuring van de functionerings- en personeelskosten (begroting).

- ABIS: de ABIS-groep vertegenwoordigt de belangen van 7 Europese landen (Oostenrijk, België, Nederland, Luxemburg, Ierland, Zwitserland en Portugal) binnen de Raad van de ICAO. Sinds de laatste Algemene Vergadering van de ICAO in september 2011 is België

occupe la présidence de ce groupe. Le DG soutenu par la cellule, en collaboration étroite avec le représentant belge au Conseil, a assuré la Présidence, la gestion et la coordination des réunions trimestrielles organisées dans ce cadre afin de permettre un suivi permanent des initiatives et discussions entamées sous l'égide de l'OACI et d'assurer la protection des intérêts belges dans le secteur aérien et de définir notre position en la matière.

- EASA : un membre de la cellule est le représentant belge au sein du groupe RAG de l'EASA (Rulemaking Advisory Group). Ce groupe a notamment pour mission de discuter les initiatives prises par l'EASA en matière de développement de la législation en matière de sécurité aérienne, licences et aéroports (Rulemaking). Via ce groupe, des discussions stratégiques sont également préparées, en coordination avec la Commission, quant à de nouvelles initiatives en matière réglementaire, notamment en ce qui concerne le travail aérien, la problématique des baptêmes de l'air et du Search & Rescue, englobant la problématique aviation commerciale vs avions d'états.

- Commission : La cellule est également en charge du rôle de coordination entre la Représentation Permanente belge et la DGTA, et assiste de ce fait à toutes les réunions de l'EU Aviation Workgroup dans le cadre de la préparation des Conseils Européens des Transports. La cellule, outre son rôle de coordination interne, assiste le RP belge en tant qu'expert, accompagnée éventuellement d'experts techniques des départements DGTA concernés.

Dans son rôle de support du Directeur général à la définition de la stratégie et à la défense des intérêts belges, la cellule a en outre participé à différentes réunions de travail organisées par le SPF Economie et le SPF Affaires Etrangères dans le cadre du projet d'accord commercial global entre l'UE et le Canada, avec le support permanent de la cellule juridique. Ces réunions ont par ailleurs été étendues à l'aspect général de la politique commerciale dans le cadre européen.

Au niveau des intérêts des compagnies aériennes belges, la cellule a participé en étroit lien avec le DG à différentes réunions de réflexion ou de concertation avec la quasi-totalité des compagnies aériennes belges dans le cadre de leur développement stratégique ou de l'évolution de leur politique commerciale. Il s'agissait notamment du projet Korongo de Brussels Airlines, du développement des activités en Afrique et dans d'autres coins du monde de la compagnie NHV et du développement de la flotte de TNT Airways. Par ailleurs, dans le cadre du règlement (CE) 1008/2008, la cellule a procédé à l'analyse financière des compagnies aériennes belges

voorzitter van deze groep. Met ondersteuning van de cel heeft de DG in nauwe samenwerking met de Belgische vertegenwoordiger in de Raad gezorgd voor het voorzitterschap, het beheer en de coördinatie van driemaandelijke vergaderingen in dit kader om een permanent toezicht op de initiatieven en aangesneden discussies onder bescherming van de ICAO mogelijk te maken en de bescherming van de Belgische belangen in de luchtvaartsector veilig te stellen en onze positie op dit gebied te bepalen.

- EASA: een lid van de cel is Belgisch vertegenwoordiger binnen de RAG-groep van de EASA (Rulemaking Advisory Group). Deze groep heeft met name als missie de door de EASA genomen initiatieven op het gebied van ontwikkeling van de wetgeving inzake luchtvaartveiligheid, vergunningen en luchthavens (Rulemaking) te bespreken. Via deze groep worden ook, in coördinatie met de Commissie, strategische besprekingen voorbereid over nieuwe initiatieven op het gebied van reglementering, met name voor wat betreft de luchtarbeid, de problematiek van de luchtdopen en van de Search & Rescue, met inbegrip van de problematiek van de commerciële luchtvaart vs staatsvliegtuigen.

- Commissie: de cel is belast met de functie van coördinator tussen de Belgische Permanente Vertegenwoordiging en het DGLV en neemt zij bijgevolg deel aan alle vergaderingen van de EU Aviation Workgroup in het kader van de voorbereiding van de Europese Transportraden. De cel staat als deskundige, naast haar interne-coördinatiefunctie, de Belgische PV bij, eventueel vergezeld door technische deskundigen van de betrokken DGLV-departementen.

In haar ondersteuningsfunctie van de Directeur-Generaal voor de bepaling van de strategie en voor de verdediging van de Belgische belangen, heeft de cel bovendien aan verschillende door de FOD Economie en de FOD Buitenlandse Zaken georganiseerde vergaderingen in het kader van het totaal commercieel overeenkomstproject tussen de EU en Canada, met de permanente ondersteuning van de juridische cel, deelgenomen. Deze vergaderingen werden bovendien uitgebreid tot het algemeen aspect van het commercieel beleid in het Europees kader.

Op het niveau van de belangen van de Belgische luchtvaartmaatschappijen heeft de cel, in nauwe samenwerking met de DG, deelgenomen aan verschillende discussie- en overlegvergaderingen met bijna alle Belgische luchtvaartmaatschappijen in het kader van hun strategische ontwikkeling of van de evolutie van hun commercieel beleid. Het ging met name over het Korongo-project van Brussels Airlines, over de ontwikkeling van de activiteiten in Afrika en in andere hoeken van de wereld door de maatschappij NHV en over de ontwikkeling van de vloot van TNT Airways. Bovendien heeft de cel, in het kader van de Verordening (EG) 1008/2008, een financiële analyse

disposant d'une licence d'exploitation commerciale. Un rapport a été remis au Management de la DGTA en y incluant les conclusions afférentes.

Dans le cadre de sa mission liée aux questions parlementaires, la cellule a répondu à 70 questions parlementaires orales et à 62 questions parlementaires écrites. Enfin, et en support du Directeur Général, la cellule a participé, en collaboration avec les Affaires Etrangères et du service Exploitation commerciale de la DGTA, à 2 négociations bilatérales (Sénégal et le Congo). Ces 2 négociations ont permis la conclusion de 2 nouveaux accords particulièrement importants pour nos transporteurs.

Par ailleurs, des contacts réguliers ont été maintenus avec le Qatar et Taiwan dans le cadre de la possible mise à jour de l'accord aérien (Qatar) et de l'accord entre transporteurs (Taiwan).

Enfin, différentes missions ont été organisées en RDC et en Belgique (y compris une visite du Ministre congolais des Transports à l'OACI-Montréal) dans le cadre de l'accord de partenariat entre autorités de l'aviation civile belge et congolaise. Ces divers entretiens ont, entre autre, permis le démarrage des opérations aériennes en RDC d'une filiale de Brussels Airlines – Korongo. .

Direction Gestion générale.

Depuis le 1^{er} janvier 2010, la cellule Qualité et Contrôle Interne, la cellule Human Resources et les activités juridiques de la cellule Affaires internationales et UE sont exercées dans une nouvelle direction Gestion générale. Cette direction, intégrant également la cellule financière, exerce également les activités budgétaires de la DGTA.

Service Personnel et Organisation (G-P&O)

Le service Personnel et Organisation aide les agents de la DGTA dans l'exercice de leurs responsabilités en vue de mener une politique propice à l'amélioration des exigences de qualité et de la satisfaction des clients. Dans une perspective proactive, G-P&O participe également à la préparation, à la coordination et à l'accompagnement des processus de changement au niveau de l'organisation interne, dont le système des tableaux de bord, les descriptions de processus et le "Project Management Office".

gemaakt van de Belgische luchtvaartmaatschappijen die over een commerciële exploitatievergunning beschikken. Er werd aan het management van het DGLV een rapport met de desbetreffende besluiten overhandigd.

De cel heeft, in het kader van haar opdracht inzake de parlementaire vragen, 70 mondelinge parlementaire vragen en 62 schriftelijke parlementaire vragen beantwoord. Ten slotte, en als ondersteuning van de Directeur-Generaal, heeft de cel, in samenwerking met Buitenlandse Zaken en de Handelsluchtvaart-exploitatiedienst van het DGLV, aan 2 bilaterale onderhandelingen (Senegal en DRC) deelgenomen. Deze 2 onderhandelingen hebben het sluiten van 2 nieuwe overeenkomsten mogelijk gemaakt die zeer interessant zijn voor onze luchtvaartmaatschappijen.

Daarnaast hebben we regelmatige contacten onderhouden met Qatar en Taiwan in het kader van een mogelijke update van het bestaande luchtvaartakkoord (Qatar) en het akkoord tussen de luchtvaartmaatschappijen (Taiwan).

Tenslotte zijn er verschillende zendingen georganiseerd naar DRC en in België (met inbegrip van een bezoek van de Congolese minister bevoegd voor Transport aan ICAO in Montreal) in uitvoering van het partnerschapsakkoord tussen de Belgische luchtvaartautoriteiten en de Congolese. Deze ontmoetingen hebben onder andere de opstart mogelijk gemaakt van de luchtvaartoperaties van Korongo, een filiaal van Brussels Airlines.

Directie Algemeen Beheer

Sinds 1 januari 2010 worden de cel Kwaliteit en Interne Controle, de cel Human Resources en de juridische activiteiten van de cel Internationale en EU - aangelegenheden samengevoegd tot een nieuwe directie Algemeen Beheer. In deze directie, waarbij de financiële cel luchtvaart opnieuw wordt geïntegreerd, wordt eveneens de begrotingsactiviteiten van het DGLV ondergebracht.

Dienst Personeel en Organisatie (G-P&O)

De dienst Personeel en Organisatie helpt de personeelsleden van het DGLV in de uitoefening van hun verantwoordelijkheden met het oog op de uitvoering van het beleid en streeft een verbetering van de kwaliteitseisen en de klantentevredenheid na. Vanuit een proactief perspectief neemt G-P&O dan ook deel aan de voorbereiding, de coördinatie en de begeleiding van veranderingsprocessen op het niveau van de interne organisatie waaronder het systeem van boordtabellen, de procesbeschrijvingen en het "Project Management Office".

Le service est également chargé d'effectuer des audits internes et d'assurer le suivi d'audits internationaux. G-P&O s'occupe entre autres de la coordination et du suivi du "Universal Safety Audit Programme (USOAP)" et de la "Continuous Monitoring Approach (CMA)" de l'OACI.

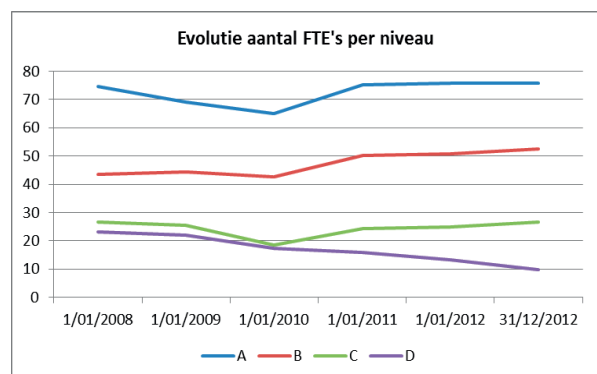
Ce service récolte les évaluations, recommandations et avis nécessaires, ainsi que toutes les autres informations utiles découlant de l'audit de la DGTA. Pour remédier à certains manquements constatés lors de l'audit, G-P&O a mis sur pied un système de formations.

G-P&O assure la coordination du programme de sécurité belge et veille à la coopération entre les directions opérationnelles pour l'élaboration d'un plan d'actions stratégique visant à améliorer la sécurité aérienne. Ce plan fait partie de la politique de sécurité de l'État belge et constitue un effort pour remédier à d'éventuels problèmes de sécurité en agissant au niveau de la réglementation, de la surveillance et de la diffusion d'informations.

G-P&O est aussi un maillon entre le service d'encadrement P&O et la DGTA pour la concrétisation de nouvelles politiques en matière de gestion du personnel ou de lancement de nouveaux projets en rapport avec les besoins existant sur les lieux de travail. Le service est étroitement lié à la planification du personnel et aux recrutements, il conseille les agents et le management sur le plan de l'administration du personnel, et il apporte une aide à l'élaboration des plans de formation.

Évolution du nombre d'agents en 2012 :

niveau	1/01/2012		31/12/2012	
	nombre	FTE	nombre	FTE
A	78	75,7	77	75,9
B	52	50,8	53	52,4
C	27	24,8	29	26,6
D	15	13,4	10	9,8
total	172	164,7	169	164,7



De dienst staat eveneens in voor het uitvoeren van interne audits en voor het opvolgen van internationale audits. G-P&O verzorgt onder meer de coördinatie en opvolging van de "Universal Safety Audit Programme (USOAP)" en de "Continuous Monitoring Approach (CMA)" van ICAO.

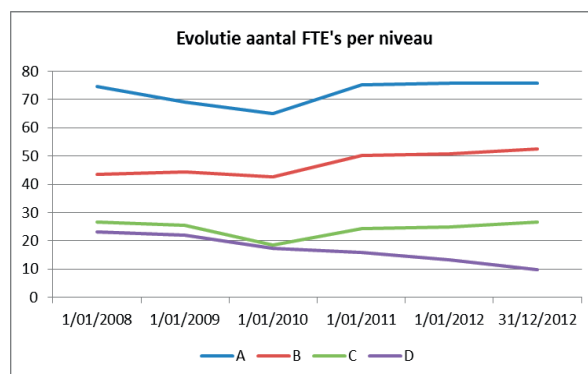
De dienst verzamelt de nodige evaluaties, aanbevelingen, adviezen en alle andere nuttige informatie die voortvloeien uit de doorlichting van het DGLV. Om tegemoet te komen aan sommige auditbevindingen heeft G-P&O een centraal opleidingssysteem uitgewerkt.

G-P&O verzorgt de coördinatie van het Belgisch veiligheidsprogramma en zorgt in samenwerking met de operationele directies voor de uitwerking van het strategisch actieplan ter verbetering van de luchtvaartveiligheid. Dit plan is een onderdeel van het veiligheidsbeleid van de Belgische Staat en tracht mogelijke veiligheidsproblemen te verhelpen door regelgevende, toezichhoudende en informatieverstrekende activiteiten.

G-P&O fungeert eveneens als tussenschakel tussen de stafdienst P&O en het DGLV voor de uitvoering van de nieuwe beleidslijnen op het gebied van het personeelsbeleid of voor het opstarten van nieuwe projecten in verband met de behoeften op de werkvloer. Ze is nauw betrokken bij de personeelsplanning en aanwervingen, adviseert de personeelsleden en het management op het vlak van personeelsbeleid en ondersteunt de opmaak van de opleidingsplannen.

Evolutie aantal personeelsleden in 2012:

niveau	1/01/2012		31/12/2012	
	aantal	FTE	aantal	FTE
A	78	75,7	77	75,9
B	52	50,8	53	52,4
C	27	24,8	29	26,6
D	15	13,4	10	9,8
totaal	172	164,7	169	164,7



Finances

Ce service joue le rôle d'intermédiaire entre le service d'encadrement B&CG et la DGTA pour l'exécution des processus financiers. Il aide aussi à préparer le budget. En 2012, la DGTA a enregistré 5,5 millions d'euros de recettes et 2,5 millions EUR de dépenses. Ces recettes proviennent essentiellement des indemnités liées aux services fournis tandis que les dépenses proviennent de marchés publics, de subsides et de frais de fonctionnement. Les coûts de personnel ne sont pas repris dans ces dépenses.

Matières juridiques (G-LEG)

Ce service élabore la réglementation aéronautique belge conformément aux normes et recommandations des organisations internationales (OACI, EASA et CEAC). Il est également responsable de la transposition juridique de directives européennes et, le cas échéant, de l'ajustement du droit belge aux règlements européens. Il assure la coordination de cette réglementation.

Lors des procédures juridiques des tribunaux et lors des procédures administratives du Conseil d'État, ce service est appelé à étudier et à préparer le dossier technico-juridique et à en assurer le suivi tout au long de la procédure.

En concertation avec les directions concernées, ce service propose au directeur général les mesures administratives à appliquer aux infractions à la réglementation aéronautique et continue à assurer le suivi du volet administratif. Il fournit une assistance juridique aux directions de la DGTA.

Au niveau international, le service prépare les projets de loi en vue de l'approbation et la ratification de traités internationaux ou de modifications de traités.

En 2012, le service compte les réalisations suivantes :

- 395 avis juridiques donnés à toutes les Directions, à d'autres services du SPF, à d'autres et à des personnes ou compagnies extérieures à la DGTA.
- 6 dossiers législatifs ont abouti à une publication au Moniteur Belge et au même nombre de modifications du Code de l'Air.
- 8 dossiers relatifs à des sanctions/ mesures administratives
- 12 dossiers législatifs sont soit en cours de publication, soit en cours d'élaboration.
- 3 dossiers contentieux.

Financiën

Deze dienst fungeert als tussenschakel tussen de stafdienst B&B en het DGLV voor de uitvoering van de financiële processen. Zij helpt ook bij het voorbereiden van de begroting. In 2012 noteerde het DGLV 5,5 miljoen EUR aan inkomsten en 2,5 miljoen EUR aan uitgaven. Deze inkomsten bestaan hoofdzakelijk uit vergoedingen voor geleverde diensten terwijl de uitgaven bestonden uit overheidsopdrachten, subsidies en werkingskosten. De personeelskosten zijn niet in deze uitgaven opgenomen.

Juridische Zaken (G-LEG)

Deze dienst werkt de Belgische luchtvaartregelgeving uit overeenkomstig de normen en aanbevelingen van de internationale organisaties (ICAO, EASA en ECAC). Zij staat eveneens in voor de juridische omzetting van de Europese richtlijnen en in voorkomend geval, de aanpassing van het Belgisch recht aan de Europese verordeningen. Zij verzekert de coördinatie van deze regelgeving.

Tijdens de gerechtelijke procedures voor de rechtbanken en de administratieve procedures voor de Raad van State staat deze dienst in voor het bestuderen en voorbereiden van het technisch-juridisch dossier, en de opvolging hiervan doorheen de procedure.

In overleg met de betrokken directies stelt deze dienst administratieve maatregelen voor aan de Directeur-generaal inzake inbreuken op de luchtvaartreglementering en volgt zij het administratieve luik verder op. Ze levert juridische bijstand aan de directies van het DGLV.

Op internationaal gebied bereidt deze dienst de wetsontwerpen voor met het oog op de goedkeuring en opzegging van internationale verdragen of verdragswijzigingen.

In 2012 heeft de dienst volgende realisaties gemaakt:

- 395 juridisch adviezen gegeven aan alle Directies, andere diensten van de FOD, en andere personen of bedrijven buiten het DGLV.
- 6 wetgevende dossiers leidden tot een publicatie in het Belgische Staatsblad en tot hetzelfde aantal wijzigingen van de Luchtwetgeving.
- 8 dossiers met betrekking tot straffen / administratieve maatregelen
- 12 wetgevende dossiers zijn ofwel in de publicatie fase ofwel in de voorbereiding fase.
- 3 geschillen dossiers.

- Plusieurs implications dans l'implémentation du Traité FABEC. (approbation, groupes de travail internationaux, etc.)
- Implications dans plusieurs dossiers pilotés par le SPF Economie. (Accord UE-Canada sur le libre-échange, Lignes Directrices pour les Aides d'Etat en aviation etc.)
- Participation à des réunions au sein de la DGTA, à des réunions internationales et à des réunions nationales.

01. Personnel**1. Effectif enveloppe**

- Verschillende bijdragen tot de uitvoering van het Verdrag FABEC. (Goedkeuring, internationale werkgroepen, enz.).
- Bijdragen in een aantal dossiers geleid door de FOD Economie. (Overeenkomst Canada-EU vrijhandel, richtsnoeren voor staatssteun in de luchtvaart, enz.).
- Deelname aan vergaderingen binnen het DGLV, internationale en nationale vergaderingen

01. Personeel**1. Effectief enveloppe**

Effectif du personnel en ETP (1) / Personeelseffectief in VTE (1)			
Niveau	31/12/2012	31/12/2013	31/12/2014
A	55,6	54,6	54,1
B	42,4	42,4	42,4
C	22,8	22,8	22,8
D	9,8	9,8	9,8
Totaux /Totalen	130,6	129,6	129,1
(1) ETP = nombre à la date du 31/12, indépendant de la date d'entrée ou de départ		(1) VTE = aantal op 31/12, ongeacht datum van indiensttreding of vertrek	

Dépenses (en milliers EUR)**Uitgaven** (in duizendtallen EUR)

	(P.A. B.A.)	2012	2013	2014	
Personnel statutaire	01 11.00.03 c	7 280	7.420	7.371	Statutair personeel
	b	7 279	7.420	7.371	
Personnel non-statutaire	01 11.00.04 c	491	515	548	Niet-statutair personeel
	b	491	515	548	
Totaux	c	7.935	7.919	7.919	Totalen
	b	7.935	7.919		

2. Effectif BSA-ANS

NIVEAU	2012	2013	2014
A	10	14,6	14,6
B	0,8	1	1
C	0	0	0
D	0	0	0
Totalen	10,8	15,6	15,6

Remarque: Les effectifs sont exprimés en équivalents temps plein.

2. Effectief BSA-ANS

NIVEAU	2012	2013	2014
A	10	14,6	14,6
B	0,8	1	1
C	0	0	0
D	0	0	0
Totaux	10,8	15,6	15,6

Opmerking: De effectieven zijn uitgedrukt in voltijdse equivalenten.

Dépenses

(en milliers EUR) / (in duizendtallen EUR)

Uitgaven

Statut	(P.A. B.A.)	2012	2013	2014	Statuut
Rémunérations et all. Quelconques BSA	01.01.00.16 c	436	554	550	Bezoldeigingen en all. Toelagen BSA
	b	436	554	550	
Paiement pour personnel détaché	01.12.21.48 c	850	976	968	Betalingen voor gedetacheerd personeel
	b	514	979	971	
TOTAL	c	1 286	1 530	1 518	TOTAAL
	b	950	1 533	1 521	

Description

Afin de se conformer aux règles comptables établies par la loi du 22 mai 2003 portant organisation du budget et de la comptabilité de l'Etat fédéral, l'emploi de personnel détaché provenant d'une autre entité publique doit, à partir de 2009, être assimilé à un achat de service et doit être imputé sur une AB 12.21.48 au lieu d'une AB 11.00.xx.

Par conséquent, les rémunérations et allocations du personnel du BSA-ANS, pour 2014 sont réparties aux AB 52 01 11.00.16 (550 000 EUR en engagement et liquidation) et 52 01 12.21.48 (971 000 EUR en engagement et en liquidation).

02. Werkingskosten**Omschrijving**

Om de boekhoudregels opgelegd bij de wet van 22 mei 2003 houdende organisatie van de begroting en van de comptabiliteit van de federale staat te volgen, dient vanaf 2009 de inzet van personeel gedetacheerd uit een andere overheidseenheid te worden gelijkgesteld met een aankoop van diensten en te worden geïmputeerd op een BA 12.21.48 i.p.v. van op een BA 11.00.xx.

Bijgevolg worden de bezoldigingen en vergoedingen van de leden van de BSA-ANS voor 2014 verdeeld over de BA's 52 01 11.00.16 (550 000 EUR in vastlegging en in vereffening) en 52 01 12.21.48 (971 000 EUR in vastlegging en in vereffening).

02. Frais de fonctionnement

PA	A.B.	Nature		2012	2013	2014	2015	2016	2017	B.A.	Aard
	12.11.01.1	Honoraires	c	438	475	424	424	424	424	12.11.01.1	Erelonen
			b	258	475	430	430	430	430		
	12.11.01.2	Achats	c	56	92	94	94	94	94	12.11.01.2	Aankopen
			b	52	92	94	94	94	94		
	12.11.01.3	Énergie	c	29	36	39	39	39	39	12.11.01.3	Energie
			b	29	36	39	39	39	39		
	12.11.01.5	Indemnités	c	238	232	242	242	242	242	12.11.01.5	Vergoedingen
			b	235	232	242	242	242	242		
02	12.11.01	Totalen	c	761	819	799	799	799	799	12.11.01	Totaux
			b	574	818	805	805	805	805		
02	12.11.04	Informatique	c	42	65	63	63	63	63	12.11.04	Informatica
			b	35	65	64	64	64	64		
02	74.10.01	Matériel roulant	c	-	-	-	-	-	-	74.10.01	Rollend Materieel
			b	-	-	-	-	-	-		
02	74.22.01	Équipement	c	-	-	-	-	-	-	74.22.01	Uitrusting
			b	-	-	-	-	-	-		
02	74.22.04	Informatique	c	-	53	51	51	51	51	74.22.04	Informatica
			b	-	53	52	52	52	52		
	Totaux généraux		c	803	937	913	913	913	913		Algemeen totaal
			b	609	936	921	921	921	921		

Description

Le crédit de 63 000 EUR à l'AB 12.11.04 est nécessaire pour assurer la maintenance informatique des applications Icarus, Daedalus V1, des banques de données des questions d'examens et de la banque de données des dossiers médicaux des pilotes.

Un crédit de 51 000 EUR est nécessaire à l'AB 74.22.04 pour le développement des softwares Icarus, Daedalus pour la gestion des dossiers médicaux.

Omschrijving

Het krediet van 63 000 EUR op de BA 12.11.04 is nodig voor het onderhoud van de informaticatoepassingen Icarus, Daedalus V1, de databanken met examenvragen en de databank met medische dossiers van de piloten.

Het vastleggingskrediet van 51 000 EUR op BA 74.22.04 is vereist voor de ontwikkeling van software Icarus, Daedalus voor het beheer van medische dossiers

A.B. 33 52 02 12.21.22 (Bud DO PA AB) —
Participation à l'entretien de la Low Airdatabase.

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	33	35	34	34	34	34
b	33	35	34	34	34	34

Note explicative.

L'Institut Géographique National a développé la « Low-Air Database ». Cette database rassemble toutes les données concernant les obstacles pour l'aviation militaire et civile. Une nouvelle réglementation entre en vigueur en juillet 2013, d'où la nécessité d'améliorer cette database pour 2015.

PROGRAMME 1 : CONTRIBUTIONS À DES ORGANISATIONS INTERNATIONALES

Objectifs poursuivis.

Ce programme comprend les crédits devant permettre au Service Public Fédéral de respecter ses obligations au niveau de la réglementation du trafic aérien et de la coopération internationale.

1. Quote-part de la Belgique dans les frais d'exploitation des stations météorologiques et des stations de sécurité de l'océan Atlantique Nord.

La part contributive de la Belgique dans les frais des services de navigation aérienne est fixée par voie d'accords internationaux (accord de Genève du 25 septembre 1956 concernant l'ensemble du financement de certains services de navigation aérienne). La contribution de la Belgique dépend d'une part du coût réel des services danois et islandais et d'autre part, du nombre de traversées de l'Atlantique-Nord effectuées par des avions belges.

Au sein de l'OACI, une modification de la réglementation en matière de contribution est discutée. La contribution sera modifiée en cas d'une révision éventuelle des accords.

2. Quote-part de la Belgique dans les dépenses de fonctionnement de l'Organisation de l'Aviation Civile internationale (OACI), de la Conférence européenne de l'Aviation Civile (CEAC), d'ABIS (Autriche, Benelux, Irlande et Suisse et Portugal)

- L'OACI: en sa qualité d'institution technique spécialisée des Nations Unies, constitue un cadre unique pour la réalisation de consensus sur les priorités mondiales relatives à l'aviation civile. Pour s'acquitter de son mandat avec efficacité et pour renforcer

B.A. 33 52 02 12.21.22 (Beg OA AP BA) — Bijdrage aan het onderhoud van de Low Airdatabase.

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	33	35	34	34	34	34
b	33	35	34	34	34	34

Verklarende nota.

Het Nationaal Geografisch Instituut ontwikkelde een Low-Air Database. Deze database verzamelt voor de militaire en burgerlijke luchtvaart de gegevens over het obstakel. Een nieuwe reglementering zal vanaf juli 2013 van toepassing zijn, Vandaar de noodzaak om deze database te verbeteren voor 2015.

PROGRAMMA 1: BIJDAGEN AAN INTERNATIONALE INSTELLINGEN

Nagestreefde doelstellingen.

Dit programma omvat de kredieten die de Federale Overheidsdienst moeten toelaten zijn verplichtingen na te komen op het vlak van de regeling van het luchtverkeer en de internationale samenwerking.

1. Aandeel van België in de exploitatiekosten van de meteorologische stations en de veiligheidsstations in de Noord-Atlantische Oceaan.

De bijdrage van België in de kosten van de luchtverkeersdiensten is vastgesteld door middel van internationale overeenkomsten (overeenkomst van Genève van 25 september 1956 inzake gezamenlijke financiering van bepaalde diensten voor de luchtvaartnavigatie). De Belgische bijdrage hangt enerzijds af van de werkelijke kosten van de Deense en IJslandse diensten en anderzijds van het aantal vluchten over de Noord-Atlantische Oceaan, uitgevoerd door Belgische vliegtuigen.

In de schoot van ICAO wordt een wijziging van de reglementering inzake deze bijdrage besproken.

Bij een eventuele herziening van het akkoord zal de bijdrage wijzigen.

2. Aandeel van België in de werkingskosten van de Internationale organisatie voor de burgerluchtvaart (ICAO), van de Europese Burgerluchtvaartconferentie (ECAC) en van ABIS (Oostenrijk, Benelux, Ierland, Zwitserland en Portugal)

- ICAO: vormt als gespecialiseerde technische instelling van de Verenigde Naties een uniek kader voor de verwezenlijking van een consensus omtrent de wereldwijde prioriteiten op het vlak van de burgerluchtvaart. Om haar taak op doelmatige wijze te

l'engagement des Etats, l'OACI continue à se concentrer sur les priorités, à améliorer la coordination, à accroître la rentabilité et à réduire les doubles emplois chaque fois que cela est nécessaire.

Bien entendu, étant donné les tâches nombreuses et importantes qu'elle est appelée à exécuter, l'OACI doit pouvoir compter sur le plein appui de tous les Etats contractants.

Afin de pouvoir accomplir ces tâches avec efficacité, l'OACI compte sur ses Etats membres pour qu'ils paient leurs contributions au début de l'exercice financier de l'Organisation.

- La CEAC : La CEAC assure un rôle de chef de file dans l'élaboration de politiques pour le développement du Système européen de gestion de la circulation aérienne et dans le suivi de la mise en œuvre des programmes techniques et opérationnels associés, menés en coopération avec EUROCONTROL. Parallèlement, la CEAC contribue à coordonner les positions européennes et à les faire valoir à l'occasion d'un certain nombre d'événements lors desquels la communauté aéronautique internationale se réunit pour examiner les nouveaux défis auxquels l'aviation doit faire face.

- L'ABIS: Les autorités aéronautiques des 7 Etats ABIS ont pris la décision de collaborer étroitement afin de s'assurer d'une représentation continue au sein des institutions permanentes de l'OACI (ex. Council, Air Transport Committee, Air Navigation Commission,...).

Ces Etats ABIS sont l'Autriche, le Benelux, l'Irlande, la Suisse et le Portugal.

Le fonctionnement de l'ABIS est fixé dans un Memorandum of Understanding.

La collaboration est axée principalement sur l'échange d'information, la concertation régulière ainsi que sur la coordination et l'harmonisation des positions. A cet effet, des réunions sont organisées trois fois par an après la fin de la séance du Conseil. Chaque Etat participant se charge à tour de rôle de l'organisation.

La présidence est assurée par l'Etat membre qui siège au Conseil.

A tour de rôle également, chaque Etat membre reçoit la possibilité d'exercer pendant 3 ans le mandat au Conseil (actuellement la Belgique, jusqu'en 2013). Le membre siégeant au Conseil fait part à celui-ci des positions des Etats membres de l'ABIS telles qu'elles sont fixées dans les réunions. La Belgique sera directement représentée au Conseil de l'OACI.

En outre, l'ABIS siège à la Commission de Navigation aérienne (Air Navigation Commission), qui fait des propositions de modifications aux Annexes à la Convention de Chicago.

Levullen en om de betrokkenheid van de Staten te versterken, blijft ICAO zich toespitsen op de prioriteiten: het verbeteren van de coördinatie, het verhogen van de rendabiliteit en het verminderen van dubbel uitgevoerde taken, telkens dat nodig blijkt.

Gezien de talrijke en belangrijke door haar te vervullen taken dient ICAO te kunnen rekenen op de volle steun van alle overeenkomstsluitende staten.

Om haar taken doeltreffend te kunnen vervullen rekent ICAO erop dat haar Lidstaten hun bijdragen in het begin van het boekjaar van de Organisatie betalen.

- ECAC: ECAC verzekert een hoofdrol in de uitwerking van het beleid voor de ontwikkeling van het Europees systeem van beheer van het luchtvervoer en in het opvolgen van de implementering van technische en operationele programma's ingesteld in samenwerking met EUROCONTROL. ECAC draagt eveneens bij tot de coördinatie van Europese standpunten en laat ze tot uiting komen ter gelegenheid van evenementen waarbij de internationale luchtvaartgemeenschap zich verenigt om de nieuwe uitdagingen waar de luchtvaart mee geconfronteerd wordt te onderzoeken.

- ABIS: om hun kansen op blijvende vertegenwoordiging in de permanente lichamen van ICAO (o.a. Council, Air Transport Committee, Air Navigation Commission, ...) te verhogen, hebben de luchtvaartautoriteiten van de 7 ABIS-Staten tot nauwe samenwerking besloten.

Deze Lidstaten zijn Oostenrijk, Benelux, Ierland, Zwitserland en Portugal.

De werking is vastgelegd in een Memorandum of Understanding.

De samenwerking slaat vooral op informatie-uitwisseling, regelmatig overleg, coördinatie en harmonisatie van standpunten. Hiertoe worden driemaal per jaar, na het beëindigen van de Raadszitting, vergaderingen belegd. Om beurt neemt iedere Lidstaat de organisatie op zich. Het voorzitterschap wordt waargenomen door de Lidstaat die een zetelend lid in de Raad heeft.

Eveneens bij beurtrol krijgt iedere Lidstaat de kans om voor 3 jaar het mandaat bij de Raad uit te oefenen (momenteel is dit België, tot 2013). Het zetelend lid in de Raad vertolkt er de standpunten van de ABIS-Lidstaten, zoals ze op de vergaderingen zijn vastgelegd. België zal rechtstreeks vertegenwoordigd zijn in de Raad van ICAO.

Verder zetelt ABIS ook in de Commissie inzake Luchtverkeer (Air Navigation Commission). Deze dient bij de Raad voorstellen in ter wijziging van de Bijlagen van het Verdrag van Chicago.

A cet effet, les Etats membres mandatent un expert technique en aéronautique.

Entre ces 3 réunions annuelles de l'ABIS, s'effectuent en outre des échanges écrits sur des sujets urgents et importants. Chaque Etat désigne un " Liaison Officer ". Cet officier de liaison est chargé de diffuser la documentation et les informations tant au sein de chaque Etat que de l'ICAO, de l'ABIS (Montréal) et des autres Etats ABIS.

L'ABIS constitue un instrument efficace pour un groupe de petits pays, afin de suivre de près la politique aérienne au sein de l'OACI et de s'y impliquer de manière optimale.

14. OACI, CEAC, ABIS, Stations météo et sécurité

A.B. 33 52 14 35.40.03 (Bud DO PA AB) — Quote-part de la Belgique dans les dépenses de fonctionnement de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI Montréal) et de la Commission Européenne d'Aviation civile (CEAC Paris).
(cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

Suite à la restructuration du budget du SPF à partir de 2013 les crédits de l'AB mentionnée ci-après sont imputés sur l'AB 33 52 14 35.40.03 :

- *A.B. 33 52 13 35.40.02 (Bud DO PA AB) Quote-part de la Belgique dans les frais d'exploitation des stations météorologiques et de sécurité de la navigation aérienne dans l'Atlantique Nord.*

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	591	616	624	631	631	631
b	591	615	623	631	631	631

Note explicative.

Stations météorologiques et de sécurité

Deux accords de financement collectifs ont été conclus pour assurer l'exploitation et le financement des installations et des services fournis par le Danemark, d'une part, et l'Islande, d'autre part, au profit des aéronefs civils survolant l'Atlantique Nord au-delà de 45 degrés de latitude nord. Il s'agit notamment de services de contrôle de la circulation aérienne, de communications et de météorologie.

Le premier arrangement de financement collectif, sur les navires météorologiques de l'Atlantique Nord, date de 1946 ; il fut suivi d'arrangements conclus dans les quelques années suivantes sur un plus large éventail

Hiervoor vaardigen de Lidstaten om beurt een technisch luchtvaartdeskundige af.

Tussen de vergaderingen in wordt er over belangrijke en dringende items onderling schriftelijk overleg gepleegd en gecoördineerd. Iedere Lidstaat stelt een "Liaison Officer" aan. Deze verbindingsofficier zorgt voor de nodige verspreiding van documentatie en informatie en dit zowel binnen zijn eigen Lidstaat als naar ICAO, ABIS (Montréal) en naar de andere ABIS-landen.

ABIS blijft een efficiënt instrument voor een groep kleine landen om binnen ICAO het luchtvaartbeleid van nabij te volgen en er daadwerkelijk op in te grijpen.

14. ICAO, ECBL, ABIS, Meteorologische en veiligheidsstations

B.A. 33 52 14 35.40.03 (Beg OA AP BA) — Aandeel van België in de werkingskosten van de Internationale Organisatie van de Burgerlijke Luchtvaart (ICAO Montréal) en van de Europese Commissie voor de Burgerlijke Luchtvaart (ECAC Parijs).
(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

Als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 worden op de B.A 33 52 14 35.40.03 de kredieten samengevoegd van de volgende BA's:

- *B.A. 33 52 13 35.40.02 (Beg OA AP BA) — Aandeel van België in de exploitatiekosten van de meteorologische stations en de veiligheidstations van de luchtvaart in de Noord-Atlantische Oceaan*

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	591	616	624	631	631	631
b	591	615	623	631	631	631

Verklarende nota.

Meteorologische en veiligheidsstations

Twee overeenkomsten inzake gezamenlijke financiering zijn afgesloten om de exploitatie en de financiering te verzekeren van de installaties en de diensten geleverd door enerzijds Denemarken en anderzijds door IJsland ten voordele van de burgerlijke luchtvaartuigen, die de Noord-Atlantische Oceaan overvliegen op 45 graden noorder- breedte. Het betreft hier controlediensten i.v.m. het luchtverkeer, de communicatie en de meteorologie.

Het eerste akkoord over de gezamenlijke financiering van de meteorologische vaartuigen in de Noord-Atlantische Oceaan dateert van 1946; dat werd gevolgd door akkoorden afgesloten in de volgende

de services. Ces arrangements furent révisés en 1956 et adaptés à titre d'Accords de financement collectif avec le Danemark et avec l'Islande.

Aujourd'hui les services continuent d'être assurés et financés conformément à ces deux accords, modifiés et actualisés par les Protocoles de Montréal de 1982.

Actuellement 23 états dont les avions civils survolent l'Atlantique Nord font parties des accords, y compris les deux états prestataires, le Danemark et l'Islande. Tous les états dont les avions survolent régulièrement l'Atlantique Nord sont invités à adhérer aux accords.

Depuis quelques années un changement de la réglementation concernant cette contribution est en discussion. La contribution sera modifiée en cas d'une révision éventuelle des accords.

Crédit d'engagement et d'ordonnancement 2014: 10 000 EUR

L'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale) est une agence des Nations Unies, fondée suite à la Convention on International Civil Aviation (Convention de Chicago, 1944).

La subvention est payée en application de cette convention.

L'Assemblée générale fixe le budget pour trois ans. La contribution de la Belgique est déterminée par :

- le budget total de l'OACI, qui doit être financé par les pays
- le pourcentage que la Belgique doit payer. Ce pourcentage est déterminé par deux facteurs à savoir l'importance de l'aviation civile et la capacité financière du pays. Pour le moment, la Belgique paye 0,82%.

Le calcul est en partie en CAD \$ et en partie en USD \$

Estimations :552 000 EUR

Le montant réel en EUR est fonction de l'évolution du cours du dollar canadien et américain.

La CEAC (Conférence Européenne pour l'Aviation Civile) est une organisation intergouvernementale qui a comme objectif de favoriser une aviation plus sûre, plus efficace et plus durable en Europe. La CEAC comprend 42 membres et travaille en étroite relation avec l'OACI et les autres organisations internationales d'aviation civile.

jaren met een grotere waaier van diensten. Deze overeenkomsten werden herzien in 1956 en aangepast tot de akkoorden met Denemarken en IJsland over de gezamenlijke financiering.

Nu nog blijven de diensten verzekerd en gefinancierd conform deze twee akkoorden, gewijzigd en geactualiseerd door het Protocol van Montréal van 1982.

Momenteel maken 23 staten, waarvan de burgerlijke vliegtuigen de Noord-Atlantische Oceaan overvliegen, deel uit van deze akkoorden, de twee dienstverlenende landen inbegrepen. Alle staten waarvan de vliegtuigen regelmatig de Noord-Atlantische Oceaan overvliegen worden uitgenodigd om zich aan te sluiten bij deze overeenkomsten.

Een wijziging van de reglementering inzake deze bijdrage staat reeds een aantal jaren ter discussie. Bij een eventuele herziening van het akkoord zal de bijdrage wijzigen.

Vastleggings- en vereffeningskrediet 2014: 10 000 EUR

/CAO (International Civil Aviation Organisation) is een agentschap van de Verenigde Naties, opgericht ten gevolge van de Convention on International Civil Aviation (Convention van Chicago, 1944).

De toelage wordt betaald in toepassing van deze conventie.

De Algemene Vergadering stelt 3-jaarlijks het budget vast. De bijdrage van België wordt bepaald door:

- het totale budget van ICAO dat door de landen moet worden gefinancierd
- het percentage dat België hierin moet betalen. Dit percentage wordt bepaald op basis van 2 factoren, namelijk het belang van de burgerluchtvaart en financiële draagkracht van het land. Momenteel betaalt België 0,82%.

De berekening is gedeeltelijk in CAD \$ en gedeeltelijk in USD \$

Schattingen :552 000 EUR

Het werkelijk bedrag in EUR zal afhankelijk zijn van de koersevolutie van de Canadese en de Amerikaanse dollar.

ECAC (Europese Conferentie voor de Burgerluchtvaart) is een intergouvernementele organisatie, die tot doel heeft in Europa een meer veilige, efficiënte en duurzame luchtvaart aan te moedigen. Ze telt 42 leden en werkt nauw samen met ICAO en de andere internationale burgerluchtvaartorganisaties.

Crédit d'engagement et d'ordonnancement : 41 000 EUR

L'ABIS est une collaboration des 7 plus petits Etats d'Europe (Autriche, Belgique, Ireland, Luxembourg, Pays Bas, Suisse et Portugal) qui défendent ensemble leurs intérêts auprès de l'OACI.

De cette façon ils peuvent peser sur l'aviation internationale d'une manière plus efficace et plus effective.

Le budget définitif pour 2014 sera fixé en octobre 2013. La contribution de la Belgique s'élève à 15 % des frais de fonctionnement.

Estimation : 21 000 EUR

Vastleggings- en vereffeningskrediet: 41 000 EUR

ABIS is een samenwerking van 7 kleinere landen van Europa (Oostenrijk, België, Ierland, Luxemburg, Nederland, Zwitserland en Portugal) die gezamenlijk hun belangen bij ICAO verdedigen.

Op deze manier kunnen ze op een efficiëntere en effectievere manier wegen op het internationaal luchtvaartbeleid.

Het definitief budget voor 2014 zal vastgelegd worden in oktober 2013.

De tussenkomst van België bedraagt 15 % van de werkingskosten.

Raming: 21 000 EUR

(en milliers EUR) / (in duizendtallen EUR)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Meteo stations	0	0	10	10	10	10
Stations météo	0	0	10	10	10	10
Bijdrage aan ICAO	530	552	552	559	559	559
Contribution OACI	530	551	551	559	559	559
Bijdrage aan CEAC	42	41	41	41	41	41
Contribution CEAC	41	41	41	41	41	41
Werkingskosten ABIS	18	23	21	21	21	21
Frais de fonctionnement ABIS	18	23	21	21	21	21
Totaal c	591	616	624	631	631	631
Total b	591	615	623	631	631	631

PROGRAMME 4 : AEROPORT DE BRUXELLES-NATIONAL

En exécution des dispositions de l'article 26, § 1^{er}, 4°, de l'arrêté royal du 2 avril 1998 portant réforme des structures de gestion de l'aéroport de Bruxelles-National, tel que modifié par l'article 5 de l'arrêté royal du 17 juillet 1998, les biens immeubles dont la Régie des Voies Aériennes était propriétaire, à l'exception des constructions affectées à l'exercice des activités visées à l'article 170 de la loi du 21 mars 1991, ont été transférés à l'Etat sans indemnité le dernier jour ouvrable précédant l'apport de la branche d'activités aéroport à la BIAC. Ce dernier jour ouvrable était le 30 septembre 1998.

En outre, l'Etat reprend les droits et obligations de la Régie des Voies Aériennes résultant des procédures d'expropriation en cours à la date précitée.

Ce programme doit prévoir les crédits nécessaires pour le financement :

- des frais découlant des affaires judiciaires dans lesquelles l'Etat est encore impliqué,
- les frais concernant l'assainissement des sols
- les frais pour les nouvelles expropriations.

PROGRAMMA 4 : LUCHTHAVEN BRUSSEL-NATIONAAL

Als gevolg van de bepalingen van artikel 26 § 1, 4°, van het koninklijk besluit van 2 april 1998 tot hervorming van de beheersstructuren van de luchthaven Brussel-Nationaal, zoals gewijzigd door artikel 5 van het koninklijk besluit van 17 juli 1998, werden de onroerende goederen waarvan de Regie der Luchtwegen eigenaar was, met uitzondering van de gebouwen bestemd voor de uitoefening van de activiteiten bedoeld in artikel 170 van de wet van 21 maart 1991, zonder vergoeding overgedragen aan de Staat op de laatste werkdag voorafgaand aan de inbreng van de bedrijfstak luchthaven in BIAC. Die laatste werkdag was 30 september 1998.

Bovendien neemt de Staat de rechten en verplichtingen over van de lopende onteigeningsprocedures op voornoemde datum.

Dit programma dient de nodige kredieten te voorzien voor de financiering van:

- de kosten uitvloeiende uit de gerechtelijke zaken waarin de Staat nog verwickeld is,
- de kosten met betrekking tot bodemsanering, de kosten voor nieuwe onteigeningen

Onteigeningen

L'Etat est encore juridiquement impliqué dans des dossiers concernant des expropriations.

Il est difficile de prévoir quand ces affaires judiciaires seront traitées et quel en sera l'impact budgétaire.

Le président du Comité d'acquisition a informé la DGTa qu'il y avait encore 11 dossiers d'expropriation judiciaire en cours. Ils concernent l'AR du 21/04/2007 sur la prise de possession immédiate de certaines parcelles nécessaires pour la relocalisation du centre INAD et du centre de transit 127 et l'AR du 05/06/2006 sur la prise de possession immédiate de certaines parcelles nécessaires pour l'extension de la zone de fret pour l'aéroport,...

Remboursement des frais d'assainissement des sols

L'article 3 de l'AR de vente du 30/12/2001, modifié par l'AR du 12/01/2005 dispose que l'indemnité due par l'Etat sur la base des obligations d'assainissement des sols reprises par "The Brussels Airport Company" est déduite du montant de l'indemnité de rupture due par BAC en cas de remboursement anticipé des paiements échelonnés des terrains consentis en vertu de l'article 2, §3 de l'AR du 30/12/2001, modifié par l'arrêté royal du 23/05/2003 majorée du prix dû par BIAC pour la reprise sur la base de l'article 161 de la loi-programme du 30/12/2001 des biens expropriés en vue de l'exploitation de l'aéroport avant le 29/12/2004 et diminuée des montants éventuellement dus par l'Etat à BIAC pour les expropriations préfinancées par BIAC entre le 1.01 et le 31/10/1998.

In 2013 zouden de Staat en BIAC een overeenkomst moeten tekenen in verband met die kosten. De terugbetaling zou vanaf 2014 moeten beginnen.

Expert en assainissement des sols

L'article 3, §2, 1° de l'AR du 30/12/2001 dispose que l'indemnisation pour l'ensemble des coûts externes liés aux obligations d'assainissement remplies par The Brussels Airport Company aura lieu à la condition que l'Etat ait la possibilité de contrôler l'estimation des coûts des travaux d'assainissement réalisée par BIAC et l'état d'avancement des travaux d'assainissement et des études préparatoires, ainsi que les coûts externes, le cas échéant en nommant **un expert** de son choix.

Expropriations

De Staat is nog altijd juridisch verwikkeld in dossiers met betrekking tot onteigeningen.

Het is moeilijk om in te schatten wanneer deze juridische zaken afgehandeld zullen worden en wat de budgettaire impact daarvan zal zijn.

De voorzitter van het aankoopcomité heeft het DGLV op de hoogte gebracht dat er nog 11 lopende gerechtelijke onteigeningsdossiers zijn. Het betreft het kb van 21/04/2007 over de onmiddellijke inbezitneming van sommige percelen nodig voor de herlocalisatie van het INAD-centrum en het transitiecentrum 127 en het kb van 05/06/2006 over de onmiddellijke inbezitneming van sommige percelen nodig voor uitbreiding van de vrachtzone voor de luchthaven...

Terugbetaling van bodemsaneringskosten

Artikel 3, van het verkoop-kb van 30/12/2001, gewijzigd door het KB van 12/01/2005, bepaalt dat de vergoeding die de Staat verschuldigd is op grond van de door The Brussels Airport Company overgenomen bodemsaneringverplichtingen in mindering wordt gebracht op de afkoopsom verschuldigd door BAC in geval van vervroegde terugbetaling van de gespreide betalingen van de terreinen toegestaan krachtens artikel 2, § 3 van het verkoop-kb van 30/12/2001, zoals gewijzigd door het koninklijk besluit van 23/05/2003, vermeerderd met de prijs verschuldigd door BIAC voor de overname krachtens artikel 161 van de programmawet van 30/12/2001 van de goederen onteigend ten behoeve van de exploitatie van de luchthaven vóór 29/12/2004, en verminderd met de bedragen eventueel verschuldigd door de Staat aan BIAC voor de onteigeningen geprefinancierd door BIAC tussen 1.01 en 31/10/1998.

En 2013, l'Etat et TBAC devraient signer une convention par rapport à ces frais. Le remboursement devrait commencer à partir de 2014.

Bodemsaneringdeskundige

Artikel 3, § 2, 1°, van het verkoop-kb van 30/12/2001 bepaalt dat de vergoeding voor het geheel van de externe kosten verbonden aan de door The Brussels Airport Company vervulde bodemsaneringverplichtingen onderworpen is aan de voorwaarde dat de Staat de mogelijkheid zal hebben om de door BAC uitgevoerde schatting van de kostprijs en de vooruitgang van de bodemsaneringswerken en van de voorbereidende onderzoeken te controleren, alsook de externe kosten, in voorkomend geval door benoeming van **een deskundige** naar zijn keuze.

Sur la proposition du Ministre de la Mobilité, du Ministre des Finances et du Ministre des Entreprises publiques, le Conseil des Ministres du 23/12/2004 a décidé de désigner **un expert** pour dresser une évaluation continue des frais d'assainissement consentis.

Outre le fait que la désignation de l'expert concerné a une base réglementaire, cette désignation se justifie également par le risque budgétaire considérable encouru par l'Etat si cette désignation tardait à venir.

Les dispositions légales relatives à la vente de parcelles à "The Brussels Airport Company" par l'Etat ont donné le premier feu vert pour réaliser des travaux d'assainissement sans une quelconque limite budgétaire, ce qui implique que des inefficacités ou des frais excessifs ne sont pas à exclure. Il ressort d'une évaluation réalisée par la société anonyme d'expertise FUGRO que le total des coûts d'assainissement pouvait atteindre plus de 40 millions EUR. Afin d'éviter des discussions et pour veiller à ce que TBAC exécute de manière efficace les obligations d'assainissement des sols reprises à l'Etat, un expert (Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek) a été désigné pour la première fois en 2008 pour contrôler les factures soumises et pour suivre les travaux d'assainissement en cours d'exécution.

Ce contrôle pour lequel un budget est nécessaire est poursuivi par ECOREM (marchés publics 2009-06 et 2011-08). En 2013, un nouveau marché sera lancé pour les frais à partir de 2014.

A.B. 33 52 41 12.11.22 (Bud DO PA AB) — Frais d'assainissement et d'expertise associés.

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	0	38	37	37	37	37
b	12	47	47	47	47	47

Description

TBAC a repris de l'Etat les obligations d'assainissement du sol. L'Etat doit repayer ces frais à TBAC. des travaux d'assainissement gérés par TBAC pour le compte de l'Etat. La Cellule Stratégique du Ministre nous a demandé de nous assurer d'un contrôle approfondi des travaux d'assainissement gérés par TBAC pour le compte de l'Etat. A cette fin, la DGTA doit faire appel à un expert pour réaliser le contrôle et le suivi des travaux d'assainissement ainsi que le contrôle des factures. Elle doit également faire appel à un avocat pour s'assurer des limites des obligations de l'Etat et pour s'assurer que les travaux

Op het voorstel van Minister van Mobiliteit, de Minister van Financiën en de Minister van Overheidsbedrijven, besliste de Ministerraad van 23/12/2004 om **een expert** aan te wijzen om een continue evaluatie van de gemaakte saneringskosten te maken.

Buiten het feit dat de aanstelling van de betrokken expert een reglementaire basis heeft, wordt deze aanstelling ook verantwoord door het risico dat het uitblijven van die expert een aanzienlijk budgettair risico voor de Staat inhoudt.

De wettelijke bepalingen betreffende de verkoop van percelen aan The Brussels Airport Company door de Staat hebben de eerste genoemde groen licht gegeven om saneringswerken uit te voeren zonder enige budgetbeperking waarbij enige inefficiëntie of buitensporige kosten niet uit te sluiten zijn. Uit een evaluatie die vorig jaar door de expert FUGRO nv uitgevoerd werd, bleek dat de totale saneringskosten tot meer dan 40 miljoen EUR kunnen oplopen. Teneinde discussies te vermijden en om ervoor te zorgen dat TBAC de van de Staat overgenomen bodemsaneringverplichtingen op een doelmatige manier uitvoert, werd voor het eerst in 2008 een deskundige (Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek) aangesteld om de voorgelegde facturen te controleren en de in uitvoering zijnde bodemsaneringswerken op te volgen.

Deze controle wordt voortgezet door ECOREM (overheidsopdrachten 2009-06 en 2011-08), waardoor een budget noodzakelijk is. In 2013 zal er een nieuwe overheidsopdracht gelanceerd worden voor de kosten vanaf 2014.

B.A. 33 52 41 12.11.22 (Beg OA AP BA) — Saneringskosten en verbonden expertisekost.

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	0	38	37	37	37	37
b	12	47	48	47	47	47

Omschrijving

TBAC heeft de bodemsaneringsverplichtingen van de Staat overgenomen. De Staat dient deze kosten aan TBAC terug te betalen: bodemsaneringswerken beheerd door TBAC voor rekening van de Staat. De Strategische Cel van de Minister heeft ons gevraagd om een diepgaande controle van de bodemsaneringswerken beheerd door TBAC voor rekening van de Staat te laten uitvoeren. Hiervoor moet het DGLV beroep doen op een deskundige om de controle en de opvolging van bodemsanerings - werken te realiseren, evenals de controle van de facturen. Zij moet ook beroep doen op een advocaat

d'assainissement correspondent bien à la réglementation en vigueur.

Les frais pour le support juridique seront payés par le service juridique. Les frais pour le support technique est pris en charge par la DGTA.

Ecorem est depuis 2010 l'expert technique (MP 2009-06 et MP 2011-08). Le contrat prévoit le contrôle des factures et l'analyse d'une « second opinion ». Pour 2013-2016, nous prévoyons des expertises complémentaires éventuelles, selon les besoins.

A.B. 33 52 41 14.10.10 (Bud DO PA AB) — Frais d'assainissement du sol pour la vente de terrains de l'Etat à Belgocontrol, à BAC et aux particuliers.

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	-	-	300	300	300	300
b	-	-	300	300	300	300

Description//Base légale/Méthode de calcul de la dépense

Dans le cadre de la vente des terrains par l'Etat à BIAC, BIAC a pris en charge les obligations de l'Etat en tant que cédant de terrains en matière d'assainissement du sol.

L'Arrêté royal du 12 janvier 2005 définit que les coûts d'assainissement dont l'Etat est redevable à TBAC sont compensés par les montants dus par TBAC à l'Etat. Ces montants dus sont constitués du montant de l'indemnité de rupture (Braek-up fee) pour remboursement anticipé des paiements échelonnés des terrains et du montant des ventes à TBAC des terrains expropriés après le 30 décembre 2001.

En résumé, TBAC est redevable à l'Etat d'un montant de 12 294 000 EUR de TBAC égal au break-up fee. Ce montant pourra être diminué avec la dette éventuelle de l'Etat à TBAC.

L'estimation pour les frais d'assainissement jusqu'à 2017 est établie par TBAC

Conformément à la note du 27 juillet 2012 du SPF Finances, la TVA ne doit pas être appliquée sur les montants que l'Etat rembourse à TBAC.

Estimation TBAC 2014 : 653 000 EUR
Décision du conclave pour 2014 : 300 000 EUR
(A revoir lors du contrôle budgétaire 2014)

om de beperking van de verplichtingen van de Staat te garanderen en zich ervan te verzekeren dat de bodemsaneringswerken overeenkomen met de van kracht zijnde reglementering.

De kosten voor juridische bijstand zullen betaald worden door de juridische diens. De kosten voor technische bijstand wordt door het DGLV betaald.

Vanaf 2010 is Ecorem de nieuwe technische expert (MP 2009-06 en MP 2011-08). Het contract voorziet de controle van de facturen en het geven van een "second opinion". Voor 2013-2016, verwachten we aanvullende expertises, naargelang de behoeften.

B.A. 33 52 41 14.10.10 (Beg OA AP BA) — Bodemsaneringskosten voor verkoop van gronden van de Staat aan Belgocontrol, aan BAC en aan particulieren.

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	-	-	300	300	300	300
b	-	-	300	300	300	300

Omschrijving/wettelijke basis/Berekeningsmethode van de uitgave

In het kader van de verkoop van terreinen door de Staat aan BIAC heeft BIAC de bodemsaneringsverplichtingen van de Staat als verkoper van terreinen overgenomen.

Het Koninklijk besluit van 12 januari 2005 bepaalt dat de saneringskosten, die de Staat aan TBAC verschuldigd is, gecompenseerd worden door de bedragen die TBAC moet betalen aan de Staat. Deze verschuldigde bedragen bevatten het bedrag van de verbrekingsvergoeding (Braek-up fee) voor vervroegde terugbetaling van de termijnbetalingen van de terreinen en het bedrag van verkoop aan TBAC van de onteigende terreinen na 30 december 2001.

Samengevat, TBAC is aan de Staat het bedrag van 12 294 000 EUR verschuldigd voor de break-up fee. Dit bedrag zou kunnen verminderd worden met de eventuele schuld van de Staat aan TBAC

De raming voor de saneringskosten tot 2017 werd opgesteld door TBAC

Volgens de nota van 27 juli 2012 van de FOD Financiën, wordt geen BTW toegepast op de bedragen die de Staat terugbetaalt aan TBAC.

Raming TBAC 2014 : 653 000 EUR
Décision du conclave pour 2014 : 300 000 EUR
(Opnieuw te bekijken bij begrotingscontrole 2014)

A.B. 33 52 41 71.12.10 (Bud DO PA AB) — Achat de terrains qui doivent permettre l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National et les aides à la navigation aérienne ainsi que les frais qui y sont liés.

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	706	785	18	18	18	18
b	706	780	18	18	18	18

Description

Partie « Terrains » :

Expropriation des terrains pour l'aéroport Bruxelles-National.

Procédures juridiques des expropriations, où l'Etat Belge reste débiteur pour les frais éventuels à ces litiges.

Partie "Terrains": 15 000 EUR

Partie "Taxe liées aux terrains": 3 000 EUR

PROGRAMME 5 FONDS POUR LE FINANCEMENT ET L'AMÉLIORATION DES MOYENS DE CONTRÔLE, D'INSPECTION ET D'ENQUÊTE ET DES PROGRAMMES DE PREVENTION DE L'AÉRONAUTIQUE

Missions assignées

Le fonds organique ressortissant aux compétences de la DGTA a été créé par l'article 231 de la loi du 12 août 2000 portant des dispositions sociales, budgétaires et diverses en vue de renforcer les capacités de l'administration de l'aéronautique en matière de contrôle et d'inspection.

L'article 55 de la loi programme du 19 juillet 2001 a modifié la dénomination du fonds en :

"Fonds pour le financement et l'amélioration des Moyens de Contrôle, d'Inspection et d'Enquête et des programmes de Prévention de l'Aéronautique".

La création d'un fonds budgétaire se justifie par la croissance importante et constante de l'aviation ainsi que sa libéralisation ce qui entraîne une augmentation considérable des obligations de contrôle et d'inspection de l'administration de l'aéronautique.

Ce programme a pour but de financer les dépenses diverses à réaliser dans le cadre de l'amélioration des moyens de contrôle, d'inspection et d'enquête et programmes de prévention de l'aéronautique.

B.A. 33 52 41 71.12.10 (Beg OA AP BA) — Het verwerven van gronden die de uitbating van de luchthaven Brussel-Nationaal en de steun aan de luchtvaart, samen met de eraan verbonden kosten, moeten toelaten.

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	706	785	18	18	18	18
b	706	780	18	18	18	18

Omschrijving

Deel "Terreinen"

Onteigening van terreinen voor de luchthaven Brussel- Nationaal.

Juridische procedures van de onteigeningen, waarin de Belgische Staat nog verwickeld is en waar eventueel schadevergoedingen moeten betaald worden.

Deel "Terreinen": 15 000 EUR

Deel " Taksen verbonden aan gronden": 3 000 EUR

PROGRAMMA 5 FONDS VOOR DE FINANCIERING EN DE VERBETERING VAN DE CONTROLE-, INSPECTIE- EN ONDERZOEKSMIDDELEN EN VAN DE PREVENTIEPROGRAMMA'S VAN DE LUCHTVAART

Toegewezen opdrachten

Om de mogelijkheden van het bestuur van de luchtvaart inzake controle en inspectie te versterken, heeft artikel 231 van de wet van 12 augustus 2000 houdende sociale, budgettaire en andere bepalingen een organiek fonds opgericht dat onder de bevoegdheid van het DGLV valt.

Artikel 55 van de programmawet van 19 juli 2001 heeft de naam van het fonds veranderd in:

"Fonds voor de Financiering en de Verbetering van de Controle-, Inspectie - en Onderzoeksmiddelen en van de Preventieprogramma's van de Luchtvaart".

De forse en constante groei van de luchtvaart en haar liberalisering hebben een aanzienlijke verhoging van de controle- en inspectieverplichtingen van het bestuur van de luchtvaart met zich meegebracht en verantwoordt de oprichting van een begrotingsfonds.

Dit programma heeft als doel uitgaven te doen in het kader van de financiering en de verbetering van de controle-, inspectie- en onderzoeksmiddelen en van de preventieprogramma's van de luchtvaart.

Une partie des recettes perçues par le SPF est affectée à ce programme ainsi qu'il apparaît au Budget des Voies et Moyens.

Les crédits disponibles ont notamment été consacrés à:

- L'engagement de personnel supplémentaire.
- Des formations spécialisées supplémentaires pour les membres du personnel

In de Rijksmiddelenbegroting worden een gedeelte van de inkomsten van de Federale Overheidsdienst toegewezen aan dit programma.

De beschikbare kredieten werden in het bijzonder aangewend voor:

- Bijkomende aanwervingen van personeelsleden.
- Bijkomende specialisatie-opleidingen voor de personeelsleden

Effectif du personnel PA 52/5 en ETP (1) / Personeelseffectief PA 52/5 in VTE (1)			
Niveau	31/12/2012	31/12/2013	31/12/2014
A	13,8	14	14
B	11	11	11
C	4,8	5	5
D	-	0	-
Totaux / Totalen	29,6	30	30
(1) ETP = nombre à la date du 31/12, indépendant de la date d'entrée ou de départ		(1) VTE = aantal op 31/12, ongeacht datum van indiensttreding of vertrek	

51. SECURITE Direction Inspections (Service sécurité (I-SAF) et Direction Agréation des entreprises)

Activités de base

La tâche principale du service Sécurité est de promouvoir une aviation sûre et durable en contrôlant et faisant respecter la législation et la réglementation. Cela passe par la réalisation d'inspections ciblées qui font suite à des analyses de risques, mais aussi par des inspections menées à la suite de plaintes ou à la demande de la police ou du parquet.

Ces inspections ont pour but de faire respecter la réglementation aéronautique générale par tous les partenaires concernés par la navigation aérienne. Il s'agit entre autres des exploitants d'aérodromes, des compagnies aériennes, du secteur de l'aviation générale, de l'aviation sportive et de ses pratiquants. Mais le service Sécurité inspecte également le transport aérien de marchandises dangereuses et les agents d'escale (« handling agents ») pour le fret aérien.

Pour augmenter la sécurité aérienne pour les citoyens, des inspections préventives et ciblées sont également effectuées auprès des entreprises de technique aéronautique et auprès du prestataire de services de navigation aérienne. Par ailleurs, des inspections sont également réalisées en matière de bruit des aéronefs. Ces inspections ne se limitent pas uniquement aux avions belges, mais portent également sur les avions étrangers. Les données opérationnelles provenant des inspections peuvent être utilisées pour définir la politique à mener en matière de bruit des avions. Les plaintes ou questions relatives à la sécurité des avions ou des aéroports sont également traitées par le service Sécurité.

51. VEILIGHEID Directie Inspecties (Dienst Veiligheid (I-SAF) en Directie Bedrijfserkenningen)

Basisactiviteiten

De kerntaak van de dienst Veiligheid is het bevorderen van een veilige en duurzame luchtvaart door middel van het toezicht op en de handhaving van de wet- en regelgeving. Dit gebeurt door het uitvoeren van enerzijds doelgerichte inspecties naar aanleiding van risicoanalyses en anderzijds door inspecties ingevolge klachten of op vraag van politie of parket.

Het doel van deze inspecties is om de luchtvaartreglementering door onder meer de uitbaters van luchtvaartterreinen, luchtvaartmaatschappijen, sportluchtvaart en –beoefenaars te doen naleven. Maar de dienst Veiligheid inspecteert ook het luchtvervoer van gevaarlijke goederen en de verladers ("handling agenten") van luchtvracht.

Met het oog op een grotere luchtvaartveiligheid voor de burger zijn er ook preventieve en doelgerichte inspecties voorzien bij de luchtvaarttechnische bedrijven en bij de luchtverkeerdienstverlener. Daarnaast vinden nog inspecties plaats inzake vliegtuiggeluid. Deze inspecties beperken zich niet enkel tot Belgische vliegtuigen, ook buitenlandse vliegtuigen kunnen aan een inspectie onderworpen worden. De uit de inspecties bekomen operationele gegevens kunnen gebruikt worden bij het uittekenen van de beleidspolitiek. Daarenboven worden klachten of vragen omtrent veiligheid van vliegtuigen of luchthavens door de Dienst Veiligheid behandeld.

Les inspections et domaines de surveillance du service Sécurité sont les suivants :

- Aéroports, espace aérien et aviation sportive
- La capacité professionnelle des prestataires de services de navigation aérienne (ANSP)
- Marchandises dangereuses :
 - Inspection des marchandises dangereuses à bord de l'avion (inspection de l'avion)
 - Inspection des entrepôts et des documents (inspection des agents de service d'escale des compagnies de fret aérien)
- Compagnies aériennes et exploitation commerciale :
 - Inspection des opérations aériennes
 - Inspection des opérations au sol et des prestataires de service d'assistance en escale
- Inspections SAFA (inspection des avions - Safety Assessment of Foreign Airplanes)
- Inspections SANA (inspection des avions - Safety Assessment of National Airplanes)
- Entreprises de technique aéronautique :
 - Aviation générale
 - Aviation commerciale
- Nuisances sonores de l'aéroport de Bruxelles
- « Slot monitoring » à l'aéroport de Bruxelles
- Traitement des plaintes introduites par les citoyens, la police, l'administration publique ou le parquet
- Différents projets, en outre des campagnes de recommandations et des campagnes de sensibilisation de l'industrie à la sécurité aérienne, et la déclaration d'incidents survenant dans l'aviation civile.

Objectifs opérationnels (+ indicateurs)

- Formation, certification et mandats pour le personnel des inspections aéroportuaires et de l'inspection aéronautique (respectivement accord de coopération avec les Régions et l'AR 04.05.1999 & 23.05.2003)

Délivrance d'un mandat ou d'un certificat : le mandat ou le certificat est délivré dans les 20 jours de la réussite d'un examen, toutes les conditions étant remplies.

Renouvellement d'un mandat ou certificat : le renouvellement (tous les 3 ans pour les inspections aéroportuaires, et tous les 5 ans pour l'inspection aéronautique) est délivré dans les 20 jours après avoir suivi un recyclage et la réussite d'un examen, toutes les conditions étant remplies.

De inspectie en toezichtdomeinen van de dienst Veiligheid zijn:

- luchtvaartterreinen, luchtruim en sportluchtvaart;
- de vakbekwaamheid van luchtverkeerdienstverlener (ANSP);
- gevaarlijke goederen:
 - Inspectie op gevaarlijke goederen aan boord van een vliegtuig (vliegtuiginspectie)
 - Inspectie van magazijnen en documenten (inspectie van verladers van luchtvracht – luchtvaartmaatschappijen)
- Luchtvaartmaatschappijen en commerciële exploitatie:
 - Inspecties van “flight operations”
 - Inspecties van “ground operations en grondaafhandelingsbedrijven”
- SAFA-inspecties (vliegtuiginspecties - Safety Assessment of Foreign Airplanes)
- SANA-inspecties (vliegtuiginspecties - Safety Assessment of National Airplanes)
- Luchtvaarttechnische bedrijven:
 - Algemene luchtvaart
 - Commerciële luchtvaart
- Geluidsoverlast op de Luchthaven Brussel;
- “Slots monitoring” op de Luchthaven Brussel;
- Behandeling van klachten ingediend door burgers, politie, publieke administratie of parket;
- Diverse projecten o.a. advies- en sensibiliseringscampagnes van de industrie inzake veiligheid en de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart.

Operationele doelstellingen (+ indicatoren)

- Opleiden, certificeren of mandateren van het personeel van de luchthaveninspecties en de luchtvaartinspectie (respectievelijk samenwerkingsovereenkomst met Gewesten en KB 04.05.1999 & 23.05.2003)

Afleveren van een mandaat of certificaat: het mandaat of certificaat wordt afgeleverd binnen 20 dagen na het slagen van een examen en het voldoen aan alle voorwaarden.

Hernieuwen van een mandaat of certificaat: hernieuwing (om de 3 jaar voor luchthaveninspecties en om de 5 jaar voor de luchtvaartinspectie) wordt afgeleverd binnen 20 dagen na het volgen van een refreshercursus en het slagen van een examen en het voldoen aan alle voorwaarden.

Formation du personnel : en collaboration avec EASTI, assurer la formation du personnel conformément aux prescriptions CE.

- Suivi vérification d'antécédents

Participation à toutes les réunions.

- Réalisation d'inspections en matière de sécurité.

Aéronefs belges : 20 inspections
Aéronefs étrangers : 110 inspections

Aéroports: 40 inspections Marchandises dangereuses: 40 inspections

Compagnies aériennes: 40 inspections Services techniques : 16 inspections

Contrôle aérien: 12 inspections

Sur base d'analyses de risques : en fonction des analyses de risques réalisées.

- Supervision du respect des prescriptions en matière de nuisances sonores.

Les normes quantitatives annuelles sont respectées: 60 inspections

- Réalisation d'analyses de risques.

Entrer des données dans la base de données (ECCAIRS): les incidents doivent être communiqués dans la base de données ECCAIRS dans les 10 jours ouvrables.

Les résultats de l'analyse de risque annuelle ainsi que le rapport récapitulatif sont disponibles au plus tard 3 mois après l'année écoulée.

- Traitement des plaintes.

Début du traitement de la plainte dans les 10 jours de la réception.

- Contrôle du respect des créneaux horaires 40 inspections

- Fournir des conseils techniques pour octroyer des droits de trafic

Un avis technique est donné à la Direction Agréation des entreprises dans les 2 jours ouvrables après réception de la demande d'attribution de droits de trafic.

Opleiding van het personeel: in samenwerking met EASTI een opleiding verzekeren van het personeel conform aan de EC -voorschriften.

- Opvolging achtergrondcontrole

Aan alle vergaderingen zal deelgenomen worden.

- Uitvoeren van inspecties m.b.t. de veiligheid

Belgischeluchtvaartuigen : 20 inspecties
Buitenlandse luchtvaartuigen : 110 inspecties

Luchthavens: 40 inspecties Gevaarlijke goederen: 40 inspecties

Luchtvaartmaatschappijen: 40 inspecties Technische diensten: 16 inspecties

Luchtverkeersleiding: 12 inspecties

Op basis van risico-analyses: in functie van de uitgevoerde risico-analyses.

- Toezicht houden op de naleving van de geluidsvoorschriften

De jaarlijkse kwantitatieve normen worden geëerbiedigd: 60 inspecties

- Uitvoeren van risicoanalyses

Invoeren van gegevens in database (ECCAIRS): meldingen incidenten zullen binnen de 10 werkdagen ingebracht worden in de ECCAIRS-database.

De resultaten van de jaarlijkse risicoanalyse samen met het overzichtsrapport zijn beschikbaar ten laatste 3 maand na het afgelopen jaar.

- Afhandelen van klachten

Aanvang van de behandeling van de klacht binnen de 10 werkdagen na ontvangst.

- Toezicht op naleving van slots 40 inspecties

- Technisch advies verstrekken voor het afleveren van verkeersrechten

Binnen de 2 werkdagen wordt een technisch advies gegeven aan de Directie Bedrijfserkenningen na ontvangst van de aanvraag voor het afleveren van verkeersrechten.

Réalisations 2012

Inspections en 2012 :

Domaine	nombre d'inspections	nombre d'avertissements
aérodromes, espace aérien et aviation sportive	54	9
prestataire de services de la circulation aérienne	12	0
marchandises dangereuses	40	3
Opérations aériennes	124	20
avions étrangers (SAFA)	244	54
entreprises aéronautiques	15	0
nuisances sonores	131	51
slots monitoring	50	2
Droits des passagers	21	1
total	692	135

01. Personeel

Dépenses		(en milliers EUR) /(in duizendtallen EUR)			Uitgaven
Statut	(P.A. B.A.)	2012	2013	2014	Statuut
Personnel statutaire	51 11.00.03 fc	1 214	224	425	Statutair personeel
	fb	1 214	224	425	
Personnel non-statutaire	51 11.00.04 fc	135	145	151	Niet-statutair personeel
	fb	135	145	151	
Totaux	fc	1 349	369	576	Totalen
	fb	1 349	369	576	

Realisaties 2012

Inspecties in 2012:

domein	Aantal inspecties	Aantal waarschuwingen
luchtvaartterreinen, luchtruim en sportluchtvaart	54	9
luchtverkeerdienst-verlener	12	0
gevaarlijke goederen	40	3
Luchtvaartoperaties	124	20
buitenlandse vliegtuigen (SAFA)	244	54
Luchtvaart bedrijven	15	0
Geluidsoverlast	131	51
slots monitoring	50	2
Passagiersrechten	21	1
totaal	54	9

01. Personeel

02. Frais de fonctionnement**02. Werkingskosten**

PA	A.B.	Nature		2012	2013	2014	2015	2016	2017	B.A.	Aard
	12.11.01.1	Honoraires	fc	128		237	237	237	237	12.11.01.1	Erelonen
			fb	101		235	235	235	235		
	12.11.01.2	Achats	fc	240		234	234	234	234	12.11.01.2	Aankopen
			fb	227		235	235	235	235		
	12.11.01.3	Energie	fc							12.11.01.3	Énergie
			fb								
	12.11.01.5	Indemnités	fc	101		100	100	100	100	12.11.01.5	Vergoedingen
			fb	93		100	100	100	100		
51	12.11.01	Totaux	fc	469	0	571	571	571	571	12.11.01	Totalen
			fb	421	0	570	570	570	570		
51	12.11.04	Informatique	fc	319	304	306	306	306	306	12.11.04	Informatica
			fb	334	317	306	306	306	306		
51	74.10.01	Matériel roulant	fc	0	16	16	16	16	16	74.10.01	Rollend materieel
			fb	12	16	16	16	16	16		
51	74.22.01	Équipement	fc	0	11	11	11	11	11	74.22.01	Uitrusting
			fb	0	11	11	11	11	11		
51	74.22.04	Informatique	fc	0	33	32	32	32	32	74.22.04	Informatica
			fb	0	34	33	33	33	33		
		Totaux généraux	fc	788	364	936	936	936	936		Algemeen totaal
			fb	767	378	936	936	936	936		

Note explicative.

Les tâches exigent qu'une partie importante du personnel ait une formation technique, une grande expérience et une expertise opérationnelle. En pratique, il faut des personnes ayant eu une formation de contrôleur aérien et en plus avoir eu plusieurs années d'expériences professionnelles en ce qui concerne les systèmes et procédures utilisés dans le contrôle aérien.

La partie du crédit inscrite à l'AB 12.11.01.1 concerne les rémunérations des experts étrangers à l'Administration, les missions à l'étranger des experts externes et la formation des experts pour le service Operations.

52. Enquêtes, accidents et incidents*Activités de base*

L' AIR ACCIDENT INVESTIGATION UNIT (Belgium), cellule indépendante de la Direction générale Transport aérien, mène des enquêtes sur les accidents et incidents et dresse des rapports sur ces événements,

Verklarende nota.

De taken vereisen dat een groot gedeelte van het personeel beschikt over een grondige technische kennis en over een uitgebreide operationele ervaring en expertise. In de praktijk moet men dus kunnen beschikken over personeel dat een opleiding tot luchtvaartcontroleur heeft gevolgd en dat bovendien reeds meerder jaren beroepservaring heeft inzake systemen en procedures gebruikt in de luchtvaartcontrole.

De kredieten die ingeschreven werden op BA 12.11.01.1 betreffen de bezoldigingen van niet tot de administratie behorende deskundigen, buitenlandse zendingen van externe deskundigen en de opleiding van deskundigen voor de dienst Operaties.

52. Onderzoek, ongevallen en incidenten*Basisactiviteiten*

AIR ACCIDENT INVESTIGATION UNIT (Belgium), de cel die onafhankelijk van het Directoraat-generaal Luchtvaart werkt, onderzoekt en rapporteert over ongevallen en incidenten, conform de internationale

conformément à la réglementation internationale (Annexe 13 de l'OACI, Règlement Européen EC996/2010 et AR du 09/12/1998).

La finalité de AAIU(Be) est la prévention des accidents. Elle donne des recommandations en matière de sécurité, sur la base des différentes analyses d'accidents et incidents. Elle est chargée d'enquêter sur l'ensemble des accidents et incidents survenant sur le territoire belge et impliquant des aéronefs belges ou étrangers. La cellule collabore aux enquêtes menées à l'étranger sur des accidents impliquant des aéronefs belges.

Réalisations 2012

En 2012, on a déploré 4 morts dues à des accidents aériens.

Après analyse des 2800 notifications d'incidents et accidents pour 2012, AAIU(Be) a ouvert 15 enquêtes d'accident avec des avions, et 2 autres suites à des accidents avec des aéronefs Annex-II.

AAIU(Be) a également supporté les Organismes d'Enquête de sécurité étrangères pour 7 enquêtes d'accidents avec des aéronefs belges à l'étranger.

AAIU(Be) a formulé 16 recommandations de sécurité en 2012. AAIU(Be) a également participé à des séminaires de sécurité organisés par la DGTA.

01. Personnel

reglementering (Bijlage 13 van ICAO, EU Verordening EC996/2010, en KB van 09/12/1998).

AAIU(Be) heeft tot doel ongevallen te voorkomen. Zij vaardigt aanbevelingen uit inzake veiligheid, aan de hand van analyses van ongevallen en incidenten. Ze is belast met het onderzoek van alle ongevallen en incidenten die plaatsvinden op Belgisch grondgebied met zowel Belgische als buitenlandse luchtvaartuigen. Ze werkt mee aan onderzoeken in het buitenland waarbij Belgische luchtvaartuigen betrokken zijn.

Realisaties 2012

In 2012 vielen er 4 doden te wijten aan luchtvaartongevallen.

Na analyse van de 2800 incident- en ongevallenmeldingen voor 2012, heeft AAIU(Be) 15 ongevallen met vliegtuigen onderzocht, en 2 anderen voor Annex-II luchtvaartuigen.

AAIU(Be) heeft ook steun gegeven aan buitenlandse Veiligheidsonderzoeksoverheden voor 7 onderzoeken met Belgisch geregistreerde vliegtuigen in het buitenland.

AAIU(Be) heeft 16 veiligheidsaanbevelingen geformuleerd in 2012. AAIU(Be) heeft ook deel genomen aan verschillende veiligheids-werkgroepen, georganiseerd door DGLV

01. Personeel

Dépenses		(en milliers EUR) / (in duizendtallen EUR)			Uitgaven	
Statut	(P.A. B.A.)	2012	2013	2014	Statuut	
Personnel statutaire	52 11.00.03 fc	53	55	58	Statutair personeel	
	fb	53	55	58		
Personnel non-statutaire	52 11.00.04 fc	94	97	99	Niet-statutair personeel	
	fb	94	97	99		
Totaux	fc	147	152	157	Totalen	
	fb	147	152	157		

02. Frais de fonctionnement

02. Werkingskosten

PA	A.B.	Nature		2012	2013	2014	2015	2016	2017	B.A.	Aard
52	12.11.01	Totaux	fc	20	56	54	54	54	54	12.11.01	Totalen
			fb	19	55	54	54	54	54		
52	74.22.01	Équipement	fc	-	6	6	6	6	6	74.22.01	Uitrusting
			fb	-	6	6	6	6	6		
		Totaux	fc	20	62	60	60	60	60		Algemeen
		généraux	fb	19	61	60	60	60	60		totaal

Note explicative.

Les frais de support technique concernent le démontage d'éléments d'aéronefs par du personnel spécialisé, le support logistique pour le déplacement des éléments d'aéronefs accidentés et leur analyse par des laboratoires spécialisés. Une moyenne de 20 enquêtes d'accidents est à réaliser par an. Une partie de ces enquêtes exige des travaux de démontage par des techniciens, le transport et le stockage dans des lieux protégés, ainsi que des analyses exécutées par des laboratoires spécialisés (analyse des fluides, analyse de fractures,...).

53. SURETE Direction Inspection Service sûreté (I-SEC)

Activités de base

Conformément à l'AR du 3 mai 1991, le Service Sûreté est chargé de réaliser des audits de sûreté, des inspections, des tests et des enquêtes dans le domaine de la sûreté aérienne, y compris la lutte contre le terrorisme et la criminalité. Les activités de contrôle comprennent des inspections, des procédures de test et des enquêtes.

Le Service Sûreté tend à adopter une position aussi indépendante que possible et à mettre en place un contrôle parfaitement clair.

Les domaines d'audit et de contrôle du Service Sûreté sont :

- Les aéroports (Bruxelles, Antwerpen, Liège, Charleroi et Oostende) ;
- La sûreté des compagnies aériennes (avion, passagers, cabine, bagage/cargo et mail) ;
- Certification et formation du personnel de sûreté des aéroports
- Agents de fret aérien agréés (Regulated Air Cargo Agents) ;
- Known Consignors (cargo) ;
- Equipements de sûreté (screening).

Verklarende nota.

De kosten voor technische ondersteuning betreffen het demonteren van onderdelen van luchtvaartuigen door gespecialiseerd personeel, logistieke ondersteuning voor het vervoeren van onderdelen van verongelukte luchtvaartuigen en de analyse door gespecialiseerde labs. Er worden jaarlijks gemiddeld 20 onderzoeken uitgevoerd. Een aantal van deze onderzoeken vereist dat technici demontagewerken uitvoeren, dat transport en opslag in een beveiligde ruimte wordt voorzien en dat door gespecialiseerde labo's analyses worden gedaan (analyse van vloeistoffen en van breuken...).

53. BEVEILIGING Directie Inspectie Dienst Beveiliging (I-SEC)

Basisactiviteiten

De dienst Beveiliging is volgens het KB van 3 mei 1991 belast met het uitvoeren van beveiligingsaudits, inspecties, testen en onderzoeken op het vlak van de beveiliging van de luchtvaart met inbegrip van terrorisme- en criminaliteitsbestrijding. De controleactiviteiten omvatten inspecties, testprocedures en onderzoeken.

De dienst Beveiliging streeft naar een zo onafhankelijk mogelijke opstelling en een éénduidig toezicht.

De audit- en controledomeinen van de dienst Beveiliging zijn:

- Luchthavens (Brussel, Antwerpen, Luik, Charleroi en Oostende);
- Luchtvaartmaatschappijen (vliegtuig, passagiers, cabine, bagage/cargo en mail);
- Certificering en opleiding van beveiligingspersoneel van luchthavens;
- Erkende luchtvrachtagenten (Regulated Air Cargo Agents);
- "Known Consignors" (cargo);
- Beveiligingsapparatuur (screening).

On peut résumer les activités de base en :

- Agréer les agents de fret aérien en matière de sûreté
- Contrôler la sûreté aérienne
- Mandater le personnel de l'inspection aéroportuaire
- Certifier les équipements de sûreté
- Gérer les situations de crise suite à des incidents aéronautiques

Objectifs opérationnels (+ indicateurs)

- Agrément d'agents de fret aérien (et de known consignors à partir de 2010) en matière de sûreté (CE 2320/2002, 4333/2008 & 820/2008)

Délivrance de l'agrément : toutes les demandes d'agrément émanant d'agents du fret aérien sont délivrées correctement dans le mois de la réception du dossier complet. En cas de dossier incomplet, une lettre est envoyée dans les 10 jours ouvrables pour réclamer les éléments manquants.

Renouvellement d'un agrément : tous les agréments d'agents de fret aérien sont renouvelés correctement 2 semaines avant la date échéance pour autant que toutes les conditions soient remplies

- Supervision en matière de sûreté aérienne (AR 03.05.1991)

Approbation/modification de plans de sûreté d'aérodromes et de leurs dépendances :

L'approbation est accordée dans le mois de la réception d'un plan de sûreté complet ou d'une modification de ce plan;

Les aérodromes belges et leurs dépendances (EBBR – EBAW – EBOS – EBCI – EBLG) sont audités annuellement en matière de sûreté.

Supervision des aéroports belges et du personnel de sûreté : les normes quantitatives annuelles sont respectées

60 inspections (20 relatives à des aéroports et 40 au personnel de sûreté)

Approbation de plans de sûreté de compagnies aériennes belges: l'approbation est donnée dans le mois de la réception d'un plan de sûreté complet ou de ses modifications.

Supervision des compagnies aériennes belges: les normes quantitatives annuelles sont respectées: 32 inspections

On peut résumer les activités de base en :

- Erkennen van luchtvrachtagenten met betrekking tot de beveiliging
- Houden van toezicht op het vlak van de luchtvaartbeveiliging
- Mandateren van het personeel van de luchthaveninspectie
- Certificeren van de beveiligingsapparaten
- Beheren van crisissituaties naar aanleiding van luchtvaartincidenten

Operationele doelstellingen (+ indicatoren)

- Erkennen van luchtvrachtagenten (en van known consignors vanaf 2010) m.b.t. beveiliging (EC2320/2002, 4333/2008 en 820/2008)

Afleveren van de erkenning: alle aanvragen tot erkenning van luchtvrachtagenten worden correct uitgereikt binnen de maand na ontvangst van het volledige dossier. In geval van een onvolledig dossier wordt binnen de 10 werkdagen een brief gestuurd met de vraag de ontbrekende elementen te verschaffen.

Hernieuwen van een erkenning: alle erkenningen van luchtvrachtagenten worden correct hernieuwd 2 weken voor de vervaldatum voor zover aan alle voorwaarden vervuld zijn.

- Houden van toezicht op het vlak van luchtvaartbeveiliging (KB 03.05.1991)

Goedkeuren / wijzigen van beveiligingsplannen van luchtvaartterreinen en hun aanhorigheden:

De goedkeuring zal gegeven worden binnen de maand na ontvangst van een volledig beveiligingsplan of van een wijziging ervan;

Belgische luchtvaartterreinen en hun aanhorigheden (EBBR – EBAW – EBOS – EBCI – EBLG) worden jaarlijks geauditeerd op vlak van beveiliging.

Houden van toezicht op de Belgische luchthavens en beveiligingspersoneel: de jaarlijkse kwantitatieve normen worden geëerbiedigd

60 inspecties (20 op luchthavens en 40 op beveiligingspersoneel)

Goedkeuren van de beveiligingsplannen van Belgische luchtvaartmaatschappijen: goedkeuring zal gegeven worden binnen de maand na ontvangst van een volledig beveiligingsplan of diens wijzigingen.

Houden van toezicht op de Belgische luchtvaartmaatschappijen: de jaarlijkse kwantitatieve normen worden geëerbiedigd: 32 inspecties

Supervision des compagnies aériennes internationales: les normes quantitatives annuelles sont respectées : 32 inspections

Supervision des agents de fret aérien (conformément 2320/2002, 4333/2008 & 820/2008): les 120 agents de fret agréés feront l'objet d'une inspection à raison de 40 inspections par an pour la délivrance de l'agrément à partir du 1/1/2010 et ensuite en continu avant la date d'expiration du certificat.

Supervision la de sûreté des installations de contrôle aérien: les normes quantitatives annuelles sont respectées : 5 inspections

- Formation, le cas échéant certification du personnel chargé des tâches de sûreté aérienne.

L'Inspection aéronautique, en collaboration avec EASTI, se charge de faire respecter les normes de la Commission Européenne en matière de formation et de certification des membres du personnel chargés de tâches de sûreté (le règlement CE actuel sera précisé à court terme). Dans la mesure du possible, cette activité sera également proposée en guise d'assistance à des pays du tiers monde.

- Supervision et/ou certification d'équipements de sûreté (AR 03.05.1991)

L'Inspection aéronautique commencera la certification et/ou la supervision des équipements de sûreté sur les aéroports belges afin de veiller à ce que ceux-ci soient conformes aux normes CE à partir du moment où elles doivent être appliquées.

- Elaboration d'une politique sur le plan sûreté/sécurité.

Participation à la concertation internationale: participation aux groupes de travail importants OACI, UE, CEAC, EASA et autres instances pour un bon suivi et une bonne conduite de la politique en matière de sûreté/ sécurité. Participation à 90% des groupes de travail dont la priorité est reconnue par le Directeur général.

Participation à la concertation nationale: participation aux plateformes de concertation importantes en matière de sûreté et de sécurité. Participation à 90% de toutes les réunions.

- Coordination des inspections aéroportuaires.

Satisfaire aux exigences légales en matière de pilotage et de coordination des inspections aéroportuaires, pour parvenir à une bonne supervision en matière de sûreté et de sécurité aéroportuaire. A cet effet, la direction des autorités nationales de sûreté aérienne et du Comité

Houden van toezicht op de internationale luchtvaartmaatschappijen: de jaarlijkse kwantitatieve normen worden geëerbiedigd: 32 inspecties

Houden van toezicht op de luchtvrachtagenten (conform 2320/2002, 4333/2008 en 820/2008): De 120 luchtvrachtagenten zullen geïnspecteerd worden naar rato van 40 inspecties per jaar voor de aflevering van de erkenning vanaf 1/1/2010 en daarna continu voor de vervaldatum van het certificaat.

Houden van toezicht op de beveiliging van luchtverkeersleidingsinstallaties: de jaarlijkse kwantitatieve normen worden geëerbiedigd: 5 inspecties

- Opleiden, desgevallend certificeren van personeel belast met luchtvaartbeveiligingstaken

De Luchtvaartinspectie zal in samenwerking met EASTI instaan voor de naleving van de normen van de Europese Commissie inzake de opleiding en certificatie van personeelsleden belast met beveiligingstaken (de huidige EC -verordening zal op korte termijn gepreciseerd worden). In de mate van het mogelijke zal deze activiteit ook aangeboden worden bij wijze van assistentie aan derdewereldlanden.

- Toezicht op en/of certificeren van de beveiligingsapparatuur (KB 03.05.1991)

De Luchtvaartinspectie zal starten met de certificatie van en/of toezicht op de beveiligingsapparatuur op de Belgische luchthavens teneinde erover te waken dat deze voldoet aan de EC -normen vanaf wanneer deze dienen toegepast te worden.

- Uitwerken van een beleid op het vlak van beveiliging/veiligheid

Deelname aan internationaal overleg: participatie aan de relevante werkgroepen van ICAO, EU, ECAC, EASA en andere instellingen met oog op goede opvolging en sturing van beleid inzake beveiliging en van beleid inzake toezicht op de veiligheid. Deelname aan 90% van de werkgroepen waarvan de prioriteit erkend is door de directeur-generaal.

Deelname aan nationaal overleg: participatie aan de relevante overlegplatformen inzake beveiliging en veiligheid. Deelname aan 90% van alle vergaderingen.

- Coördineren van de luchthaveninspecties

Voldoen aan de wettelijk gestelde vereisten inzake de aansturing en coördinatie van de luchthaveninspecties teneinde te komen tot een goed toezicht op vlak van beveiliging en veiligheid op de luchthavens. Daartoe wordt de leiding waargenomen van de nationale

National de Sécurité sera assurée, et il sera participé à au moins 75 % des réunions des Comités Locaux de sécurité et d'autres instances de coordination.

Réalisations 2012

Dans le domaine sûreté :

Domaine d'audit et de contrôle	Nombre d'audits
Compagnies aériennes (avions, passagers, cabine, bagage/cargo et mail)	65
Personnel de sûreté des aéroports	52
Agents de fret agréés (regulated air cargo agents)	40
Installations de trafic aérien	21
total	178

01. Personnel

luchtvaartbeveiligingsoverheid en van het Nationaal Veiligheidscomité en zal deelgenomen worden aan minsten 75 % van de vergaderingen van de Lokale veiligheidscomités en van andere coördinatie-instanties.

Realisaties 2012

In het domein beveiliging:

audit- en controledomein	Aantal audits
luchtvaartmaatschappijen (vliegtuigen, passagiers, cabine, bagage/cargo en mail)	65
beveiligingspersoneel luchthavens	52
erkende luchtvrachtagenten (regulated air cargo agents)	40
Luchtverkeersinstallaties	21
totaal	178

01. Personeel

Dépenses		(en milliers EUR) / (in duizendtallen EUR)			Uitgaven	
Statut	(P.A. B.A.)	2012	2013	2014	Statuut	
Personnel statutaire	53 11.00.03 fc	107	100	102	Statutair personeel	
	fb	107	100	102		
Personnel non-statutaire	53 11.00.04 fc	0	0	0	Niet-statutair personeel	
	fb	0	0	0		
Totaux	fc	107	100	102	Totalen	
	fb	107	100	102		

02. Frais de fonctionnement

02. Werkingskosten

PA	A.B.	Nature		2012	2013	2014	2015	2016	2017	B.A.	Aard
	12.11.01.1	Honoraires	fc	22	351	109	109	109	109	12.11.01.1	Erelonen
			fb	15	350	110	110	110	110		
	12.11.01.2	Achats	fc	16	103	68	68	68	68	12.11.01.2	Aankopen
			fb	16	103	68	68	68	68		
	12.11.01.3	Energie	fc	-	30	15	15	15	15	12.11.01.3	Énergie
			fb	-	30	15	15	15	15		
	12.11.01.5	Indemnités	fc	5	5	5	5	5	5	12.11.01.5	Vergoedingen
			fb	5	5	5	5	5	5		
53	12.11.01	Totaux	fc	43	489	197	197	197	197	12.11.01	Totalen
			fb	36	488	198	198	198	198		
53	12.11.04	Informatique	fc	220	559	395	395	395	395	12.11.04	Informatica
			fb	103	559	395	395	395	395		
53	74.10.01	Matériel roulant	fc	-	0	20	20	20	20	74.10.01	Rollend materieel
			fb	25	10	20	20	20	20		
53	74.22.04	Informatique	fc	-	48	47	47	47	47	74.22.04	Informatica
			fb	-	48	47	47	47	47		
		Totaux généraux	fc	71	1 134	659	659	659	659		Algemeen totaal
			fb	57	1 141	660	660	660	660		

Description

La DGTA est en tant que “appropriate authority” responsable pour la formation et certification du personnel de sûreté aéronautique et est tenue – conformément à la réglementation européenne y relative – d’organiser ces formations et les certifications qui y sont liées.

Un appel pour un accord de coopération avec l’industrie dans le cadre du centre de formation européenne de la sûreté aéronautique est nécessaire. Le but est d’une part de satisfaire aux normes européennes et d’autre part d’arriver à un niveau de sûreté certifié sur nos aéroports.

Le crédit inscrit à l’AB 12.11.01 comprend ainsi les éléments suivants :

- L’élaboration des questions à choix multiples pour les épreuves de spécialisation et de qualification, ainsi que l’organisation et la correction de celles-ci (7 000 EUR) ;
- Prestations de services telles que des cours et des missions spécifiques (5 000 EUR) ;
- Les redevances des instructeurs (15 000 EUR) . L’homologation des appareils de sécurité par des tiers (25 000 EUR). Dans chaque Etat membre de l’« appropriate authority », c’est pour la Belgique, la DGTA, doit en conformité avec la CE, règlement

Omschrijving

Het DGLV is als “appropriate authority” verantwoordelijk voor de opleiding en certificatie van het luchtvaart- beveiligingspersoneel en is er dan ook – conform de Europese verordeningen terzake – toe gehouden deze opleiding en de eraan gekoppelde certificatie te organiseren.

Daartoe wordt beroep gedaan op een samenwerkingsverband met de industrie in het kader van het Europees opleidingscentrum luchtvaartbeveiliging. Doelstelling is enerzijds te voldoen aan de Europese verplichtingen, anderzijds een gegarandeerd beveiligingsniveau te bereiken op onze luchthavens.

Het krediet dat werd ingeschreven op BA 12.11.01 omvat volgende elementen

- De uitwerking van meerkeuzevragen voor de specialisatie- en kwalificatieproeven, de organisatie en de verbetering hiervan (7 000 EUR);
- Externe dienstverlening zoals cursussen en specifieke opdrachten (5 000 EUR) ;
- Vergoeding lesgevers (15 000 EUR)
- Homologatie van de beveiligingsapparatuur door 3den (25 000 EUR). Conform EU-verordening 2320/2002 moet in iedere lidstaat de “appropriate authority”, in casu het DGLV, alle bevei-

2320/2002, homologuer toutes les installations de sûreté sur les aéroports belges et les inspecter régulièrement. D'après les estimations il s'agit de 120 X-ray installations, de 50 portes de détecteur de métaux, de 40 « handheld metal-detectors » et tous les systèmes de contrôle d'accès et tous les fermetures sur les aéroports belges.

- L'approbation des "known consignors" (50 000 EUR). Conformément à la réglementation européenne, l'autorité compétente de chaque Etat membre doit prévoir l'approbation des chargeurs connus. La procédure de validation des candidats chargeurs connus sera mise en œuvre par des validateurs indépendants qui seront désignés par la DGTA conformément aux prescriptions de la réglementation européenne.
- Délégations étrangères : 7 000 EUR
- des achats divers pour un montant de 33 000 EUR (location et entretien matériel audio-visuel, photocopieurs, achat de matériel didactique,...)
- Production de vidéo pour la sensibilisation et l'utilisation de e-learning (35 000 EUR)
- Dépenses de consommation énergétique : 15 000 EUR

A.B. 33 52 53 12 11 04 (Bud DO PA AB) – Dépenses de fonctionnement relatives à l'informatique

- contrats d'entretien pour :
 - système CBT (computer based training)
 - système d'examen sûreté

La DGTA est en tant que « appropriate authority » responsable pour la formation et certification du personnel de sûreté aéronautique et est tenue – conformément à la réglementation européenne y relative – d'organiser cette formation et la certification liée à cette formation.
Estimation : 10 000 EUR

- frais de hosting externe du e-learning-website. L'accès à ce site doit être bien protégé.

La DGTA est en tant que « appropriate authority » responsable pour la surveillance à et la formation du personnel de sûreté aéronautique et est tenue – conformément à la réglementation européenne y relative – d'organiser cette surveillance et cette formation. Un appel pour un accord de coopération avec l'industrie dans le cadre du centre de formation européenne de la sûreté aéronautique est nécessaire. Le but est d'une part de satisfaire aux normes européennes et d'autre part d'arriver à un niveau de sûreté certifié sur nos aéroports.

Estimation : 7 000 EUR

ligingsapparatuur op Belgische luchthavens homologeren en geregeld inspecteren. Naar schatting gaat het hier over zowat 120 X-ray toestellen, 50 metaaldetectorportieken, 40 handheld metaldetectors en alle toegangscontrolesystemen en afsluitingen op de Belgische luchthavens.

- Erkenning van de "known consignors (50 000 EUR). In overeenstemming met de Europese regelgeving moet de bevoegde autoriteit van elke lidstaat de goedkeuringsinstantie van de bekende afzenders verstrekken. De validatieprocedure van de bekende afzenders kandidaten zal worden uitgevoerd door onafhankelijke validators die benoemd worden door de DGTA, in overeenstemming met de voorschriften van de Europese wetgeving.
- Buitenlandse delegaties : 7 000 EUR
- diverse aankopen voor een bedrag van 33.000 EUR (huur en onderhoud audio-visueel materiaal, kopiëmachines, didactisch materieel ...)
- Productie video's voor sensibilisering en voor gebruik in e-learning (35 000 EUR)
- Uitgaven voor energieverbruik : 15 000 EUR

A.B. 33 52 53 12 11 04 (Beg OA AP BA) – Werkingsuitgaven met betrekking tot de informatica

- Onderhoudscontracten voor:
 - CBT-systeem (computer based training)
 - examensysteem beveiliging

Het DGLV is als "appropriate authority" verantwoordelijk voor de opleiding en certificatie van het luchtvaart- beveiligingspersoneel en is er dan ook – conform de Europese verordeningen terzake – toe gehouden deze opleiding en de eraan gekoppelde certificatie te organiseren
Raming: 10 000 EUR

- kost van de externe hosting van de e-learning-website. De toegang tot deze website moet zeker goed beveiligd zijn.
Het DGLV is als "appropriate authority" verantwoordelijk voor het toezicht op en de opleiding van het luchtvaart-beveiligingspersoneel en is er dan ook – conform de Europese verordeningen terzake – toe gehouden dit toezicht en deze opleiding te organiseren. Daartoe wordt beroep gedaan op een samenwerkingsverband met de industrie in het kader van het Europees opleidingscentrum luchtvaartbeveiliging. Doelstelling is enerzijds te voldoen aan de Europese verplichtingen, anderzijds een gegarandeerd beveiligingsniveau te bereiken op onze luchthavens.
Raming: 7 000 EUR

- Implémentation de politique européenne :
 - sur le domaine de sûreté aéronautique concernant la surveillance, sensibilisation et formation du personnel d'aviation.
 - sur le domaine de la certification du personnel de sûreté aéronautique.
 La DGTA est en tant que « appropriate authority » responsable pour la surveillance à et la formation du personnel de sûreté aéronautique et est tenue conformément à la réglementation européenne y relative d'organiser cette surveillance et cette formation. Un appel pour un accord de coopération avec l'industrie dans le cadre du centre de formation européenne de la sûreté aéronautique est nécessaire. Le but est d'une part de satisfaire aux normes européennes et d'autre part d'arriver à un niveau de sûreté certifié sur nos aéroports.

Les différentes formations pour des groupes spécifiques visées seront liées aux épreuves de certification.

Estimation : 181 000 EUR

- Identification badges aéroports :
Raming : 197 000 EUR

A.B. 33 52 53 35.40.01 (Bud DO PA AB) — Contributions à des organisations internationales.

(cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
fc	250	230	248	248	248	248
fb		229	248	248	248	248

Description

Les contributions de la Belgique à OACI/CEAC.

Pour favoriser la sûreté des sociétés aériennes belges dans des pays en voie de développement la Belgique participe depuis une dizaine d'années aux programmes d'assistance de l'OACI et la CEAC, qui ont pour but d'améliorer la sûreté sur les aéroports concernés.

En fonction des accords à convenir avec l'OACI et la CEAC un montant de 250 000 EUR doit être prévu pour des programmes d'assistance technique et spécifique à la sûreté pour les pays ou les sociétés aériennes belges effectuent des vols.

Ces programmes peuvent se faire en relation multilatérale par les dites organisations ainsi que par EASTI, dans certains cas aussi en relation bilatérale. Le passé a prouvé que ces programmes améliorent la sûreté de nos sociétés dans des régions à problèmes et surtout ils garantissent beaucoup de goodwill des

- Implementering van Europese policy
 - op het vlak van luchtvaartbeveiliging inzake toezicht en sensibilisatie en opleiding van luchtvaartpersoneel
 - op het vlak van certificatie van luchtvaartbeveiligingspersoneel.
 Het DGLV is als "appropriate authority" verantwoordelijk voor het toezicht op en de opleiding van het luchtvaartbeveiligingspersoneel en is er dan ook – conform de Europese verordeningen terzake toe gehouden dit toezicht en deze opleiding te organiseren. Daartoe wordt beroep gedaan op een samenwerkingsverband met de industrie in het kader van het Europees opleidingscentrum luchtvaartbeveiliging. Doelstelling is enerzijds te voldoen aan de Europese verplichtingen, anderzijds een gegarandeerd beveiligingsniveau te bereiken op onze luchthavens. De diverse opleidingen voor specifieke doelgroepen zullen gekoppeld zijn aan certificatieproeven.
Raming: 181 000 EUR
- Luchthavenidentificatie badges:
Raming: 197 000 EUR

B.A. 33 52 53 35.40.01 (Beg OA AP BA) — Bijdragen aan internationale organisaties.

(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
fc	250	230	248	248	248	248
fb		229	248	248	248	248

Omschrijving

De bijdragen van België aan ICAO/ECAC.

Met het oog op de beveiliging van de Belgische luchtvaartmaatschappijen in derdewereldlanden neemt België sedert een tiental jaren actief deel aan technische assistentieprogramma's van ICAO en ECAC, die tot doel hebben de beveiliging op de betrokken luchthavens te verbeteren.

In functie van te maken afspraken met ICAO en ECAC dient een bedrag van 250 000 EUR voorzien te worden met het oog op specifieke technische assistentieprogramma's luchtvaartbeveiliging voor landen waar Belgische luchtvaartmaatschappijen vluchten naar toe uitvoeren.

Deze programma's kunnen uitgevoerd worden in multilateraal verband via voormelde organisaties evenals via EASTI, in sommige gevallen ook op bilateraal vlak. Het verleden heeft uitgewezen dat deze programma's de beveiliging van onze maatschappijen in probleemgebieden bijzonder ten

autorités concernées, ainsi que dans des situations de crises.

A.B. 33 52 53 74 10 01 (Bud DO PA AB) – Dépenses pour l'acquisition de matériel roulant

Remplacement d'une voiture de service
Estimation : 20 000 EUR

A.B. 33 52 53 74 22 04 (Bud DO PA AB) – Dépenses d'investissement relatives à l'informatique

Extension réseau informatique pour les badges aéroportuaires
Estimation : 47 000 EUR

goede komt, en daarenboven heel wat goodwill garandeert van de betrokken autoriteiten, ook in geval van crisistoestanden.

A.B. 33 52 53 74 10 01 (Beg OA AP BA) – Uitgaven voor de aankoop van rollend materieel

Vervanging van een dienstwagen
Raming: 20 000 EUR

A.B. 33 52 53 74 10 01 (Beg OA AP BA) – Investeringsuitgaven inzake informatica

Uitbreiding netwerk voor luchthaven identificatie badges.
Raming: 47 000 EUR

DIVISION ORGANIQUE 53 TRANSPORT MARITIME

Missions assignées

La mission de la Direction générale Transport maritime (DGTm) du Service Public Fédéral Mobilité et Transports consiste à soutenir la mise sur pied d'une politique de navigation fédérale belge, européenne et mondiale et à assurer l'application de cette politique au profit de la société en général et du pays en particulier, dans le but de contribuer à satisfaire les besoins en matière de mobilité et ainsi, dans un esprit de développement durable, de tout mettre en œuvre afin de disposer d'une navigation avec une sécurité et une sûreté optimales, qui représente une charge minimale pour l'environnement et qui puisse conserver sa compétitivité.

Dans le cadre du Service public fédéral Mobilité et Transports et en harmonie avec les autres modes de transport terrestre et aérien, la DGTm remplit ce rôle unique en faisant valoir ses compétences et son expertise en matière d'affaires maritimes dans les forums qui réunissent les acteurs mondiaux, européens et régionaux de la navigation.

Support à la politique

Direction exploitation, sûreté et problématique portuaire

La Direction exploitation, sûreté et problématique portuaire est responsable de la préparation de la politique en matière d'exploitation de la navigation, de la sûreté maritime et des questions portuaires ainsi que de l'apport nécessaire à la mise sur pied de la réglementation permettant de l'exécuter.

La Direction apporte son soutien au Directeur général agissant comme Président de l'Autorité Nationale pour la sûreté maritime dans la réalisation des missions de cette autorité.

La Direction défend et négocie la position belge en matière de politique de la navigation dans les forums internationaux concernés (groupe des questions de transports du Conseil de l'Union européenne, Organisation internationale du travail - OIT, Organisation pour la coopération et le développement en Europe - OCDE) et participe interactivement au développement international de cette réglementation. Dans les forums nationaux, la Direction défend la politique du SPF Mobilité et Transports en la matière.

Par ailleurs, la Direction est responsable du développement juridique des questions de son ressort, notamment en ce qui concerne les responsabilités civiles et les enregistrements et rend des avis tant juridiques que nautico-techniques nécessaires à l'élaboration de la réglementation en la matière. La

ORGANISATIEAFDELING 53 MARITIEM VERVOER

Toegewezen opdrachten

De missie van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer (DGMV) van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer omvat het ondersteunen van het ontwikkelen van een Belgisch federaal, Europees en wereldwijd scheepvaartbeleid en het uitvoeren van dat beleid ten dienste van de samenleving in het algemeen en van het land in het bijzonder. Dit gebeurt in een geest van duurzame ontwikkeling met het doel de mobiliteitsnoden te lenigen en te streven naar een optimaal veilig en beveiligd scheepvaartvervoer, dat het milieu minimaal belast en dat zijn concurrentiepositie kan handhaven.

Het DGMV vervult die unieke rol door, binnen het kader van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer en in harmonie met de andere vervoerswijzen te land en in de lucht, zijn bevoegdheden en expertise inzake scheepvaartangelegenheden te laten gelden in de fora waar de scheepvaartgebonden wereldwijde, Europese en regionale actoren elkaar ontmoeten.

Beleidsondersteuning

Directie Exploitatie, Beveiliging en Havenaangelegenheden

De directie Exploitatie, Beveiliging en Havenaangelegenheden staat in voor het voorbereiden van de beleidsvorming inzake scheepvaartexploitatie, scheepvaartbeveiliging en havenaangelegenheden en tevens voor de nodige inbreng ter zake voor het tot stand komen van de regelgeving voor het uitvoeren van het Belgische desbetreffende scheepvaartbeleid.

De directie ondersteunt de Directeur-generaal als voorzitter van de Nationale Autoriteit voor maritieme beveiliging teneinde de opdrachten van deze autoriteit te realiseren.

De directie verdedigt en negocieert het Belgisch beleidsstandpunt inzake scheepvaartexploitatie op de desbetreffende internationale fora (werkgroep Transportraad Europese Unie, de Internationale Arbeidsorganisatie, hierna de IAO genoemd, de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling...) en werkt aldus interactief mee aan de internationale ontwikkeling van de regelgeving. Op nationale fora verdedigt de directie het beleidsstandpunt voor die materie van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Voorts staat de directie in voor de juridische ontwikkeling van de aangelegenheden binnen haar domein, met name inzake burgerlijke aansprakelijkheden en registratie, en verstrekt ze ter zake juridische adviezen. Ook wordt nautisch-technisch advies verstrekt bij het opstellen van de

Direction est attentive aux questions socio-économiques en relation avec la navigation.

Direction législation et questions juridiques

La Direction législation et questions juridiques est responsable de la préparation de la politique relative aux aspects juridiques de la réglementation de la navigation, la sécurité maritime et la protection du milieu marin concerné par l'activité maritime, fluviale et de plaisance.

La Direction défend et négocie la position belge dans les forums internationaux concernés (groupe des questions de transport du Conseil de l'Union européenne, "Legal Committee of the Organisation Maritime International" - OMI, "European Maritime Accidents Investigation Forum"...) et participe activement au développement international de cette réglementation. Dans les forums nationaux (Garde côtière, groupes de travail interdépartementaux...), la Direction défend la politique du SPF Mobilité et Transports en la matière.

Par ailleurs, la Direction est responsable de la politique du personnel de la Direction générale. Elle établit ainsi le plan de personnel de la Direction générale, surveille le cadre du personnel, lance les procédures de recrutement et de promotion, gère les formations et évaluations, gère le système d'enregistrement des absences, ...

La Direction a également pour tâche de pourvoir la Direction générale en moyens budgétaires idoines, de gérer les engagements budgétaires et d'assurer le soutien administratif général.

La Direction assure le secrétariat de la Commission du Droit Maritime (COMAR) qui a été créée par L'Arrêté Royal du 27 avril 2007 (MB 29 mai 2007) et a été chargée d'élaborer des propositions intégrées et coordonnées pour la révision du droit maritime privé et public

D'une part, la COMAR doit préparer les mesures nécessaires afin de mettre à niveau le droit maritime qui est attendu d'une nation maritime importante. D'autre part, elle doit analyser, d'une manière non seulement structurée, comment le droit maritime peut être modernisé mais aussi arriver à des propositions pour réaliser effectivement cette modernisation, en collaboration avec les représentants des autorités fédérales et régionales, du secteur maritime privé, des autres commissions régionales et fédérales en la matière et avec des avocats expérimentés et des académiciens spécialisés en droit maritime.

scheepvaartregelgeving. De directie behartigt tevens sociaal-economische aangelegenheden die verband houden met de scheepvaart.

Directie Wetgeving en Juridische Aangelegenheden

De directie Wetgeving en Juridische Aangelegenheden staat in voor het voorbereiden van de beleidsvorming inzake juridische scheepvaartangelegenheden en voor het totstandkomen van de regelgeving inzake scheepvaartveiligheid en bescherming van het mariene milieu met betrekking tot de zeevaart, de binnenvaart en de pleziervaart.

De directie verdedigt en negotieert het Belgisch beleidsstandpunt op de desbetreffende internationale fora (Werkgroep Transportraad Europese Unie, het "Legal Committee" van de "Internationale Maritieme Organisatie, hierna IMO genoemd, het European Maritime Accidents Investigation Forum"...) en werkt aldus interactief mee aan de internationale ontwikkeling van de regelgeving. Op nationale fora (Kustwacht, interdepartementale werkgroepen...) verdedigt de directie het beleidsstandpunt van de FOD Mobiliteit en Vervoer voor de desbetreffende materie.

Voorts staat de directie in voor het personeelsbeleid van het Directoraat-generaal. Aldus stelt de directie het personeelsplan op van het Directoraat-generaal, bewaakt ze het personeelseffectief, initieert ze wervings- en bevorderingsprocedures, beheert ze opleidingen en evaluaties, beheert ze de registratiesystemen inzake afwezigheden, ...

De directie heeft bovendien tot taak het Directoraat-generaal van de vereiste budgettaire middelen te voorzien, de budgetbestedingen te beheren en tevens te zorgen voor algemene administratieve ondersteuning.

De directie staat ten slotte in voor het secretariaat van de Commissie Maritiem Recht (COMAR), opgericht bij koninklijk besluit van 27 april 2007 (BS 29 mei 2007) en belast met het herzien van het privaatrechtelijk en publiekrechtelijk maritiem recht.

De COMAR moet enerzijds alle nodige maatregelen voorbereiden om het maritiem recht terug op het peil te brengen dat van een belangrijke maritieme natie mag worden verwacht. Anderzijds dient ze samen met vertegenwoordigers van de federale en regionale overheid, van de private maritieme sector, van de andere regionale en federale commissies ter zake en met ervaren advocaten en academici, gespecialiseerd in maritiem recht, niet alleen op een gestructureerde manier te onderzoeken hoe het maritiem recht kan worden gemoderniseerd, maar ook voorstellen aan te reiken om deze modernisering daadwerkelijk te realiseren.

Direction sécurité et protection environnementale

La Direction sécurité et protection environnementale apporte son soutien à la politique visant l'amélioration de la sécurité maritime et la protection du milieu marin en intervenant sur les aspects techniques des projets de textes réglementaires relatifs à la navigation maritime, fluviale et de plaisance.

La Direction défend et négocie la position belge en matière des prescriptions techniques dans les forums internationaux concernés (groupe des questions de transport du Conseil de l'Union européenne, IMO Maritime Safety Committee, IMO Marine Environment Protection Committee, Commission centrale du Rhin...) et participe interactivement au développement international de cette réglementation (prescriptions techniques). Dans les forums nationaux, la direction défend la politique du SPF Mobilité et Transports en la matière.

La Direction apporte également son soutien au système informatique intranet de la DGTM intégré au système intranet du SPF et intervient en première ligne dans les problèmes de hardware, de software et de communication.

La Direction Trafic maritime est en charge de l'appui politique à la DGTM pour des matières liées au trafic maritime et au registre ainsi que du soutien à l'élaboration de la politique pour des questions liées à l'aménagement du territoire maritime sur le plan de la navigation et pour des questions liées aux responsabilités financières. Elle gère également le registre des navires battant pavillon belge.

Elle élabore des mesures relatives au trafic dans le cadre de l'utilisation multifonctionnelle et de l'aménagement du territoire de la zone économique exclusive (ZEE) de la Belgique. Elle est en outre chargée du développement de la réglementation relative à la responsabilité maritime et de la délivrance de la certification y afférente. Elle traite les demandes d'autorisation pour arborer le pavillon belge et pour les affrètements coque nue sous pavillon étranger.

Exécution de la politique***Direction contrôle de la navigation***

La Direction contrôle de la navigation est chargée de l'exécution et du contrôle des dispositions légales et réglementaires applicables à la navigation maritime, relatives à la protection de la vie humaine, la propriété en mer, la prévention de la pollution du milieu marin, l'amélioration des conditions de vie à bord et le transport maritime de marchandises dangereuses. Dans la plupart des cas, cette activité se déploie en application de réglementations émanant de l'IMO, OIT et de l'Union européenne, transposées en droit belge.

Directie Veiligheid en Milieuvrijwaring

De directie Veiligheid en Milieuvrijwaring ondersteunt het beleid gericht op het verbeteren van de scheepvaartveiligheid en het beveiligen van het mariene milieu door in te staan voor de technische aspecten van de ontwerp teksten van de regelgeving met betrekking tot de zeevaart, de binnenvaart en de pleziervaart.

De directie verdedigt en negotieert het Belgische standpunt inzake de internationale ontwikkeling van de technische voorschriften in het kader van de desbetreffende internationale organisaties (werkgroep Transportraad Europese Unie, het IMO Maritime Safety Committee, het IMO Marine Environment Protection Committee, de Centrale Rijnvaartcommissie...) en werkt aldus interactief mee aan de internationale ontwikkeling van de regelgeving. Op nationale fora verdedigt de directie het beleidsstandpunt van de FOD Mobiliteit en Vervoer voor de desbetreffende materie.

Verder ondersteunt de directie het informatica-intranet van het DGMV binnen het intranet van de FOD en zorgt ze voor een eerstelijns ondersteuning van de computerhardware en software en van de communicatiemiddelen.

De directie Maritiem Verkeer staat in voor de beleidssteuning van het DGMV voor zeeverkeer- en registraangelegenheden en is belast met het ondersteunen van de beleidsvorming voor kwesties van ruimtelijke ordening op zee vanuit het oogpunt van scheepvaartverkeer en voor kwesties van financiële aansprakelijkheden. Het beheren van het Belgische Vlag Register behoort tot haar taken.

In de directie Maritiem Verkeer worden verkeersmaatregelen uitgewerkt in het kader van het multifunctioneel benutten en de ruimtelijke ordening van de Belgische Exclusieve Economische Zone (EEZ). Daarnaast staat ze in voor het ontwikkelen van maritieme aansprakelijkheidsregelgeving en het verzorgen van de bijhorende certificatie. Zij behandelt de aanvragen tot machtiging voor het voeren van de Belgische vlag en tot toelating voor rompbevrachtingen onder vreemde vlag.

Beleidsuitvoering***Directie Scheepvaartcontrole***

De Directie Scheepvaartcontrole is belast met de uitvoering van en de controle op de wettelijke en reglementaire bepalingen inzake de zeescheepvaart met betrekking tot het beveiligen van de mensenlevens en de eigendommen op zee, het voorkomen van verontreiniging van het mariene milieu, het verbeteren van de leefomstandigheden aan boord en het vervoer over zee van gevaarlijke goederen. In de meeste gevallen gebeurt die activiteit in uitvoering van de in Belgisch recht omgezette internationale regelgeving uitgaande van de IMO, de IAO en de Europese Unie.

La Direction contrôle de la navigation étend sa compétence sur les eaux intérieures, notamment en ce qui concerne le contrôle du respect de la réglementation relative à l'exploitation et à la sécurité.

Tant pour la navigation maritime que fluviale, la Direction contrôle de la navigation a deux missions essentielles :

- La certification : la délivrance d'attestations liées à la personne ou au bateau, à la demande des intéressés (propriétaire, armateur, navigants...), après vérification technique ou de capacité et qu'il soit apparu que les prescriptions réglementaires sont respectées ;
- L'inspection : des inspections-surprises sont menées à bord des navires et bateaux, sur le terrain (terrains portuaires) et éventuellement auprès des instances reconnues dans le but de vérifier le respect de la réglementation maritime applicable aux navires et bateaux belges et étrangers.

Corporate Flag State Governance

La DG Transport maritime du SPF Mobilité et Transports a lancé depuis le 1er août 2009 un modèle totalement nouveau et unique pour surveiller la qualité de la flotte belge et l'adapter de manière pro-active. La nouvelle politique s'appuie sur une collaboration étroite entre les armateurs, les sociétés de classification et l'administration. Le nouveau modèle de gestion, le Corporate Flag State Governance (CFSG), vise les plus hautes normes de qualité dans le but d'assurer une navigation sûre et respectueuse de l'environnement. De plus, le CFSG soutiendra la position concurrentielle de la Belgique en tant que nation maritime.

La nouvelle politique d'inspection de la DG Transport maritime est une politique de surveillance dynamique en application du CFSG, basée sur les prestations de chaque acteur. En veillant de près à la qualité de la flotte belge et aux prestations des acteurs, ainsi qu'en agissant de manière pro-active, les détentions et les incidents pourront être évités.

Par ailleurs, un centre de connaissances est notamment prévu qui offrira aux armateurs une vision globale sur la législation maritime belge et en expliquera l'application.

Dans son rôle d'État de pavillon, la DG Transport maritime veille à ce que les navires qui naviguent sous pavillon belge, satisfont aux prescriptions maritimes internationales relatives à la sécurité de la navigation et à la préservation du milieu marin.

Le but est d'atteindre et de maintenir les normes de qualité les plus hautes et ce, pas uniquement en vue

De Directie Scheepvaartcontrole is ook bevoegd met betrekking tot de scheepvaart op de binnenwateren, met name voor de uitvoering van en het toezicht op de naleving van de scheepvaartreglementering inzake veiligheid en exploitatie.

Zowel wat de zeevaart als wat de binnenvaart betreft, heeft de Directie Scheepvaartcontrole 2 essentiële opdrachten:

- Certificatie: het afleveren van persoons- en scheepsgebonden attesten op verzoek van belanghebbenden (scheepseigenaar, reder, varende...) nadat aan de hand van een bekwaamheidsonderzoek of een technisch onderzoek is gebleken dat aan de wettelijke voorschriften wordt voldaan;
- Inspectie: met het oog op het handhaven van de scheepvaartreggeving met betrekking tot Belgische en vreemde schepen worden onverwachte inspecties uitgevoerd aan boord van schepen, op het terrein (havengebieden...) en desgevallend bij erkende instellingen.

Corporate Flag State Governance

Het DG Maritiem Vervoer bij de FOD Mobiliteit en Vervoer voert vanaf 1 augustus 2009 een totaal nieuw en uniek model in om de kwaliteit van de Belgische vloot te bewaken en proactief bij te sturen. Het nieuwe beleid steunt op een nauwe samenwerking tussen reders, classificatiemaatschappijen en de administratie. Het nieuwe beheersmodel, Corporate Flag State Governance (CFSG), streeft naar de hoogste kwaliteitsnormen met het oog op een veilige en milieuvriendelijke scheepvaart. Bovendien zal CFSG ook bijdragen aan de concurrentiële positie van België als maritieme natie.

Het nieuwe inspectiebeleid van het DG Maritiem Vervoer is een dynamisch toezichtsbeleid in toepassing van het CFSG, dat gestuurd wordt door de prestaties van elk van de spelers. Door de kwaliteit van de Belgische vloot en de prestaties van alle spelers van dichtbij te bewaken en door proactief te handelen, kunnen aanhoudingen en incidenten vermeden worden.

Daarnaast wordt er onder meer voorzien in een kenniscentrum dat in eerste instantie de reders een totaalzicht wil bieden over de Belgische maritieme wetgeving en toelichtingen zal geven bij het toepassen ervan.

In zijn rol van Vlaggenstaat ziet het DG Maritiem Vervoer erop toe dat de schepen die de Belgische vlag varen, voldoen aan de internationale maritieme voorschriften over scheepvaartveiligheid en vrijwaring van het mariene milieu.

Daarbij wordt het in stand houden van de hoogste kwaliteitsnormen nagestreefd en dit niet alleen met het

d'une navigation plus sûre et plus soucieuse de l'environnement. La réputation de qualité d'un pavillon maritime est un des paramètres les plus importants qui déterminent la position concurrentielle de la flotte marchande d'un pays sur le marché du transport maritime.

Pour le financement de cette approche, un système de rétribution nouveau et adapté a été mis sur pied afin de générer des recettes qui permettront de couvrir l'intégralité des dépenses, y compris les coûts indirects pour le fonctionnement du Service CFSG.

Les revenus des activités CFSG sont inscrits au §4 DG Transport Maritime article 16 11 12 « rétributions dans le cadre du CFSG » du Budget des Voies et Moyens.

Le Corporate Flag State Governance est une nouvelle approche dans laquelle les trois acteurs principaux font partie intégrante d'un système global de gestion de la qualité. Les trois partenaires du CFSG sont :

- l'armateur, en tant qu'entrepreneur et gestionnaire de la flotte ;
- la société de classification reconnue en tant expert mondial de la navigation mandatée par l'autorité et
- l'administration de l'Etat du pavillon en tant que surveillant.

Les trois partenaires contribuent au système de gestion de la qualité, chacun de manière autonome dans son propre domaine de compétences, en concertation les uns avec les autres et sous un contrôle réciproque.

Dans la philosophie de « corporate governance », l'esprit d'entreprise et le contrôle seront couplés. La production et le développement d'une mobilité maritime en tant que produit économique et moyen de production est précisément la tâche des propriétaires des navires. L'autorité doit veiller à un cadre légal adéquat. L'autorité prend l'initiative dans le contrôle mais chaque acteur doit prendre ses propres responsabilités.

La mission commune pour les trois acteurs est d'arriver à ce que les navires sous pavillon belge répondent aux normes de qualité les plus élevées, qui peuvent être mesurées au moyen des inspections par l'Etat du port. Les trois partenaires sont autonomes dans leurs champs de compétences respectifs mais tendent à une mobilité maritime de haute qualité, par des concertations et un contrôle réciproques.

En appliquant le système intégré de gestion de qualité du CFSG, la Belgique peut espérer atteindre la tête du classement maritime mondial et s'y maintenir.

oog op een veilige en milieuvriendelijke scheepvaart. De kwaliteitsreputatie van een maritieme vlag is immers een van de belangrijke parameters die de concurrentiële positie van de koopvaardijvloot van een land op de zeevervoermarkt bepalen.

Voor het financieren van de nieuwe aanpak werd een aangepast retributiesysteem ingevoerd met voorbehouden inkomsten die volledig alle kosten inclusief de indirecte kosten voor de werking van CFSG afdekken.

De inkomsten voor de CFSG activiteiten worden ingeschreven op §4 DG Maritiem Vervoer artikel 16 11 12 "retributies in het kader van CFSG" van de Rijksmiddelenbegroting.

De Corporate Flag State Governance is een nieuwe aanpak waarbij de voornaamste drie spelers deel uitmaken van een integraal kwaliteitsbeheersysteem. De drie partners in CFSG zijn:

- de reder, als ondernemer en beheerder van de vloot,
- de erkende classificatiemaatschappij, als wereldwijd scheepvaartexpert en als gemachtigde van de overheid en
- de Vlaggenstaatadministratie, als toezichthouder.

De drie partners dragen elk autonoom vanuit hun eigen invalshoek, maar in onderling overleg en onder wederzijdse controle, bij tot het kwaliteitsbeheersysteem.

In de geest van een "corporate governance-filosofie" worden ondernemerschap en controle aan elkaar gekoppeld. Het produceren en ontwikkelen van maritieme mobiliteit als economisch product en productiemiddel is voornamelijk de taak van de scheepseigenaar. De overheid dient voor een passend wettelijk kader te zorgen. De overheid neemt het initiatief in de controle, maar iedere speler dient zijn verantwoordelijkheid op te nemen.

De gemeenschappelijke opdracht voor de drie spelers is de schepen, die onder Belgische vlag varen, te doen beantwoorden aan de hoogste kwaliteitsnormen zoals dat wordt gemeten door middel van de havenstaatcontrole inspecties. De drie partners zullen elk autonoom vanuit hun eigen invalshoek, maar in onderlinge samenspraak en onder wederzijdse controle, streven naar kwaliteitsvolle maritieme mobiliteit.

Door het toepassen van het integraal kwaliteitsbeheersysteem van CFSG kan België een maritieme toppositie in de wereld nastreven en handhaven.

Long Range Identification & Tracking System

Le système LRIT (Long Range Identification & Tracking System) permet d'identifier et de suivre des navires à l'échelle mondiale.

Conformément à la prescription V/19-1 de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS), certains navires doivent être équipés d'un système LRIT. L'application de LRIT nécessite une organisation internationale qui gère et distribue l'information précitée. En vertu de la résolution prise en la matière au Conseil TTE (Transport, Télécommunication et Energie) de l'UE le 2 octobre 2007, l'Agence européenne pour la sécurité maritime (EMSA) récolte les contributions des Etats de l'UE à cette organisation internationale pour son fonctionnement. Vu ses obligations internationales, la Belgique doit prévoir une liaison électronique avec l'EMSA qui permet l'envoi et la réception des messages d'une manière sûre afin de supporter le LRIT. A ces fins, une application a été développée et implémentée en 2010 qui permet l'envoi automatique d'informations via le SafeSeaNet européen selon les critères développés par l'EMSA. Ce système a été installé au MIK (« Maritiem-Informatie-Kruispunt » / « Banque-Carrefour d'Information Maritime ») à Zeebrugge.

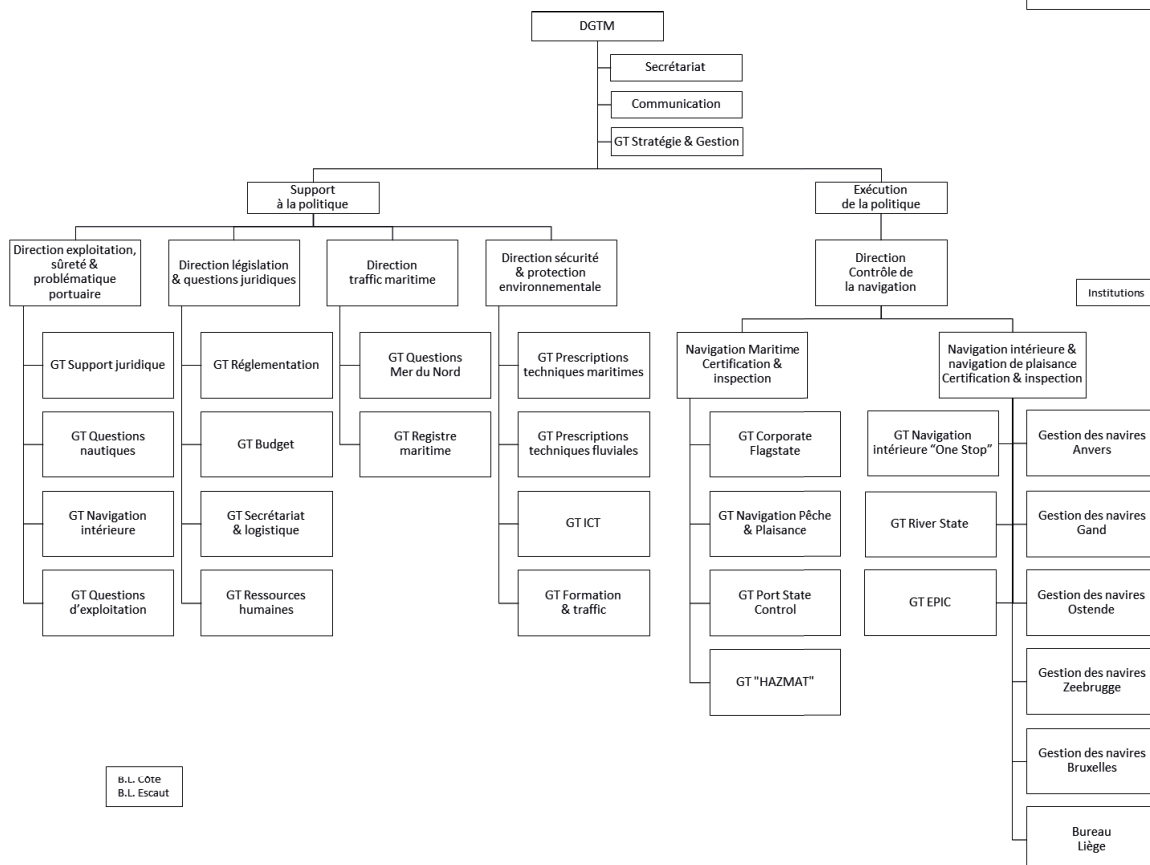
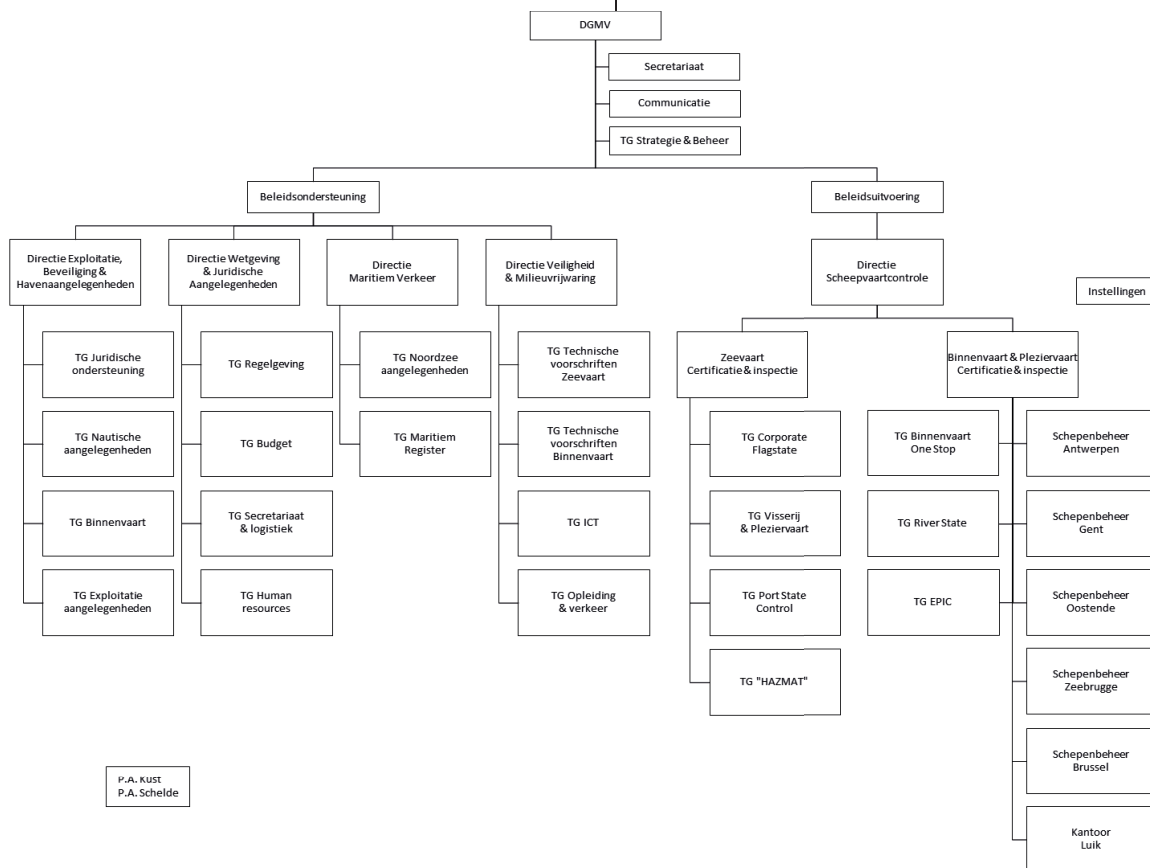
Long Range Identification & Tracking System

Het LRIT-systeem (Long Range Identification & Tracking System) laat toe om zeeschepen wereldwijd te identificeren en te traceren.

In overeenstemming met voorschrift V/19-1 van het Internationaal Verdrag van 1974 voor de Beveiliging van mensenlevens op zee (SOLAS-verdrag) dienen bepaalde schepen te worden uitgerust met een LRIT-systeem. De toepassing van LRIT vereist een internationale organisatie die voormelde informatie beheert en verspreidt. Krachtens de resolutie die terzake werd genomen op de TTE-Raad (Transport, Telecommunicatie en Energie) van de EU op 2 oktober 2007 neemt de European Maritime Safety Agency (EMSA) de bijdragen van de EU Lidstaten aan deze internationale organisatie voor de werking ervan voor zijn rekening. Gelet op zijn internationale verplichtingen moet België zorgen voor een elektronische verbinding met EMSA die het mogelijk maakt om op een veilige wijze elektronische berichten te versturen en te ontvangen ter ondersteuning van LRIT. Hiertoe werd in 2010 een applicatie ontwikkeld en geïmplementeerd die automatische datacommunicatie mogelijk maakt via het Europese SafeSeaNet volgens de standaarden die EMSA ontwikkelt. Dit systeem werd geïnstalleerd in het Maritiem – Informatie – Kruispunt (MIK) te Zeebrugge.

Organigramme de la Direction générale Transport maritime

Organigram van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer



* L'augmentation des crédits en 2014 est uniquement due à la restructuration du budget du SPF. Les crédits pour le service Navigation Intérieure qui précédemment étaient inscrits au programme 33 51 0 sont maintenant inscrit au programme 33 53 0

**Les crédits pour la révision du droit maritime sont à partir de 2013 inscrits au programme 33 53 1 (anciennement AB 33 53 05 121121)

* De stijging van de kredieten in 2014 is enkel het gevolg van de herstructurering van het budget van de FOD. Hierdoor worden de kredieten voor de dienst Binnenvaart die voorheen werden ingeschreven op het programma 33 51 0 momenteel ingeschreven op het programma 33 53 0.

** De kredieten voor de herziening van het Maritiem Recht worden vanaf 2013 onder een apart programma 33 53 1 ondergebracht (voorheen BA 33 53 05 121121)

Programme		2012 realisatie	2013 initieel	2014 voorstel	2015 raming	2016 raming	2017 Raming	Programma
		2012 réalisé	2013 initial	2014 proposition	2015 estimation	2016 estimation	2017 estimation	
0. Subsistance *	c	10 816	10 786	11 813	11 831	11 831	11 831	0. Bestaansmiddelen *
	b	10 959	10 785	11 835	11 853	11 853	11 853	
1. Révision du droit maritime **	c		480	465	465	465	465	1. Herziening Maritiem Recht**
	b		593	483	483	483	483	
2. Contributions à des organisations internationales	c		316	320	320	320	320	2. Bijdrage aan internationale organisaties
	b		316	320	320	320	320	
Totaux	c	10 816	11 582	12 598	12 616	12 616	12 616	Totalen
	b	10 959	11 694	12 638	12 656	12 656	12 656	

**PROGRAMME 53/0
SUBSISTANCE**

Ce programme comprend aussi bien les frais de fonctionnement spécifiques des services centraux que des services extérieurs.

Programme d'activités 01. PERSONNEL

Effectif enveloppe

Niveau	2012	2013	2014
A	49,7	50,7	49,7
B	53,3	52,3	52,3
C	46,09	44,59	44,59
D	8,8	8,3	8,3
Totaux	157,89	155,89	154,89

Remarque: Les effectifs sont exprimés en équivalents temps plein.

Effectif personnel CFSG

Niveau	2012	2013	2014
A	3	3	3
B	2	2	2
Totaux	5	5	5

**PROGRAMMA 53/0
BESTAANSMIDDELEN**

Dit programma omvat zowel de specifieke werkingskosten van de centrale diensten als van de buitendiensten.

Programma-activiteit 01. PERSONEEL

Effectief enveloppe

Niveau	2012	2013	2014
A	49,7	50,7	49,7
B	53,3	52,3	52,3
C	46,09	44,59	44,59
D	8,8	8,3	8,3
Totaal	157,89	155,89	154,89

Opmerking: De effectieven zijn uitgedrukt in voltijdse equivalenten.

Effectief personeel CFSG

Niveau	2012	2013	2014
A	3	3	3
B	2	2	2
Totaal	5	5	5

Dépenses

(in duizendtallen euro)
(en milliers d'euros)

Uitgaven

Statuut	(PA B.A.)		2012	2013	2014	Statut
Personnel statutaire	(01 11.00.03)	c	9 773	9 126	10 200	Statutair personeel
		b	9 773	9 126	10 200	
Personnel non-statutaire	(01 11.00.04)	c	343	347	234	Niet-statutair personeel
		b	343	347	234	
Personnel CFSG ⁽¹⁾	(01 11.00.16)	c	0	497	493	Personeel CFSG (1)
		b	0	497	493	
Personnel détaché ⁽²⁾	(01 12.21.48)	c	0	60	60	Gedetacheerd personeel (2)
		b	0	60	60	
Totaux		c	10 116	10 030	10 987	Totalen
Totaux		b	10 116	10 030	10 987	Totalen

⁽¹⁾ Anciennement/ voorheen l'AB 33 53 07 11.00.16

⁽²⁾ Anciennement/ voorheen l'AB 33 53 02 12.21.48

Note explicative.

Pour 2013, les crédits relatifs au Personnel ont été adaptés comme indiqué à la DO 21 AB 11.00.03.

La restructuration du budget du SPF résulte en une augmentation des crédits. Les crédits de personnel pour le service Navigation Intérieure qui précédemment étaient inscrits au programme 33 51 0 sont maintenant inscrit au programme 33 53 0

Verklarende nota.

Voor 2013 werden de personeelskredieten aangepast zoals vermeld onder OA 21 BA 11.00.03

De herstructurering van het budget van de FOD resulteert in een verhoging van de kredieten. De personeelskredieten voor de dienst Binnenvaart die voorheen werden ingeschreven op het programma 33 51 0 momenteel ingeschreven op het programma 33 53 0

Programme d'activités 02.
FRAIS DE FONCTIONNEMENT

Programma-activiteit 02.
WERKINGSKOSTEN

PA	B.A.	Aard		2012	2013	2014	2015	2016	2017	AB	Nature
02	12.11.01	Werkingskosten	c	531	596	615	615	615	615	12.11.01	Frais de fonctionnement
			b	671	595	637	637	637	637		
02	12.11.04	Informatica	c	64	98	95	95	95	95	12.11.04	Informatique
			b	67	98	95	95	95	95		
02	74.10.01	Rollend materieel	c	91	104	101	101	101	101	74.10.01	Matériel roulant
			b	91	104	101	101	101	101		
02	74.22.01	Uitrusting	c	5	15	15	15	15	15	74.22.01	Équipement
			b	5	15	15	15	15	15		
02	74.22.04	Informatica	c	9	3	0	0	0	0	74.22.04	Informatique
			b	9	3	0	0	0	0		
Algemene totalen			c	700	816	826	826	826	826		Totaux
			b	843	815	848	848	848	848		généraux

Note explicative.

Sont ici inscrits les crédits liés à la mission.

A.B. 33 53 02 12.11.01 (Bud DO PA AB) — Frais de fonctionnement divers.

(en milliers d'euros)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	531	596	615	615	615	615
b	671	595	637	637	637	637

L'intégration du service Navigation intérieure a pour corollaire que les dépenses relatives à la Commission centrale d'examen et la Commission Navigation intérieure doivent être reprises.

La reprise des séances de conseil d'enquête maritime relatives à la marine marchande engendre une augmentation des dépenses (jetons de présence, vacations, frais de parcours et de séjour, frais de huissier,). Il faut en outre nommer un vice-président supplémentaire conformément à la réglementation en vigueur.

Les gilets de sauvetage ont dépassé la durée de validité réglementaire prévue de 10 ans.

Les véhicules de service avec lesquels des inspections à l'étranger sont régulièrement effectuées doivent être équipés de pneus hiver.

Les réalisations 2012 comprennent les engagements et les liquidations de la DGTM, le CFSG et la navigation intérieure.

Les montants adaptés 2013 sont basés sur les montants du budget approuvé mais ne tiennent pas compte des augmentations suivantes:

- 13 000 EUR suite au transfert des frais de GSM;
- 6 000 EUR suite à l'intégration du service Navigation intérieure.

Verklarende nota.

Hierin worden de aan de missie gebonden werkingskredieten voorzien.

B.A. 33 53 02 12.11.01 (Beg OA AP BA) — Allerhande werkingskosten.

(in duizendtallen euro)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	531	596	615	615	615	615
b	671	595	637	637	637	637

De integratie van de dienst Binnenvaart brengt met zich mee dat de uitgaven met betrekking tot de Centrale Examencommissie en de Commissie Binnenvaart moeten worden opgenomen.

Het hernemen van de zittingen van de Onderzoeksraad van de Scheepvaart, met betrekking tot de koopvaardij leidt tot een stijging van de uitgaven (presentie- en vacatiegelden, reis- en verblijfskosten, deurwaarderskosten, ...). Bovendien dient er overeenkomstig de vigerende regelgeving, een bijkomende ondervoorzitter te worden benoemd.

De reddingsvesten hebben de wettelijk voorziene geldigheidsduur van 10 jaar overschreden.

Er moet worden voorzien in winterbanden voor de dienstwagens die regelmatig in het buitenland inspecties uitvoeren.

De realisaties 2012 omvatten de vastleggingen en vereffeningen van het DGMV, de CFSG en de Binnenvaart.

De aangepaste bedragen 2013 zijn gebaseerd op de bedragen uit de goedgekeurde begroting 2013, maar houden rekening met volgende verhogingen:

- 13 000 EUR als gevolg van de overdracht van de GSM-kosten;
- 6 000 EUR als gevolg van de integratie van de dienst Binnenvaart.

12.11.01.1 Honoraires**1. Le conseil d'enquête maritime**

Un tribunal qui prononce des sanctions disciplinaires à l'encontre de membres d'équipage de bateaux naviguant sous pavillon belge principalement en raison d'infractions aux prescriptions de sécurité.

Pour 2014, nous prévoyons les crédits suivants:

- 40 000 EUR pour les allocations des membres du conseil d'enquête maritime;
- 5 000 EUR pour les frais d'huissier;
- 1 000 EUR pour les jetons de présence et les vacations des assesseurs;
- 2 000 EUR pour le paiement des frais de parcours et de séjour des membres du conseil d'enquête maritime.

2. La Commission de visite des bateaux du Rhin.

Cette Commission a pour mission de vérifier si les bateaux de navigation intérieure satisfont au Règlement en matière d'inspection des bateaux du Rhin et aux dispositions de l'AR du 19 mars 2009 relatif aux prescriptions techniques des bateaux de la Navigation Intérieure. Cette Commission fournit également les certificats correspondants.

Pour 2014, nous prévoyons les crédits suivants:

- 1 000 EUR pour les jetons de présence des membres de la Commission de Visite des Bateaux du Rhin;
- 5 000 EUR pour le paiement des frais de parcours et de séjour des membres de la Commission de Visite des Bateaux du Rhin.

3. Commission d'examen

La DGTM organise des examens visant à fournir des certificats à la plaisance (brevets de yachtman et de navigateur de yacht), au dragage et au remorquage en mer pour une vitesse limitée (licence radar) et paie des jetons de présence et des frais de voyage aux membres des commissions d'examen.

Les crédits suivants sont prévus au budget de 2014:

- 1 000 EUR des jetons de présence aux membres des commissions d'examen;
- 5 000 EUR des frais de voyage aux membres des commissions d'examen

4. La Commission centrale d'examen

Cette commission, créée par l'arrêté royal du 27 mars 2007 portant organisation des examens et fixation des rétributions pour les attestations de qualification en navigation rhénane et intérieure, est chargée de procéder à l'organisation des examens en vue de l'obtention des attestations de qualification en navigation rhénane et intérieure.

La Commission navigation intérieure, instituée par l'arrêté royal du 20 juillet 1998 portant instauration de la liberté d'affrètement et de formation des prix dans le secteur national et international du transport de marchandises par voie navigable, émet à la demande

12.11.01.1 Erelonen**1. De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart**

Een rechtbank die tuchtstraffen oplegt aan bemanningen van schepen die de Belgische vlag voeren, vooral omwille van het overtreden van veiligheidsvoorschriften.

Voor 2014 wordt voorzien in volgende kredieten:

- 40 000 EUR voor de toelagen van de leden van de Onderzoeksraad;
- 5 000 EUR voor de deurwaarderskosten;
- 1 000 EUR voor de presentie- en vacatiegelden van de bijzitters;
- 2 000 EUR voor het betalen van de reis- en verblijfkosten van de leden van de Onderzoeksraad.

2. Commissie voor Onderzoek van Rijnschepen.

Deze commissie heeft tot doel te onderzoeken of de binnenschepen voldoen aan het Reglement betreffende het onderzoek van Rijnschepen en aan de bepalingen van het KB van 19 maart 2009 betreffende de technische voorschriften voor binnenschepen. Zij levert tevens de betreffende certificaten af.

Voor 2014 wordt voorzien in volgende kredieten:

- 1 000 EUR voor de zitpenningen van de leden van de Commissie van Onderzoek van Rijnschepen;
- 5 000 EUR voor het betalen van de reis- en verblijfkosten van de leden van de Commissie van Onderzoek van Rijnschepen.

3. Examencommissies

Het DGMV organiseert examens die ertoe strekken bevoegdheidsbewijzen te verlenen inzake de pleziervaart (brevet van yachtman en yachtnavigator) en inzake de bagger- en sleepvaart voor beperkte vaart op zee (radarbrevet) en betaalt zitpenningen en reiskosten aan de leden van die examencommissies.

Voor 2014 wordt voorzien in volgende kredieten:

- 1 000 EUR voor de zitpenningen van de leden van de Examencommissies;
- 5 000 EUR voor het betalen van de reis- en verblijfkosten van de leden van de Examencommissies.

4. De Centrale Examencommissie

Opgericht bij het koninklijk besluit van 27 maart 2007 houdende de organisatie van de examens en de vaststelling van de retributies voor de bekwaamheidsbewijzen in Rijn- en binnenvaart, is belast met de organisatie van de examens met het oog op het bekomen van een aantal bekwaamheidsbewijzen in Rijn- en binnenvaart.

De Commissie Binnenvaart, opgericht bij het koninklijk besluit van 20 juli 1998 houdende invoering van de vrije bevrachting en de vrije prijsvorming in de sector nationaal en internationaal goederenvervoer over de binnenwateren, brengt op verzoek van de minister die

du ministre qui a la réglementation du transport dans ses attributions, un avis motivé sur toute matière en rapport avec le transport de marchandises par voie navigable et entreprend une concertation sur toute matière qui est en rapport direct ou indirect avec le secteur du transport de marchandises par voie navigable.

Pour 2014, nous prévoyons les crédits suivants:

- 5 000 EUR pour les jetons de présence des membres de la Commission centrale d'examen;
- 4 000 EUR pour le paiement des frais de parcours et de séjour des deux commissions.

5. L'analyse des échantillons de carburant.

Afin de se conformer à l'AR du 21 avril 2007 concernant la réduction de la teneur en soufre de certains combustibles marins utilisés par des bateaux de navigation intérieure et à l'AR du 27 avril 2007 concernant la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires et la réduction de la teneur en soufre de certains combustibles marins, le SPF Mobilité et Transports doit prévoir certains échantillonnages et certaines inspections, et devra faire appel à des laboratoires afin d'exécuter les analyses suivantes :

- prise d'échantillons à bord sous scellés, au moment de la livraison au bateau, selon les directives de l'OMI et l'analyse de la teneur en soufre
- prise d'échantillons à bord, sous scellés, des combustibles marins pour combustion à bord dans des citernes, dans la mesure du possible
- inspection du livre de bord et des bordereaux de livraison des carburants.

Au budget de 2014 un montant de 9 000 EUR est prévu pour pouvoir effectuer un minimum d'analyses de carburant.

6. Contrôle de qualité : certification ISO

Pour les audits externes de la certification ISO les fonds nécessaires sont prévus:

- 1 500 EUR pour un audit de suivi de la convention STCW de pêche;
- 3 000 EUR pour un audit de certification pour l' STCW marine marchande;
- 3 500 EUR pour un audit de certification de l'Etat du pavillon.

12.11.01.2 Achats (logistique)

1. Location, entretien du matériel

La DGTM doit prévoir un crédit de 6 000 EUR pour la location de bateaux destinés à la formation:

- 4 000 EUR sont destinés à la location d'un bateau de navigation intérieure dans le cadre des examens de navigation intérieure;
- 2 000 EUR sont destinés à la location d'un yacht,

de réglementation van het vervoer in zijn bevoegdheid heeft een gemotiveerd advies uit over elke aangelegenheid die verband houdt met het goederenvervoer over de binnenwateren en pleegt overleg over elke aangelegenheid die rechtstreeks of onrechtstreeks verband houdt met de sector goederenvervoer over de binnenwateren.

Voor 2014 wordt voorzien in volgende kredieten:

- 5 000 EUR voor de zitpenningen van de leden van de Centrale Examencommissie;
- 4 000 EUR voor het betalen van de reis- en verblijfkosten van de beide commissies.

5. Analyse van brandstofmonsters

Om te voldoen aan het KB van 21 april 2007 betreffende de vermindering van het zwavelgehalte van sommige scheepsbrandstoffen die worden gebruikt voor de binnenschepen en aan het KB van 27 april 2007 betreffende de voorkoming van luchtverontreiniging door schepen en de vermindering van het zwavelgehalte van sommige scheepsbrandstoffen dient door de FOD Mobiliteit en Vervoer in diverse monsternemingen en inspecties te worden voorzien en zal een beroep moeten worden gedaan op laboratoria om volgende analyses uit te voeren:

- monsterneming van scheepsbrandstof voor verbranding aan boord, op het moment van levering aan schepen, volgens de richtsnoeren van de IMO en analyse van het zwavelgehalte;
- monsterneming en analyse van het zwavelgehalte van scheepsbrandstof voor verbranding aan boord in tanks, voor zover uitvoerbaar en in verzegelde brandstofmonsters aan boord van schepen;
- inspectie van het scheepslogboek en de brandstofleveringsnota.

Voor 2014 dient te worden voorzien in een krediet van 9 000 EUR om een minimum aan brandstofanalyses te kunnen uitvoeren.

6. Kwaliteitsbewaking : ISO-certificatie

Voor de externe audits ISO in het DGMV wordt voorzien in de volgende kredieten:

- 1 500 EUR voor een opvolgingsaudit voor de STCW visserij;
- 3 000 EUR voor een certificeringsaudit voor de STCW koopvaardij;
- 3 500 EUR voor een certificeringsaudit van de vlaggenstaat.

Conclaf : -8k EUR in vastl. en veref.

12.11.01.2 Aankopen (logistiek)

1. Huur, onderhoud materiaal

Het DGMV dient een krediet van 6 000 EUR te voorzien voor de huur van opleidingsvaartuigen:

- 4 000 EUR is bestemd voor het huren van een binnenschip, in het kader van de examens binnenvaart;
- 2 000 EUR is bestemd voor het huren van een

dans le cadre des examens pour yachtman/navigateur de yacht.	yacht, in het kader van de examens yachtman en yachtnavigator.
<i>2. Location, l'entretien des voitures</i> La DGTM a un parc automobile de 54 voitures. Pour 2014 un montant de 50 000 EUR est prévu et un montant de 5 000 EUR pour les pneus d'hiver.	<i>2. Huur, onderhoud wagens</i> Het DGMV heeft een wagenpark van 54 auto's. Voor 2014 wordt voorzien in een krediet van 50 000 EUR voor het onderhoud en in een krediet van 5 000 EUR voor winterbanden.
<i>3. GSM, téléphone, internet</i> Pour 2014, nous prévoyons un crédit de 13 000 EUR.	<i>3. GSM, telefoon, internet</i> Voor 2014 wordt voorzien in een krediet van 13 000 EUR.
<i>4. Ouvrages, publications, magazines</i> Pour 2014, nous prévoyons un crédit de 17 000 EUR pour l'achat de littérature spécialisée et indispensable. Il faut en outre prévoir un montant de 5 000 EUR pour l'achat de mises à jour d'une quarantaine d'<i>USB Memory Sticks</i> contenant la réglementation complète de l'OMI (appelée KR-CON). Les fonctionnaires chargés du contrôle de la navigation et les juristes doivent en effet disposer d'une réglementation à jour.	<i>4. Werken, publicaties, dagbladen</i> Voor 2014 wordt voorzien in een krediet van 17 000 EUR voor de aankoop van gespecialiseerde en noodzakelijke vakliteratuur. Daarnaast dient te worden voorzien in een bedrag van 5 000 EUR voor de aankoop van up-dates van een 40-tal USB Memory Sticks met de volledige IMO-regelgeving (de zogenaamde KR-CON). De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren en de juristen dienen immers over een up to date regelgeving te beschikken.
<i>5. Fournitures, papier, impressions</i> Pour l'achat de livrets de marins, de papier de sécurité, du papier pour les lettres de pavillon, des housses plastifiées et des plaques d'immatriculation exigent les fonds nécessaires, il faut 12 000 EUR.	<i>5. Kantoormateriaal, papier, drukwerken</i> Voor de aankoop van zeemansboekjes, veiligheidspapier, papier voor de vlaggenbrieven, plastificeerhoezen, immatriculatieplaten en veiligheidspapier voor de certificaten binnenvaart moet er worden voorzien in een krediet van 12 000 EUR.
<i>6. Les impôts, les redevances, les frais administratifs</i> La DGTM prévoit 1 000 EUR à payer pour l'assurance automobile spécifiques (assurance bris +, l'assurance pour les véhicules de l'Etat qui circulent à l'étranger).	<i>6. Belastingen, retributies, bestuursuitgaven</i> Er wordt voorzien in 1 000 EUR voor het betalen van specifieke autoverzekeringen (pech-plus verzekering, verzekering voor voertuigen van de Staat die zich naar het buitenland begeven.)
<i>7. Habillement</i> La DGTM prévoit un montant de 12 000 EUR à payer pour l'assurance, dont 9 000 EUR est prévu pour l'achats de vêtements de sécurité et vêtements de travail (chaussures de sécurité, casques de sécurité, bottes d'hiver, combinaisons, gants, parkas, manteaux, ...). Début 2013, on a constaté que les gilets de sauvetage des inspecteurs avaient dépassé la durée de validité légale de 10 ans. Pour cette raison, un crédit de 3 000 EUR est nécessaire pour équiper l'ensemble des inspecteurs de nouveaux gilets de sauvetage.	<i>7. Kleding</i> Voor het jaar 2014 dient te worden voorzien in een bedrag van 12 000 EUR, waarvan 9 000 EUR bestemd is voor de aanschaf van diverse veiligheidskledij en werkkleding (veiligheidsschoenen, veiligheidshelmen, winterlaarzen, overalls, werkhandschoenen, parka's, jassen,...). Begin 2013 werd vastgesteld dat de reddingsvesten van de inspecteurs de wettelijke geldigheidsduur van 10 jaar overschreden hadden. Daarom is een krediet van 3 000 EUR noodzakelijk om alle inspecteurs te voorzien van nieuwe reddingsvesten.
<i>8. Divers</i> Pour l'année 2014 un montant de 10 000 EUR devraient être prévu pour la participation à des séminaires, coaching, restauration, etc. Ainsi, il faut notamment prévoir les crédits suivants: - 500 EUR destinés au matériel nécessaire pour la construction d'un stand de la DGTM dans le cadre de la journée portes ouvertes que la "Hogere Zeevaartschool" d'Anvers organise annuellement et d'autres événements; - 4 000 EUR pour la location d'un emplacement au "Belgian Boat Show" à Gand; - 5 500 EUR pour l'organisation du "The State of the	<i>8. Diversen</i> Voor het jaar 2014 dient te worden voorzien in een bedrag van 10 000 EUR voor deelname aan seminaries, beurzen, voor coaching, voor catering bij workshops, ... Aldus dient o.a. te worden voorzien in volgende kredieten: - 500 EUR bestemd voor uitrustingsmateriaal voor het opbouwen van een stand van het DGMV ter gelegenheid van de jaarlijkse opendeurdag van de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen en andere evenementen; - 4 000 EUR standgeld voor de Belgian Boat Show

Union” pour l'ensemble des collaborateurs de la DGTM.

12.11.01.3 Énergie

Les crédits sont utilisés pour approvisionner les 54 voitures de service en diesel ou essence. Compte tenu des réalisés en 2012 une somme de 88 000 EUR devrait suffire.

12.11.01.5 Indemnités

Il s'agit des crédits pour le remboursement:

- des cartes de service et des frais de transport,
- des indemnités kilométriques,
- des frais de parcours et de séjour,
- des frais pour les missions à l'étranger,
- des frais de déplacement dans le cadre d'une expertise médicale suite à un accident de travail,
- des frais de connexion à l'internet dans le cadre du télétravail.

Conclave : -8 k EUR en eng. et en liq.

A.B. 33 53 02 12.11.04 (Bud DO PA AB) — Dépenses de fonctionnement informatique

(en milliers d'euros)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	64	98	95	95	95	95
b	67	98	95	95	96	95

1. Le projet *E-crew* est en cours depuis un certain nombre d'années et a pour objectif d'automatiser et de simplifier à l'extrême tout ce qui concerne la vérification et l'enregistrement de gens de mer à bord de bateaux belges et, partant, maintenir la charge administrative aussi réduite que possible et permettre un contrôle efficace. Outre les actions juridiques, un système a déjà été mis à disposition en vue de contrôler l'authenticité des certificats de compétence délivrés par l'administration belge. Cette obligation de contrôle a été imposée par l'administration maritime internationale et est menée à bien par des instances de contrôle étrangères. En 2013, les armateurs belges ont obtenu la possibilité de demander des certificats de compétence grâce à l'application en ligne *STCW*. L'enregistrement du temps de navigation des gens de mer a également été profondément revu et automatisé grâce à un système électronique en 2013. Les systèmes susmentionnés font partie du projet *E-crew*. Un dernier maillon du projet *E-crew* est l'enregistrement (électronique) des contrats de travail (comme prescrit par l'article 37 de la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail) des gens de mer à bord de navires battant pavillon belge. En 2014, un budget de 26 000 EUR est prévu pour la rémunération d'un analyste pendant une dizaine de jours/homme (8 000 EUR) et d'un programmeur durant 25 jours/homme (18 000 EUR).

te Gent;

- 5 500 EUR voor het organiseren van “The State of the Union” voor alle personeelsleden van het DGMV.

12.11.01.3 Energie

De kredieten worden aangewend om de 54 dienstwagens te voorzien van diesel. Rekening houdend met de gerealiseerde uitgaven in 2012 wordt voorzien in een krediet van 88 000 EUR.

12.11.01.5 Vergoedingen

Krediet bestemd voor de terugbetaling :

- van dienstkaarten en vervoerskosten,
- van kilometervergoedingen evenals reis- en verblijfkosten,
- van onkosten voor buitenlandse zendingen,
- van verplaatsingskosten die uit een medische expertise voortvloeien ten gevolge van een arbeidsongeval,
- van de verbindingskosten inzake internet voor het telewerk.

Conclaf: -8 k EUR in vastl. en veref.

B.A. 33 53 02 12.11.04 (Beg OA AP BA) — Werkingskosten in verband met informatica

(in duizendtallen euro)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	64	98	95	95	95	95
b	67	98	95	95	96	95

1. Het *E-crew*-project is al enkele jaren aan de gang en heeft tot doel om alles wat betrekking heeft op de verificatie en registratie van zeevarenden aan boord van Belgische schepen te automatiseren en vergaand te vereenvoudigen om de administratieve lasten zo laag mogelijk te houden en een effectieve controle mogelijk te maken. Naast de juridische acties werd reeds een systeem beschikbaar gesteld om de waarachtigheid van vaarbevoegdheidscertificaten, afgeleverd door de Belgische administratie, te controleren. Deze controleverplichting wordt opgelegd door de Internationale Maritieme Administratie en wordt uitgevoerd door buitenlandse controleinstanties. In 2013 werd het mogelijk voor Belgische reders om de aanvraag van Belgische vaarbevoegdheidsbewijzen volledig elektronisch aan te vragen, via de *STCW*-online toepassing. Ook werd in 2013 de registratie van vaartijd voor zeevarenden grondig herwerkt en via een elektronisch systeem geautomatiseerd. Bovenstaande systemen maken deel uit van het *E-crew* project. Een laatste schakel in het *E-crew* project is de (elektronische) registratie van arbeidsovereenkomsten (zoals voorgeschreven in art. 37 van de Wet van 3 Juni 2007, wet houdende diverse arbeidsbepalingen) voor zeevarenden aan boord van schepen die de Belgische vlag voeren. In 2014 wordt hiertoe in een budget van 26 000 EUR voorzien voor het betalen van een analist gedurende een 10-tal mandagen (8 000 EUR) en een programmeur gedurende 25 mandagen (18 000 EUR).

2. En exécution du nouvel amendement à la Convention sur les normes de formation et de veille (STCW) ainsi qu'en vue de la mise en œuvre de la Directive 2012/35/UE, la direction générale Transport maritime (DGTm) devra enregistrer électroniquement les données relatives aux documents STCW délivrés par la Belgique et les envoyer régulièrement à la Commission européenne (à des fins statistiques). Les données demandées sont à présent déjà disponibles dans la banque de données pour la navigation. En 2014, il faut prévoir un montant de 20 000 EUR pour rémunérer un programmeur durant 20 jours/hommes afin d'implémenter l'envoi électronique de données STCW à la Commission européenne.

3. Les nombreux services et applications électroniques qui ont été/ sont développés dans le cadre de la simplification administrative et de la fourniture d'information requièrent tous une gestion d'accès sécurisés et disposent tous d'un « accès » séparé. En 2014, un site portail (BEL-Shipping) sera développé à partir duquel toutes les applications électroniques et services seront mis à disposition et auquel l'accès sécurisé pourra être géré de manière centralisée et unique (1 utilisateur, 1 mot de passe, différentes applications). En 2014, il faut prévoir à cette fin une somme de 20 000 EUR pour rémunérer un programmeur pendant 20 jours/homme.

4. Le Corporate Flag State Governance (CFSG) est un système intégré de gestion de la qualité, qui a été lancé en août 2009 et qui prévoit une coopération étroite entre les propriétaires du navire, la société de classification et la Direction Générale Transports Maritimes. Le CFSG est responsable de la qualité des navires battant pavillon belge. L'outil de gestion central notamment le système « Risk based Flag State Respons (RFSR) » mesure la qualité des navires battant pavillon belge et de là en même temps les performances qu'offrent les partenaires. Sur base de ces mesures, une analyse des risques est exercée en permanence afin de déterminer là où les performances doivent être améliorées et pour cela quelles mesures doivent être prises. Au moment du lancement de CFSG, on a utilisé une simple feuille de calcul électronique pour le RFSR. Dans une deuxième phase, ce système doit être harmonisé avec une banque centrale de données pour la navigation dans laquelle toutes les données techniques des bateaux naviguant sous pavillon belge seront disponibles et l'ensemble des observations et incidents seront enregistrés. Dans la troisième phase du RFSR, certaines données externes devront pouvoir être automatiquement chargées et les partenaires devront pouvoir disposer des résultats en ligne et en temps réel. Les analyses des phases 2 et 3 ont été effectuées en 2013 et seront développées et implémentées en 2014. En 2014, il faut prévoir pour ce faire un montant de 20 000 EUR pour rémunérer un programmeur pendant 20 jours/hommes.

5. Conformément au règlement V/19-1 de la

2. In uitvoering van de nieuwe amendementen aan het verdrag voor 'training and watchkeeping' (STCW) en met het oog op de implementatie van Richtlijn 2012/35/EU, zal het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer (DGMV) de gegevens van de door België afgeleverde STCW-documenten elektronisch moeten opslaan en op regelmatige basis moeten kunnen doorsturen naar de Europese Commissie (voor statistische doeleinden). De gevraagde gegevens zijn nu reeds beschikbaar in de databank voor de scheepvaart. In 2014 moet voor de implementatie van het elektronisch versturen van STCW-gegevens naar de Europese Commissie in een bedrag van 20 000 EUR worden voorzien voor het betalen van een programmeur gedurende 20 mandagen.

3. De vele elektronische toepassingen en diensten die werden/worden ontwikkeld in het kader van administratieve vereenvoudiging en informatieverstrekking vergen allen een beheer van beveiligde toegang en hebben allen een aparte 'toegang'. In 2014 zal een 'portaal-site' (BEL-Shipping) worden ontwikkeld van waaruit alle beschikbare elektronische toepassingen en diensten beschikbaar worden gesteld en de beveiligde toegang centraal en uniek (1 gebruiker, 1 paswoord, verschillende toepassingen) kunnen worden beheerd. In 2014 moet hiertoe in een bedrag van 20 000 EUR worden voorzien voor het betalen van een programmeur gedurende 20 mandagen.

4. Het Corporate Flag State Governance (CFSG) integraal kwaliteitsbeheersysteem dat in augustus 2009 werd opgestart en voorziet in een nauwe samenwerking tussen de scheepseigenaar, de classificatiemaatschappij en het DGMV is verantwoordelijk voor de kwaliteit van schepen die de Belgische vlag voeren. Het centrale beheersinstrument, het Risk based Flag State Respons systeem (RFSR), meet de kwaliteit van de schepen die de Belgische vlag voeren en van daaruit tevens de prestaties die de partners leveren. Op basis van die metingen wordt permanent een risicoanalyse uitgevoerd om te bepalen waar prestaties moeten worden verbeterd en welke maatregelen daartoe gericht moeten worden genomen. Bij de start van CFSG werd voor het RFSR gebruik gemaakt van een eenvoudig elektronisch rekenblad. In een tweede fase moet dit systeem worden geharmoniseerd met de centrale databank voor de scheepvaart, waarin alle nodige technische gegevens van de schepen die de Belgische vlag voeren beschikbaar zijn en alle waarnemingen en incidenten worden geregistreerd. In de derde fase van het RFSR moeten sommige externe gegevens automatisch kunnen worden ingeladen en moeten resultaten realtime en online beschikbaar worden gesteld voor de partners. De analyse van fases 2 en 3 werd in 2013 uitgewerkt en zal in 2014 worden ontwikkeld en geïmplementeerd. In 2014 moet hiertoe in een bedrag van 20 000 EUR worden voorzien voor het betalen van een programmeur gedurende 20 mandagen.

5. In overeenstemming met het reglement V/19-1 van

Convention Solas et de la résolution qui a été prise en la matière au conseil TTE de l'UE le 2 octobre 2007, une connexion informatique avec l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) doit être mise en place afin de permettre l'envoi et la réception de messages électroniques concernant le "Long Range Identification and Tracking (LRIT)". En 2013, ces données ont également mises à la disposition des autres surveillants belges. En 2014, le développement de ce système doit être poursuivi afin d'adapter le système aux changements et en augmenter la valeur ajoutée. A cette fin, un budget de 5 000 EUR est prévu en 2014.

6. Un crédit de 5 000 EUR devra également être prévu pour la rémunération de l'EMSA pour les demandes de données électroniques LRIT des navires.

Conclave : -1 k EUR

A.B. 33 53 02 74.10.01 (Bud DO PA AB) — Dépenses pour l'achat de matériel roulant

(en milliers d'euros)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	91	104	101	101	101	101
b	91	104	101	101	101	101

La Direction Générale Transport Maritime (DGTm) a un parc automobile de 54 voitures de service. Compte tenu de l'engagement de remplacement, la DGTm essaie de rajeunir 1/6^{ième} de son parc automobile. (= 9 voitures de service). Le budget 2014 prévoit un crédit total de 101 000 EUR avec lequel 6 voitures peuvent être achetées pour remplacer le même nombre de voitures de service. (ce qui est moins que l'engagement de remplacement).

A.B. 33 53 02 74.22.01 (Bud DO PA AB) — Acquisition de biens meubles durables

(en milliers d'euros)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	5	15	15	15	15	15
b	5	15	15	15	15	15

Lors des inspections, des mesures et des visites, un certain nombre d'appareils (électroniques) de mesure sont utilisés (télémètres laser, équerres, détecteurs PID pour la détection de gaz dangereux, appareils de mesure de la perméabilité à la lumière, thermomètres infrarouges, mesureurs d'oxygène, ...). Il faut prévoir un montant de 15 000 EUR pour l'achat de cet équipement de travail permettant d'effectuer les tâches efficacement et rapidement.

het SOLAS-verdrag en de resolutie die terzake werd genomen op de TTE-Raad van de EU op 2 oktober 2007, een elektronische verbinding met het Europese Agentschap voor de Maritieme Veiligheid (EMSA) geïmplementeerd die het mogelijk maakt om elektronische berichten inzake Long Range Identification and Tracking (LRIT) te versturen en te ontvangen. In 2013 werden deze gegevens ook beschikbaar gesteld aan andere Belgische toezichthouders. In 2014 zal dit systeem verder moeten worden ontwikkeld om het systeem aan te passen aan veranderingen en de toegevoegde waarde ervan te verhogen. Hiertoe wordt in 2014 in een budget voorzien van 5 000 EUR.

6. In 2014 zal in een krediet van 5 000 EUR moeten worden voorzien voor het vergoeden van EMSA voor het opvragen van elektronische LRIT data van schepen.

Conclaaf : - 1 k EUR

B.A. 33 53 02 74.10.01 (Beg OA AP BA) — Uitgaven voor de aankoop van rollend materieel

(in duizendtallen euro)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	91	104	101	101	101	101
b	91	104	101	101	101	101

Het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer (DGMV) heeft een wagenpark van 54 dienstauto's. Naar aanleiding van het vervangingsengagement tracht het DGMV 1/6 van haar wagenpark jaarlijks te vernieuwen (= 9 dienstauto's). Voor de begroting 2014 wordt voorzien in een totaal krediet van 101 000 EUR waarmee een 6-tal wagens (+1 CFSG) kunnen worden aangekocht ter vervanging van een zelfde aantal dienstauto's (hetgeen minder is dan het vervangingsengagement).

B.A. 33 53 02 74.22.01 (Beg OA AP BA) — Aankoop duurzame goederen

(in duizendtallen euro)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	5	15	15	15	15	15
b	5	15	15	15	15	15

Bij de inspecties, metingen en schouwingen wordt gebruik gemaakt van een aantal (elektronische) meetinstrumenten (laserafstandmeters, winkelhaken, PID-meters voor het detecteren van gevaarlijke gassen, lichtdoorlaatbaarheidsmeters, infrarood-temperatuurmeters, zuurstofmeters, ...). Er dient te worden voorzien in een bedrag van 15 000 EUR voor het aankopen van dergelijk werkmateriaal om de taken efficiënt en snel te kunnen uitvoeren.

Pour 2014, nous prévoyons les crédits suivants:

- 5 000 EUR pour l'achat de télémètres laser;
- 4 000 EUR pour l'achat d'équerres pour le jaugeage des bateaux;
- 2 000 EUR pour l'achat de 5 appareils de mesureurs d'oxygène avec calibrage;
- 1 500 EUR pour l'achat de 5 appareils GPS;
- 2 500 EUR pour l'achat d'un détecteur PID.

A.B. 33 53 02 74.22.04 (Bud DO PA AB) — Acquisition de biens meubles durables relatives à l'informatique

(en milliers d'euros)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	9	3	0	0	0	0
b	9	3	0	0	0	0

Les crédits relatifs aux dépenses d'investissement en matière informatique sont transférés au service d'encadrement TIC. Il sera fait appel au service d'encadrement compétent pour l'acquisition du matériel informatique nécessaire.

Voor 2014 dient te worden voorzien in volgende kredieten:

- 5 000 EUR voor de aankoop van laserafstandmeters;
- 4 000 EUR voor de aankoop van winkelhaken voor de scheepsmeting;
- 2 000 EUR voor de aankoop van 5 zuurstofmeters met kalibratie;
- 1 500 EUR voor de aankoop van 5 GPS-toestellen;
- 2 500 EUR voor de aankoop van een PID-meter.

B.A. 33 53 02 74.22.04 (Beg OA AP BA) — Aankoop duurzame goederen met betrekking tot de informatica

(in duizendtallen euro)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	9	3	0	0	0	0
b	9	3	0	0	0	0

De kredieten voor investeringsuitgaven inzake informatica worden overgedragen aan de stafdienst ICT. Voor de aanschaf van het nodige informaticamateriaal zal een beroep worden gedaan op de hiertoe bevoegde stafdienst.

**PROGRAMME 53/1
REVISION DU DROIT MARITIME**

Programme d'activités 10 . REVISION DU DROIT MARITIME.

A.B. 33 53 10 12.11.22 (Bud DO PA AB) — Frais divers liés aux travaux de révision du droit maritime hors frais informatiques.

(en milliers d'euros)

sc	2012 *	2013	2014	2015	2016	2017
c	0	480	465	465	465	465
b	0	593	483	483	483	483

*: ancienne AB 33 53 05 121121

Note explicative.

Le processus ambitieux de révision actualisera une branche complète du droit et aura des conséquences importantes sur le commerce maritime, la navigation, le secteur portuaire et la pratique du droit.

L'objectif est de publier le Code belge de la Navigation (droit privé) au Moniteur belge dans le courant de 2014. Pour atteindre cet objectif, de nombreuses démarches doivent encore être entreprises (traiter les modifications, rédiger les textes finaux, assurer la concordance entre les textes en français et les textes en néerlandais, présenter le projet au Conseil des ministres, au Conseil d'État, déposer le projet au parlement, ...). Il faut également poursuivre les travaux relatifs au projet de Code public belge de la Navigation.

Pour 2014, un crédit de 465 000 EUR est prévu sur BA 33 53 10 121122.

PROGRAMME D'ACTIVITES 53/2:

CONTRIBUTIONS A DES ORGANISATIONS INTERNATIONALES

Objectifs poursuivis.

Ce programme d'activités comporte l'incidence budgétaire des missions de la Direction Générale Transport Maritime en ce qui concerne la marine marchande et la pêche maritime. Ces missions englobent la politique maritime nationale et internationale, plus spécialement pour ce qui est de la marine marchande et de la pêche maritime, la délivrance de documents maritimes, la réglementation de la navigation de plaisance, l'inspection maritime, le jaugeage, la législation maritime, la réglementation et les contentieux.

Dans le cadre de ce programme, la Belgique satisfait à ses obligations internationales en matière de navigation. Suite à l'empavillonnage de navires sous pavillon belge, il est important pour la Belgique de satisfaire à ses

**PROGRAMMA 53/1
HERZIENING MARITIEM RECHT**

Programma-activiteit 10. HERZIENING VAN HET MARITIEM RECHT.

B.A. 33 53 10 12.11.22 (Beg OA AP BA) — Diverse kosten verbonden aan de herziening van het Maritiem Recht met uitzondering van informatica kosten.

(in duizendtallen euro)

ks	2012 *	2013	2014	2015	2016	2017
c	0	480	465	465	465	465
b	0	593	483	483	483	483

*: oude BA 33 53 05 121121

Verklarende nota.

Het ambitieuze herzieningsproces zal een volledige rechtstak actualiseren en belangrijke gevolgen hebben voor de zeehandel, de scheepvaart, het havenbedrijf en de rechtspraak.

Doelstelling is het publiceren van het Belgisch Scheepvaartwetboek (Privaatrecht) in het Belgisch Staatsblad in de loop van 2014. Om deze doelstelling te bereiken dienen nog vele stappen te worden gezet (verwerking van alle wijzigingen, redactie van de finale teksten, zorgen voor overeenstemming tussen de Franse en Nederlandse teksten, voorleggen van het ontwerp aan de Ministerraad, aan de Raad van State, indienen van het ontwerp in het Parlement, ...). Ook dient te worden verder gewerkt aan het ontwerp van het publiekrechtelijk Belgisch Scheepvaartwetboek.

Voor 2014 wordt voorzien in een krediet van 465 000 EUR op BA 33 53 10 121122.

ACTIVITEITENPROGRAMMA 53/2:

BIJDRAGEN AAN INTERNATIONALE INSTELLINGEN

Nagestreefde doelstellingen.

Dit activiteitenprogramma geeft de budgettaire weerslag weer van de opdrachten van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer i.v.m. de koopvaardij en de zeevisserij. Deze opdrachten behelzen de nationale en internationale maritieme politiek, meer speciaal i.v.m. de handels- en zeevisserijvloot, het verlenen van zeevaartbrevetten, het uitreiken van de scheepsdocumenten, de reglementering van de pleziervaart, de zeevaartininspectie, de scheepsmeting, de maritieme wetgeving, de reglementering en de geschillen.

In het kader van dit programma voldoet België aan zijn internationale verplichtingen betreffende de scheepvaart. Gelet op het feit dat België een aanzienlijke koopvaardijvloot heeft, is het voor België

obligations internationales en tant qu'État de pavillon et de suivre de près les évolutions en matière de navigation internationale.

Programme d'activités 20. Respect des engagements internationaux.

A.B. 33 53 20 35.40.01 (Bud DO PA AB) — Associations internationales maritimes; OMI — Londres, Patrouilles Atlantiques

(Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(en milliers d'euros)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	0	316	320	320	320	320
b	0	316	320	320	320	320

Note explicative.

Sur l'allocation de base 35.40.01 (allocations, cotisations et contributions destinées à différentes organisations internationales) un crédit de 320 000 EUR est prévu pour l'exercice budgétaire 2014

- a. Pour l'année 2014, on peut s'attendre à ce que le montant de la contribution de la Belgique aux frais de fonctionnement du Secrétariat pour le système d'information dans le cadre du Memorandum d'Entente de Paris concernant le contrôle des bateaux par l'État du Port et également de l'accord financier y afférent signé à Paris le 26 janvier 1982, ne soit pas supérieur à 55 000 EUR.
- b. Ce crédit est destiné à payer la contribution de la Belgique aux frais de fonctionnement de l'Organisation maritime internationale (OMI). La contribution des états membres aux frais de fonctionnement de l'Organisation maritime internationale (OMI) est composée de trois éléments, à savoir un montant fixe minimum qui est le même pour l'ensemble des états membres, ensuite un pourcentage qui dépend de la contribution NU et enfin un montant variable qui est fixé sur la base de la jauge brute de la flotte de l'état membre. Pour fixer le troisième élément, il faut tenir compte pour l'année 2014 de la jauge brute de la flotte belge telle que publiée dans le "Lloyd's register" le 30 juin 2013. On peut s'attendre à ce que la jauge brute à cette date soit légèrement supérieure à celle publiée dans le "Lloyd's register" du 30 juin 2012. Pour 2014, un crédit de 258 000 EUR est prévu.
- c. Si nécessaire, la Belgique paiera une partie des frais résultant de l'organisation d'un service de patrouille d'observation des icebergs dans l'océan Atlantique nord. Il n'est cependant pas encore certain que des créances seront envoyées en 2014. Il est en outre impossible d'estimer ce

als vlagstaat van belang om aan zijn internationale verplichtingen te voldoen en de evoluties in de internationale scheepvaart van nabij te volgen.

Programma- activiteit 20. Nakomen van internationale verbintenissen.

B.A. 33 53 20 35.40.01 (Beg OA AP BA) — Internationale maritieme organisaties; IMO Londen, Atlantische patrouilles

(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen euro)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	0	316	320	320	320	320
b	0	316	320	320	320	320

Verklarende nota.

Op basisallocatie 35.40.01 (toelagen, lidgelden en bijdragen voor diverse internationale organisaties) wordt voor het begrotingsjaar 2014 een krediet van 320 000 EUR voorzien.

- a. Verwacht mag worden dat het bedrag van de bijdrage van België in de werkingskosten van het Secretariaat voor het informatiesysteem in het kader van het Memorandum van Overeenstemming van Parijs houdende controle van de schepen door de havenstaat als mede het bijbehorende financieel akkoord, ondertekend te Parijs op 26 januari 1982, voor het jaar 2014 niet meer zal bedragen dan 55 000 EUR.
- b. Dit krediet is bestemd om de bijdrage van België in de werkingskosten van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) te betalen. De bijdrage van de lidstaten in de werkingskosten van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) is samengesteld uit 3 componenten namelijk een vast minimumbedrag dat voor elke lidstaat gelijk is, vervolgens een percentage dat afhankelijk is van de VN-bijdrage van de lidstaat en ten slotte een veranderlijk bedrag dat bepaald wordt op basis van de brutotonnenmaat van de vloot van de lidstaat. Voor het bepalen van de derde component moet voor het jaar 2014 rekening worden gehouden met de brutotonnenmaat van de Belgische vloot zoals die zal worden gepubliceerd in "Lloyds register" op 30 juni 2013. Verwacht mag worden dat de brutotonnenmaat op die datum iets meer zal bedragen dan die gepubliceerd in "Lloyds register" op 30 juni 2012. Voor 2014 wordt in een krediet van 258 000 EUR voorzien
- c. Indien nodig zal België een aandeel moeten betalen in de kosten voortspruitende uit het organiseren van een patrouilledienst voor de waarneming van ijsbergen in de Noord-Atlantische Oceaan. Het is echter nog onzeker of er in 2014 schuldvorderingen zullen worden toegestuurd. Bovendien is het onmogelijk om dit

montant à l'avance. Pour l'exercice budgétaire 2014, un crédit provisionnel de 7 000 EUR est prévu.

bedrag vooraf te ramen. Voor het begrotingsjaar 2014 wordt voorzien in een provisioneel krediet van 7 000 EUR.

DIVISION ORGANIQUE 55
INFRASTRUCTURE TRANSPORT

Missions assignées

Dans le cadre de ses objectifs stratégiques la direction veille à mettre en œuvre les priorités définies par le gouvernement.

Veiller à la visibilité et à la convivialité de Bruxelles comme capitale fédérale et internationale

Ville-région ainsi que capitale de la Belgique et siège d'institutions internationales, Bruxelles est aussi une ville conviviale et un lieu de rencontre de différentes cultures.

Notre direction a un rôle à remplir dans le développement de tous les aspects de cette capitale, notamment la mobilité (à savoir entre autres la promotion des transports en commun, la protection des usagers plus vulnérables,...), la sécurité, la rénovation du patrimoine historique et des espaces verts, l'amélioration du cadre de vie des logements sociaux et des quartiers à problèmes, le développement d'initiatives culturelles, etc. Ces travaux doivent être réalisés dans les plus brefs délais, tout en respectant l'ensemble des dispositions et procédures légales en vigueur. Le 15 septembre 1993, l'Accord de Coopération entre la Région de Bruxelles-Capitale et l'Etat Fédéral a été conclu afin de permettre à Bruxelles d'assurer son rôle de Capitale de la Belgique et de l'Europe (Beliris).

Cette mission se traduit par la prise de nombreuses initiatives susceptibles d'être classées dans les catégories suivantes :

- travaux d'infrastructure (routes, tunnels, ponts,...) et amélioration des transports en commun (sites propres, abords des gares, VICOM, RER,...)
- aménagement du quartier européen (quartier Schuman + gares, ...)
- amélioration de la sécurité routière, de la mobilité des usagers faibles (abords d'écoles, pistes cyclables,...)
- amélioration de la qualité de vie des habitants de la région (contrats de quartier, rénovation de logements sociaux et de leurs environs,...)
- rénovation d'immeubles classés et/ou de prestige (Palais des Congrès, églises,...) et initiatives culturelles (Aula Magna, musées,...)
- rénovation de parcs urbains (Parc de Bruxelles, Bois de la Cambre, Josaphat, Parc Léopold,...)
- aménagement de promenades vertes.

ORGANISATIEAFDELING 55
VERVOERSINFRASTRUCTUUR

Toegewezen opdrachten

In het kader van zijn strategische doelstellingen zal de directie waken over de uitvoering van de prioriteiten vastgelegd door de regering.

Zorgen voor de zichtbaarheid en gezelligheid van Brussel als federale en internationale hoofdstad

Brussel is een stadsgewest, hoofdstad van België en zetel van internationale instellingen, maar het is ook een gezellige stad en een ontmoetingsplaats voor verschillende culturen.

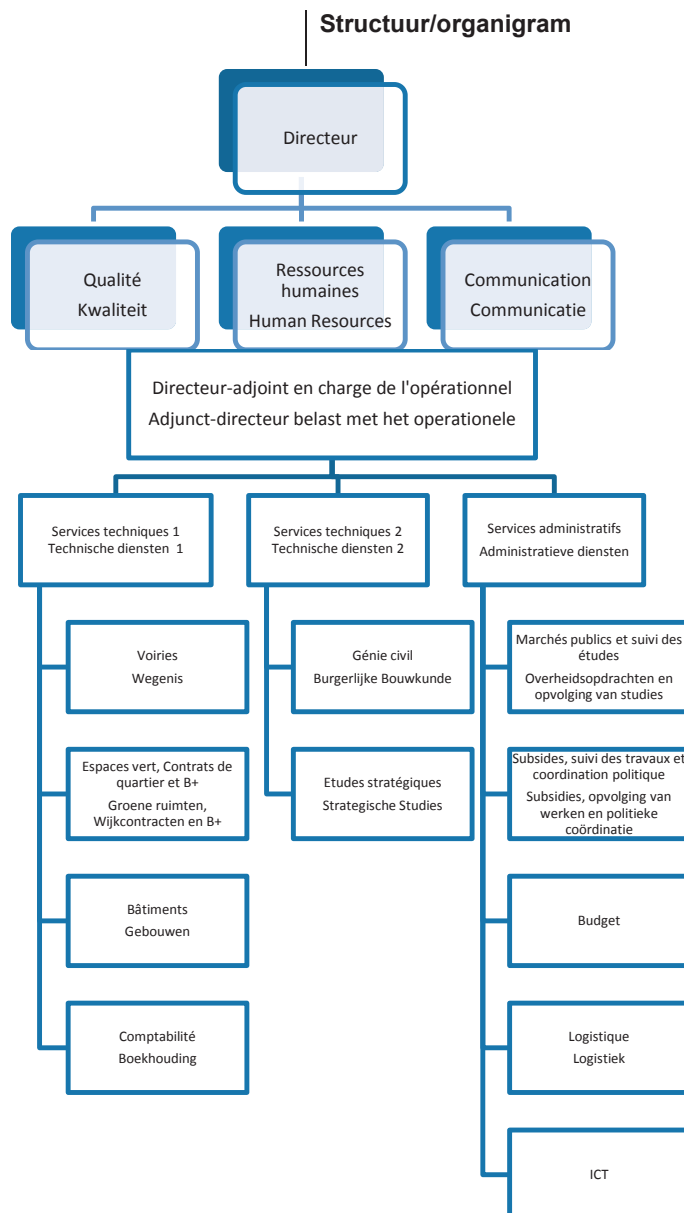
Onze directie moet een rol spelen in de ontwikkeling van alle aspecten van deze hoofdstad, met name voor wat betreft de mobiliteit (o.a. het openbaar vervoer bevorderen, de zwakste weggebruikers beschermen,...), de veiligheid, de herwaardering van het historisch erfgoed en de groene ruimtes, de verbetering van het leefkader van de sociale woningen en de probleemwijken, het ontwikkelen van culturele initiatieven, enz. We moeten deze werken zo snel mogelijk uitvoeren, met inachtneming van alle wettelijke bepalingen en procedures. Teneinde Brussel te helpen zijn rol van hoofdstad van België/Europa te vervullen werd het samenwerkingsakkoord van 15 september 1993 (Beliris) tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Federale Staat afgesloten.

Voor die taken moeten we verschillende initiatieven nemen die we in de volgende categorieën kunnen onderbrengen:

- infrastructuurwerken (wegen, tunnels, bruggen, ...) en verbetering van het openbaar vervoer (eigen bedding, stationsomgeving, VICOM, GEN, ...)
- inrichting van de Europese wijk (Schumanwijk + stations, ...)
- verbetering van de verkeersveiligheid, van de mobiliteit van de zwakke weggebruikers (schoolomgevingen, fietspaden, ...)
- verbetering van de levenskwaliteit van de inwoners van het gewest (buurtcontracten, renovatie van sociale woningen en hun omgeving, ...)
- renovatie van beschermde of prestigieuze gebouwen (Congrespaleis, kerken, ...) en culturele initiatieven (Aula Magna, musea, ...)
- renovatie van stadsparken (Park van Brussel, Terkamerbos, Josaphat, Leopoldpark, ...)
- herinrichting van de Groene wandeling

Structure/organigramme

Structuur/organigram



Kredieten toegekend aan de Organisatieafdeling / Crédits attribués à la Division Organique									
Programma / Programme		2012 realisatie réalisé	2013 initieel initial	2013 aangepast ajusté	2014 voorstel proposition	+/- 2014 - 2013	2015 raming estimation	2016 raming estimation	2017 raming estimation
1. Samen- werkingsakkoord Fed. Staat - Brussels Hoofdstedelijk Gewest / Accord de Coopération Etat Fédéral – Région Bxl Cap	c b	0 253	0 291	0 291	0 291	0 0	0 291	0 291	0 291
2. Financierings- fonds / Fonds de financement	fc fb	89 292 117 100	149 988 124 988	149 935 124 928	140 000 115 000	- 9 935 - 9 928	149 990 150 637	149 818 150 505	149 678 150 330
Totalen /Totaux	c b fc fb	0 253 89 292 117 100	0 291 149 988 124 988	0 291 149 935 124 928	0 291 140 000 115 000	0 0 - 9 935 - 9 928	0 291 149 990 150 928	0 291 149 818 150 796	0 291 149 678 150 621

**PROGRAMME 1
ACCORD DE COOPERATION ETAT FEDERAL –
REGION DE BRUXELLES CAPITALE**

**Programme d'activités 10: Accord de Coopération
Etat Fédéral – Région de Bruxelles Capitale**

A l'activité 10 sont inscrits les crédits de liquidation pour les paiements à charge des engagements obtenus avant la création du fonds.

A.B. 33 55 10 63.31.15 (Bud DO PA AB) — Accord de Coopération Etat Fédéral/Région de Bruxelles Capitale (art. 43 de la loi du 12 janvier 1989).

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	-	-	-	-	-	-
b	86	-	-	-	-	-

A.B. 33 55 10 65.33.03 (Bud DO PA AB) — Accord de Coopération Etat Fédéral/Région de Bruxelles Capitale (art. 43 de la loi du 12 janvier 1989).

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	-	-	-	-	-	-
b	167	291	291	291	291	291

Note explicative.

Pour 2014, l'estimation provisoire des montants à liquider est de 291 000 EUR.

**PROGRAMMA 1
SAMENWERKINGSAKKOORD FEDERALE STAAT –
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST**

**Programma-activiteit 10 - Samenwerkingsakkoord
Federale Staat – Brussels Hoofdstedelijk Gewest**

In activiteit 10 worden alleen vereffeningskredieten ingeschreven voor betalingen op vastleggingen van vóór de oprichting van het fonds.

B.A. 33 55 10 63.31.15 (Beg OA AP BA) — Samenwerkingsakkoord Federale Staat/Brussels Hoofdstedelijk Gewest (art. 43 van de wet van 12 januari 1989)

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	-	-	-	-	-	-
b	86	-	-	-	-	-

B.A. 33 55 10 65.33.03 (Beg OA AP BA) — Samenwerkingsakkoord Federale Staat/Brussels Hoofdstedelijk Gewest (art. 43 van de wet van 12 januari 1989)

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	-	-	-	-	-	-
b	167	291	291	291	291	291

Verklarende nota.

Voor 2014 wordt voorlopig 291 000 EUR aan vereffeningskredieten ingeschreven.

PROGRAMME 2
FONDS DE FINANCEMENT DU RÔLE
INTERNATIONAL ET DE LA FONCTION DE
CAPITALE DE BRUXELLES

Objectifs poursuivis par le programme

La base légale ou réglementaire

- la Loi spéciale du 08 août 1980 de réformes institutionnelles, modifiée par la loi spéciale du 08 août 1988, notamment l'article 6, § 1^{er}, X, l'article 6, § 3, 5° et l'article 92 bis, § 1^{er} ;
- la Loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux Institutions bruxelloises, notamment l'article 43 ;
- le Protocole d'accord du 09 mai 1989 conclu entre l'Etat Belge et l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale, relatif aux travaux à réaliser en faveur des institutions européennes sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale ;
- l'Accord de coopération du 09 mai 1990 entre l'Etat et la Région de Bruxelles-Capitale, relatif à la répartition et à la destination de biens immeubles ;
- le Protocole d'accord du 06 juin 1991 et son avenant du 29 septembre 1991, relatifs aux aspects particuliers de la desserte ferroviaire de Bruxelles ;
- l'Accord de coopération du 15 septembre 1993 entre l'Etat Fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale, relatif à certaines initiatives destinées à promouvoir le rôle international et la fonction de capitale de Bruxelles ;
- les avenants à cet Accord de Coopération : l'avenant n° 1 du 29 juillet 1994, l'avenant n° 2 du 22 mai 1997, l'avenant n° 3 du 29 janvier 1998, l'avenant n° 4 du 2 juin 1999, l'avenant n° 5 du 28 février 2000, l'avenant n° 6 du 16 janvier 2001, l'avenant n° 7 du 27 février 2002, l'avenant n° 8 du 20 février 2003, l'avenant n° 9 du 22 avril 2005, l'avenant n° 10 du 6 mai 2008 et l'avenant n° 10 bis du 27 juillet 2011; l'avenant 11 du 8 juin 2012
- la loi du 10 août 2001 créant un Fonds de financement du rôle international et de la fonction de capitale de Bruxelles tel qu'il a été amendé par la suite.

Objet des dépenses

- Les crédits repris au budget ci-après ressortent de l'application des lois des 08/08/1988 (loi de Compétences) et 12/01/1989 (art. 43) (loi de Financement) par lesquelles l'Etat peut exécuter des travaux à caractère national et/ou international.
- La concrétisation de l'Accord de Coopération Etat Fédéral/Région de Bruxelles-Capitale du 15/09/1993 et des avenants n°s 1 à 11 a été traduite en termes financiers dans les budgets successifs du département.

PROGRAMMA 2
FONDS TER FINANCIERING VAN DE
INTERNATIONALE ROL EN DE
HOOFDSTEDELIJKE FUNCTIE VAN BRUSSEL

Nagestreefde doelstellingen door het programma

Basiswetgeving of -reglementering

- Bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, gewijzigd bij de bijzondere wet van 8 augustus 1988, inzonderheid het artikel 6, § 1, X, het artikel 6, § 3, 5° en het artikel 92bis, § 1.
- Bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse Instellingen, inzonderheid het artikel 43.
- Protocolakkoord gesloten op 9 mei 1989 tussen de Belgische Staat en de Executieve van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de uit te voeren werken ten behoeve van Europese Instellingen op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
- Samenwerkingsakkoord van 9 maart 1990 tussen de Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met betrekking tot de verdeling en de bestemming van onroerende goederen.
- Protocolakkoord van 6 juni 1991 en de bijakte van 29 september 1991, met betrekking tot de bijzondere aspecten van de spoorwegbediening van Brussel.
- Samenwerkingsakkoord van 15 september 1993 tussen de Federale Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met betrekking tot bepaalde initiatieven bestemd om de internationale rol en de functie van hoofdstad van Brussel te bevorderen.
- de bijakten aan dit Samenwerkingsakkoord: bijakte nr. 1 van 29 juli 1994, bijakte nr. 2 van 22 mei 1997, bijakte nr. 3 van 29 januari 1998, bijakte nr. 4 van 2 juni 1999, bijakte nr. 5 van 28 februari 2000, bijakte nr. 6 van 16 januari 2001, bijakte nr. 7 van 27 februari 2002, bijakte nr. 8 van 20 februari 2003, bijakte nr. 9 van 22 april 2005, bijakte nr. 10 van 6 mei 2008 en bijakte 10bis van 27 juli 2011; bijakte 11 van 8 juni 2012
- bijzondere wet van 10 augustus 2001 ter oprichting van een fonds ter financiering van de internationale rol en de hoofdstedelijke functie van Brussel, zoals ze achteraf werd gewijzigd.

Voorwerp van de uitgaven

- De in onderhavig budget voorziene kredieten vloeien voort uit de toepassing van de wetten van 08.08.1988 (Bevoegdheidswet) en van 12.01.1989 (art.43) (Financieringswet) waardoor de Staat werken met een nationaal en/of internationaal karakter kan uitvoeren.
- De concretisering van het Samenwerkingsakkoord Federale Staat / Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 15.09.1993 en van de bijaktes nrs. 1 tot 11 werd in financiële termen vertaald in de achtereenvolgende begrotingen van het departement.

L'Accord de Coopération entre l'Etat et la Région de Bruxelles Capitale est en effet un accord politique par lequel l'Etat fédéral s'engage à mettre à la disposition de la région 49 578 704 EUR par an de 1993 à 1997, 50 570 279 EUR en 1998, 51 561 853 EUR en 1999, 63 956 629 EUR en 2000, 76 351 205 EUR par an en 2001 et 2002 et 101 190 000 EUR par an en 2003, 2004, 2005 et 2006, 125 000 000 EUR en 2007 ; 375 000 000 EUR sur 3 ans (2008 à 2010) ; 375 000 000 EUR sur 3 ans (2012 à 2014) et ce afin de financer l'exécution de certaines initiatives permettant de promouvoir le rôle international et la fonction de capitale de Bruxelles.

Ces initiatives sont fixées en consensus par le Comité de Coopération Etat Fédéral / Région de Bruxelles Capitale, après des négociations souvent longues et difficiles. Après l'approbation du Gouvernement Fédéral et du Gouvernement de la région de Bruxelles-Capitale, l'avenant est signé par les 8 ministres du Comité de Coopération.

Au vu des délais importants nécessaires pour obtenir les divers accords et autorisations requis : permis de bâtir, autorisations de l'environnement, attestations de coordination et mobilité, approbation du gouvernement bruxellois, des communes et de diverses administrations, il arrive fréquemment que certaines initiatives ne puissent être engagées que l'année suivante

Dans ce contexte, par le passé, il a été sollicité et obtenu que le solde du crédit d'engagement non engagé en fin d'année soit reporté et additionné au crédit d'engagement de l'année suivante.

Pour remédier à cette situation, la loi du 10 août 2001 publiée au Moniteur Belge du 18 septembre 2001 a créé un fonds de financement du rôle international et de la fonction de capitale de Bruxelles et modifié ainsi la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires. L'article 3 prévoit un prélèvement de 76,4 millions EUR à partir de l'année budgétaire 2001 sur le produit de l'impôt des personnes physiques, qui sera affecté au fonds (à partir de 2007 porté à 125 millions EUR).

L'activité 55 2 (anciennement 56.22) "Fonds de financement du rôle international et de la fonction de capitale de Bruxelles" est ainsi créée dans le présent programme.

L'Avenant n° 11 a été approuvé le 8 juin 2012 et prévoit le programme pour les années 2012-2014. Le programme global implique un montant total de 375.000.000 EUR, à titre provisoire uniformément répartie sur les années 2012, 2013 et 2014 par tranche de 125.000.000 EUR. Le budget total prévu est de 566.818.197,01 EUR (y compris les transferts).

Het Samenwerkingsakkoord tussen de Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is een politiek akkoord waarbij de Federale Staat zich verbindt om van 1993 tot 1997 49 578 704 EUR per jaar, in 1998 50 570 279 EUR, in 1999 51 561 853 EUR, in 2000 63 956 629 EUR, in 2001 en 2002 76 351 205 EUR per jaar, in 2003 tot en met 2006 101 190 000 EUR per jaar, voor 2007 125 000 000 EUR ; 375 000 000 EUR voor de periode van 3 jaar (2008 tem. 2010); 375 000 000 EUR (125 miljoen per jaar) voor de periode 2012-2014 ter beschikking te stellen, om de uitvoering van bepaalde initiatieven te financieren, die de internationale rol en de hoofdstedelijke functie van Brussel bevorderen.

Deze initiatieven worden, na bespreking, vastgesteld door het Samenwerkingscomité Federale Staat / Brussels Hoofdstedelijk Gewest, vaak na lange en moeilijke onderhandelingen. Na goedkeuring door de Federale Regering en door de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt de bijakte ondertekend door de acht ministers van het Samenwerkingscomité.

Gezien de belangrijke termijnen die nodig zijn om de vereiste akkoorden en goedkeuringen te bekomen: bouwvergunningen, milieuvergunningen, coördinatie en mobiliteitsattesten goedkeuring van de Brusselse regering, van de gemeenten en de verschillende administraties, gebeurt het vaak dat bepaalde initiatieven slechts het jaar nadien kunnen vastgelegd worden.

Hiermee rekening houdend werd in het verleden gevraagd en verkregen dat het saldo van het op het einde van het jaar niet vastgelegde vastleggingskrediet, zou overgedragen worden en toegevoegd aan dit van het volgende jaar.

Om hieraan te verhelpen werd overigens bij wet van 10 augustus 2001, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 18 september 2001, een fonds opgericht ter financiering van de internationale rol en de hoofdstedelijke functie van Brussel, waardoor de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van begrotingsfondsen, aangepast werd. Artikel 3 voorziet een voorafname van 76,4 miljoen EUR vanaf het begrotingsjaar 2001, op de ontvangst in de personenbelasting, die aan het fonds wordt toegewezen (vanaf 2007 op 125 miljoen EUR gebracht).

De activiteit 55 2 (voorheen 56.22) "Fonds ter financiering van de internationale rol en de hoofdstedelijke functie van Brussel" werd aldus in het huidige programma ingelast.

Bijakte 11 werd goedgekeurd op 8 juni 2012 en voorziet een programma voor de jaren 2012-2014. Het totale programma betreft een globaal bedrag van 375.000.000 EUR, voorlopig gelijkmatig verdeeld over de jaren 2012, 2013 en 2014 per schijf van 125.000.000 EUR. Het totaal voorziene budget bedraagt 566.818.197,01 EUR (incl. overdrachten).

Les grands axes de cet avenant n° 11

1. La Mobilité

La mobilité garde une place importante dans les investissements réalisés par Beliris : le budget qui y sera consacré est de près de 195 millions d'EUR, soit environ un tiers de l'ensemble de l'avenant.

- Investissements dans le réseau STIB
- La mobilité des grands axes de circulation

2. Investissements dans le Quartier Européen

3. La revitalisation des quartiers

Nous poursuivrons la revitalisation des quartiers plus fragiles de Bruxelles entamée en 2001 en finançant les 4 contrats de quartier annuels : il s'agit de réaménagements complets de voiries, de création d'aires de détente, de sécurisation du trafic, bref, d'un embellissement du cadre de vie de quartiers moins favorisés.

4. La rénovation de logements sociaux

Cinq nouveaux projets de logements sociaux ont été introduits sous l'avenant 11.

5. Les espaces verts et de détente

La présence de parcs et espaces de détente dans notre capitale contribue largement au bien-être des Bruxellois. C'est un plaisir de pouvoir consacrer – via Beliris – des montants importants à la préservation, la restauration ou à la création de poumons verts bruxellois.

6. La culture et le patrimoine

Patrimoine et culture sont intimement liés. Beliris poursuivra ses interventions afin de préserver notre patrimoine et ainsi renforcer l'attractivité de Bruxelles et la diversité de son offre touristique et culturelle.

7. Initiatives diverses

Moyens mis en oeuvre

Programme d'activités 20: Personnel

Effectifs

Niveau	2012	2013	2014
A	54,4	61	
B	48,4	48,4	
C	11,6	11,6	
D	7,8	7,8	
Totaux	122,2	128,8	

Remarque: Les effectifs sont exprimés en équivalents temps plein.

De hoofdlijnen van bijakte 11

1. Mobiliteit

Mobiliteit blijft in de door Beliris uitgevoerde investeringen een belangrijke plaats innemen: het budget daarvoor bedraagt bijna 195 miljoen euro, of ongeveer een derde van het geheel van de bijakte.

- Investerings in het MIVB-net
- Mobiliteit van de grote verkeersassen

2. Investerings in de Europese Wijk

3. Herwaardering van de wijken

We zullen de in 2001 begonnen herwaardering van de meest kwetsbare wijken van Brussel voortzetten door de 4 jaarlijkse wijkcontracten te financieren: het gaat om de volledige heraanleg van de wegen, het inrichten van ontspanningsruimtes, meer verkeersveiligheid, kortom, een opknapbeurt van de leefomgeving van achtergestelde buurten.

4. Renovatie van de sociale woningen

Onder de bijakte 11 werden er vijf nieuwe socialewoningprojecten ingeleid.

5. Groene ruimtes en ontspanningsruimtes

De parken en ontspanningsruimtes in onze hoofdstad leveren een forse bijdrage aan het welzijn van de Brusselaars. Het is fijn om - via Beliris - belangrijke bedragen te kunnen besteden voor het behoud, de restauratie of de oprichting van de Brusselse groene long.

6. Cultuur en erfgoed

Erfgoed en cultuur zijn nauw met elkaar verbonden. Beliris zal zich blijven inzetten om ons erfgoed te vrijwaren en zo de aantrekkelijkheid van Brussel en de diversiteit van zijn toeristisch en cultureel aanbod versterken.

7. Diverse initiatieven

Aangewende middelen

Programma-activiteit 20 - Personeel

Effectieven

Niveau	2012	2013	2014
A	54,4	61	
B	48,4	48,4	
C	11,6	11,6	
D	7,8	7,8	
Totalen	122,2	128,8	

Opmerking: De effectieven zijn uitgedrukt in voltijdse equivalenten.

Dépenses		(en milliers EUR) / (in duizendtallen EUR)			Uitgaven
Statut	(P.A. B.A.)	2012	2013	2014	Statuut
Personnel statutaire	(20 11.00.03)	3 772	4 386	4 353	Statutair personeel
		3 732	4 386	4 353	
Personnel non-statutaire	(20 11.00.04)	1 749	2 108	2 091	Niet-statutair personeel
		1 749	2 361	2 343	
Totaux	fc	5 521	6 494	6 444	Totalen
	fb	5 481	6 747	6 696	

**Description/Base légale/Base réglementaire/
Méthode de calcul de la dépense**

Afin d'objectiver le nombre de collaborateurs nécessaires à la réalisation de l'avenant 11, une étude en besoin du personnel est en cours de réalisation. Cette étude aura pour objectif de déterminer les différents paramètres qui permettent de quantifier les ressources humaines nécessaires pour mettre en œuvre l'Avenant 11. Par ailleurs, un outil sera développé afin d'établir les plans de personnel avec objectivité.

Le plan de personnel 2012 prévoyait un effectif de 122,2 ETP. Le plan de personnel 2013, qui porte l'effectif à 117,2 ETP, est en cours d'approbation.

Le plan de personnel 2014 sera établi avec l'outil résultant de l'étude en besoin du personnel.

Les crédits du budget ajusté 2013 (6.494 kEUR) constituent la base de calcul des crédits de personnel.

Des corrections techniques ont ensuite été appliquées (+27 kEUR). Conformément aux instructions budgétaires, les crédits de personnel ont été indexés de 1 % (+65 kEUR). Enfin, l'économie calculée par le SPF B&CG (-142 kEUR) a été décomptée pour parvenir à un total de 6 444 kEUR de crédits de personnel pour 2014.

Les crédits d'engagement et de liquidation prévus pour le personnel tant statutaire (AB 11.00.03) que non statutaire (AB 11.00.04) seront, si nécessaire, modifiés au moyen d'un transfert de crédits, en fonction du nombre de fonctionnaires contractuels qui passeront d'un statut de contractuel à statutaire, suite à la réussite de l'examen spécifique correspondant.

**Omschrijving/Wettelijke basis/Reglementaire basis/
Berekeningsmethode van de uitgave**

Om het aantal werknemers te kunnen bepalen dat nodig is om bijakte 11 te kunnen uitvoeren, wordt momenteel een personeelsbehoeftenstudie uitgevoerd. Deze studie heeft als doel om op objectieve wijze de verschillende parameters te bepalen welke menselijke middelen nodig zijn om de Bijakte 11 te kunnen laten uitvoeren.

Tevens zal een instrument worden ontwikkeld om op een objectieve manier de personeelsplannen op te stellen.

Het personeelsplan 2012 voorzag in een effectief van 122,2 FTE. Het personeelsplan 2013 met een effectief van 117,2 FTE doorloopt momenteel het goedkeuringsproces.

Met behulp van de tool voortvloeiend uit de personeelsbehoeftenstudie zal een personeelsplan voor 2014 worden ingediend.

Het uitgangspunt voor de berekening van de personeelskredieten zijn de kredieten uit de aangepaste begroting 2013 (6.494 kEUR).

Vervolgens werden technische correcties toegepast (+27 kEUR). Overeenkomstig de begrotingsinstructies werden de personeelskredieten geïndexeerd met 1% (+65 kEUR). Tot slot werd de besparing zoals berekend door de FOD B&B (-142 kEUR) in mindering gebracht om te komen tot een totaal van 6 444 kEUR aan personeelskredieten voor 2014.

De voorziene vastleggings- en vereffeningskredieten voor zowel statutair (BA 11.00.03) als niet statutair (BA 11.00.04) personeel zullen, indien nodig, door middel van een krediettransfer worden gewijzigd in functie van het aantal contractuele ambtenaren dat, mits het slagen in het daartoe voorzien examen, kan overgaan van een contractueel naar een statutair statuut.

Programme d'activités 21. Frais de fonctionnement**Programma-activiteit 21. Werkingskosten**

PA	A.B.	Aard		2012	2013	2014	2015	2016	2017	Nature
21	12.11.01	Werkingskosten	fc	670	979	739	739	739	739	Frais de fonctionnement
			fb	708	1 007	797	797	797	797	
21	12.11.04	Informatica	fc	341	38	141	141	141	141	Informatique
			fb	96	232	489	489	489	489	
21	21.40.01	Intérêts de retard pour factures payées en retard	fc	439	496	350	250	250	250	Verwijlinteresten wegens te laat betaalde facturen
			fb	487	475	350	250	250	250	
21	74.10.01	Rollend materieel	fc							Matériel roulant
			fb							
21	74.22.01	Uitrusting	fc	18	35	54	54	54	54	Équipement
			fb	35	35	54	54	54	54	
21	74.22.04	Informatica	fc	197	317	51	51	51	51	Informatique
			fb	175	352	51	51	51	51	
Algemeen totaal			fc	1 665	1 865	1 335	1 235	1 235	1 235	Totaux généraux
			fb	1 501	2 101	1 741	1 641	1 641	1 641	

Description/Base légale/Base réglementaire/Méthode de calcul de la dépense

Les estimations ont été établies sur la base de données antérieures et des provisions des services concernés.

Le montant estimé comprend les dépenses de fonctionnement relatives aux éléments suivants :

- Prestations de tiers : ce poste comprend les honoraires d'avocats en cas de litiges, les prestations de tiers et experts dans le cadre de matières pour lesquelles Beliris ne dispose pas du personnel adapté et nécessaire pour le bon déroulement des services et travaux, ainsi que l'assistance technique.
- Dépenses de consommation : cette provision comprend un certain nombre de dépenses fixes parmi lesquelles la téléphonie fixe, la téléphonie mobile, l'Internet, l'affranchissement, l'entretien du bâtiment, les fournitures de bureau, les travaux d'impression et les assurances. Le suivi du budget de formation nécessaire pour le perfectionnement des collaborateurs est également important ; ainsi que la publicité et la présence de Beliris par l'intermédiaire de conférences de presse, cadeaux d'affaires, réceptions, salons, foires...
En ce qui concerne les travaux de traduction, un budget supplémentaire doit être prévu en raison de l'absence d'un traducteur pour une période de 1 an.
- Consommation d'énergie : les coûts afférents à la consommation de gaz, d'électricité et de diesel ont été estimés sur la base des dépenses des années précédentes.
- Frais de déplacement et autres indemnités pour le personnel.
- Les frais informatiques sont les suivants :
 - Cartouches d'encre et toners pour imprimantes
 - Achat de petit matériel

Omschrijving/Wettelijke basis/Reglementaire basis/Berekeningsmethode van de uitgave

De ramingen werden opgesteld op basis van gegevens uit het verleden en voorzieningen van de betrokken diensten.

Het geraamde bedrag omvat de werkingsuitgaven m.b.t.

- Prestaties van derden: deze omvat kosten voor advocaten voor eventuele geschillen, prestaties van derden en experts inzake onderwerpen waarvoor Beliris niet over het geschikte personeel beschikt en die noodzakelijk zijn voor het goede verloop van de diensten en werken, en tevens technische assistentie.
- Verbruiksuitgaven: in deze voorziening zitten een aantal vaste uitgaven waaronder telefonie, GSM, internet, frankering, onderhoud gebouw, kantoorbenodigdheden, drukwerken en verzekeringen. Belangrijk is eveneens het vormingsbudget, noodzakelijk om alle medewerkers de nodige bijscholing te laten volgen; en de bekendmaking en uitstraling van Beliris door middel van persconferenties, relatiegeschenken, recepties, salons, beurzen ...
Inzake vertalingen dient extra budget te worden voorzien vanwege de afwezigheid van een vertaler gedurende 1 jaar.
- Energieverbruik : de kosten voor het verbruik van gas, elektriciteit en diesel werden geraamd op basis van de uitgaven van voorgaande jaren.
- Reis- en andere vergoedingen aan het personeel.
- Informatica-uitgaven:
 - Inktpatronen en toners voor de printers
 - Aankoop van klein materiaal

- Frais pour assistance externe (entretien, support, expertise)
- Renouvellement licences

En ce qui concerne l'achat de biens durables et les dépenses d'investissement relatives à l'informatiques, il est tenu compte des remplacements et nouveaux achats requis (mobilier, machines, hardware,...). Un investissement est également prévu pour le compte d'un projet pilote portant sur des installations à consommation d'énergie réduite (système CPE).

A.B. 33 55 21 21.40.01 (Bud DO PA AB) — Intérêts de retard pour factures payées en retard.

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
fc	439	496	350	250	250	250
fb	487	475	350	250	250	250

**Description/Base légale/Base réglementaire/
Méthode de calcul de la dépense**

Depuis 2009, les intérêts de retard en faveur des fournisseurs sont imputés à l'allocation de base 33.55.21.21.40.01. Vu que ces dépenses ne peuvent pas ou à peine être estimées à l'avance, l'allocation de base sera inscrite au budget avec un montant fixe correspondant à l'évaluation d'une provision. Elles seront alimentées en fonction des besoins par l'intermédiaire d'une redistribution au départ des crédits de fonctionnement et d'investissement. Pour 2014, les intérêts de retard sont estimés à 350 kEUR. Afin de limiter les intérêts de retard, les crédits d'engagement et de liquidation seront réduits pour les années 2015 à 2017.

Programme d'activités 22. Investissements

A.B. 33 55 22 51.22.19 (Bud DO PA AB) — Promotion exceptionnelle de projets d'excellence scientifique et médicale - soutien aux communes.

(Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
fc	0	3 000	3 000	-	-	-
fb	1 835	0	2 000	-	-	-

**Description/Base légale/Base réglementaire/
Méthode de calcul de la dépense**

Comme prévu dans l'avenant 11 de l'Accord de Coopération, une subvention de 3 000 000 EUR est accordée à l'Institut Jules Bordet.

- Kosten voor externe bijstand (onderhoud, steun, expertise)
- Vernieuwing licenties

Betreffende de aankoop van duurzame goederen en de investeringsuitgaven inzake informatica, wordt rekening gehouden met de noodzakelijke vervangingen en nieuwe aankopen (meubilair, machines, hardware,...). Eveneens wordt een investering voorzien voor een pilootproject met betrekking tot energiebesparende installaties (EPC systeem).

B.A. 33 55 21 21.40.01 (Beg OA AP BA) — Verwijlinteressen wegens te laat betaalde facturen.

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
fc	439	496	350	250	250	250
fb	487	475	350	250	250	250

**Omschrijving/Wettelijke basis/Reglementaire basis/
Berekeningsmethode van de uitgave**

Vanaf 2009 worden de verwijlinteressen ten gunste van de leveranciers aangerekend op de basisallocatie 33.55.21.21.40.01. Vermits zulke uitgaven nauwelijks of niet op voorhand kunnen worden geraamd zal de basisallocatie in de begroting worden ingeschreven met een vast bedrag wat overeenkomt met een geschatte provisie. Naargelang de behoeften zullen ze via herverdelingen vanuit de werkings- en investeringskredieten gespijsd worden. De verwijlinteressen voor het jaar 2014 worden geraamd op 350 kEUR. Met het oog op het beperken van de verwijlinteressen, dalen voor de jaren 2015 t.e.m. 2017 de vastleggings- en vereffeningskredieten.

Programma-activiteit 22. Investerings

B.A. 33 55 22 51.22.19 (Beg OA AP BA) — Uitzonderlijke promotie van excellerende medische en wetenschapsprojecten - steun aan de gemeenten.

(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
fc	0	3 000	3 000	-	-	-
fb	1 835	0	2 000	-	-	-

**Omschrijving/Wettelijke basis/Reglementaire basis/
Berekeningsmethode van de uitgave**

Zoals voorzien in bijakte 11 van het Samenwerkingsakkoord zal in 2014 een toelage van 3 000 000 EUR toegekend worden aan het Jules Bordetinstituut.

La subvention prévue en 2013 sera liquidée.

A.B. 33 55 22 51.30.05 (Bud DO PA AB) — Accord de coopération Beliris - Transferts en capital entreprises et institutions financières.

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
fc	13 094	17 000	10 900	28 160	28 126	28 098
fb	2 847	10 000	18 749	15 234	19 766	24 142

**Description/Base légale/Base réglementaire/
Méthode de calcul de la dépense**

L'estimation des crédits d'engagement pour les années à venir, est basée sur le programme pour les années à venir (c'est à dire l'avenant n ° 11 de l'accord de coopération).

Les crédits de liquidation sont déterminés sur base de la micro-approche. Selon celle-ci, les liquidations des projets sont estimées individuellement.

A.B. 33 55 22 52.10.14 (Bud DO PA AB) — Subvention à l'association Aula Magna.

(Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
fc	-	-	-	-	-	-
fb	-	-	220	-	-	-

**Description/Base légale/Base réglementaire/
Méthode de calcul de la dépense**

Le solde de la subvention de 650 000 EUR engagée en 2009 sera liquidé en 2014. Une partie de la subvention de 650 000 EUR qui sera accordée en 2013 sera liquidée en 2014.

A.B. 33 55 22 52.10.20 (Bud DO PA AB) — Subvention Musée Juif

(Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
fc	-	-	-	-	-	-
fb	152	-	100	-	-	-

**Description/Base légale/Base réglementaire/
Méthode de calcul de la dépense**

La subvention de 2 500 000 EUR engagée en 2009 sera liquidée en 2014.

De toelage voorzien in 2013 wordt verder vereffend.

B.A. 33 55 22 51.30.05 (Beg OA AP BA) — Samenwerkingsakkoord Beliris - Kapitaaloverdrachten bedrijven en financiële instellingen.

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
fc	13 094	17 000	10 900	28 160	28 126	28 098
fb	2 847	10 000	18 749	15 234	19 766	24 142

**Omschrijving/Wettelijke basis/Reglementaire basis/
Berekeningsmethode van de uitgave**

De raming van de vastleggingskredieten voor de komende jaren werd gebaseerd op het programma voor de komende jaren (nl. bijakte nr. 11 aan het Samenwerkingsakkoord).

De vereffeningskredieten zijn bepaald op basis van de micro-aanpak, waarbij de vereffeningen van de projecten individueel geraamd worden.

B.A. 33 55 22 52.10.14 (Beg OA AP BA) — Toelage voor de vereniging Aula Magna.

(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
fc	-	-	-	-	-	-
fb	-	-	220	-	-	-

**Omschrijving/Wettelijke basis/Reglementaire basis/
Berekeningsmethode van de uitgave**

Het saldo van de toelage van 650 000 EUR die vastgelegd werd in het jaar 2009, zal vereffend worden in 2014. Een deel van de toelage van 650 000 EUR die in 2013 zal toegekend worden, zal in 2014 vereffend worden.

B.A. 33 55 22 52.10.20 (Beg OA AP BA) — Toelage Joods Museum

(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
fc	-	-	-	-	-	-
fb	152	-	100	-	-	-

**Omschrijving/Wettelijke basis/Reglementaire basis/
Berekeningsmethode van de uitgave**

De toelage van 2 500 000 EUR die vastgelegd werd in het jaar 2009, zal vereffend worden in 2014.

A.B. 33 55 22 52.20.05 (Bud DO PA AB) — Accord de coopération Beliris - Transferts en capital ASBL de droit privé.

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
fc	122	2 500	2 450	28 160	28 126	28 098
fb	523	400	810	4 467	13 796	21 599

**Description/Base légale/Base réglementaire/
Méthode de calcul de la dépense**

L'estimation des crédits d'engagements pour les années à venir est basée sur le programme des années à venir (c'est-à-dire l'avenant n° 11 de l'accord de coopération).

Les crédits de liquidation sont déterminés sur base de la micro-approche. Selon celle-ci, les liquidations des projets sont estimées individuellement.

A.B. 33 55 22 52.20.07 (Bud DO PA AB) — Subvention à Flagey ASBL

(Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
fc	-	-	117	-	-	-
fb	-	-	163	-	-	-

**Description/Base légale/Base réglementaire/
Méthode de calcul de la dépense**

L'avenant n° 11 de l'accord de coopération prévoit une subvention pour 2014.

La liquidation de la subvention de 287 000 EUR dont l'engagement est prévu en 2013 sera répartie sur 2013 et 2014. La subvention de 117.000 EUR pour 2014 sera entièrement liquidée en 2014.

A.B. 33 55 22 61.31.01 (Bud DO PA AB) — Subvention au Musée Royal des Beaux-Arts

(Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
fc	-	597	-	-	-	-
fb	-	-	-	-	-	-

**Description/Base légale/Base réglementaire/
Méthode de calcul de la dépense**

L'avenant 11 de l'Accord de Coopération prévoit en 2013 un subside de 597 000 EUR pour le financement des travaux de rénovation à l'auditorium et l'aménagement créatif du Palais des Beaux-Arts. Aucun crédit n'est prévu pour 2014.

B.A. 33 55 22 52.20.05 (Beg OA AP BA) — Samenwerkingsakkoord Beliris - Kapitaaloverdrachten privaatrechtelijke VZW's.

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
fc	122	2 500	2 450	28 160	28 126	28 098
fb	523	400	810	4 467	13 796	21 599

**Omschrijving/Wettelijke basis/Reglementaire basis/
Berekeningsmethode van de uitgave**

De raming van de vastleggingskredieten voor de komende jaren werd gebaseerd op het programma voor de komende jaren (nl. bijakte nr. 11 aan het Samenwerkingsakkoord).

De vereffeningskredieten zijn bepaald op basis van de micro-aanpak, waarbij de vereffeningen van de projecten individueel geraamd worden.

B.A. 33 55 22 52.20.07 (Beg OA AP BA) — Toelage aan Flagey VZW

(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
fc	-	-	117	-	-	-
fb	-	-	163	-	-	-

**Omschrijving/Wettelijke basis/Reglementaire basis/
Berekeningsmethode van de uitgave**

Bijakte 11 aan het Samenwerkingsakkoord voorziet in een toelage voor 2014.

De toelage van 287.000 EUR die voorzien is om vast te leggen in het jaar 2013, zal gedeeltelijk vereffend worden in 2013 en 2014. De toelage van 117.000 EUR van 2014 zal volledig vereffend worden in 2014.

B.A. 33 55 22 61.31.01 (Beg OA AP BA) — Toelage aan het Koninklijk Museum voor Schone Kunsten

(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
fc	-	597	-	-	-	-
fb	-	-	-	-	-	-

**Omschrijving/Wettelijke basis/Reglementaire basis/
Berekeningsmethode van de uitgave**

Bijakte 11 aan het Samenwerkingsakkoord voorziet voor 2013 in een toelage van 597 000 EUR ter financiering van de renovatiewerken aan het auditorium en de creatieve ruimten van het Paleis voor Schone Kunsten. Voor 2014 zijn geen kredieten voorzien.

A.B. 33 55 22 61.41.05 (Bud DO PA AB) — Accord de coopération Beliris - Transferts en capital à l'intérieur d'un groupe institutionnel.

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
fc	1 099	2 500	13 100	28 160	28 126	28 098
fb	394	1 100	3 991	8 433	17 077	23 235

Description

L'estimation des crédits d'engagement pour les années à venir, est basée sur le programme pour les années à venir (c'est à dire l'avenant n° 11 de l'accord de coopération).

Les crédits de liquidation sont déterminés sur base de la micro-approche. Selon celle-ci, les liquidations des projets sont estimées individuellement.

Suite à la notification relative au budget initial 2014 (Conseil des Ministres du 12/07/2013), les crédits sur cette allocation de base ont été adaptés pour 2013 à 1.100 kEUR (-900 kEUR) en liquidation.

A.B. 33 55 22 61.41.11 (Bud DO PA AB) — Subvention au Théâtre Royale de la Monnaie.

(Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
fc	-	-	-	-	-	-
fb	648	-	164	-	-	-

Description

Le solde de la subvention de 3 300 000 EUR engagée en 2009 sera liquidé en 2014.

A.B. 33 55 22 61.41.13 (Bud DO PA AB) — Subvention à l'Institut Royal des Sciences Naturelles.

(Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
fc	-	-	-	-	-	-
fb	591	-	1 400	-	-	-

Description

La subvention de 3 000 000 EUR engagée en 2009 sera liquidée en 2014.

B.A. 33 55 22 61.41.05 (Beg OA AP BA) — Samenwerkingsakkoord Beliris - Kapitaaloverdrachten binnen institutionele groep.

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
fc	1 099	2 500	13 100	28 160	28 126	28 098
fb	394	1 100	3 991	8 433	17 077	23 235

Omschrijving

De raming van de vastleggingskredieten voor de komende jaren werd gebaseerd op het programma voor de komende jaren (nl. bijakte nr. 11 aan het Samenwerkingsakkoord).

De vereffeningskredieten zijn bepaald op basis van de micro-aanpak, waarbij de vereffeningen van de projecten individueel geraamd worden.

Ingevolge de notificatie met betrekking tot de begrotingscontrole 2013 (Ministerraad 12/07/2013), werden de kredieten voor 2013 op deze BA in vereffening aangepast naar 1.100 kEUR(-900 kEUR).

B.A. 33 55 22 61.41.11 (Beg OA AP BA) — Toelage aan de Koninklijke Muntchouwborg.

(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
fc	-	-	-	-	-	-
fb	648	-	164	-	-	-

Omschrijving

Het saldo van de toelage van 3 300 000 EUR die vastgelegd werd in het jaar 2009, zal vereffend worden in 2014.

B.A. 33 55 22 61.41.13 (Beg OA AP BA) — Toelage aan het Koninklijk Instituut voor Natuurwetenschappen.

(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
fc	-	-	-	-	-	-
fb	591	-	1 400	-	-	-

Omschrijving

De toelage van 3 000 000 EUR die vastgelegd werd in het jaar 2009, zal vereffend worden in 2014.

A.B. 33 55 22 61.41.24 (Bud DO PA AB) — Subvention Palais des Beaux-Arts

(Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
fc	-	-	-	-	-	-
fb	-	-	100	-	-	-

Description

La subvention de 300 000 EUR engagée en 2011 sera liquidée en 2014.

A.B. 33 55 22 63.21.26 (Bud DO PA AB) — Subvention Commune de Forest

(Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
fc	-	-	-	-	-	-
fb	-	-	622	-	-	-

Description

La subvention de 650 000 EUR de 2011 et la subvention de 728 632,75 EUR de 2013 seront liquidées en 2014.

A.B. 33 55 22 63.31.05 (Bud DO PA AB) — Accord de coopération Beliris - Transferts en capital administrations publiques locales.

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
fc	9 383	27 329	34 700	28 160	28 125	28 097
fb	16 256	24 177	29 000	66 180	48 085	37 150

**Description/Base légale/Base réglementaire/
Méthode de calcul de la dépense**

L'estimation des crédits d'engagement pour les années à venir, est basée sur le programme pour les années à venir (c'est à dire l'avenant n° 11 de l'accord de coopération).

Les crédits de liquidation sont déterminés sur base de la micro-approche. Selon celle-ci, les liquidations des projets sont estimées individuellement.

Suite à la notification relative au budget initial 2014 (Conseil des Ministres du 12/07/2013), les crédits sur cette allocation de base ont été adaptés pour 2013 à 24 177 kEUR (-3 000 kEUR) en liquidation.

B.A. 33 55 22 61.41.24 (Beg OA AP BA) — Toelage Paleis voor Schone Kunsten

(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
fc	-	-	-	-	-	-
fb	-	-	100	-	-	-

Omschrijving

De toelage van 300 000 EUR die vastgelegd werd in het jaar 2011, zal vereffend worden in 2014.

B.A. 33 55 22 63.21.26 (Beg OA AP BA) — Toelage Gemeente Vorst

(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
fc	-	-	-	-	-	-
fb	-	-	622	-	-	-

Omschrijving

De toelage van 650 000 EUR van 2011 en de toelage van 728 632,75 EUR van 2013 zullen verder vereffend worden in 2014.

B.A. 33 55 22 63.31.05 (Beg OA AP BA) — Samenwerkingsakkoord Beliris - Kapitaaloverdrachten lokale overheden.

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
fc	9 383	27 329	34 700	28 160	28 125	28 097
fb	16 256	24 177	29 000	66 180	48 085	37 150

**Omschrijving/Wettelijke basis/Reglementaire basis/
Berekeningsmethode van de uitgave**

De raming van de vastleggingskredieten voor de komende jaren werd gebaseerd op het programma voor de komende jaren (nl. bijakte nr. 11 aan het Samenwerkingsakkoord).

De vereffeningskredieten zijn bepaald op basis van de micro-aanpak, waarbij de vereffeningen van de projecten individueel geraamd worden.

Ingevolge de notificatie met betrekking tot de begrotingscontrole 2013 (Ministerraad 12/07/2013), werden de kredieten voor 2013 op deze BA in vereffening aangepast naar 24 177 kEUR (-3 000 kEUR).

A.B. 33 55 22 63.31.15 (Bud DO PA AB) — Subvention accordée aux provinces, aux communes et aux associations de communes pour le déplacement des installations de gaz, d'électricité et d'égouts imposés par l'Etat en vue de l'exécution de travaux publics.

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
fc	124	2 150	1 500	1 000	1 000	1 000
fb	127	1 976	1 000	1 000	1 000	1 000

Description

Dans le cadre des travaux repris à l'Accord de Coopération, des réseaux concessionnaires doivent être déplacés. Conformément aux règlements en vigueur, des subsides de l'Etat doivent être envisagés.

A.B. 33 55 22 63.31.16 (Bud DO PA AB) — Subvention Ville de Bruxelles

(Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
fc	-	-	-	-	-	-
fb	-	-	551	-	-	-

Description

La subvention de 1 625 000 EUR qui sera engagée en 2013 sera liquidée en 2014.

A.B. 33 55 22 63.31.17 (Bud DO PA AB) — Subvention CPAS Bruxelles

(Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
fc	-	-	-	-	-	-
fb	-	-	621	-	-	-

Description

La subvention de 820 725,00 EUR qui sera engagée en 2013 sera liquidée en 2014.

B.A. 33 55 22 63.31.15 (Beg OA AP BA) — Toelage aan de provincies, gemeenten en intercommunales voor de door het Rijk ten behoeve van de uitvoering van openbare werken bevolen verplaatsing van gas- en elektriciteitsinstallaties en rioleringen.

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
fc	124	2 150	1 500	1 000	1 000	1 000
fb	127	1 976	1 000	1 000	1 000	1 000

Omschrijving

In het kader van de werken opgenomen in het Samenwerkingsakkoord moeten vergunningshouders zich verplaatsen. In overeenstemming met de heersende reglementering dienen hiervoor subsidies van de Staat te worden voorzien.

B.A. 33 55 22 63.31.16 (Beg OA AP BA) — Toelage Stad Brussel

(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
fc	-	-	-	-	-	-
fb	-	-	551	-	-	-

Omschrijving

De toelage van 1 625 000 EUR die vastgelegd zal worden in het jaar 2013, zal verder vereffend worden in 2014.

B.A. 33 55 22 63.31.17 (Beg OA AP BA) — Toelage OCMW Brussel

(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
fc	-	-	-	-	-	-
fb	-	-	621	-	-	-

Omschrijving

De toelage van 820 725,00 EUR die vastgelegd zal worden in het jaar 2013, zal verder vereffend worden in 2014.

*A.B. 33 55 22 63.31.18 (Bud DO PA AB) — Subvention
Commune de Schaerbeek*

(Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
fc	-	-	-	-	-	-
fb	-	-	150	-	-	-

Description

Les subventions qui seront engagées en 2013 seront liquidées en 2014.

*A.B. 33 55 22 63.31.19 (Bud DO PA AB) — Subvention
Commune de Molenbeek*

(Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
fc	-	-	-	-	-	-
fb	-	-	467	-	-	-

**Description/Base légale/Base réglementaire/
Méthode de calcul de la dépense**

La subvention de 1 307 382,29 EUR qui sera engagée en 2013 sera liquidée en 2014.

*A.B. 33 55 22 65.33.03 (Bud DO PA AB) — Accord de
Coopération Etat Fédéral/Région de Bruxelles Capitale
(art. 43 de la loi du 12 janvier 1989).*

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
fc	201	1 500	500	500	500	500
fb	29 185	19 900	15 000	4 016	3 192	2 028

**Description/Base légale/Base réglementaire/
Méthode de calcul de la dépense**

L'estimation des crédits d'engagement pour les années à venir, est basée sur le programme pour les années à venir (c'est à dire l'avenant n° 11 de l'accord de coopération).

Les crédits de liquidation sont déterminés sur base de la micro-approche. Selon celle-ci, les liquidations des projets sont estimées individuellement.

Suite à la notification relative au budget initial 2014 (Conseil des Ministres du 12/07/2013), les crédits sur cette allocation de base ont été adaptés pour 2013 à 19 000 kEUR (-2 100 kEUR) en liquidation.

*B.A. 33 55 22 63.31.18 (Beg OA AP BA) — Toelage
Gemeente Schaerbeek*

(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
fc	-	-	-	-	-	-
fb	-	-	150	-	-	-

Omschrijving

De toelagen die vastgelegd zullen worden in het jaar 2013, zal verder vereffend worden in 2014.

*B.A. 33 55 22 63.31.19 (Beg OA AP BA) — Toelage
Gemeente Molenbeek*

(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
fc	-	-	-	-	-	-
fb	-	-	467	-	-	-

**Omschrijving/Wettelijke basis/Reglementaire basis/
Berekeningsmethode van de uitgave**

De toelage van 1 307 382,29 EUR die vastgelegd zal worden in het jaar 2013, zal verder vereffend worden in 2014.

*B.A. 33 55 22 65.33.03 (Beg OA AP BA) —
Samenwerkingsakkoord Federale Staat/Brussels
Hoofdstedelijk Gewest (art. 43 van de wet van 12
januari 1989).*

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
fc	201	1 500	500	500	500	500
fb	29 185	19 900	15 000	4 016	3 192	2 028

**Omschrijving/Wettelijke basis/Reglementaire basis/
Berekeningsmethode van de uitgave**

De raming van de vastleggingskredieten voor de komende jaren werd gebaseerd op het programma voor de komende jaren (nl. bijakte nr. 11 aan het Samenwerkingsakkoord).

De vereffeningskredieten zijn bepaald op basis van de micro-aanpak, waarbij de vereffeningen van de projecten individueel geraamd worden.

Ingevolge de notificatie met betrekking tot de begrotingscontrole 2013 (Ministerraad 12/07/2013), werden de kredieten voor 2013 op deze basisallocatie in vereffening aangepast naar 19 900 kEUR (-2 100 kEUR).

A.B. 33 55 22 65.33.04 (Bud DO PA AB) — Subvention transport en commun de haute performance et étude d'extension Nord-Sud

(Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
fc	-	-	-	-	-	-
fb	519	-	4 000	-	-	-

**Description/Base légale/Base réglementaire/
Méthode de calcul de la dépense**

La subvention de 10 000 000 EUR prévue en 2009 sera liquidée en 2014.

A.B. 33 55 22 65.33.05 (Bud DO PA AB) — Accord de coopération Beliris - Transferts en capital Région de Bruxelles Capitale.

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
fc	13 083	55 000	55 954	28 160	28 125	28 097
fb	10 845	18 527	17 455	42 959	39 241	32 828

**Description/Base légale/Base réglementaire/
Méthode de calcul de la dépense**

L'estimation des crédits d'engagement pour les années à venir, est basée sur le programme pour les années à venir (c'est à dire l'avenant n° 11 de l'accord de coopération).

Les crédits de liquidation sont déterminés sur base de la micro-approche. Selon celle-ci, les liquidations des projets sont estimées individuellement.

Suite à la notification relative au budget initial 2014 (Conseil des Ministres du 12/07/2013), les crédits sur cette allocation de base ont été adaptés pour 2013 à 18.527 kEUR (-4.000 kEUR) en liquidation.

A.B. 33 55 22 65.33.13 (Bud DO PA AB) — Subvention pour l'acquisition de matériel roulant STIB

(Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
fc	45 000	30 000	10 000	-	-	-
fb	45 000	30 000	10 000	-	-	-

**Description/Base légale/Base réglementaire/
Méthode de calcul de la dépense**

Pour 2014, l'avenant 11 de l'Accord de Coopération prévoit au point 1.27 une subvention de 10 000 000 EUR en faveur de la STIB.

B.A. 33 55 22 65.33.04 (Beg OA AP BA) — Toelage hoogperformant openbaar vervoer en uitbreiding studie Noord-Zuid

(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
fc	-	-	-	-	-	-
fb	519	-	4 000	-	-	-

**Omschrijving/Wettelijke basis/Reglementaire basis/
Berekeningsmethode van de uitgave**

De toelage van 10 000 000 EUR van 2009 zal verder vereffend worden in 2014.

B.A. 33 55 22 65.33.05 (Beg OA AP BA) — Samenwerkingsakkoord Beliris - Kapitaaloverdrachten Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
fc	13 083	55 000	55 954	28 160	28 125	28 097
fb	10 845	18 527	17 455	42 959	39 241	32 828

**Omschrijving/Wettelijke basis/Reglementaire basis/
Berekeningsmethode van de uitgave**

De raming van de vastleggingskredieten voor de komende jaren werd gebaseerd op het programma voor de komende jaren (nl. bijakte nr. 11 aan het Samenwerkingsakkoord).

De vereffeningkredieten zijn bepaald op basis van de micro-aanpak, waarbij de vereffeningen van de projecten individueel geraamd worden.

Ingevolge de notificatie met betrekking tot de begrotingscontrole 2013 (Ministerraad 12/07/2013), werden de kredieten voor 2013 op deze BA in vereffening aangepast naar 18.527 kEUR(-4.000 kEUR).

B.A. 33 55 22 65.33.13 (Beg OA AP BA) — Toelage voor verwerving van rollend materieel MIVB

(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
fc	45 000	30 000	10 000	-	-	-
fb	45 000	30 000	10 000	-	-	-

**Omschrijving/Wettelijke basis/Reglementaire basis/
Berekeningsmethode van de uitgave**

Bijakte 11 aan het Samenwerkingsakkoord voorziet in het jaar 2014 onder punt 1.27 een toelage van 10 000 000 EUR ten voordele van de MIVB.

La subvention pour 2014 sera entièrement liquidée en 2014.

Suite à la notification relative au budget initial 2014 (Conseil des Ministres du 12/07/2013), les crédits de liquidation de cette allocation de base sont réduits de 10 000 000 EUR en 2014.

De toelage van 2014 zal volledig vereffend worden in 2014.

Ingevolge de notificatie met betrekking tot de initiële begroting 2014 (Ministerraad 12/07/2013), werden de kredieten voor 2014 op deze basisallocatie in vereffening verminderd met 10 000 000 EUR.

DIVISION ORGANIQUE 56

TRANSPORT ROUTIER ET SECURITE ROUTIERE

Dans le cadre de ses objectifs stratégiques, la division organique Transport routier et Sécurité routière veille à mettre en œuvre les priorités définies par le gouvernement :

1 Renforcer la sécurité et la sûreté du mode de transport routier et de son infrastructure

Une mobilité durable à dimension sociale, c'est-à-dire une mobilité sûre et fiable, doit être garantie à tous les citoyens et plus particulièrement aux plus faibles. L'augmentation de la sécurité routière doit donc faire l'objet d'une attention particulière et prioritaire.

La sécurité de tous les usagers de l'espace public doit être équitablement et harmonieusement garantie. La lutte contre l'insécurité routière doit être développée et amplifiée pour atteindre les objectifs fixés aux plans régional et fédéral (Etats Généraux de la Sécurité Routière) ainsi qu'eupéen (Livre Blanc sur la politique des transports), notamment la réduction du nombre de morts sur la route à maximum 750 par an en 2010 et maximum 500 par an en 2015.

Dans ce cadre, notre division organique, doit notamment contribuer à :

- Réduire les facteurs majeurs d'insécurité routière comme l'excès de vitesse, la conduite sous influence et le non-port de la ceinture de sécurité.
- Réformer la *formation à la conduite* pour permettre à un plus grand nombre de conducteurs de démontrer une conduite responsable.
- Soutenir la politique de contrôle et de poursuite.
- Développer l'analyse des accidents.
- Améliorer les conditions techniques nécessaires aux *véhicules* pour circuler dans le respect de la sécurité de tous les usagers et de l'environnement.
- Etablir les normes minimales de sécurité avec les gestionnaires d'infrastructure.
- Sécuriser le trafic lourd (y compris le transport de marchandises dangereuses) et garantir des conditions de travail correctes aux conducteurs.
- Simplifier la législation et la réglementation en matière de police de la circulation routière pour en faire des outils plus clairs, mieux connus et mieux compris.

ORGANISATIEAFDELING 56

WEGVERVOER EN VERKEERSVEILIGHEID

In het kader van zijn strategische doelstellingen zal de organisatieafdeling Wegvervoer en Verkeersveiligheid waken over de uitvoering van de prioriteiten vastgelegd door de regering:

1 De veiligheid en beveiliging van het wegvervoer en zijn infrastructuur verhogen

Alle burgers, en in het bijzonder de zwaksten, moeten op een sociale duurzame mobiliteit kunnen rekenen, dat wil zeggen een zekere en betrouwbare mobiliteit. We moeten dus bijzondere en prioritaire aandacht besteden aan een grotere verkeersveiligheid.

We moeten de veiligheid van alle gebruikers van de openbare ruimte op een rechtvaardige en harmonieuze manier waarborgen. We moeten de strijd tegen de verkeersonveiligheid aanbinden en versterken om de doelstellingen te halen van zowel de gewestelijke en federale plannen (Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid) als de Europese plannen (Witboek over het vervoersbeleid), nl. het aantal verkeersdoden verminderen tot maximaal 750 per jaar in 2010 en tot maximum 500 per jaar in 2015.

In die context moet onze organisatieafdeling, in het bijzonder een bijdrage leveren om:

- De belangrijkste factoren van de verkeersonveiligheid, zoals de overdreven snelheid, rijden onder invloed en rijden zonder veiligheidsgordel, te verminderen.
- De *rijopleiding* te hervormen, zodat meer bestuurders een verantwoord rijgedrag vertonen.
- Het controle- en vervolgingsbeleid te steunen.
- De ongevalsanalyse te ontwikkelen.
- De nodige technische vereisten voor de *voertuigen* te verbeteren, zodat ze met respect voor de veiligheid van alle gebruikers en voor het milieu kunnen rijden.
- De minimale veiligheidsnormen met de infrastructuurbeheerders vast te leggen.
- Het zwaar vervoer veiliger te maken (met inbegrip van gevaarlijke goederen) en het waarborgen van correcte arbeidsvoorwaarden voor de chauffeurs.
- De wetgeving en de regelgeving inzake de verkeerspolitie te vereenvoudigen en er zo duidelijkere en beter gekende en begrepen instrumenten van maken.

- Apporter un appui aux actions visant à renforcer la sûreté du mode de transport routier, notamment par une bonne connaissance du parc des véhicules, du répertoire de leurs immatriculations, et de l'enregistrement de leurs propriétaires.

La division organique doit également jouer un rôle dynamique de proposition et apporter un soutien efficace au Comité interministériel pour la sécurité routière, de façon à garantir la mise en œuvre d'une politique intégrée de sécurité routière, impliquant les Régions.

2 Protéger les consommateurs, renforcer la régulation, et développer des contrôles de qualité

Pour promouvoir une mobilité durable dans une économie durable, une compétitivité suffisante et honnête et une attention constante aux besoins des consommateurs sont essentielles. Protection du consommateur, régulation effective et performante, et haut niveau de qualité sont étroitement liés.

La division organique Mobilité, Transport routier et Sécurité routière apporte sa contribution à ces objectifs dans le cadre de ses activités de certification (reconnaissance et audit) et d'inspection, et de contrôle sur la route tant par le cadre légal et réglementaire qui les régit que par la manière dont elle les organise.

DIRECTION STRATEGIE ET REGLEMENTATION

1. Missions assignées

- Améliorer la sécurité routière sous tous ses aspects.
- Assurer un suivi proactif ainsi qu'une application correcte et dans les délais de la politique européenne en matière de sécurité routière.

2. Activités de base et objectifs opérationnels

Depuis le 1^{er} janvier 2013 la Direction Sécurité routière abrite les services de réglementation : Réglementation routière, Réglementation véhicules et Réglementation transport routier.

Les activités de base et objectifs opérationnels sont:

Préparation et suivi de la politique : formulation de propositions et d'avis par la direction visant à adapter la politique en matière de sécurité routière en fonction de la note de politique générale du Ministre et suivi de sa réalisation.

- De acties ondersteunen die de beveiliging van het wegvervoer willen verhogen door een goede kennis van het wagenpark, van de immatriculatie bestanden en van de registratie van de eigenaars.

De organisatieafdeling moet ook een dynamische rol spelen door voorstellen te doen en door een efficiënte steun te geven aan het Interministeriële Comité Verkeersveiligheid, om zo, samen met de Gewesten, voor de uitvoering van een geïntegreerd verkeersveiligheidsbeleid te zorgen.

2 De gebruikers beschermen, de regulering versterken, en de kwaliteitscontrole ontwikkelen

Om een duurzame mobiliteit in een duurzame economie te bevorderen, zijn een voldoende en eerlijke competitiviteit en een voortdurende aandacht voor de noden van de gebruikers essentieel.

Bescherming van de gebruiker, effectieve en doeltreffende regulering en hoog kwaliteitsniveau zijn zeer nauw verbonden.

De organisatieafdeling Mobiliteit, Wegvervoer en Verkeersveiligheid draagt bij tot deze doelstellingen in het kader van zijn taken inzake certificatie (erkenning en audit), inspectie, en controle op de weg, zowel middels het wettelijk en reglementair kader waardoor zij worden gestuurd als door de wijze waarop zij worden georganiseerd.

DIRECTIE STRATEGIE EN REGLEMENTERING

1. Toegewezen opdrachten

- Verkeersveiligheid in al haar aspecten moet verbeteren.
- Het Europese beleid in het domein van de verkeersveiligheid moet proactief worden gevolgd en tijdig en correct worden geïmplementeerd.

2. Basisactiviteiten en operationele doelstellingen

Sinds 1 januari 2013, omvat de Directie Verkeersveiligheid, de reglementerende diensten: Verkeersreglementering, Reglementering voertuigen en Reglementering wegvervoer. De basisactiviteiten en operationele doelstellingen zijn.

De basisactiviteiten en operationele doelstellingen zijn:

Vorbereiding en follow-up van het beleid: het formuleren van voorstellen en adviezen door de directie om het verkeersveiligheidsbeleid bij te sturen op basis van de beleidsnota van de Minister en de follow-up van de realisatie ervan.

Elaboration et modification de la législation et de la réglementation : rédaction de la base réglementaire des propositions ou décisions du ministre et/ou du Conseil des ministres et de la transposition des directives européennes : la plupart de ces activités sont intégrées dans des projets soumis à un suivi.

Approbation, suivi et évaluation des contrats de sécurité routière conclus avec les zones de police : les plans d'action en matière de sécurité routière sont analysés et traités administrativement dans les délais. Le SPF fait le nécessaire pour que les paiements soient effectués à temps et correctement.

Elaboration et rédaction de la législation et de la réglementation concernant le droit de conduire (permis de conduire, formation à la conduite, examens) : rédaction de la base réglementaire des propositions ou décisions du ministre et/ou du Conseil des ministres et de la transposition des directives européennes : la plupart de ces activités sont intégrées dans des projets soumis à un suivi.

Politique en matière de permis de conduire étrangers : reconnaissance réciproque et échange (examen de l'équivalence), négociation d'accords et de règlements bilatéraux (internationaux).

En ce qui concerne le transport de marchandises par route, la Direction Stratégie et réglementation élabore la réglementation relative à l'accès à la profession et à l'exercice de cette profession, tant en transport national qu'international.

En ce qui concerne le transport de personnes par route, cette direction élabore également la réglementation générale en étroite collaboration avec les autorités régionales qui sont compétentes en matière de transport en commun urbain et régional. Elle contrôle, tout comme pour le secteur du transport de marchandises, le respect des conditions imposées par cette réglementation, à savoir celles liées à l'accès à la profession et au marché du transport des personnes, national et international.

Communication interne et externe : les collaborateurs, les "clients" et les partenaires du service doivent être informés à temps des modifications de la législation et des procédures.

3. Projets

1. Plan d'action pour le respect de l'obligation d'assurance et de contrôle technique des véhicules à moteur

Ce plan d'action coordonné implique également les SPF Economie, Finances, Intérieur, et Justice. Il prévoit des mesures à court et moyen terme dans différents domaines : les enquêtes administratives, la détection sur le terrain, et la politique de sanctions.

Opmaak en wijziging van de wetgeving en de reglementering: het uitschrijven van de reglementaire basis voor voorstellen of beslissingen van de Minister en/of de Ministerraad en voor de omzetting van Europese richtlijnen: het merendeel van deze activiteiten zit vervat in projecten die worden gevolgd.

Goedkeuring, follow-up en evaluatie van de overeenkomsten "verkeersveiligheid" met de politiezones: de actieplannen verkeersveiligheid worden tijdig geanalyseerd en administratief afgehandeld. De FOD doet het nodige om de betalingen tijdig en correct te laten gebeuren.

Het opstellen en uitwerken van de wetgeving en de reglementering betreffende het recht tot sturen (rijbewijs, rijopleiding, examens): het uitschrijven van de reglementaire basis voor voorstellen of beslissingen van de Minister en/of de Ministerraad en voor de omzetting van Europese richtlijnen: het merendeel van deze activiteiten zit vervat in projecten die worden gevolgd.

Beleid inzake vreemde rijbewijzen: wederzijdse erkenning en omwisseling (onderzoek gelijkwaardigheid), onderhandeling van bilaterale (internationale) akkoorden en regelingen.

Inzake het vervoer van goederen over de weg bepaalt de Directie Strategie en regelgeving de regels voor de toegang tot en de uitoefening van het beroep, zowel voor het nationaal als het internationaal vervoer.

Wat het vervoer van personen over de weg betreft, werkt de directie eveneens de algemene regeling uit, in nauwe samenwerking met de gewestelijke overheden die bevoegd zijn inzake stads- en streekvervoer. Zij houdt eveneens, naar analogie van hetgeen gebeurt op het vlak van het goederenvervoer, toezicht op de naleving van de voorwaarden betreffende de toegang tot het beroep en tot de markt voor het internationale en nationale vervoer van personen.

Interne en externe communicatie: de medewerkers, "klanten" en partners van de dienst moeten tijdig worden geïnformeerd over de wijzigingen in de wetgeving en in de procedures.

3. Projecten

1. Actieplan tot naleving van de verzekerings- en keuringsplicht van motorvoertuigen

Door dit gecoördineerd actieplan worden tevens de FOD Binnenlandse Zaken Economie, Financiën, en Justitie, en betrokken. Het voorziet acties, op korte en middellange termijn, in verschillende domeinen: administratieve vaststelling, detectie op het terrein, en sanctioneringsbeleid.

2. Plan d'action contre la conduite sous influence et la récidive, et pour le respect de l'obligation de port de la ceinture

Des règles plus sévères et des sanctions plus lourdes seront mises en application.

DIRECTION AUTORISATIONS ET PERMIS DE CONDUIRE

1. Missions

Analyser et moderniser le service au citoyen afin d'optimiser ainsi un service accessible à tous, simplifié, transparent et de qualité.

2. Activités de base et objectifs opérationnels

Depuis le 1^{er} janvier 2013, les services opérationnels Transport exceptionnel et Permis de conduire font partie de la nouvelle Direction Autorisations et Permis de conduire.

Les activités de base et objectifs opérationnels sont:

Au niveau du Service Permis de conduire :

Au niveau européen, la sécurité routière a donné lieu à plusieurs décisions politiques qui demandent des transpositions en droit national.

La directive européenne 2006/126/CE introduit 3 obligations :

1. Exigences auxquelles doit répondre le futur permis de conduire (Directive 2006/126/CE art. 1 & 3 e.a.)

Introduction d'un modèle unique

Harmonisation de la périodicité des permis de conduire : les permis de conduire ne seront plus valables "à vie" mais seront limités à 15 ans.

Application des dispositions nationales en ce qui concerne le retrait, la confiscation, le renouvellement et l'annulation du permis de conduire vis-à-vis de tous les détenteurs de permis de conduire sur le territoire d'un Etat membre.

Obligation, à la délivrance d'un permis, de vérifier si le demandeur n'a pas fait l'objet d'une déchéance du droit de conduire dans un autre Etat membre.

Contrôle de toutes les conditions pour la livraison d'un seul permis par personne (lutte contre la fraude).

2. Augmentation de la sécurité routière. (Directive 2006/126 art 7 & 14 e.a.):

La sécurité sur la route doit être améliorée en obtenant une bonne vue sur les données exactes et complètes qui sont à la base de la délivrance ou du renouvellement d'un permis de conduire (données de déchéance ou retrait du permis pour lequel on ne peut

2. Actieplan tegen het rijden onder invloed, de recidive, en voor de naleving van de gordelplicht

Strengere regels worden toegepast zoals ook zwaardere sancties.

DIRECTIE VERGUNNINGEN EN RIJBEWIJZEN

1. Opdrachten

De dienstverlening aan de burger moet worden geanalyseerd en gemoderniseerd om zo een laagdrempelige, vereenvoudigde, transparante en kwalitatieve dienstverlening te optimaliseren.

2. Basisactiviteiten en operationele doelstellingen

Sinds 1 januari 2013, maken de operationele diensten Uitzonderlijk vervoer en Rijbewijzen deel uit van de nieuwe Directie Vergunningen en Rijbewijzen.

De basisactiviteiten en operationele doelstellingen zijn:

Op het niveau van de dienst Rijbewijzen :

Verkeersveiligheid heeft op het Europese niveau aanleiding gegeven tot verschillende beleidsbeslissingen die omzetting vragen naar nationaal recht.

De Europese richtlijn 2006/126/EG houdt 3 verplichtingen in:

1. Eisen waaraan het toekomstige rijbewijs moet voldoen (EU Richtlijn 2006/126 art 1 & 3 o.a.):

Invoering van een enig model,

Harmonisering periodiciteit rijbewijzen: rijbewijzen zullen niet langer "levenslang" geldig blijven en kunnen slechts ten hoogste 15 jaar geldig blijven.

Toepassing van nationale bepalingen inzake intrekking, schorsing, vernieuwing en nietigverklaring van het rijbewijs op alle rijbewijshouders die verhuizen naar een andere lidstaat,

De verplichting om bij uitgifte van een rijbewijs, na te gaan of de aanvrager niet vervallen is van het recht tot sturen in een andere lidstaat.

Controle op alle voorwaarden voor de aflevering van één rijbewijs per persoon (fraudebestrijding).

2. Verhoging van de verkeersveiligheid (EU Richtlijn 2006/126 art 7 & 14 o.a.):

De veiligheid op de weg moet verbeterd worden door een goed zicht te krijgen op de exacte en volledige gegevens die de basis vormen voor het al dan niet uitgeven of hernieuwen van een rijbewijs (gegevens van verval of intrekking waarvoor er geen vernieuwing

plus renouveler le permis, l'aptitude de conduite et l'aptitude médicale du conducteur, la capacité professionnelle, ...). On prévoit un système centralisé où les données sont enregistrées de façon cohérente

3. Possibilités de consultations par d'autres autorités (Directive 2006/126 art 15 e.a.).

Les données des permis de conduire doivent à l'avenir être mises à disposition des autorités étrangères pour e.a :

Empêcher que des personnes non-belges obtiennent à tort un permis de conduire en Belgique et que des Belges obtiennent à tort un permis de conduire à l'étranger ("tourisme" du permis de conduire).

Repérer des permis volés ou – au moins – mettre à disposition l'information dans le cadre de la lutte contre la fraude et le terrorisme.

Mettre à disposition du statut d'un permis dans les autres pays afin d'augmenter la sécurité sur la route.

Le développement d'un réseau européen des permis de conduire opérationnel est prévu par la directive. Une banque de données centrale des permis de conduire est donc nécessaire.

4. Centralisation des données et de la confection du permis → simplification administrative

La conservation centralisée des données et la fabrication centralisée du permis présente un impact direct sur la charge administrative de la commune concernée, à savoir :

Un amoindrissement de la gestion papier de dossiers, qui ne doivent plus être conservés, détruits en cas de décès ou transférés en cas de changement de domicile vers une autre commune.

Une diminution de la charge administrative par une confection centralisée du permis de conduire.

La simplification administrative profite également au citoyen en ce qu'il lui est demandé le moins possible de démarches.

Service aux communes :

Au minimum 85% des questions posées par les communes concernant la saisie des données dans la banque de données des permis de conduire doivent être traitées dans les 24 heures. Cette période de 24 heures est suspendue pendant les week-ends et les jours fériés.

Approvisionnement des communes en permis de conduire internationaux vierges et autres formulaires : Approvisionner les communes dans les 14 jours calendriers suivant leur demande en permis de conduire internationaux vierges et autres formulaires. A partir de mai 2013 uniquement les permis de conduire internationaux sont transportés vers les communes. Les autres permis seront livrés dans les

van het rijbewijs mag worden gegeven, de rijgeschiktheid en de medische geschiktheid van de bestuurder, de vakbekwaamheid,...). Er wordt dus voorzien in een gecentraliseerd systeem waar de data op een coherente manier opgeslagen worden.

3. Consultatiemogelijkheden van de gegevens door andere autoriteiten (EU Richtlijn 2006/126 art 15 o.m.).

De gegevens over rijbewijzen moeten in de toekomst ter beschikking gesteld worden voor buitenlandse autoriteiten om o.a.:

Te voorkomen dat niet Belgische personen ten onrechte een rijbewijs ontvangen in België en Belgen onterecht een rijbewijs ontvangen in het buitenland (rijbewijstoerisme).

Gestolen rijbewijzen op te sporen of tenminste deze informatie ter beschikking te stellen voor de bestrijding van fraude en terrorisme.

De status van het rijbewijs eveneens ter beschikking te stellen in andere landen om de veiligheid op de weg te verhogen.

De ontwikkeling van een operationele EU-rijbewijzenetwerk wordt door de richtlijn voorzien. Daarom is een centrale databank rijbewijzen nodig.

4. Centralisatie van de gegevens en aanmaak van het rijbewijs → administratieve vereenvoudiging.

Aangezien de gegevens centraal bewaard worden en het rijbewijs op basis van deze gegevens centraal aangemaakt wordt, heeft dit een directe impact op de administratieve last van de gemeente van beheer, namelijk:

Het in mindere mate beheren van de (papieren) rijbewijdsdossiers, die niet meer bewaard moeten worden, vernietigd moeten worden bij een overlijden of verzonden moeten worden naar een andere gemeente van beheer bij adreswijziging.

De verminderde administratieve last bij een centrale aanmaak van het rijbewijs.

De administratieve vereenvoudiging moet ook van toepassing zijn voor de burger doordat deze zo minimaal mogelijk belast wordt met extra inspanningen.

Dienstverlening aan de gemeenten:

Minimaal 85% van de vragen die de gemeenten stellen i.v.m. de gegevensinvoer in de databank van de rijbewijzen moeten binnen 24 uur behandeld zijn. Hierbij wordt de periode van 24 uur opgeschort tijdens weekends en op feestdagen.

De bevoorrading van de gemeenten met blanco internationale rijbewijzen en andere formulieren:

De gemeenten binnen 14 kalenderdagen na hun aanvraag bevoorraden met blanco internationale rijbewijzen en andere formulieren. (continu).

Vanaf mei 2013 zijn nog enkel de blanco internationale rijbewijzen die bevoorrad worden aan de gemeenten. Alle andere worden door de

communes par le fournisseur des permis format bancaire.

Secrétariat de la Commission d'appel : convocation des candidats n'ayant pas réussi leur examen pratique et souhaitant faire appel de leur échec. Préparation des dossiers à soumettre aux juges compétents, organisation de la réunion de la commission et demande des protocoles auprès des centres d'examen.

Organisation des examens de brevet, c'est-à-dire l'examen des candidats-instructeurs pour la formation à la conduite. Il existe plusieurs brevets selon la matière traitée (moto, automobile, C+D, etc.). Il y a trois sessions par an.

Délivrance des dérogations au port de la ceinture de sécurité. Cette délivrance s'effectue sur la base d'un certificat médical. Cette procédure sera affinée et améliorée afin de renforcer la sécurité routière.

Au niveau du Service Transport Exceptionnel (STE) :

Délivrance des autorisations de transport exceptionnel:

- 95% des demandes reçues, recevables et enregistrées sont traitées dans les 5 jours ouvrables (J+4, J = jour ouvrable d'enregistrement) par le Service Transport exceptionnel. Traiter signifie délivrer ou demander des informations supplémentaires auprès du demandeur ou encore demander conseil auprès des gestionnaires, donc réserver une suite administrative à chaque demande ;
- 95 % des autorisations délivrées pour lesquelles le Service Transport exceptionnel disposait de toutes les informations, sont traitées dans les 5 jours ouvrables ;
- 95 % des autorisations délivrées, pour lesquelles le Service Transport exceptionnel devait néanmoins demander des informations auprès des gestionnaires, sont traitées dans les 10 jours ouvrables (J+9, J = jour d'inscription, d'enregistrement dans le système). Cet objectif est réparti sur 3 ans.

Depuis le premier janvier 2011 la délivrance des autorisations est payante et un software pour des demandes on-line est développé.

L'activité concerne les frais de fonctionnement découlant des objectifs du service "Transports exceptionnels". Celui-ci est créé dans le but de construire et de maintenir un système informatique performant permettant à l'administration de délivrer dans des délais très courts des autorisations et de faire circuler le transport exceptionnel sur les

leverancier van de rijbewijzen in bankkaartformaat aan de gemeenten geleverd.

Secretariaat van de Beroepscommissie: uitnodigen van kandidaten die niet geslaagd zijn voor het praktisch examen en die hiertegen in beroep willen gaan. Voorbereiden van de dossiers die aan de bevoegde rechters moeten worden voorgelegd, organiseren van de vergadering van de commissie, opvragen van de protocollen bij de examencentra.

Organisatie van brevetexamens, i.e. het examineren van kandidaat-instructeurs voor de rijopleiding. Er bestaan verschillende brevetten, naargelang van de behandelde materie (moto, auto, C+D etc.). Er zijn drie sessies per jaar.

Aflevering van attesten voor vrijstelling van het dragen van de veiligheidsgordel. Dit gebeurt op basis van een medisch attest. De procedure zal worden verfijnd en verbeterd om de verkeersveiligheid te versterken.

Op het niveau van de dienst Uitzonderlijk Vervoer (DUV):

Afleveren van vergunningen voor uitzonderlijk vervoer:

- 95% van de ontvangen, ontvankelijke, geregistreerde aanvragen worden door de DUV binnen vijf werkdagen behandeld (D+4; D = werkdag van registratie). Behandelen is afleveren, of bijkomende informatie bij de aanvrager opvragen of advies bij de beheerders opvragen, dus administratief gevolg geven aan elke aanvraag;
- 95% van de uitgaande vergunningen waarvoor de DUV over alle info beschikte, zijn binnen 5 werkdagen behandeld;
- 95% van de uitgaande vergunningen waarvoor de DUV wél info diende op te vragen aan beheerders zijn binnen 10 werkdagen behandeld (D+9 ; waarbij D = dag van inschrijving, registratie in het systeem) ; deze doelstelling is gefaseerd over 3 jaar.

Sinds 1 januari 2011 zijn de aflevering van vergunningen betalend en is er een software applicatie ontwikkeld om de vergunning on-line te kunnen aanvragen.

De activiteit betreft de werkingskosten die voortvloeien uit de opdrachten van de dienst "Uitzonderlijk vervoer". Dit fonds werd opgericht met het doel een performant informaticasysteem te ontwikkelen en bij te werken dat de administratie moet toelaten om op zeer korte termijn vergunningen af te leveren, om het uitzonderlijk vervoer via de meest aangewezen

itinéraires les plus rationnels et offrant éventuellement des alternatives à la route.

Cette activité concerne les transporteurs spécialisés souvent représentés par leurs fédérations, les donneurs d'ordres (principalement l'industrie, belge ou étrangère), les gestionnaires d'infrastructures routières (essentiellement les Régions mais aussi la SNCB) dont le souci est de préserver celles-ci d'éventuelles destructions et d'éviter une circulation chaotique et l'Administration fédérale (SPF Mobilité et Transports- service des transports exceptionnels).

La mission première de l'administration est de fixer des itinéraires et des conditions de circulation minimisant les risques d'accidents ou de blocages à certains points tout en évitant de pénaliser le transporteur par des contraintes qui seraient trop contraignantes et peu économiques.

L'intermodalité est une problématique nouvelle également de plus en plus présente : des alternatives au transport routier doivent pouvoir être présentées au donneur d'ordre et son transporteur.

La tâche de l'administration est donc complexe, d'autant plus que les autorisations doivent être délivrées dans des délais les plus courts possibles. A cet égard, certains pays voisins sont plus rapides que la Belgique.

Depuis plusieurs années, une concertation est menée avec tous les "stakeholders" en vue d'améliorer la délivrance des autorisations sur tous les aspects : simplification des procédures de demande, qualité de l'itinéraire et des conditions de circulation et rapidité du processus.

Cette concertation vient de déboucher sur un projet de réformes assez fondamentales dont les deux piliers sont un Arrêté Royal sur la circulation des convois exceptionnels d'une part et un Accord de Coopération Etat fédéral- Régions sur les échanges de données d'autre part.

L'administration s'impose d'une certaine façon des obligations de résultats qui ne pourront être atteints que par notre système informatique performant TEUV.

Au niveau du service Accès au Marché :

La délivrance des licences de transport national ou communautaire et, le cas échéant, les autorisations de transport extracommunautaire aux (candidats-) transporteurs ; ainsi que la délivrance d'attestations à certaines catégories de conducteurs.

reiswegen te laten verlopen en om desgevallend aan het wegvervoer nieuwe alternatieven te bieden.

Deze activiteit betreft voornamelijk de gespecialiseerde bestuurders (meestal vertegenwoordigd door hun federaties), de opdrachtgevers (hoofdzakelijk de Belgische of buitenlandse industrie), de beheerders van de wegeninfrastructuur (vooral de Gewesten maar ook de NMBS) wiens grootste zorg erin bestaat om deze voor eventuele schade te behoeden en verkeerschaos te vermijden en de Federale Overheid (FOD Mobiliteit en Vervoer – Dienst Uitzonderlijk Vervoer).

De hoofdplicht van de Overheid bestaat in het vastleggen van reiswegen en vervoersvoorwaarden die het risico op ongevallen en verkeersopstoppingen tot een minimum herleiden en dit zonder de vervoerders te straffen door het opleggen van overgereguleerde en weinig economische verplichtingen.

Bovendien is er een nieuwe problematiek van groeiend belang, m.n. de intermodaliteit: er dienen aan de opdrachtgever en zijn vervoerder alternatieven voor het wegtransport te worden geboden.

De Overheid heeft dus een ingewikkelde taak te vervullen, te meer daar de vergunningen in een zo kort mogelijke tijdspanne dienen afgeleverd te worden. In sommige buurlanden verloopt deze procedure sneller dan in België.

Reeds meerdere jaren wordt er met de "stakeholders" overleg gepleegd om de aflevering van alle nodige toelatingen vlotter te doen verlopen : vereenvoudiging van de aanvraagprocedures, kwaliteit van de reisweg en de vervoersvoorwaarden en de snelheid van het afleveringsproces.

Dit overleg heeft geleid tot vrij fundamentele wijzigingen steunend op twee peilers: enerzijds een Koninklijk Besluit betreffende het wegverkeer van uitzonderlijk vervoer en anderzijds een Samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat en de Gewesten aangaande de uitwisseling van gegevens.

De administratie heeft zichzelf verplichtingen opgelegd die enkel kunnen worden nagekomen met het performant informaticasysteem TEUV.

Op het niveau van de dienst "Toegang tot de markt :

De uitreiking van nationale of communautaire transportvergunningen uit alsmede getuigschriften voor extracommunautair vervoer aan de (kandidaat-) vervoerders; eveneens de uitreiking van attesten uit aan bepaalde categorieën van bestuurders.

a. Ces permis sont valables pendant 5 ans, on peut supposer que sur une base annuelle de 20% le service traite 1800 licences annuelles sur les entreprises pour 11300 véhicules.

(*) En plus de ce nombre le service fournit également le service des licences pour de Lijn et Tec pour 60 entreprises et 1905 véhicules

b. L'application des accords bilatéraux pour le transport international de marchandises. Les échanges et les livraisons des licences avec 24 pays

L'organisation des examens relatifs à la capacité professionnelle dans le domaine du transport de marchandises et de voyageurs par route.

3. Projets

1. 3^{ème} directive : introduction du permis de conduire "modèle carte bancaire"

Le 26 décembre 2006, la Commission européenne a publié la 3^{ème} directive imposant, d'ici 2013 au plus tard, la conversion du permis de conduire en papier en un modèle de type carte bancaire.

Ce projet comprend :

- la transformation du permis de conduire en papier en un permis de conduire de type carte bancaire ;
- l'élaboration d'une nouvelle procédure de délivrance et de gestion des permis de conduire (modernisation et simplification de la procédure de délivrance) ;
- l'optimisation de l'introduction des données "permis de conduire" dans le FCPC et l'accessibilité au FCPC pour les tiers (e.a. services de contrôle).

2. Echange des permis de conduire étrangers

L'échange de permis de conduire étrangers est basé sur des conventions et des accords internationaux ainsi que sur la réglementation nationale (lois et arrêtés royaux). Compte tenu de la réglementation européenne, l'application de l'ensemble de ces règles pose des problèmes concrets soit en fonction du pays, soit en fonction d'un dossier spécifique.

La pratique constante de la résolution ponctuelle des problèmes spécifiques aboutit à une gestion confuse des échanges de permis de conduire étrangers. Il en résulte le non-respect de certaines règles, l'imprécision des décisions, l'insatisfaction des personnes concernées et des communes, la délivrance de permis de conduire à des personnes inaptes à la conduite et, finalement, une gestion difficile du service.

a. Gezien deze vergunningen 5 jaar geldig zijn, kan men veronderstellen dat de dienst op jaarbasis 20% van alle vergunningen behandelt hetzij jaarlijks 1800 ondernemingsvergunningen voor 11300 voertuigen

(*) Bovenop dit aantal levert de dienst ook vergunningen voor de Lijn en Tec voor 60 ondernemingen en 1905 voertuigen

b. Toepassing bilaterale akkoorden voor internationaal goederenvervoer: Uitwisselingen en afleveringen vergunningen met 24 landen

De organisatie van de examens van vakbekwaamheid voor het vervoer over de weg van goederen en reizigers.

3. Projecten

1. 3^{de} richtlijn: invoering van het rijbewijs "bankkaartmodel"

De Europese Commissie publiceerde op datum van 26 december 2006 de 3^{de} richtlijn waarmee de omschakeling van een papieren rijbewijsdocument naar het bankkaartmodel een verplichting wordt tegen uiterlijk 2013. Dit project omvat:

- de omvorming van het papieren rijbewijs naar een rijbewijs volgens bankkaartmodel;
- de uitwerking van een nieuw proces voor de uitreiking en het beheer van rijbewijzen (modernisering en administratieve vereenvoudiging van de uitgifteprocedure);
- de optimalisering van de inbreng van de data "rijbewijs" in het CBR en toegankelijkheid van het CBR voor derden (o.a. controlediensten).

2. Omwisseling van buitenlandse rijbewijzen

De omwisseling van vreemde rijbewijzen is gebaseerd op internationale conventies, internationale akkoorden, nationale regelgeving (Wet en KB). Rekening houdend met de Europese regelgeving, stellen zich concrete problemen bij de toepassing van al deze regels hetzij op basis van het land hetzij op basis van een specifiek dossier.

De voortgezette praktijk van punctuele oplossingen voor specifieke problemen leidt tot een onoverzichtelijk beheer van de omwisseling van vreemde rijbewijzen. Hierdoor worden een aantal regels niet nageleefd, is er onduidelijkheid in de beslissingen, ontevredenheid bij de betrokkenen en bij de gemeenten worden er rijbewijzen afgeleverd aan personen die niet geschikt zijn om te sturen en moet tenslotte een moeilijk beheer binnen de dienst worden vastgesteld.

L'objectif consiste à rechercher des solutions en ce qui concerne :

- le respect des règles, la simplification et la transparence ;
- l'amélioration de la sécurité routière ;
- la limitation des délais d'attente pour le demandeur afin qu'il puisse rapidement disposer des documents nécessaires en matière de permis de conduire.

Une description claire des processus "AS IS" et une définition des processus "TO BE" sont indispensables dans ce projet.

3. Collecte d'informations relatives à l'échange pratique et opérationnel de données entre le Service Transport exceptionnel et les gestionnaires de l'infrastructure

La collecte et l'échange des informations disponibles concernant l'infrastructure et les autorisations délivrées ainsi que les informations relatives aux possibilités multimodales optimisent le service aux clients et améliorent la sécurité routière. L'objectif consiste dès lors à aboutir à un échange de données structuré et obligatoire entre le Service public fédéral et les régions.

4. Interaction du service Transport Exceptionnel avec les services de contrôle

Le but est d'harmoniser l'enregistrement par les divers services de contrôle afin de pouvoir traiter statistiquement dans une phase ultérieure les infractions en matière de transport exceptionnel et, dans la mesure du possible, d'améliorer la procédure de délivrance et/ou d'adapter, par exemple, les temps de conduite ou la signalisation requise.

5. B-ERRU

Le projet B-ERRU a pour objet le développement d'un registre national électronique des entreprises de transport (comme exigé par les règlements 1071/2009, 1072/2009 et 1073/2009). Tous les registres nationaux des Etats Membres doivent ensuite être connectés afin de créer un échange de données à 2 niveaux :

- Concernant l'honorabilité du gestionnaire du transport ;
- Concernant les infractions les plus graves reprises dans l'annexe 4 du règlement 1071/2009 (cette liste des infractions sera élargie par après).

A cet effet la banque de données existante TRANSIS devra être remplacée entièrement et élargie d'un registre d'infractions.

Er wordt gestreefd naar oplossingen m.b.t.:

- het naleven van de regels, vereenvoudiging en transparantie;
- de verhoging van de verkeersveiligheid;
- het beperken van de wachttijden voor de aanvrager zodat deze snel over de nodige rijbewijsdocumenten kan beschikken.

Een duidelijke beschrijving van de processen AS IS en een definitie van de processen TO BE zijn onontbeerlijk in dit project.

3. Inzameling van informatie met betrekking tot de praktische, operationele gegevensuitwisseling tussen de dienst Uitzonderlijk Vervoer en de infrastructuurbeheerders

De inzameling en uitwisseling van beschikbare informatie omtrent infrastructuur en afgeleverde vergunningen en vervolgens de informatie in verband met multimodale mogelijkheden, optimaliseert de dienstverlening aan de klant en verhoogt de verkeersveiligheid. Er wordt dan ook naar een gestructureerde en dwingende uitwisseling van gegevens tussen de Federale Overheidsdienst en de Gewesten gestreefd.

4. Interactie van de dienst Uitzonderlijk vervoer met de controlerende diensten

Er wordt gestreefd naar afstemming in de registratie door de verschillende controlediensten om in een latere fase de overtredingen op het uitzonderlijk vervoer statistisch te kunnen verwerken en – indien mogelijk – verbeteringen aan te brengen in de afgifteprocedure of bij aanpassing van bv. de rijtijden of vereiste signalisatie.

5 B-ERRU

Het project B-ERRU heeft als doel de ontwikkeling van een nationaal elektronisch register van wegvervoerondernemingen (zoals vereist door de verordeningen 1071/2009, 1072/2009 en 1073/2009). Alle nationale registers uit de lidstaten moeten vervolgens met elkaar verbonden worden zodat er een gegevensuitwisseling kan ontstaan op 2 niveau's:

- Omtrent de betrouwbaarheid van de vervoersmanager;
- Omtrent de zwaarste inbreuken opgenomen in bijlage 4 van verordening (EG) nr. 1071/2009.

Daartoe moet de bestaande databank TRANSIS volledig worden vervangen en uitgebreid worden met een inbreukenregister.

La mise en production est prévue en 2 phases :

- En premier lieu : satisfaire à toutes les exigences européennes (le volet communautaire et l'interconnexion) : prévu pour septembre 2013 ;
- En second lieu : toutes automatisations possibles demandées par le service opérationnel + le volet extracommunautaire).

DIRECTION CONTROLE DU TRANSPORT ROUTIER

1. Missions

La Direction Contrôle est responsable de la prévention, la recherche et la verbalisation des manquements aux législations et réglementations relatives au transport de choses et de personnes par route.

2. Activités de base et objectifs opérationnels

Depuis le 1^{er} janvier 2013, la Direction Contrôle routier fait partie de la nouvelle Directorate-général Transport Routier et Sécurité routière.

La Direction contrôle les transports par camion ou autocars le long de la route ou dans les entreprises de transports et ce à travers tout le pays.

Par ses actions, elle contribue à l'amélioration de la sécurité routière; elle garantit des conditions de concurrence saines aux entreprises de transport; et elle garantit des conditions de travail correctes aux chauffeurs.

Elle travaille en collaboration avec d'autres services de contrôle et les organismes d'inspection de quatorze autres pays européens dans le cadre de l'accord "Euro Contrôle Route".

Les objectifs actuels seront adaptés dans le domaine lutte contre la fraude et le dumping social dans le secteur du transport.

3. Projets

- actualisation de la gestion de contrôle dans le cadre de l'adaptation des objectifs. L'accent sera aussi mis sur les aspects sociaux.
- échange d'information avec les autres services de contrôle national et international afin d'arriver au ciblage pour les contrôles sur base d'un analyse de risque.
- formation des nouveaux collaborateurs

De oplevering staat gepland in 2 fases:

- In de eerste fase: voldoen aan alle door Europa gestelde eisen (het communautaire luik en de interconnectie): gepland voor september 2013.
- In een tweede fase: alle mogelijke automatiseringen gevraagd door de operationele dienst + het extracommunautaire luik.

DIRECTIE CONTROLE VAN HET WEGVERVOER

1 Opdrachten:

De Afdeling Controle is belast met het voorkomen, onderzoeken en bestraffen van inbreuken op de wetgeving en de reglementering voor wat betreft personen- en goederenvervoer over de weg.

2. Basisactiviteiten en operationele doelstellingen

Sinds 1 januari 2013 maakt de Directie Controle van het wegvervoer deel uit van het Directoraat-generaal Wegvervoer en Verkeersveiligheid

De Directie controleert het vracht- en autocarverkeer langs de weg en in de transportbedrijven over heel het land.

Met haar acties streeft zij volgende doelstellingen na: het fundamenteel verbeteren van de verkeersveiligheid, het waarborgen van correcte werkomstandigheden voor de chauffeurs en het bevorderen van eerlijke concurrentievoorwaarden onder de transporteurs.

Ook werkt zij nauw samen met andere controlediensten en met de controle-instanties van veertien andere Europese landen in het kader van het akkoord "Euro Controle Route »

De huidige doelstellingen worden uitgebreid naar het terrein van de strijd tegen de fraude en de sociale dumping in de transportsector.

3. Projecten

- Vernieuwd controlebeleid in het kader van de aangepaste doelstellingen. De klemtoon zal ook op sociale aspecten komen te liggen.
- Uitwisseling van gegevens met andere controlediensten nationaal en internationaal teneinde tot een ciblage te komen van de controles aan de hand van een risico-analyse.
- opleiding van de nieuwe medewerkers

DIRECTION DE L'HOMOLOGATION ET DE L'IMMATRICULATION DES VEHICULES (DIV)

1. Missions

La DIV a deux activités de base.

La première est de délivrer des certificats d'homologation pour les véhicules et leurs éléments. A cet effet, il est vérifié si les véhicules et les éléments répondent à la réglementation nationale et/ou internationale existantes et s'ils ne présentent pas de danger pour la sécurité routière, la santé publique ou l'environnement. Les données de l'homologation sont ensuite transmises notamment au service - Immatriculations afin de permettre et de contrôler les immatriculations.

La seconde est l'immatriculation des véhicules, avec également des tâches particulières :

- la radiation de plaques d'immatriculation ;
- la délivrance de plaques personnalisées ;
- la délivrance de plaques marchandes et des plaques essai ;
- la communication d'informations concernant les immatriculations ;
- la participation active au sein d'organisations européennes ;
- la lutte contre la criminalité automobile.

Priorités et points d'attention :

- informatisation du service DIV – Homologations
- DIV New, l'application software rénovée du service DIV – Immatriculations est implémentée
- accessibilité téléphonique améliorée

En 2014, la priorité absolue sera donnée à la promotion auprès des citoyens et des entreprises de l'immatriculation par web des véhicules.

2. Activités de base et objectifs opérationnels

Service d'immatriculation

90 % des demandes d'immatriculation sont traitées dans les 2 jours ouvrables (J+2). Norme $90\% < X \leq 80\%$. Pour les guichets City Atrium, l'antenne transit, les autres antennes, les demandes envoyées par la poste, les véhicules importés, les plaques personnalisées et les plaques commerciales : norme $85\% < X \leq 75\%$

le nombre de demandes traitées après 7 jours doit être minimal. Norme : ICP reste constant

85 % des demandes d'immatriculation –courrier- non internetisables sont traitées (complet, recommandation ou abandon) à J+2 : norme $85\% > X \geq 75\%$

DIRECTIE HOMOLOGATIE EN INSCHRIJVING VOERTUIGEN (DIV)

1. Opdrachten

De DIV heeft twee kernactiviteiten.

De eerste is de aflevering levert van goedkeuringscertificaten voor voertuigen en onderdelen daarvan. Hierbij wordt nagegaan of voertuigen en onderdelen voldoen aan de bestaande nationale en/of internationale reglementering en of ze geen gevaar vormen voor de verkeersveiligheid, de volksgezondheid of het milieu. Vervolgens worden de gegevens van de goedkeuring aangeleverd aan o.a. de dienst Inschrijvingen om de inschrijving mogelijk te maken en te controleren.

De tweede is de inschrijving van voertuigen nog een aantal bijzondere taken :

- schrappingen van kentekenplaten;
- afleveren van gepersonaliseerde kentekenplaten;
- afleveren van handelaars- en proefrittenplaten;
- verstrekken van inlichtingen rond inschrijvingen;
- actieve deelnames binnen Europese organisaties;
- deelname in de strijd tegen autocriminaliteit.

Prioriteiten en aandachtspunten:

- informatisering van de dienst DIV- Homologaties
- DIV New, de hervormde software applicatie van de dienst DIV – Inschrijvingen werd geïmplementeerd
- verbeterde telefonische bereikbaarheid

In 2014 zal absolute prioriteit gegeven worden aan de bevordering bij de burgers en de ondernemingen de inschrijving per web voor een voertuig.

2. Basisactiviteiten en operationele doelstellingen.

Dienst inschrijvingen

90 % van de aangeboden inschrijvingen worden binnen de 2 werkdagen (D+2) behandeld. Norm $90\% < X \leq 80\%$. Voor de loketten City Atrium, het transitkantoor, de overige kantoren, de aanvragen opgestuurd per post, de ingevoerde voertuigen, de gepersonaliseerde kentekenplaten en de commerciële kentekenplaten: norm $85\% < X \leq 75\%$

het aantal behandelde aanvragen na 7 dagen moet minimaal zijn. Norm : KPI blijft constant

85 % van de aangeboden inschrijvingen worden – per post – niet internetiseerbaar worden binnen de 2 werkdagen (D+2) behandeld (afgehandeld, aanbevolen of onderbroken) : norme $85\% > X \geq 75\%$

85 % des demandes d'immatriculation –courrier- internetisables sont traitées (complet, recommandation ou abandon) à J+5 :
norme $85\% > X \geq 75\%$

Le nombre de demandes –courrier- non internetisables traitées après 7 jours calendrier doit être minimal. Norme : ICP reste constant

Le nombre de demandes – courrier - internetisables traitées après 10 jours calendrier doit être minimal. Norme : ICP reste constant.

Radiation des plaques d'immatriculation :

99 % des radiations sont effectuées correctement et ne nécessitent aucune rectification ultérieure. Norme $ICP < 1\%$ - pas d'orange - $ICP \geq 1\%$

Infokiosque – Callcenter :

90 % des appels téléphoniques offerts sont répondus de manière à satisfaire le citoyen :

norme $80\% \leq ICP < 90\%$

90% d'appels acceptés parmi les appels offerts : call-center :

norme $80\% \leq ICP < 90\%$

WebDIV :

75% de demandes d'immatriculation "Internet" réalisées entièrement (chiffre +/- constant repris dans les statistiques mensuelles de WebDIV).

Norme $70\% < ICP < 75\%$

Service homologations

La Directive 2007/46/CE du 5 septembre 2007 établit un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques destinées à ces véhicules.

Concrètement, l'homologation européenne des véhicules consiste à vérifier pour chaque prototype de véhicule présenté si ses divers composants ou systèmes répondent aux prescriptions des directives particulières qui leur sont applicables.

Les plus importantes nouveautés ont des répercussions au niveau de l'organisation des services chargés de l'homologation des véhicules et de la certification dans lequel l'échange d'informations techniques et administratives entre les Etats membres est le pilier sur lequel s'appuient tous les processus. A l'exception des véhicules sortant du champ d'application de la Directive (certains véhicules spéciaux) ou produit en petites séries ou à titre individuel, toutes les opérations d'homologation, de retraits, de contrôle, etc. se communiquent entre tous les Etats membres de l'UE.

85% van de aangeboden inschrijvingen – per post – internetiseerbaar (afgehandeld, aanbevolen of onderbroken) worden binnen de 5 werkdagen behandeld : norm $85\% > X \geq 75\%$

het aantal aanvragen – per post – niet internetiseerbaar behandeld na 7 kalenderdagen moet minimaal zijn. Norm : KPI blijft constant

het aantal aanvragen – per post – internetiseerbaar behandeld na 10 kalenderdagen moet minimaal zijn. Norm : ICP blijft constant.

Schrapping van kentekenplaten:

99 % van de schrappingen worden correct uitgevoerd en vereisen achteraf geen correctie. Norm $KPI < 1\%$ - geen oranje - $KPI \geq 1\%$

Infokiosk – Callcenter:

90% van de telefonische aanmeldingen worden op bevredigende wijze beantwoord :

norm $80\% \leq ICP < 90\%$

90% van de telefonische aanmeldingen worden aangenomen : call-center :

norm $80\% \leq ICP < 90\%$

WebDIV:

75% van de aanvragen tot inschrijving "Internet" worden volledig gerealiseerd (cijfer vermeld in de maandelijkse statistieken WebDIV blijft +/-).

Norm $70\% < ICP < 75\%$

Dienst homologaties

Richtlijn 2007/46/EG van 5 september 2007 stelt een kader vast voor de goedkeuring van motorvoertuigen, hun aanhangwagens en de systemen, onderdelen en technische eenheden die voor die voertuigen zijn bestemd.

In concreto houdt de Europese homologatie van voertuigen in na te kijken of voor elk aangeboden prototype van voertuig de onderdelen en systemen beantwoorden aan de specifieke voorschriften die op hen van toepassing zijn.

De belangrijkste nieuwigheden hebben invloed op het niveau van de organisatie van de met homologatie van voertuigen en certificatie belaste diensten waarbij de uitwisseling van technische en administratieve informatie tussen de lidstaten de peiler is waarop al de processen gesteund zijn. Met uitzondering van de voertuigen die niet onder deze Richtlijn vallen (sommige speciale voertuigen) of in beperkte serie of ten individuele titel geproduceerd worden, worden alle gegevens omtrent verleende homologaties, intrekkingen, controles enz. tussen de lidstaten uitgewisseld.

Les objectifs opérationnels pour le traitement des dossiers d'homologation sont les suivantes:

délivrance de certificats d'homologation de type pour véhicules et des systèmes : 85 % des dossiers complets sont traités dans les 60 jours calendrier suivant la demande. Norme $85\% \geq X \geq 75\%$

délivrance de certificats d'homologation par véhicule : 85 % des dossiers complets sont traités dans les 30 jours calendrier suivant la demande.

délivrance de validations pour des homologations déjà délivrées dans un autre Etat membre de l'Union européenne : 85 % des dossiers complets sont traités dans les 30 jours calendrier suivant la demande.

délivrance de certificats pour des véhicules adaptés en faveur de personnes handicapées : 85 % des dossiers complets sont traités dans les 75 jours calendrier suivant la demande.

délivrance de certificats d'homologation européenne et nationale de type de véhicules : 85 % des dossiers complets sont traités dans les 60 jours calendrier suivant la demande.

délivrance de certificats d'homologation européenne et nationale de type de systèmes : 85 % des dossiers complets sont traités dans les 60 jours calendrier suivant la demande.

délivrance de dérogations : 85 % des dossiers complets sont traités dans les 30 jours calendrier suivant la demande.

délivrance de suppléments : 85 % des dossiers complets sont traités dans les 30 jours calendrier suivant la demande.

délivrance de duplicata/attestation conformité : 85 % des dossiers complets sont traités dans les 30 jours calendrier suivant la demande.

numéros de référence : 85% introduction des données relatives aux véhicules dans les différentes banques de données dans les 30 jours. délivrance de la validation pour des véhicules et des motos déjà homologués dans un autre Etat membre de l'Union européenne : 85 % des dossiers complets sont traités dans les 30 jours calendrier suivant la demande.

Service à la clientèle :

livraison au client : 85% des dossiers terminés sont après paiement délivré au client endéans les 15 jours calendrier.

x% des déposants d'un dossier, d'une question, reçoivent une information sur leur dossier endéans les 15 jours ouvrables.

De operationele doelstellingen voor de behandeling van homologatiedossiers zijn de volgende:

aflevering van typegoedkeuringscertificaten voor voertuigen en systemen: 85 % van de volledige dossiers worden behandeld binnen de 60 kalenderdagen volgend op de aanvraag. Norm $85\% \geq X \geq 75\%$

aflevering van individuele goedkeuringscertificaten: 85 % van de volledige dossiers worden behandeld binnen de 30 kalenderdagen volgend op de aanvraag.

aflevering van validaties voor goedkeuringen reeds afgeleverd in een andere Europese lidstaat: 85 % van de volledige dossiers worden behandeld binnen de 30 kalenderdagen volgend op de aanvraag.

aflevering van goedkeuringen voor voertuigen aangepast voor minder validen: 85 % van de volledige dossiers worden behandeld binnen de 75 kalenderdagen volgend op de aanvraag.

aflevering van Europese en nationale typegoedkeuringscertificaten voor voertuigen: 85 % van de volledige dossiers worden behandeld binnen de 60 kalenderdagen volgend op de aanvraag.

aflevering van Europese en nationale typegoedkeuringscertificaten voor systemen: 85 % van de volledige dossiers worden behandeld binnen de 60 kalenderdagen volgend op de aanvraag.

aflevering van afwijkingen: 85 % van de volledige dossiers worden behandeld binnen de 30 kalenderdagen volgend op de aanvraag.

aflevering van uitbreidingen: 85 % van de volledige dossiers worden behandeld binnen de 30 kalenderdagen volgend op de aanvraag.

aflevering van duplicaten / gelijkvormigheidsattesten: 85 % van de volledige dossiers worden behandeld binnen de 30 kalenderdagen volgend op de aanvraag.

referentienummers: 85% invoering van gegevens met betrekking tot voertuigen in de verschillende databanken binnen de 30 dagen. aflevering van validaties voor goedkeuringen voor voertuigen en motors reeds afgeleverd in een andere Europese lidstaat : 85 % van de volledige dossiers worden behandeld binnen de 30 kalenderdagen volgend op de aanvraag.

Klantgerichtheid:

aflevering aan de klant: 85% van de afgehandelde dossiers worden na betaling binnen de 15 kalenderdagen afgeleverd aan de klant.

x% van de indieners van een dossier, een vraag, krijgen binnen de 15 werkdagen een informatie over de toestand van hun dossier.

3. Projets

Service d'immatriculation

1. EUCARIS II

Le 29 juin 2000, le traité relatif au système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire (EUCARIS) a été signé à Luxembourg par les trois pays du Benelux, l'Allemagne et le Royaume-Uni. La signature a permis la mise en œuvre et l'exploitation d'un système d'échange de données en temps réel entre les organismes nationaux responsables de l'immatriculation des véhicules dans leur pays respectif. En 2013 déjà 25 pays sont connectés à Eucaris. Entre-temps, l'application software EUCARIS II est implémentée et opérationnelle.

2. Immatriculation des cyclomoteurs

Ce projet devra être implémenté en deux phases : d'abord les nouveaux cyclomoteurs, ensuite l'ensemble des cyclomoteurs circulant déjà sur la voie publique. Cette évolution devra se faire de manière maximale dans un esprit de simplification administrative.

3. Immatriculations temporaires

Parmi les différents types d'immatriculation de véhicules, les immatriculations transit occupent une place particulière. En résumé, les immatriculations transit sont valables pour :

- les Belges résidant à l'étranger ;
- les personnes résidant en Belgique mais non encore inscrites dans le registre de la population (mais très souvent dans le registre d'attente) ;
- les véhicules destinés à l'exportation ;
- les personnes ayant leur résidence principale à l'étranger.

Grâce à la création d'une nouvelle plaque pour exportation, assurer un meilleur suivi des véhicules.

Problèmes principaux rencontrés lors d'immatriculations transit :

- a. Mécontentement du secteur concernant le contrôle occasion obligatoire, même en cas d'immatriculation sous une plaque transit.
- b. Le fait que le PVA ou le certificat de conformité des véhicules destinés à l'exportation ne sont pas contrôlés, de sorte que la Belgique devient une plaque tournante pour les véhicules importés de l'extérieur de l'Union européenne.

3. Projecten

Dienst inschrijving voertuigen

1. EUCARIS II

Op 29 juni 2000 werd te Luxemburg het Verdrag betreffende een Europees voertuig- en rijbewijsinformatiesysteem (EUCARIS) ondertekend door de drie Beneluxlanden, Duitsland en het Verenigd Koninkrijk. De ondertekening heeft de tenuitvoerlegging en exploitatie mogelijk gemaakt van een systeem voor gegevensuitwisseling in reële tijd tussen de nationale instellingen verantwoordelijk voor de inschrijving van voertuigen in de respectieve landen.. In 2013 zijn er reeds een 25-tal landen op Eucaris aangesloten. Ondertussen is de softwareapplicatie van EUCARIS II geïmplementeerd en operationeel.

2. Inschrijving bromfietsen

Dit project wordt in twee fases geïmplementeerd: eerst de nieuwe bromfietsen, daarna alle bromfietsen die reeds op de openbare weg rijden.

Deze evolutie zal maximaal een aanpak van administratieve vereenvoudiging moeten toepassen.

3. Tijdelijke inschrijvingen

Binnen de problematiek rond inschrijvingen van voertuigen neemt de inschrijving van voertuigen met transitplaten toch een bijzondere plaats in. Samengevat gelden transitinschrijvingen voor:

- Belgen verblijvend in het buitenland;
- personen die nog niet in het bevolkingsregister opgenomen zijn en wel in België verblijven (meestal opgenomen in wachtregister);
- voertuigen bestemd voor export;
- personen met hoofdverblijfplaats in het buitenland.

Door de creatie van een nieuwe exportplaat tracht men een betere opvolging van voertuigen te verzekeren.

Voornaamste pijnpunten van transitinschrijvingen :

- a. Ongenoegen van de sector over de invoering van de verplichte tweedehandskeuring ook in geval van inschrijving onder transitplaat.
- b. Niet controleren van het Proces Verbaal van Goedkeuring (PVG) of het gelijkvormigheidsattest voor de voertuigen bestemd voor uitvoer waardoor België als doorvoerhaven voor wagens die van buiten de Europese Unie worden ingevoerd, wordt gebruikt.

- c. Des personnes qui étaient inscrites dans le registre d'attente continuent, après leur inscription dans les registres de la population, à utiliser la plaque transit, au lieu de demander une plaque d'immatriculation normale.
- d. La taxe de circulation et la taxe de mise en circulation ne sont pas dues et doivent uniquement être payées après une déclaration spontanée.

Solutions à trouver :

- a. Introduction d'une nouvelle plaque transit, valable 30 jours, pour les véhicules destinés à être exportés.
- b. Maintien restreint de la plaque transit actuelle pour les autres catégories d'ayants droit.

4. Lutte contre la criminalité automobile et la fraude à l'identité

La DIV participe actuellement, sur plusieurs fronts, à la lutte contre la criminalité automobile. Cette collaboration est active tant sur le plan national que sur le plan international. Exemples :

- NOA (Plateforme nationale Autocriminalité) ;
- GOCA ;
- Association of European Vehicle and Driver Registration Authorities (EReg) ;
- Eucaris II ;
- Prüm et les autres activités transfrontalières ;
- Febelauto.

5. Web IV – Plaques commerciales

Les partenaires concernés sont :

- la Banque-Carrefour des Entreprises (BCE) ;
- le SPF Finances.

Situation actuelle.

La DIV a déjà une liaison online avec la BCE. Suite au refus d'immatriculer un véhicule, de nombreuses entreprises ont déjà régularisé leur situation (codes d'activité et de fonction) auprès de la BCE. Les efforts de la DIV ont donc permis en grande partie à la BCE d'actualiser sa propre banque de données. Il reste à la DIV d'établir une liaison avec le SPF Finances, et plus particulièrement, avec l'administration de la TVA. Actuellement, la DIV reçoit électroniquement, une fois par semaine, un aperçu des attestations délivrées. Il est donc difficile de parler d'une liaison online et il est évidemment très difficile pour la DIV de convaincre les assureurs de continuer à utiliser le produit WebDIV.

- c. Oneigenlijk gebruik van de transitplaat door personen die van het wachtregister overgaan naar het Belgisch bevolkingsregister en dus onder normale kentekenplaat zouden moeten rijden.
- d. Verkeersbelasting en BIV (belasting op inverkeerstelling) zijn niet verplicht en enkel te betalen na spontane aangifte.

Er moeten oplossingen worden gezocht:

- a. De invoering van een nieuwe transitplaat met een beperkte geldigheidsduur (30 dagen) specifiek gericht is op de uitvoer van het voertuig.
- b. Het beperkt behoud van de bestaande transitplaat voor de andere categorieën van gerechtigden.

4. Strijd tegen voertuig- en identiteitsfraude

Op dit ogenblik verleent de directie Inschrijving Voertuigen (DIV) op meerdere fronten haar medewerking aan de bestrijding van voertuigfraude. Dergelijke medewerking kan zowel nationaal als internationaal zijn. Denken we aan:

- Noa (Nationaal Overlegplatform Autocriminaliteit);
- GOCA;
- Association of European Vehicle and Driver Registration Authorities (Ereg);
- Eucaris II;
- Prüm en andere crossborderactiviteiten;
- Febelauto.

5. WebDIV – Commerciële kentekenplaten

De betrokken partners zijn:

- de Kruispuntbank der Ondernemingen (KBO);
- de FOD Financiën.

Actuele toestand.

Ondertussen hebben we reeds een online verbinding met de KBO wat ook toelaat dat, door weigering tot inschrijving van de DIV, meerdere ondernemingen zich bij de KBO in orde stellen op het vlak van activiteiten- en functiecodes. Dus grotendeels door de inspanning van de DIV is de Kruispuntbank der Ondernemingen bij machte om zijn databank geactualiseerd te krijgen. Rest dan nog de verbinding met de FOD Financiën en meer bepaald met de btw-administratie. Op dit ogenblik ontvangt de DIV één maal per week op elektronische wijze een overzicht van de attesten die zijn afgeleverd. In zo een geval kan je moeilijk spreken van een online verbinding en is het uiteraard zeer moeilijk voor de DIV om de verzekeraars te overtuigen het product WebDIV te blijven gebruiken.

6. Révision de la réglementation concernant les plaques commerciales

Il a déjà été constaté en 2008 que cette réglementation devait être revue. L'approche retenue devra contribuer à :

- une meilleure utilisation des plaques commerciales ;
- une révision des activités commerciales qui donnent droit à l'utilisation d'une plaque commerciale ;
- la suppression de la taxe de circulation spontanée ;
- etc.

Le SPF Finances et les représentants du secteur (Federauto, Agoria, etc.) seront associés à cette révision.

7. Banque de données carrefour des véhicules

L'objectif consiste à créer une banque de données reprenant l'ensemble des données concernant les véhicules, auprès de laquelle différents utilisateurs pourront recueillir de l'information ou en donner en fonction de leurs missions respectives. Dans le même temps : créer une nouvelle application pour l'immatriculation des véhicules et informatiser l'homologation des véhicules ; améliorer les performances des applications CONTRIS et TRANSIS ; implémenter la traçabilité des véhicules.

Atteindre les objectifs suivants:

- * développer, adapter, ou compléter les bases de données existantes concernant les véhicules et la mobilité
- * améliorer la qualité et la quantité de données concernant les prestations des véhicules en matière d'environnement, notamment en vue d'une adaptation de la taxe de circulation.

Service homologation

Optimalisation du processus d'identification des véhicules par les stations de contrôle

L'objectif consiste à simplifier, via le contrôle technique, la procédure de délivrance des homologations individuelles destinées aux véhicules, tant intracommunautaires qu'extracommunautaires, importés en Belgique.

Une première phase a d'ores et déjà été concrétisée par l'entrée en vigueur de la procédure d'homologation des véhicules précédemment homologués dans un autre Etat membre de l'Union européenne. La procédure concernant les autres véhicules doit encore être simplifiée.

La deuxième phase de ce projet vise à obtenir rapidement des informations fiables et complètes de la part des constructeurs ou de leurs mandataires et à

6. Herwerking reglementering commerciële kentekenplaten

Reeds in 2008 werd vastgesteld dat de problematiek rond de commerciële kentekenplaten moet worden aangepakt. Deze aanpak moet leiden tot:

- een beter gebruik van de commerciële kentekenplaten;
- een herziening van de beroepsactiviteiten die toegang geven tot het gebruik van een commerciële kentekenplaat;
- de afschaffing van de spontane verkeersbelasting;
- e.a.

Uiteindelijk zal dit gebeuren in overleg met de FOD Financiën en vertegenwoordigers uit de sector, vooral Federauto, Agoria, enz.

7. Kruispuntbank van de voertuigen

Het doel is het oprichten van een gegevensbank waarin het geheel van de gegevens betreffend de voertuigen zijn opgenomen, waaruit verschillende gebruikers informatie zullen kunnen halen of er in onderbrengen in functie van hun respectievelijke opdrachten. Tegelijkertijd : oprichten van een nieuwe applicatie voor de inschrijving van de voertuigen en de homologatie van de voertuigen informatiseren ; de performantie van de applicaties CONTRIS en TRANSIS verbeteren ; de opspoorbaarheid van de voertuigen implementeren.

Volgende doelstellingen moeten worden gehaald:

- * ontwikkelen, aanpassen of aanvullen van de bestaande databanken betreffende de voertuigen en de mobiliteit
- * de kwaliteit verbeteren en de kwantiteit van de gegevens betreffende de prestaties van de voertuigen op het vlak van het milieu, onder meer in het licht van een aanpassing van de rijtaks.

Dienst homologatie

Optimalisering van het identificatieproces van de voertuigen door de keuringsstations

Het is de bedoeling om via de technische keuring de procedure voor de afgifte van individuele homologaties voor in België ingevoerde voertuigen te vereenvoudigen, en dit zowel voor de intracommunautaire voertuigen als voor die van buiten de EG.

Een eerste fase werd al uitgevoerd door de inwerkingtreding van de goedkeuringsprocedure voor de voertuigen die al in een andere lidstaat van de Europese Unie werden gehomologeerd. De procedure voor de andere voertuigen moet dus nog worden vereenvoudigd.

De doelstelling van de tweede fase van dit project bestaat in het snel verkrijgen van betrouwbare en volledige informatie van de constructeurs of hun

poursuivre la mise en œuvre des principes du marché interne en Europe.

En ce qui concerne les « constructeurs deuxième phase », le projet I FAST permettra de réduire considérablement la durée de la procédure d'homologation.

DIRECTION CERTIFICATION ET INSPECTION

1. Le contexte

La Direction Certification et Inspection a été créée au 1^{er} janvier 2008. Toutes les activités de certification (agrément et audit) et d'inspection des organismes intervenant ont été regroupées dans cette direction afin de renforcer et d'uniformiser les activités d'inspection et d'audit des organismes, de développer des méthodologies de travail communes et de créer des synergies entre ces différentes activités telles que :

- Processus d'inspection standardisé : planification des inspections sur base d'une analyse des constats des inspections et des audits de l'année précédente de la direction, des plaintes des usagers des organismes concernés, des changements intervenus dans les réglementations et des remarques des services opérationnels liés aux processus inspectés, rapportage et suivi systématiques des résultats des inspections avec retour d'expérience si nécessaire vers la réglementation et la certification, listes de contrôles standardisées, traitement des plaintes harmonisé,
- Renforcement ou développement des procédures de certification et d'audit des organismes : définition de critères de qualité pour reconnaître les organismes et les personnes y intervenant, création de formulaires standardisés pour l'introduction des demandes de reconnaissance, rédaction de formulaires standards pour agréer les organismes et de check-lists standardisées pour auditer les organismes certifiés ;
- Développement de synergies entre les activités d'inspection et d'audit : les rapports des inspections seront un des éléments d'input pour les tâches d'audit dans l'évaluation du fonctionnement des services ainsi que des domaines à auditer. Les rapports d'audit seront un des éléments de l'analyse des risques pour cibler les domaines à inspecter

Les secteurs d'activité concernés sont les suivants :

- **La formation et l'accès à la conduite** : les centres d'examen pour le permis de conduire, les auto-écoles, les écoles dans le cadre « rijbewijs op school », les

mandatarissen en het verder implementeren van de principes van de interne markt in Europa.

Wat de "constructeurs 2^{de} fase" betreft, zal het project I FAST toelaten om aanzienlijk de duur van de homologatieprocedure te verminderen.

DIRECTIE CERTIFICATIE EN INSPECTIE

1. Context

Op 1 januari 2008 werd de Directie Certificatie en Inspectie opgericht. Deze directie omvat alle activiteiten die te maken hebben met de certificatie (erkenning en audit) en de inspectie van instellingen. Zo wil men de inspectie- en auditactiviteiten versterken en eenvormig maken, gemeenschappelijke werkmethodes ontwikkelen en synergieën tot stand brengen tussen deze verschillende activiteiten:

- een planning van inspecties opmaken op basis van de analyse van de inspecties, de resultaten van de audits van de directie van vorige jaar, van klachten van de gebruikers en de betrokken organisaties, van wijzigingen in regelgeving en opmerkingen van de operationele diensten in verband met de inspectie, met systematische monitoring en rapportage van de resultaten van de inspecties en met feedback indien noodzakelijk naar de directie regelgeving en certificering, lijsten van gestandaardiseerde tests, en behandeling geharmoniseerde klachten, ...
- De certificatie- en auditprocedures van de instellingen versterken of ontwikkelen: kwaliteitscriteria definiëren om de instellingen en de betrokken personen te erkennen, creatie van standaard aanvraagformulieren voor erkenning en van standaardgoedkeuringformulieren, eenvormige checklists voor de audits van gecertificeerde instellingen opstellen,
- Inspectierapporten zullen één van de inpulementen vormen voor de Synergieën tussen de inspectie- en auditactiviteiten: de auditopdrachten bij het evalueren van de werking van de diensten en van de domeinen die we moeten auditeren. De auditrapporten zullen één van de elementen van de risicoanalyse vormen om de domeinen te kiezen die we moeten inspecteren.

De betrokken sectoren zijn:

- De **rijopleiding en de rijbevoegdheid**: de examencentra, de autorijscholen, de scholen in het kader van het "rijbewijs op school", de opleidings- en examencentra voor de

centres de formation continue pour les conducteurs professionnels, les écoles professionnelles et de promotion sociale, la Défense Nationale, la Police fédérale, les écoles agricoles pour le permis G, les centres d'examen psycho-médico-social, les organismes d'encadrement pour l'éthylotest, les communes qui délivrent les permis de conduire

- **Le transport de marchandises dangereuses** : les centres de formation et d'examen pour les chauffeurs et les conseillers en sécurité, les entreprises et les services techniques actifs dans le domaine des marchandises dangereuses
- **Les véhicules** : les stations de contrôle technique, les installateurs LPG –NGV - tachygraphes - limiteurs de vitesse, les services techniques dans le cadre des homologations de véhicules et les centres de formation initiale et continue et les centres d'examen pour les monteurs agréés LPG et NGV ainsi que pour les installateurs de tachygraphes et de limiteurs de vitesse

2. Les Missions générales

La mission de cette direction consiste à "Garantir la sécurité routière grâce à une politique axée sur la régulation et le respect de la qualité par le biais d'une part, des activités de reconnaissance des organismes actifs dans le secteur de la formation et de l'accès à la conduite ainsi que dans le secteur des véhicules et d'autre part, par l'organisation d'inspections ou de missions d'audit dans ces organismes, en soutenant l'expertise technique et du terrain des collaborateurs du SPF".

La direction contribue à cette mission en :

1. **Certifiant**, selon des critères de qualité prévus dans les dispositions légales et réglementaires, **les organismes** de contrôle technique, les services techniques (laboratoires), les installateurs de tachygraphes, de limiteurs de vitesse, de LPG et NGV, les écoles de conduite, les centres de réintégration des déçus, les centres d'examen liés au permis de conduire, les centres de formation continue pour les chauffeurs professionnels et les centres de formation et d'examen dans le cadre des marchandises dangereuses;
2. **auditant régulièrement ces organismes** pour veiller au respect des conditions initiales de leur reconnaissance et pour examiner la qualité de leurs prestations avec un retour vers la politique du SPF en matière de contrôle et de certification des organismes ;

beroepschauffeurs en de professionele scholen, de Nationale Defensie, de federale politie en de agrarische scholen voor het rijbewijs G, de psycho-medisch-sociale centra, voor de koepelorganisaties voor ademanalyse, en de gemeenten die de rijbewijzen uitreiken;

- Transport **van gevaarlijke goederen**: de opleiding- en examen centra voor bestuurders en veiligheid adviseurs, de bedrijven en de technische diensten actief in het domein van gevaarlijke goederen.
- De **voertuigen**: de keuringsstations, de installateurs van LPG – NGV, – tachograaf – snelheidsbegrenzer"- de technische diensten in het kader van de homologatie voertuigen, de centra voor initiële en doorlopende opleidingen en de examencentra voor de erkende installateurs LPG en NGV alsook voor de installateurs tachograaf en snelheidsbegrenzers.

2. Opdrachten

De opdracht van deze directie luidt als volgt: "De verkeersveiligheid waarborgen, dankzij een beleid dat zich op de regelgeving en het respect voor de kwaliteit richt, enerzijds door instellingen actief op het vlak van de rijopleiding en de rijbevoegdheid en van de voertuigen te erkennen, en anderzijds door inspecties of audits van deze instellingen te organiseren. Daarbij ondersteunt ze de technische deskundigheid en de terreinervaring van de medewerkers van de FOD."

De directie levert hiervoor de volgende bijdragen:

1. Zij **certificeert**, volgens de kwaliteitscriteria van de wettelijke en reglementaire bepalingen, **de instellingen** voor technische keuring, de technische diensten (laboratoria), de installateurs van tachografen, snelheidsbegrenzers, LPG en NGV, de rijsscholen en opleidingscentra en de centra tot re-integratie tot het recht van sturen, examencentra voor het rijbewijs, de centra voor doorlopende opleiding voor beroepsbestuurders en de opleings- en examencentra in het kader van gevaarlijke goederen.
2. Zij voert regelmatig **audits** uit van deze instellingen om ervoor te zorgen dat ze hun aanvankelijke erkenningsvoorwaarden naleven en om de kwaliteit van hun prestaties te onderzoeken, met een terugkoppeling naar het beleid van de FOD rond de controle en de certificatie van de instellingen;

3. **organisant les examens** pour les instructeurs et les directeurs d'école de conduite et **en délivrant les brevets et les attestations** pour les instructeurs, les directeurs, les chauffeurs de marchandises dangereuses et les conseillers en sécurité.
4. **inspectant de manière inopinée et ciblée** sur base d'une analyse des risques, le respect des lois et des règlements par ces organismes avec un retour vers la politique du SPF en matière de contrôle et de certification des organismes.

3. Missions et instruments de gestion

1. Identifier les besoins en personnel de la direction et réaliser les recrutements nécessaires afin qu'elle puisse continuer à exercer ses activités d'une manière efficace et efficiente. Poursuivre le développement et la polyvalence des compétences au sein des différentes cellules de la direction par la formation et le parrainage.
2. Intégrer la cellule transport de marchandises dangereuses dans l'organisation actuelle de la direction et augmenter substantiellement l'audit des entreprises ADR.
3. Suivre les nouvelles réglementations dans les secteurs du permis de conduire, du code de la route, des véhicules et des marchandises dangereuses pour en évaluer pro-activement les impacts sur les activités de la direction.
4. Procéder à un échange de bonnes pratiques et d'informations avec le Service du Contrôle Routier afin d'identifier les synergies possibles.
5. Intensifier l'échange d'informations et la collaboration avec le service homologation.

4. Activités de base et objectifs opérationnels

4.1. Cellule Inspection

A. Section du contrôle technique

Inspecter les stations de contrôle technique
- 95 % des inspections trimestrielles planifiées sont réalisées.

3. **organisatie van examens** voor instructeurs en directeurs van rijsscholen en levert brevetten en attesten voor instructeurs, directeurs en bestuurders van gevaarlijke goederen en van veiligheid adviseurs.
4. Op basis van een risicoanalyse **inspecteert ze onverwachts en doelgericht** of deze instellingen de wetten en reglementen eerbiedigen, en koppelt dat aan het beleid van de FOD rond de controle op en de certificatie van die instellingen.

3. Missies en management tools.

1. De personeelsbehoeften van de directie identificeren en de nodige aanwervingen voorzien om de continuïteit van de activiteiten op een efficiënte manier te garanderen. Voortzetten van de ontwikkeling van vaardigheden en veelzijdigheid in de verschillende cellen van de directie en dat door middel van opleiding en peterschap.
2. De cel vervoer gevaarlijke goederen integreren in de actuele organisatie van de directie en stelselmatig de audits in de bedrijven opvoeren.
3. De nieuwe regelgeving volgen in de sectoren rijbewijs, verkeerscode, voertuigen en gevaarlijke goederen om de impact op de activiteiten van de directie te evalueren.
4. Uitwisseling van informatie en beste praktijken met de dienst wegcontrole om zo mogelijke synergieën te identificeren.
5. Intensiveren van de uitwisseling van informatie en samenwerking met de dienst homologatie.

4. Basisactiviteiten en operationele doelstellingen.

1.1. Cel Inspectie

A. Sectie technische keuring

De keuringscentra controleren
- 95 % van de trimestriële inspecties realiseren.

B. Section du permis de conduire

Inspecter des communes et des centres d'examen
- 95 % des inspections trimestrielles planifiées sont réalisées.

4.2. Cellule Certification et Audit**Section organismes liés à l'accès à la conduite**

Agréer les écoles de conduite, les centres d'examen pour le permis de conduire, les programmes de formation des écoles professionnelles et de promotion sociale, les écoles agricoles, les centres de réintégration des déçus, les centres de formation continue pour les chauffeurs professionnels et les centres d'encadrement pour l'éthylotest
- 90 % des agréments sont délivrés endéans les 3 mois.

Agréer les programmes de formation pour des centres de formation continue des chauffeurs professionnels
- 90% des agréments d'un programme de formation sont délivrés endéans les 60 jours calendriers (refus ou acceptation).

Auditer les organismes agréés par la cellule certification
- 90 % des audits trimestriels planifiés sont réalisés.

Section Tachygraphes, limiteurs de vitesse et lpg

Délivrer et modifier les agréments des installateurs de tachygraphes, limiteurs de vitesse, LPG et NGV et centres de service pour l'éthylotest

- 90 % des demandes d'agrément (nouveau ou renouvellement) doivent être traitées endéans les 3 mois.

Section organismes de contrôle technique et Services techniques

Réaliser les audits des stations de contrôle technique et de centres d'examen suivant le planning annuel
- le plan d'action annuel doit être respecté sur base trimestriel.

Section ADR

Agréer les organismes dispensant les formations et organisant les examens ADR et Conseillers en sécurité
- 90 % des agréments sont délivrés endéans les 3 mois (y compris la signature du ministre).

B. Sectie rijbewijs

Gemeenten en examencentra inspecteren
- 95 % van de trimestriële inspecties realiseren.

4.2. Cel Certificatie en Audit**Sectie instellingen gerelateerd voor toegang tot het rijden.**

Erkennen van rij scholen, examencentra, opleidingsprogramma's voor scholen voor professionelen en sociale promoties, landbouwscholen, centra tot re-integratie tot het recht van sturen, voor de koepelorganisaties voor ademanalyse en voor de opleidingscentra voor doorlopende opleiding voor professionelen.

- 90 % van de erkenningen worden binnen de 3 maand afgeleverd.

Erkennen van opleidingsprogramma's voor de centra van doorlopende opleiding voor professionele bestuurders.
- 90% van de erkenningen van opleidingsprogramma's worden binnen de 60 werkdagen uitgereikt. (geweigerd of aanvaard)

Audits door de cel certificatie in de erkende
- 90 % van de trimestriële inspecties realiseren.

Sectie Tachografen, snelheidsbeperkers en lpg

Uitreiking en wijzigen van erkenningen voor installateurs van tachografen, snelheidsbeperkers, LPG en NGV en voor de koepelorganisaties voor ademanalyse.

- 90 % van de erkenningsaanvragen (nieuw of vernieuwing) moeten binnen de 3 maanden behandeld worden.

Sectie instellingen van de technische keuring en technische diensten.

Realisatie van audits in de technische keuring stations en in de examencentra en volgens een jaarlijkse planning.

- het jaarlijks actieplan moet trimestrieel gerespecteerd worden.

Sectie ADR

Erkenning van de instellingen die vrijstelling voor opleiding geven en examens ADR en voor veiligheids adviseurs organiseren.

- 90 % van de erkenningen worden binnen de 3 maanden uitgereikt (met inbegrip van de handtekening van de Minister).

Auditer les entreprises ADR

- 90 % des audits trimestriels planifiés sont réalisés.

5. Projets

Développement d'une application informatique pour l'agrément et le suivi des installateurs de tachygraphes, de limiteurs de vitesse, de LPG et de NGV

Ce projet vise à développer une banque de données reprenant la liste des installateurs reconnus ainsi que leur personnel afin d'assurer la délivrance informatique des agréments initiaux et de leurs modifications, l'envoi automatique des listes des installateurs agréés au GOCA, aux services techniques, à l'IBSR et à Digitach et de disposer d'une liste informatisée actualisée en continu des membres du personnel agréés afin de vérifier qu'ils suivent effectivement les formations exigées par la réglementation ;

Structure/organigramme de la Direction générale

Auditer van ADR bedrijven

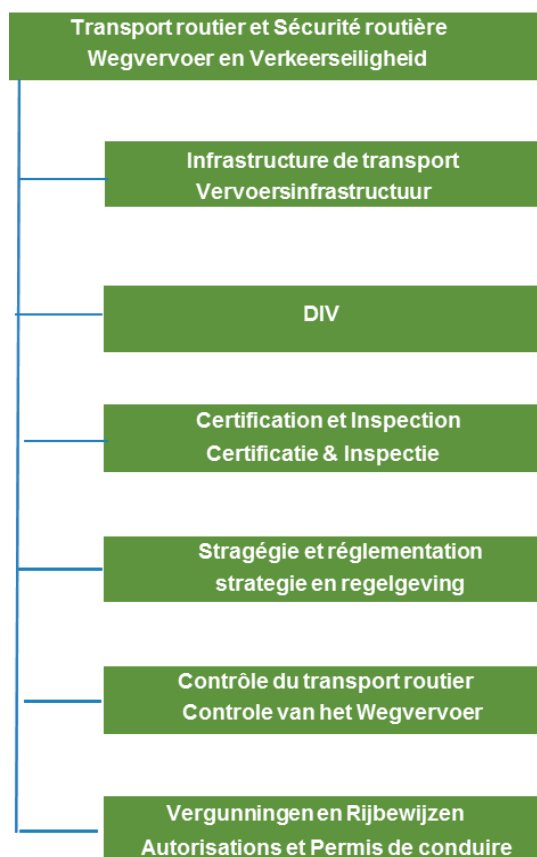
- 90 % realiseren van de audits trimestrieel gepland.

5. Project

Ontwikkeling van een informaticatoepassing voor de erkenningen en voor de opvolging van de installateurs tachografen, snelheidsbegrenzers, LPG en NGV.

Dit project heeft tot doel een database te ontwikkelen met daarin de lijst van de erkende installateurs alsook hun personeel om zo automatisch een lijst met initiële erkenningen en hun wijzigingen op te slaan en de lijst met de erkende installateurs automatisch te verzenden naar GOCA, technische diensten, IBVV en naar Digitach en om zo in het bezit te zijn van een geactualiseerde lijst van de personeelsleden in het bezit van een erkenning om ervoor te zorgen dat ze daadwerkelijk de opleiding volgen, zoals vereist door de regelgeving;

Structuur/organigram van het Directoraat generaal



Crédits attribués à la Division Organique / Kredieten toegekend aan de Organisatieafdeling							
Programme / Programma		2012	2013	2014	2015	2016	2017
Subsistance / Bestaansmidd.	c	12 537	14 141	19 955	19 989	19 989	19 989
	b	12 513	14 142	19 983	20 017	20 017	20 017
Prog. 3. Transport routier/ Wegvervoer	c		885	858	858	858	858
	b		1 269	925	925	925	925
Prog. 4. Immatriculation des véhicules/ Inschrijving van motorvoertuigen	c	1 672	3 173	3 671	3 671	3 671	3 671
	b	1 802	3 173	3 687	3 687	3 687	3 687
Prog. 5. Permis de conduire/ Rijbewijs	c		1 307	1 267	1 267	1 267	1 267
	b		3 793	4 379	4 379	4 379	4 379
Prog. 6. Transport Exceptionnel/ Uitzonderlijk vervoer	fc		549	542	543	543	543
	fb		644	635	636	636	636
Totaux / Totalen	c	14 210	19 506	25 751	25 785	25 785	25 785
	b	14 315	22 377	28 974	29 008	29 008	29 008
	fc		549	542	543	543	543
	fb		644	635	636	636	636
	c+fc	14 210	20 055	26 293	26 328	26 328	26 328
	b+fb	14 315	23 021	29 609	29 644	29 644	29 644

PROGRAMME 0 : MOYENS DE SUBSISTANCE

Le programme de subsistance accorde sur le plan budgétaire les moyens pour financer le personnel et certains frais de fonctionnement spécifiques pour les divers services de la Direction Générale

PROGRAMMA 0: BESTAANSMIDDELEN

Het bestaansmiddelenprogramma kent op budgettair vlak de middelen (personeelskosten en bepaalde specifieke werkmiddelen) toe voor de werking van de diverse diensten van het Directoraat-generaal

01. Personnel**Effectif enveloppe****01. Personeel****Effectief enveloppe**

Effectif du personnel en ETP (1) / Personeelseffectief in VTE (1)			
Niveau	31/12/2012	31/12/2013	31/12/2014
A	71,8	72,3	68,3
B	51,2	64,2	64,2
C	162,81	156,81	153,31
D	77,3	71	70
Totaux /Totalen	363,11	364,31	355,81
(1) ETP = nombre à la date du 31/12, indépendant de la date d'entrée ou de départ		(1) VTE = aantal op 31/12, ongeacht datum van indiensttreding of vertrek	

Les crédits relatifs au Personnel ont été adaptés comme indiqué à la DO 21.

La restructuration du budget du SPF résulte en une augmentation des crédits 2013 vis-à-vis 2012

A.B. 33 56 01 11.00.16 (Bud DO PA AB) — Rémunérations et allocations généralement quelconque : personnel “Plans d’actions en matière de sécurité routière”.

Effectifs

Niveau	2012	2013	2014
A	1	3	3
B	0	1	1
Totaux	0	4	4

Remarque: Les effectifs sont exprimés en équivalents temps plein.

Note explicative.

Personnel “plans d’actions sécurité routière” :

Afin de rendre possible le suivi de la politique de sécurité routière de la police locale et de la police de la circulation routière fédérale, la réinsertion d'un subside dans la loi du 6 décembre 2005 a été élaboré via la loi-programme du 23/12/2009. Par un AR délibéré en Conseil des Ministres, un montant sera attribué au SPF M&T pour le suivi de la politique en matière de sécurité routière des services de police.

Ce montant permet d'engager des agents qui sont chargés d'une mission de conseil auprès des services de police, de visites de terrain, de la collecte, de la vérification et de l'analyse de données, ainsi que de la rédaction d'un rapport d'évaluation annuel et, le cas échéant, d'analyses ponctuelles. L'objectif est de pouvoir fournir une image encore plus complète de la politique de sécurité routière des services de police que celle disponible actuellement.

Le montant de ce prélèvement est inscrit à l'article §5 46.20.01 “Recettes provenant d'amendes de

Voor de berekening van de personeelskredieten wordt verwezen naar OA 21.

De herstructurering van het budget van de FOD resulteert in een verhoging van de kredieten voor 2013

B.A. 33 56 01 11.00.16 (Beg OA AP BA) — Bezoldigingen en allerhande toelagen: personeel “actieplannen inzake de verkeersveiligheid”.

Effectieven

Niveau	2012	2013	2014
A	1	3	3
B	0	1	1
Totalen	0	4	4

Opmerking: De effectieven zijn uitgedrukt in voltijdse equivalenten.

Verklarende nota.

Personeel “actieplannen inzake verkeersveiligheid”:

Om de opvolging van het verkeersveiligheidsbeleid van de lokale politie en de federale verkeerspolitie mogelijk te maken werd een toelage voorzien in de wet van 6 december 2005 via de Programmawet van 23/12/2009. Via een in Ministerraad overlegd KB zal dan een bedrag worden toegekend aan de FOD M&V voor de opvolging van het verkeersveiligheidsbeleid van de politiediensten.

Dit bedrag laat toe om personeelsleden aan te werven die zullen belast worden met een raadgevende opdracht aan de politiediensten, met veldonderzoek, met het verzamelen, nazien en analyseren van gegevens, met het opstellen van het jaarlijkse evaluatieverslag en indien nodig met ev. specifieke analyses. De bedoeling is om een juister beeld van het verkeersveiligheidsbeleid van de politiediensten te kunnen schetsen dan wat er vandaag bestaat.

De ontvangst is ingeschreven op de lopende ontvangsten artikel §5 46.20.01 “Ontvangsten uit

circulation pour le suivi et le contrôle administratif des plans d'action de sécurité routière" du Budget des Voies et Moyens.

A.B. 33 56 01 11.00.17 (Bud DO PA AB) — Rémunérations direction contrôle et surveillance du contrôle technique.

Effectifs

Niveau	2012	2013	2014
A	3	3	6
B	3	4	4
C	2	2	2
Totaux	8	9	9

Remarque: Les effectifs sont exprimés en équivalents temps plein.

A.B. 33 56 01 11.00.18 (Bud DO PA AB) — Rémunérations et allocations généralement quelconque : personnel homologation.

Effectifs

Niveau	2012	2013	2014
A	3	2	2
B	2	4	4
C	0	0	0
Totaux	5	6	6

Remarque: Les effectifs sont exprimés en équivalents temps plein.

verkeersboetes voor de administratieve opvolging en controle van de actieplannen verkeersveiligheid" van de Rijksmiddelenbegroting.

B.A. 33 56 01 11.00.17 (Beg OA AP BA) — Bezoldigingen directie controle en toezicht van de technische controle.

Effectieven

Niveau	2012	2013	2014
A	3	3	6
B	3	4	4
C	2	2	2
Totaux	8	9	9

Opmerking: De effectieven zijn uitgedrukt in voltijdse equivalenten.

B.A. 33 56 01 11.00.18 (Beg OA AP BA) — Bezoldigingen en allerhande toelagen: personeel homologatie.

Effectieven

Niveau	2012	2013	2014
A	3	3	6
B	3	4	4
C	2	2	2
Totaux	8	9	9

Opmerking: De effectieven zijn uitgedrukt in voltijdse equivalenten.

Dépenses		(en milliers EUR)/(in duizendtallen EUR)						Uitgaven
Statut	(P.A. B.A.)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Statuut
Personnel statutaire	(01 11.00.03)	9 558	10 505	15 114	15 142	15 142	15 142	Statutair personeel
		9 554	10 505	15 114	15 142	15 142	15 142	
Personnel non-statutaire	(01 11.00.04)	2 147	2 136	2 583	2 587	2 587	2 587	Niet-statutair personeel
		2 147	2 136	2 583	2 587	2 587	2 587	
Personnel "plans d'actions sécurité routière"	(01 11.00.16)	58	271	270	270	270	270	Personeel "actieplannen inzake verkeersveiligheid"
		53	271	270	270	270	270	
Personnel "Direction certification et inspection"	(01 11.00.17)	404	434	430	431	431	431	Personeel "Directie controle en toezicht"
		400	434	430	431	431	431	
Personnel "Homologation"	(01 11.00.18)		325	322	323	323	323	Personeel "homologatie"
			325	322	323	323	323	
Totaux	c	12 167	13 671	18 719	18 753	18 753	18 753	Totaux
	b	12 154	13 671	18 719	18 753	18 753	18 753	

02. Frais de fonctionnement

02. Werkingskosten

PA	A.B.	Nature		2012	2013	2014	2015	2016	2017	B.A.	Aard
2	12.11.01	Dépenses permanentes (exc. Informatique)	c	371	455	1 085	1 085	1 085	1 085	12.11.01	Bestendige uitgaven (excl. Informatica)
			b	359	456	1 089	1 089	1 089	1 089		
2	74.10.01	Matériel roulant	c			129	129	129	129	74.10.01	Rollend materieel
			b			153	153	153	153		
2	74.22.01	Équipement	c		15	22	22	22	22	74.22.01	Uitrusting
			b		15	22	22	22	22		
Totaux généraux			c	371	470	1 236	1 236	1 236	1 236	Algemeen	
			b	359	471	1 264	1 264	1 264	1 264	totaal	

Note explicative.

La restructuration du (budget du) SPF résulte en une augmentation des crédits, compensée par des diminutions dans d'autres divisions organiques.

A.B. 33 56 02 12.11.01 (Bud DO PA AB) — Dépenses permanentes pour achat de biens non durables et de services (à l'exception des dépenses informatiques).

Un crédit de 1 085 000 EUR en engagement et 1 089 000 EUR en liquidation est inscrit à l'AB 12.11.01. Ceci pour des réparations diverses, participation à des formations ou des congrès, de remboursements aux agents de frais divers et surtout de paiement de frais d'abonnement à des revues, d'achats de documents et d'ouvrages nécessaires au service, frais de téléphones, etc....

Et aussi pour des indemnités, remboursements pour :

- des cartes de service et des frais de transport
- des indemnités kilométriques
- des frais de parcours et de séjour
- des frais pour les missions à l'étranger
- des frais de déplacement dans le cadre d'une expertise médicale suite à un accident de travail
- des frais de connexion à l'internet dans le cadre du télétravail

A.B. 33 56 02 74.10.01 (Bud DO PA AB) — Achat de matériel roulant

Un montant de 129 000 EUR est prévu en 2014 pour le remplacement de véhicules de service, soit 1/6 du parc automobile et leur adaptation en fonction des besoins du service.

Verklarende nota.

De herstructurering van (het budget van) de FOD resulteert in een verhoging van de kredieten, gecompenseerd door verminderingen in andere organisatieafdelingen.

B.A. 33 56 02 12.11.01 (Beg OA AP BA) — Bestendige uitgave voor aankoep van niet-duurzame goederen en van diensten (met uitzondering van de informatica-uitgaven).

Een krediet van 1 085 000 EUR in vastlegging en 1 089 000 EUR in vereffening werd ingeschreven op BA 12.11.01. Deze voor verschillende herstellingswerken, deelnames aan congressen en opleidingen, abonnementen op tijdschriften, aankoop van documenten en nodige technische en wetgevende werken, telefoonkosten, enz....

En ook voor vergoedingen, terugbetaling:

- van dienstkaarten en vervoerskosten
- van kilometervergoedingen
- reis- en verblijfkosten
- van onkosten voor buitenlandse zendingen
- van verplaatsingskosten die uit een medische expertise voortvloeien ten gevolge van een arbeidsongeval,
- van de verbindingskosten inzake internet voor het telewerk

B.A. 33 56 02 74.10.01 (Beg OA AP BA) — Aankoop van rollend materieel

In 2014 wordt een bedrag van 129 000 EUR ingeschreven voor de vervanging van dienstwagens, zijnde 1/6 van het wagenpark en voor de aanpassing van de wagens aan de behoeften van de dienst.

A.B. 33 56 02 74.22.01 (Bud DO PA AB) — Dépenses pour l'acquisition de biens meubles durables (à l'exclusion des dépenses informatiques)

Un crédit de 22 000 EUR en engagement et en liquidation est inscrit à l'AB 74.22.01.

Le montant est nécessaire pour l'achat et le remplacement des lecteurs de disques pour les tachygraphes digitaux, de GSM et de GPS, de matériel de signalisation et de balisage des zones de contrôle (feux bleus, cônes,...) et de petit matériel de sécurité, pour l'achat de matériel de surveillance vidéo destiné à améliorer la sécurité du personnel des antennes de la DIV.

PROGRAMME 3 TRANSPORT ROUTIER

30. Road Transport Package

Ce projet vise l'application et la réalisation pratiques des règlements suivants de l'UE :

- le règlement 1071/2009 en matière d'accès à la profession de transporteur routier ;
- le règlement 1072/2009 en matière d'accès au marché international du transport de marchandises par route ;
- le règlement 1073/2009 en matière d'accès au marché international du transport par autobus/autocar.

Ces 3 règlements ont des conséquences considérables pour la Direction Transport routier, non-seulement sur le plan réglementaire (la révision complète de la réglementation existante en matière des transports routiers), mais aussi sur le plan TIC. Les nouveaux règlements imposent effectivement aux États membres un certain nombre d'obligations spécifiques en matière de TIC :

1. la mise en place d'un registre électronique des entreprises de transports routiers ;
2. l'échange de données entre les États membres relatives aux violations commises par les entreprises de transports routiers et la fiabilité du manager de transport.

En outre les règlements établissent en la matière un timing strict sur :

1. Disposition de la commission en matière des exigences minimum pour les registres électroniques : 31.12.2009 ;
2. Acceptation par la commission des règles en matière d'interopérabilité des registres électroniques : 31.12.2010 ;
3. Réalisation des registres électroniques des entreprises de transports routiers par les États membres : 4.12.2011 (y compris l'introduction des violations très graves) ;
4. Interconnexion des registres électroniques des États membres : 31.12.2012 ;

B.A. 33 56 02 74.22.01 (Beg OA AP BA) — Uitgaven voor de aankoop van duurzame roerende goederen (met uitzondering van de informatica-uitgaven)

Een krediet van 22 000 EUR in vastlegging en in vereffening werd ingeschreven op BA 74.22.01.

Het bedrag is nodig voor de vervanging van schijflezers voor de digitale tachografen, van GSM's en GPS-toestellen, van signalisatie- en bebakeningsmateriaal voor de aanduiding van controle zones (blauwe lichten, kegels,...) en van klein veiligheidsmateriaal, voor de aankoop materieel bestemd voor de bewakingscamera's die de veiligheid van het personeel in de DIV-kantoren moeten verbeteren.

PROGRAMMA 3 WEGVERVOER

30. Road Transport Package

Dit project beoogt de praktische toepassing en realisatie van volgende EU verordeningen:

- verordening 1071/2009 inzake de toegang tot het beroep van wegvervoerder;
- verordening 1072/2009 inzake de toegang tot de internationale markt van het goederenvervoer over de weg;
- verordening 1073/2009 inzake de toegang tot de internationale markt van het vervoer per autobus/autocar.

Deze 3 verordeningen hebben aanzienlijke gevolgen voor de Directie Wegvervoer niet enkel op reglementair vlak (volledige herziening van de bestaande reglementering inzake wegvervoer), maar ook op het vlak van ICT. De nieuwe verordeningen leggen de lidstaten inderdaad een aantal specifieke verplichtingen op inzake ICT :

1. de tot stand bringing van een elektronisch register van wegvervoerondernemingen;
2. gegevensuitwisseling tussen de lidstaten inzake de door de wegvervoerondernemingen begane inbreuken en de betrouwbaarheid van de transportmanager.

Bovendien leggen de verordeningen terzake een strikte timing op :

1. Beschikking van de Commissie inzake de minimumvereisten voor de elektronische registers : 31.12.2009;
2. Aannee door de Commissie van de regels inzake interoperabiliteit van de elektronische registers : 31.12.2010;
3. Realisatie van de elektronische registers van wegvervoerondernemingen door de lidstaten: 4.12.2011 (met inbegrip van de opname van de zeer ernstige inbreuken);
4. Interconnectie van de elektronische registers van de lidstaten : 31.12.2012;

5. Insertion de toutes les violations graves dans les registres électroniques : 31.12.2015.

La première partie du projet devait donc être opérationnelle au plus tard le 4 décembre 2011. La complexité de la réalisation ressort clairement de la lecture des règlements de l'UE. Une analyse fonctionnelle détaillée est une première étape importante. Vu le timing imposé, celle-ci devait être réalisée au plus tard d'ici février 2011 pour pouvoir entamer plus tard le développement des applications. Plusieurs analystes fonctionnels et ensuite les développeurs doivent donc pouvoir fonctionner de manière parallèle - très bien coordonnés et avec les dates limites claires.

En ce qui concerne l'échange avec les Etats membres de l'UE et la création de la base de données intégrée des incidents, le scope n'est pas encore suffisamment clair. Il est donc un fait certain que des implications budgétaires suivront pour 2012-2015.

Liste non-exhaustive des stakeholders qui devront alimenter le système :

- SPF Justice
- La Police fédérale et locale
- SPF Finances – Douane
- SPF Emploi, Travail et Concertation sociale (FOD ETCS - Inspection des lois sociales)
- SPF Sécurité Sociale (Inspection sociale)
- SPF Santé Publique, Sécurité de la chaîne alimentaire et Environnement
- La Fonction Publique pour la Sécurité sociale
- Le contrôle et les services d'inspection des régions et des Communautés

Frais de fonctionnement

5. Opname van alle ernstige inbreuken in de elektronische registers: 31.12.2015.

Het eerste deel van het project moest dus uiterlijk op 4 december 2011 operationeel zijn. Uit lectuur van de EU verordeningen blijkt duidelijk de complexiteit van het gebeuren. Een gedetailleerde functionele analyse is een eerste belangrijke stap. Gezien de opgelegde timing moest dit uiterlijk tegen februari 2011 gerealiseerd zijn, om nadien de applicatieontwikkeling te kunnen aanvatten. Meerdere functionele analisten en nadien ontwikkelaars werkten parallel – zeer goed gecoördineerd en met duidelijke deadlines.

Voor wat betreft de uitwisseling met EU lidstaten en de creatie van de geïntegreerde incidenten databank is de scope nog onvoldoende duidelijk. Het is dus een vaststaand feit dat er budgettaire implicaties zullen volgen voor 2012-2015.

Niet-exhaustieve lijst met stakeholders welke het systeem zullen moeten voeden:

- FOD Justitie
- Federale en lokale politie
- FOD Financiën – Douane
- FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal overleg (FOD WASO – Inspectie Sociale Wetten)
- FOD Sociale zekerheid (sociale inspectie)
- FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de voedselketen en Leefmilieu
- Rijksdienst voor Sociale zekerheid
- Controle en inspectiediensten van de regio's en gewesten

Werkingskosten

PA	A.B.	Nature		2012(1)	2013	2014	2015	2016	2017	B.A.	Aard
30	12.11.34	Informatique	c	12	696	675	675	675	675	12.11.34	Informatica
			b	787	1 080	742	742	742	742		
30	74.22.34	Informatique	c		189	183	183	183	183	74.22.04	Informatica
			b	50	189	183	183	183	183		
Totaux généraux			c	12	885	858	858	858	858	Algemeen totaal	
			b	837	1 269	925	925	925	925		

(1)AB/BA 33 51 60 12.11.04→33 56 30 12 11 34
AB/BA 33 51 60 74.22.04 →33 56 30 74 22 34

Note explicative.

Les crédits à l'AB 56 30 12.11.34 se rapportent aux coûts pour la création d'une base de données relationnelles "Electronic Register of Road transport

L'UE a imposé toute une série d'obligations, notamment la possession d'un registre des licences, d'infractions, etc.

Verklarende nota.

De kredieten op BA 56 30 12.11.34 hebben betrekking op de creatie van een relationele database "Electronic Register of Road transport Undertakings.

De EU legt een ganse reeks verplichtingen op, namelijk het hebben van een register van vergunningen, inbreuken, ...

L'application comporte trois gros modules :
 le module *Licences* ;
 le module *Infractions* ;
 le module *NCP – National Contact Point*;

Les crédits demandés concernent le développement de la dernière partie de l'application, ainsi que de manière récurrente une assistance pour l'entretien correctif et adaptif de l'application.

Le crédit à l'AB 56 30 74.22.04 est nécessaire pour les investissements suivants :

- acquisition de l'infrastructure commune
- acquisition des licences CoolGen

PROGRAMME 4: IMMATRICULATION DES VEHICULES

Objectifs poursuivis.

Ce programme couvre les missions relatives à l'immatriculation et l'homologation.

L'activité est centrée sur l'immatriculation des véhicules. Elle consiste à doter chaque véhicule (automobile, remorque, motocyclette) d'une immatriculation, c'est à dire d'un certificat d'immatriculation, qui constitue en quelque sorte la pièce d'identité du véhicule, et d'une plaque d'immatriculation devant permettre l'identification d'un conducteur par les forces de l'ordre.

Elle consiste également à tenir à jour un répertoire de tous les véhicules immatriculés. Ce fichier est d'une extrême importance pour les pouvoirs publics puisque c'est à partir de lui que s'effectuent les diverses taxations liées à la possession et à la circulation automobile, les recherches judiciaires, les contrôles policiers, le suivi transfrontalier des véhicules, les convocations au contrôle technique, les éventuels contrôles d'assurance, le suivi des véhicules retirés de la circulation, des données statistiques importantes sur le plan économique et conjoncturel, etc...).

Depuis 2003 l'immatriculation peut également s'effectuer par internet (Web-DIV).

Pour l'homologation, l'activité concerne la délivrance de certificats d'approbation types (internationaux, nationaux, individuels), d'attestations de validation pour des véhicules déjà homologués dans un autre Etat-membre de l'Union européenne, d'attestations pour les véhicules adaptés pour les personnes handicapées, et de "Control of Production" auprès des constructeurs de véhicules.

De applicatie bestaat uit drie grote luiken:
 het luik *vergunningen*;
 het luik *inbreuken*;
 het luik *NCP – National Contact Point*;

De kredieten worden gevraagd om het laatste deel van de toepassing te ontwikkelen en op een recurrente manier assistentie te verkrijgen voor het correctieve en adaptieve onderhoud van de toepassing.

Het krediet op BA 56 30 74.22.04 is noodzakelijk voor de volgende investeringen:

- verwerving van de gemeenschappelijke infrastructuur
- verwerving van CoolGen licenties

PROGRAMMA 4: INSCHRIJVING VAN MOTORVOERTUIGEN

Nagestreefde doelstellingen.

Dit programma dekt de opdrachten inzake inschrijving en homologatie.

De activiteit is gericht op de inschrijving van de voertuigen. Zij bestaat er in elk voertuig (auto, aanhangwagen, moto) te voorzien van een inschrijving m.n. van een inschrijvingsbewijs dat als het ware de identiteitskaart is van het voertuig en van een inschrijvingsplaat die de ordemachten moeten in staat stellen de bestuurder te identificeren.

Zij bestaat er tevens in een repertorium bij te houden van alle ingeschreven voertuigen. Dit repertorium is uitermate belangrijk voor de openbare overheden vermits het de basis vormt voor de verschillende heffingen die verband houden met het bezit en het besturen van een voertuig, de gerechtelijke opzoeken, politiecontroles, de opvolging van de voertuigen over de landsgrenzen heen, oproepen tot de technische keuring, eventuele verzekeringscontroles, de opvolging van uit het verkeer gehaalde voertuigen, belangrijke statistische gegevens op economisch en conjunctureel vlak, enz...

Vanaf 2003 kan de inschrijving van een voertuig eveneens gebeuren via het internet (Web-DIV).

Voor de homologatie, de activiteit betreft de aflevering van typegoedkeuringscertificaten (internationaal, nationaal, individueel), validatie-attesten voor voertuigen die reeds gehomologeerd werden in een andere lidstaat van de EU, attesten voor aangepaste voertuigen voor mindervaliden en de Control of Production bij de constructeurs van voertuigen.

40. Immatriculation

A.B. 33 56 40 12.11.23 (Bud DO PA AB) — *Frais liés à l'inscription des véhicules.*

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	664	1.362	1.857	1.857	1.857	1.857
b	697	1.370	1.878	1.878	1.878	1.878

Note explicative.

Ce crédit est destiné à couvrir les frais suivants :
 Frais de participation au projet Eucaris et E-Reg : 40 000 EUR
 Frais d'expédition des documents de rappel de plaques d'immatriculation : 8 000 EUR
 Achat des plaques d'immatriculation : suite à la délivrance des plaques d'immatriculation par un concessionnaire, il ne faut plus prévoir que l'achat des plaques de transit : 3 000 EUR
 Achat des certificats d'immatriculation : 1 000 EUR
 Achat des formulaires de demande d'immatriculation : 45 000 EUR
 Achat de vignettes autocollantes pour plaques d'immatriculation : 15 000 EUR
 Contrats d'entretien : lecteurs optiques de plaques et visionneuses pour microfilms : 10 000 EUR
 Petits frais : réparations, interventions techniques, matériel : 22 000 EUR
 Frais de participation pour consultation de banques de données internationales (CARFAX) : 7 000 EUR
 Communication pour l'immatriculation cyclomoteurs : 20 000 EUR
 Envoi des CIM par le concessionnaire : 1 508 000 EUR

Compensation au concessionnaire pour radiation : 202 000 EUR

Conclave : - 24 k EUR en eng ; - 23 k EUR en liq

A.B. 33 56 40 12.11.54 (Bud DO PA AB) — *Frais afférents aux applications de la D.I.V.*

(en milliers EUR)

SC	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	1 008	979	1 007	1 007	1 007	1 007
b	1 105	978	1 008	1 008	1 008	1 008

Note explicative.

Ce crédit est destiné à la maintenance des applications de la DIV (Immatriculation des Véhicules) mise en service en 2012.
 A partir de 2014 un montant de 1.007 kEUR est prévu de manière récurrente pour une assistance pour l'entretien correctif et adaptif de l'application.

40. Inschrijving

B.A. 33 56 40 12.11.23 (Beg OA AP BA) — *Kosten verbonden aan de inschrijving van voertuigen.*

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	664	1.362	1.857	1.857	1.857	1.857
b	697	1.370	1.878	1.878	1.878	1.878

Verklarende nota.

Dit krediet zal volgende kosten dekken :
 Deelnemingskosten aan het project Eucaris en E-Reg : 40 000 EUR
 Verzendingskosten inzake rappels voor immatriculatieplaten : 8 000 EUR
 Aankoop immatriculatieplaten : ingevolge de aflevering van immatriculatieplaten door de concessionaris dienen enkel nog transitplaten te worden aangekocht : 3 000 EUR
 Aankoop inschrijvingsbewijzen : 1 000 EUR
 Aankoop aanvraagformulieren voor een inschrijvingsbewijs : 45.000 EUR
 Aankoop van zelfklevende vignetten voor immatriculatieplaten : 15 000 EUR
 Onderhoudscontracten : optische lezers voor platen en viewers voor microfilms : 10 000 EUR
 Kleine onkosten : herstellingen, technische tussenkomsten, materieel : 22 000 EUR
 Deelnemingskosten voor consultatie internationale databanken (CARFAX) : 7 000 EUR
 Communicatie kentekenplaten bromfietsen : 20 000 EUR
 Verzending CIM's door concessiehouder : 1 508 000 EUR
 Vergoeding aan de Concessionaris voor schrapping : 202 000 EUR

Conclaaf : -24 k EUR in vast. ; - 23 k EUR in Ver.

B.A. 33 56 40 12.11.54 (Beg OA AP BA) — *Kosten voortvloeiend uit de D.I.V. applicaties*

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	1 008	979	1 007	1 007	1 007	1 007
b	1 105	978	1 008	1 008	1 008	1 008

Verklarende nota.

Dit krediet is bestemd voor het onderhoud van de DIV-applicaties (inschrijving voertuigen) in dienst genomen in 2012.
 Vanaf 2014 wordt een recurrente bedrag van 1.007 kEUR voorzien voor assistentie voor het correctieve en adaptieve onderhoud van de toepassing

A.B. 33 56 40 74.22.01 (Bud DO PA AB) — Dépenses pour l'acquisition de biens meubles durables, à l'exclusion des dépenses informatiques.

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	100					
b	100					

Note explicative.

Suite à la restructuration du budget du SPF ces crédits sont, à partir de 2013, transférés vers l'AB 56 02 74.22.01

41. Promotion de la sécurité routière.

A.B. 33 56 41 12.11.55 (Bud DO PA AB) — Etudes en rapport avec la sécurité routière.

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	97					
b	97					

Note explicative.

Suite à la restructuration du budget du SPF ces crédits sont, à partir de 2013, transférés vers l'AB 21 10 12.11.01

A.B. 33 56 41 33.00.01 (Bud DO PA AB) — Subsidies en rapport avec la sécurité routière.
(Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	140					
b	140					

Note explicative.

Suite à la restructuration du budget du SPF ces crédits sont, à partir de 2013, transférés vers l'AB 21 10 33.00.01

B.A. 33 56 40 74.22.01 (Beg OA AP BA) — Uitgaven voor de aankoop van duurzame goederen, met uitsluiting van de informatica uitgaven.

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	100					
b	100					

Verklarende nota.

Deze kredieten worden als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 overgedragen naar de BA 56 02 74.22.01

41. Bevordering van de veiligheid op de weg.

B.A. 33 56 41 12.11.55 (Beg OA AP BA) — Studies in verband met verkeersveiligheid.

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	97					
b	97					

Verklarende nota.

Deze kredieten worden als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 overgedragen naar de BA 21 10 12.11.01

B.A. 33 56 41 33.00.01 (Beg OA AP BA) — Toelagen in verband met de verkeersveiligheid.
(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	140					
b	140					

Verklarende nota.

Deze kredieten worden als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 overgedragen naar de BA 21 10 33.00.01

42. Délivrance de permis de conduire

A.B. 33 56 42 12.11.01 (Bud DO PA AB) — Dépenses de fonctionnement du service chargé de l'application de la loi relative au permis de conduire (imprimés, rétributions et indemnités de déplacement des commissaires aux examens du permis de conduire, etc...).

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	18 234					
b	733					

Note explicative.

Suite à la restructuration du budget du SPF ces crédits sont, à partir de 2013, transférés vers l'AB 33 56 50 12.11.22

A.B. 33 56 42 12.11.24 (Bud DO PA AB) — Banque de données centrale du permis de conduire : dépenses informatiques.

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	962					
b	1 272					

Note explicative.

Suite à la restructuration du budget du SPF ces crédits sont, à partir de 2013, transférés vers l'AB 33 56 50 12.11.34

A.B. 33 56 42 74.22.24 (Bud DO PA AB) — Investissement ICT banque de données centrale du permis de conduire.

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	71					
b	51					

Note explicative.

Suite à la restructuration du budget du SPF ces crédits sont, à partir de 2013, transférés vers l'AB 33 56 50 74 22 34

42. Afleveren van rijbewijzen

B.A. 33 56 42 12.11.01 (Beg OA AP BA) — Werkingskosten van de dienst belast met de toepassing van de wet betreffende het rijbewijs (drukwerken, bezoldigingen en verplaatsingsvergoedingen van de commissarissen bij de proeven voor het rijbewijs en voor het verlenen van rijjschoolbrevetten, enz...).

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	18 234					
b	733					

Verklarende nota.

Deze kredieten worden als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 overgedragen naar de BA 33 56 50 12.11.22

A.B. 33 56 42 12.11.24 (Bud DO PA AB) — Banque de données centrale du permis de conduire : dépenses informatiques.

(in duizendtallen EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	962					
b	1 272					

Verklarende nota.

Deze kredieten worden als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 overgedragen naar de BA 33 56 50 12.11.34

B.A. 33 56 42 74.22.24 (Beg OA AP BA) — Investerings ICT centrale databank rijbewijzen.

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	71					
b	51					

Verklarende nota.

Deze kredieten worden als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 overgedragen naar de BA 33 56 50 74 22 34

45. Homologation.**02. Frais de fonctionnement**

A.B. 33 56 45 12.11.24 (Bud DO PA AB) — Dépenses diverses de fonctionnement relatives à l'informatique.

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	443					
b	445					

Note explicative.

Suite à la restructuration du budget du SPF ces crédits sont, à partir de 2013, transférés vers l'AB 33 56 45 12 11 04

A.B. 33 56 45 12.11.04 (Bud DO PA AB) — Dépenses diverses de fonctionnement relatives à l'informatique.

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c		727	705	705	705	705
b		639	620	620	620	620

Description / Base légale/Méthode de calcul de la dépense

Suite à la directive susmentionnée qui prévoit aux autres Etats membres et aux constructeurs l'échange des données avec la Belgique, l'informatisation de tous les processus d'homologation est nécessaire.

Pour le développement, la maintenance, ainsi que pour l'exploitation du système, le personnel nécessaire doit être prévu, via E-gov ou consultance. Pour le hardware, il faut également prévoir les serveurs, les licences et les espaces de stockages nécessaires pour l'implémentation de la base de données structurée et la gestion des documents requis.

L'application "homologation" est une partie du projet "source authentique des véhicules". Elle utilise une banque de données contenant toutes les données d'homologation des véhicules routiers.

Des crédits récurrents doivent être prévus pour assurer l'entretien correctif et adaptatif de l'application.

Les coûts récurrents consistent en :

- Développeur(s) GEN: 280 kEUR
- Développeur(s) Notes: 150 kEUR
- Développeur(s) Adobe front-end: 140 kEUR
- Développeur(s) Adobe technique et back-end: 90 kEUR
- un contrat d'assistance technique pour les logiciels Adobe: 54 kEUR.

45. Homologatie.**02. Werkingskosten**

B.A. 33 56 45 12.11.24 (Beg OA AP BA) — Allerhande werkingsuitgaven met betrekking tot de informatica.

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	443					
b	445					

Verklarende nota.

Deze kredieten worden als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 overgedragen naar de BA 33 56 45 12 11 04

B.A. 33 56 45 12.11.04 (Beg OA AP BA) — Allerhande werkingsuitgaven met betrekking tot de informatica.

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c		727	705	705	705	705
b		639	620	620	620	620

Omschrijving / Wettelijke basis / Berekeningsmethode van de uitgave

Ingevolge bovengenoemde Richtlijn die voorziet in een uitwisseling van gegevens tussen België en de andere lidstaten en de fabrikanten zullen alle homologatieprocessen dienen geïnformatiseerd te worden.

Zowel naar ontwikkeling, naar correctieve en adaptieve maintenance, als naar exploitatie moet het nodige personeel via de E-gov formule en consultancy voorzien worden. Voor de hardware moeten zowel servers, licenties als grote diskcabinetten aangeschaft worden gelet op de nood aan een gestructureerde databank en het vereiste documentbeheer.

De toepassing "homologatie" is een onderdeel van "de authentieke bron voor de voertuigen". Ze gebruikt een database met alle gegevens betreffende de homologatie van de voertuigen te verkrijgen.

Recurrente kredieten zijn nodig om correctieve en adaptieve onderhoud uit te voeren.

De recurrente kosten worden voorzien voor:

- ontwikkelaar(s) GEN: 280 kEUR
- ontwikkelaar(s) Notes: 150 kEUR
- ontwikkelaar(s) Adobe Front-end: 140 kEUR
- ontwikkelaar(s) Adobe Techniek en back-end: 90 kEUR
- technisch onderhoudscontract voor de Adobe toepassing: 54 kEUR

Conclave : - 9 k EUR eng ; -8 k EUR liq

Il est possible que la répartition des dépenses prévues soit modifiée en fonction du type d'entretien nécessaire.

A.B. 33 56 45 74.22.24 (Bud DO PA AB) — Dépenses d'investissement relatives à l'informatique.

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	0					
b	42					

Note explicative.

Suite à la restructuration du budget du SPF ces crédits sont, à partir de 2013, transférés vers l'AB 33 56 45 74 22 04.

A.B. 33 56 45 74.22.04 (Bud DO PA AB) — Dépenses d'investissement relatives à l'informatique.

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c		105	102	102	102	102
b		186	181	181	181	181

Note explicative.

Les coûts récurrents d'investissement prévus consistent en :

- Augmentation progressive de la capacité du système de stockage de données à raison de 12Tb annuel pour un montant estimé à 10 kEUR en raison de l'augmentation du volume des données à stocker et le remplacement des éléments usés.
- Frais liés aux droits d'utilisation des licences Adobes utilisées dans le cadre du projet pour un montant de 65 kEUR.
- Frais liés aux droits d'utilisation des licences de l'environnement de développement Advantage GEN nécessaires à la maintenance du projet pour un montant à 18 kEUR.
- Frais liés aux droits d'utilisation des licences additionnelles Lotus Domino Server pour un montant à 9 kEUR

Conclaaf : - 9 k EUR vast. ; -8 k EUR liq.

Het is mogelijk dat de verdeling van de uitgaven, zoals hierboven vermeld, wordt aangepast rekening houdend met de aard van het nodige onderhoud.

B.A. 33 56 45 74.22.24 (Beg OA AP BA) — Investeringsuitgaven inzake de informatica.

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	0					
b	42					

Verklarende nota.

Deze kredieten worden als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 overgedragen naar de BA 33 56 45 74 22 04.

B.A. 33 56 45 74.22.04 (Beg OA AP BA) — Investeringsuitgaven inzake de informatica.

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c		105	102	102	102	102
b		186	181	181	181	181

Verklarende nota.

De voorzien wederkerende investeringskosten zijn samengesteld uit:

- Jaarlijkse verhoging van 12 T van opslagcapaciteit voor een bedrag van 10 kEUR om aan de verhoging van de omvang van de gegevens te voldoen en de vervanging van onderdelen te verzekeren
- Kosten verbonden aan de rechten om de licenties Adobe te gebruiken in het kader van het project voor een bedrag van 65 kEUR.
- Kosten verbonden aan de rechten om de licenties van de ontwikkelingsomgeving Advantage GEN nodig voor het onderhoud van het project, voor een bedrag van 18 kEUR.
- Kosten verbonden aan de rechten voor de bijkomende licenties Lotus Domino Server (externe gebruikers) voor een bedrag van 9 kEUR

PROGRAMME 5: PERMIS DE CONDUIRE**50. Frais de fonctionnement**

A.B. 33 56 50 12.11.22 (Bud DO PA AB) —
Fonctionnement permis de conduire

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c		305	296	296	296	296
b		2 734	3 356	3 356	3 356	3 356

Note explicative.

Suite à la restructuration du budget du SPF à partir de 2013 les crédits de l'AB mentionnée ci-après sont imputés sur ce programme :

- AB 51 42 12.11.01 – (Bud DO PA AB) — *Dépenses de fonctionnement du service chargé de l'application de la loi relative au permis de conduire (imprimés, rétributions et indemnités de déplacement des commissaires aux examens du permis de conduire, etc...).*

Il s'agit des dépenses de fonctionnement du service chargé de l'application de la réglementation relative au permis de conduire et de la distribution des permis aux communes :

Un montant de 300 000 EUR (eng) et 3 397 000 EUR (liq) est inscrit pour couvrir les frais suivants :

1. Imprimés: 18 000 EUR en engagements et en liquidation.
Le service Permis de conduire est responsable de l'impression et diffusion via les communes des permis internationaux.
- Permis internationaux: 16.000 EUR
- Enveloppes spécifiques: 2.000 EUR

En 2012 encore 555 municipalités délivraient des permis de conduire format papier, en 2013, et à partir de 19/04 toutes les municipalités délivraient des permis de conduire au format carte de crédit. Avant le 1/10/2013 les permis provisoires étaient encore permis au format papier. En 2014, il y a seulement les permis de conduire internationaux émis dans le modèle de papier.

2. Rémunération de la commission des examens (brevets) :
La réglementation sur le permis de conduire prévoit une rémunération des membres composant le jury d'examen pour moniteurs d'auto-écoles.

PROGRAMMA 5 : RIJBEDIJEN**50. Werkingskosten**

B.A. 33 56 50 12.11.22 (Beg OA AP BA) —*Werkingsrijbewijs*

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c		305	296	296	296	296
b		2 734	3 356	3 356	3 356	3 356

Verklarende nota.

Als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 worden op dit programma de kredieten samengevoegd van de volgende BA:

- BA 51 42 12.11.01 – (Beg OA AP BA) — *Werkingskosten van de dienst belast met de toepassing van de wet betreffende het rijbewijs (drukwerken, bezoldigingen en verplaatsingsvergoedingen van de commissarissen bij de proeven voor het rijbewijs en voor het verlenen van rijbewijsbrevetten, enz...).*

Het betreft de werkingsuitgaven inherent aan de dienst belast met de toepassing van de reglementering met betrekking tot de rijbewijzen en de verdeling van de rijbewijzen bij de gemeenten:

Een bedrag van 300 000 EUR (vast.) en 3 397 000 EUR (ver.) werd ingeschreven om volgende kosten te dekken:

1. Drukwerken: 18 000 EUR in vastlegging en in vereffening.
De dienst rijbewijzen is verantwoordelijk voor de druk en verspreiding via de gemeentes van internationale rijbewijzen
- Internationale rijbewijzen: 16.000 EUR
- Speciale omslagen: 2.000 EUR

In 2012 reikten nog 555 gemeenten papieren rijbewijzen, in 2013 werden alle gemeenten tegen 19/04 voorzien van rijbewijzen in bankkaartformaat. Tot 01/10/2013 werden nog steeds voorlopige rijbewijzen in papiermodel uitgereikt. In 2014 worden er nog enkel internationale rijbewijzen in papier model uitgereikt.

2. Vergoeding van de examencommissie (brevetten):
De reglementering op het rijbewijs voorziet in een vergoeding voor de leden van de examencommissie voor kandidaat instructeurs.

Suite à l'organisation d'une 4^e session d'examen par an, en 2014 le budget est augmenté jusqu'à 241 000 EUR en engagements et 247 000 EUR en liquidation.

- Paiement des membres de la commission de recours et du jury d'examen pour moniteur d'auto-écoles
- Paiement des membres de la commission de recours

3. Transport des permis aux communes : 25 000 EUR.

Les permis de conduire sont des documents sécurisés de grande valeur. Ils sont transmis aux communes chargées de leur délivrance. Le transport fait appel à une firme de transport sécurisé.

Suite à l'introduction du permis de conduire format bancaire, il y aura moins des transports vers les communes

- Jusqu'en mai 2013 encore des transports des permis classiques vers les communes
- À partir de mai 2013 il y aura uniquement des transports pour les permis internationaux, on prévoit une livraison par commune et par an.
- Le prix d'un transport est 42,35 EUR

4. Permis de conduire type bancaire :

Le conseil des Ministres a décidé en 2012 d'attribuer un marché public pour la délivrance des permis de conduire format bancaire dans toutes les communes en Belgique. Le prix unitaire par carte est 4.10 EUR.

En 2012 = 38 communes pilotes

En 2013 roll-out complète au 19/04

En 2014 toutes les communes pendant toute une année.

Remarque : pour 2013 il est prévu seulement en liquidation 2 314 kEUR. À partir de 2017, nous prévoyons pendant une période de 10 ans de remplacer tous les permis format papier par des modèles de cartes bancaires.

Le Marché public actuel est conclu pour une période de 5 ans. En 2017 on doit relancer un marché pour les permis cartes bancaires. On prévoit une estimation en engagement de 16 138 kEUR (liquidations à partir de 2018).

5. Le service permis de conduire reçoit bon nombre de factures pour des montants inférieurs à 2 500 EUR. On prévoit un budget de 10 000 EUR pour des petites dépenses.

6. La CIECA est la Commission Internationale des Examens de Conduite Automobile, active dans les domaines de la sécurité routière et des examens de conduite. Les membres de la CIECA sont composés des autorités responsables des examens de conduite dans 32 pays dans le

Ten gevolge de de organisatie van een 4^e examensessie per jaar hebben we het budget in 2014 moeten verhogen tot 241 000 EUR in vastlegging en 247 000 EUR in vereffening.

- Betaling vergoeding aan de juryleden van de examens voor monitoren van de autorijsscholen.
- Betaling vergoeding aan de leden van de beroepscommissie.

3. Vervoer van rijbewijzen naar de gemeentes: 25 000 EUR.

Rijbewijzen zijn beveiligde documenten met een belangrijke waarde. De rijbewijzen worden van een centraal punt met behulp van een firma van beveiligd transport naar de gemeentes gebracht

Ten gevolge de invoering van het rijbewijs in bankkaartmodel zullen er in de volgende jaren minder dergelijke transporten gebeuren.

- Tot mei 2013 nog transport van gewone rijbewijzen van de gemeentes
- Vanaf mei 2013 nog enkel transport van internationale rijbewijzen. We voorzien 1 levering per gemeente en per jaar.
- De transportkost per eenheid is 42,35 EUR

4. Permis de conduire type bancaire :

Er werd in de Ministerraad beslist om in 2012 een overheidsopdracht te gunnen voor de uitreiking van rijbewijzen in bankkaart formaat in alle gemeenten in België waarbij de eenheidsprijs per kaart bedraagt 4.10 EUR.

In 2012 = 38 pilotgemeenten

In 2013 volledige roll-out beëindigd op 19/04

In 2014 volledig jaar met alle gemeenten

Opmerking: voor 2013 wordt er maar 2 314 kEUR in vereffening voorzien. Vanaf 2017 voorzien we om over een periode van 10 jaar alle papieren rijbewijzen te vervangen door bankkaartmodellen. De huidige overheidsopdracht wordt voor een periode van 5 jaar afgesloten (zie bijlage 2). In 2017 moeten we een nieuwe opdracht maken voor de uitreiking van rijbewijzen in bankkaart formaat. Men ziet een vastleggingsraming van 16 138 kEUR voor (Vereffening vanaf 2018).

5. De dienst rijbewijzen ontvangt regelmatig facturen met bedragen lager dan 2 500 EUR. Er wordt een budget voorzien van 10 000 EUR voor kleine uitgaven.

6. De CIECA is de "Commission Internationale des Examens de Conduite Automobile" en die actief is in het domein van de verkeersveiligheid en de examens voor rijbewijzen voor motorvoertuigen. Het bestuur van de CIECA worden samengesteld uit verantwoordelijke autoriteiten voor examens

monde. Il est indiqué que le service « permis de conduire » soit membre de cette organisation.
Engagement et liquidation 2014: 6 000 EUR.

Conclave : -4 k EUR en eng ; -41 k EUR en liq

A.B. 33 56 50 12.11.34 (Bud DO PA AB) — Banque de données centrale permis de conduire: dépenses informatiques.

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c		907	879	879	879	879
b		1 010	931	931	931	931

Note explicative.

Suite à la restructuration du budget du SPF à partir de 2013 les crédits de l'AB mentionnée ci-après sont imputés sur ce programme :

- A.B. 33 56 42 12.11.24 (Bud DO PA AB) — Banque de données centrale du permis de conduire : dépenses informatiques.

L'application "permis de conduire" utilise une banque de données contenant toutes les données relatives aux permis de conduire.

Des crédits récurrents doivent être prévus pour assurer l'entretien correctif et adaptif de l'application.

L'application est opérationnelle à partir du 1er janvier 2013. A partir de 2013, les coûts récurrents suivants sont nécessaires:

- E-Health pour un montant de 50 kEUR
- Helpdesk Mercurius pour un montant récurrent de 300 kEUR. Ce helpdesk est nécessaire pour le support aux utilisateurs dont le nombre augmente en 2013.
- Un montant récurrent de 541 kEUR doit être prévu pour l'entretien correctif et adaptif de l'application.

Les crédits inscrits aux AB 56 50 12.11.34 et 56 50 74.22.34 concernent le projet dénommé Mercurius.

Conclave : - 12 k EUR en eng et liq

voor rijbewijzen uit 32 verschillende landen. Het is aangewezen dat de dienst "rijbewijzen" lid blijft van deze organisatie. Vastlegging en vereffening 2014: 6 000 EUR.

Conclaaf: -4 k EUR in vast. ; - 41 k EUR in ver.

A.B. 33 56 50 12.11.34 (Bud DO PA AB) — Centrale databank rijbewijzen: uitgaven informatica

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c		907	879	879	879	879
b		1 010	931	931	931	931

Verklarende nota.

Als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 worden op dit programma de kredieten samengevoegd van de volgende BA:

- A.B. 33 56 42 12.11.24 (Bud DO PA AB) — Banque de données centrale du permis de conduire : dépenses informatiques.

De toepassing "rijbewijzen" gebruikt een database met alle gegevens betreffende de rijbewijzen.

Recurrente kredieten zijn nodig om correctieve en adaptieve onderhoud uit te voeren.

De toepassing is vanaf 1 januari 2013 operationeel. Vanaf 2013, zijn onderstaande recurrente kosten nodig:

- E-Health voor een jaarlijks bedrag van 50 kEUR
- Helpdesk Mercurius voor een bedrag van 300 kEUR. De helpdesk is nodig voor de ondersteuning van de gebruikers waarvan het aantal in 2013 zal groeien.
- Uitgaven voor het correctieve en adaptieve onderhoud van de toepassing voor een bedrag van 541 kEUR.

De kredieten ingeschreven op BA 56 50 12.11.34 en 56 50 74.22.34 hebben betrekking op het project "Mercurius" genaamd

Conclaaf: -12 k EUR in vast. en ver.

A.B. 33 56 50 74 22 34 (Bud DO PA AB) — Investissement ICT banque de données centrale du permis de conduire.

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c		95	92	92	92	92
b		49	92	92	92	92

Note explicative.

Suite à la restructuration du budget du SPF à partir de 2013 les crédits de l'AB mentionnée ci-après sont imputés sur ce programme :

- A.B. 33 56 42 74.22.24 (Bud DO PA AB) — Investissement ICT banque de données centrale du permis de conduire.

Sur l'AB 33 56 50 74.22.34, un investissement récurrent de 92 000 EUR est nécessaire à partir de 2013 pour augmenter la capacité de stockage et assurer la mise à jour de l'infrastructure mise en place en 2011.

Les crédits inscrits aux AB 56 50 12.11.34 et 56 50 74.22.34 concernent le projet dénommé Mercurius.

PROGRAMME 6 : TRANSPORT EXCEPTIONNEL

60. Personnel

Effectifs

Niveau	2012	2013	2014
A	1	2	2
B	0,8	2,8	2,8
C	6	5	5
Totaux	7,8	9,8	9,8

Rem.: Les effectifs sont exprimés en équivalents temps plein.

B.A. 33 56 50 74 22 34 (Beg OA AP BA) — Investerings ICT centrale databank rijbewijzen.

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c		95	92	92	92	92
b		49	92	92	92	92

Verklarende nota.

Als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 worden op dit programma de kredieten samengevoegd van de volgende BA:

- B.A. 33 56 42 74.22.24 (Beg OA AP BA) — Investerings ICT centrale databank rijbewijzen.

Op de BA 33 56 50 74.22.34 een recurrent bedrag van 92 000 EUR nodig is vanaf 2013 om de infrastructuur in 2011 samengesteld uit te breiden en up-to-date te houden.

De kredieten ingeschreven op BA 56 50 12.11.34 en 56 50 74.22.34 hebben betrekking op het project genaamd "Mercurius".

PROGRAMMA 6: UITZONDERLIJK VERVOER

60. Personeel

Effectieven

Niveau	2012	2013	2014
A	1	2	2
B	0,8	2,8	2,8
C	6	5	5
Totaux	7,8	9,8	9,8

Opm.: De effectieven zijn uitgedrukt in voltijdse equivalenten.

Dépenses	(en milliers EUR)/ (in duizendtallen EUR)				Uitgaven
Statut	(P.A. B.A.)	2012	2013	2014	Statuut
Personnel statutaire	(60 11.00.03)		411	408	Statutair personeel
Totaux	fc		411	408	Totalen
	fb		411	408	

61. Frais de fonctionnement

61. Werkingskosten

PA	A.B.	Nature		2012	2013	2014	2015	2016	2017	B.A.	Aard
61	12.11.01	Biens-serv.	fc		29	28	28	28	28	12.11.01	Goed.-diensten
		Non-durable	fb		29	28	28	28	28		Niet-duurzaam
61	12.11.04	Informatique	fc	0	109	106	106	106	106	12.11.04	Informatica
			fb	184	204	199	199	199	199		
Totaux généraux			fc	0	138	134	134	134	134		Algemeen totaal
			fb	184	233	227	227	227	227		

Note explicative.

AB 56 61 12.11.01 – (Bud DO PA AB) — Dépenses permanentes pour achat de biens non durables et de services (à l'exclusion des dépenses informatiques)

Les licences sont souvent demandées par correspondance écrite. La direction Transport Exceptionnel répond toujours par lettre recommandée. Pour cette raison on prévoit un budget pour les frais d'expédition. Crédit prévu pour 2014 : 26 000 EUR

Pour la communication vers le secteur, un crédit de 2 000 EUR est prévu pour l'achat de vêtements pour les contrôles.

AB 56 61 12.11.04 – (Bud DO PA AB) — Dépenses diverses de fonctionnement relatives à l'informatiques)

Le Service Public Fédéral Mobilité et Transports garanti la délivrance des licences pour tout le pays (« one stop shopping » est une recommandation de l'UE) et fera fonction de centre d'information sur les possibilités de tous les modes de transports.
Dans la première phase le software pour demander les licences on-line sera développé.
Dans une deuxième phase l'intégration dans un système GIS sera développé.

En septembre 2010, le développement du software a été mis en marche. Le software est devenu actif en 2011. Pour l'entretien du software on prévoit en 2014 106 000 EUR.

Verklarende nota.

BA 56 61 12.11.01 – (Beg OA AP BA) — Bestendige uitgaven voor aankoop van niet-duurzame goederen en van diensten (met uitzondering van de informatica-uitgaven)

Vergunningen worden soms nog per briefwisseling aangevraagd. De directie Uitzonderlijk Vervoer antwoordt steeds via een aangetekend schrijven. Daarom wordt er een budget voorzien voor de verzendkosten . Krediet voorzien voor 2014: 26 000 EUR

Een krediet van 2 000 EUR is voorzien in 2013 voor aankoop van kledij voor bij de controles.

BA 56 61 12.11.04 – (Beg OA AP BA) — Allerhande werkingsuitgaven met betrekking tot de informatica

De federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer staat in voor de aflevering van vergunningen voor het hele land ("one stop shopping" is een aanbeveling van de EU) en zal fungeren als centraal informatiecentrum over de mogelijkheden van alle vervoermodi.

In de eerste fase wordt software ontwikkeld voor het on-line aanvragen van de vergunningen.

In een tweede fase wordt er gewerkt voor een integratie in een GIS systeem.

In september 2010 werd de ontwikkeling van de software opgestart, de software werd actief in 2011. Het onderhoud van de software wordt geraamd in 2014 106 000 EUR.

DIVISION ORGANIQUE 57

CELLULE PERMANENTE CHARGÉE DE LA
GESTION DU CADRE ORGANIQUE DISTINCT DU
SPF MOBILITÉ ET TRANSPORTS

Missions assignées

L'arrêté royal du 18 février 1997 portant des mesures en vue de la liquidation de la Régie des Transports Maritimes établit que la Régie cesse ses activités le 1^{er} mars 1997. Elle a continué à subsister pour réaliser les opérations nécessitées par la liquidation, jusqu'au 28 février 1999.

A cette date, tous les actifs et passifs résiduels de la RTM étaient transférés de plein droit à l'État.

En matière de personnel, le chapitre II de l'arrêté royal précité prévoit le transfert d'office au Ministère des Communications et de l'Infrastructure de toute une série d'agents statutaires de la RTM.

La présente division organique contient les allocations de base qui se retrouvent habituellement dans un programme de subsistance et qui recouvrent les frais des traitements des agents transférés, les frais de fonctionnement de la cellule permanente, les frais sociaux (Service social et rentes pour accidents de travail) et l'allocation de base destinée à apurer les dépenses résultant de la liquidation de la Régie.

PROGRAMME DE SUBSISTANCE 57/0

ORGANISATIEAFDELING 57

PERMANENTE CEL BELAST MET HET BEHEER
VAN DE AFZONDERLIJKE PERSONEELSFORMATIE
VAN DE FOD MOBILITEIT EN VERVOER

Toegewezen opdrachten

Het koninklijk besluit van 18 februari 1997 houdende maatregelen met het oog op de ontbinding van de Regie voor Maritiem Transport bepaalt dat de Regie op 1 maart 1997 haar activiteiten stopzet. Zij bleef bestaan om de noodzakelijke werkzaamheden van de liquidatie uit te voeren tot 28 februari 1999.

Op die datum werden alle overblijvende activa en passiva van de RMT in hun totaliteit overgedragen aan de Staat.

Wat het personeel betreft voorziet hoofdstuk II van voornoemd koninklijk besluit de overdracht van ambtswege van een ganse groep statutaire personeelsleden van de RMT naar het Ministerie van Verkeerswezen en Infrastructuur.

Deze organisatieafdeling bevat de basisallocaties die gewoonlijk in een bestaansmiddelenprogramma opgenomen worden en die de wedden van het overgehevelde personeel bevatten, de werkingskosten van de permanente cel, de sociale lasten (Sociale Dienst en renten voor arbeidsongevallen) en de basisallocatie bestemd om de uitgaven die voortvloeien uit de vereffening van de Regie te kunnen aanzuiveren.

ACTIVITEITENPROGRAMMA 57/0

Programma		2012 realisatie réalisé	2013 initieel initial	2014 voorstel proposition	2015 raming estimation	2016 raming estimation	2017 raming estimation	Programme
0. Bestaansmiddelen*	c	980	1 051	979	971	962	954	0. Subsistance*
	b	900	1 051	979	971	962	954	
Totalen	c	980	1 051	979	971	962	954	Totaux
	b	900	1 051	979	971	962	954	

01. Personnel**Effectifs (ETP)**

Niveau	2012	2013	2014
A	1	1	1
B	1	1	1
C	2,5	2,5	2,5
D	1	1	1
Total	5,5	5,5	5,5

01. Personeel**Effectieven (FTE)**

Niveau	2012	2013	2014
A	1	1	1
B	1	1	1
C	2,5	2,5	2,5
D	1	1	1
Totaal	5,5	5,5	5,5

Uitgaven		(in duizendtallen EUR) / (en milliers EUR)				Dépenses
Statuut	(P.A. B.A.)	2012	2013	2014		Statut
Statutaire personeel	01 11.00.03 c	852	789	722		Personnel statutaire
	b	786	789	722		

AB 33 57 02 11.00.03 (Bud DO PA AB) — *Personnel statutaire*

Note explicative

L'effectif du personnel et les rémunérations continuent à diminuer. Tous les agents qui pouvaient bénéficier d'un congé préalable à la mise à la retraite à la suite de la fermeture de la RTM, sont à la retraite à partir du 1er janvier 2007. En 2012, les derniers agents qui sont en congé préalable à la mise à la retraite à la suite de la fermeture de la ligne Ostende-Douvres en 2003, bénéficieront de la pension de retraite.

Les dépenses réelles concernant les facilités de circulation sur le réseau ferroviaire ont commencé à diminuer à partir de 2007. À partir de l'année budgétaire 2008, pour la première fois, des agents faisant partie de la Cellule Permanente et du Service Social partent peu à peu à la retraite. A la fin de 2008, tous les fonctionnaires qui entraient encore en ligne de compte pour une mobilité d'office avaient été transférés.

A la date du premier février 2011 la mise à disposition de la Société communale autonome du port d'Ostende est terminée pour 3 des 5 personnes. Ces fonctionnaires statutaires étaient mis en mobilité d'office au sein du SPF au Transport Maritime. Annuellement les crédits budgétaires seront transférés du budget de l'ex-RTM (division 57) au budget du Transport Maritime (division 53)

BA 33 57 02 11.00.03 (Beg OA AP BA) — *Statutaire personeel*

Verklarende nota

Het personeelseffectief en de bezoldigingen dalen verder. De personeelsleden die als gevolg van de sluiting van de RMT in verlof voorafgaand aan het pensioen konden gaan, zijn vanaf 1/1/2007 allemaal op rustpensioen. In het jaar 2012 gaan ook de laatste personeelsleden met pensioen die als gevolg van de sluiting van de Oostende-Doverlijn in 2003 in verlof voorafgaand aan het pensioen konden gaan.

De reële kosten van de verkeersvoordelen op het spoorwagennet beginnen voor het eerst te dalen vanaf 2007. Vanaf het begrotingsjaar 2008 gingen er voor het eerst ook ambtenaren tewerkgesteld bij de Permanente Cel Afzonderlijke Personeelsformatie ex-RMT en de Sociale Dienst met pensioen. Alle personeelsleden die nog voor ambtshalve mobiliteit in aanmerking kwamen zijn geplaatst eind 2008.

Op 1 februari 2011 kwam voor 3 van de 5 personeelsleden die ter beschikking gesteld waren van het AGHO een einde aan hun terbeschikkingstelling. Deze ambtenaren werden ambtshalve overgeplaatst binnen de eigen FOD naar Maritiem Vervoer. De begrotingskredieten zullen jaarlijks overgeheveld worden van de begroting van de ex-RMT (afdeling 57) naar de begroting van Maritiem Vervoer (afdeling 53).

02. Frais de fonctionnement

(en milliers EUR)

02. Werkingskosten

(in duizendtallen EUR)

PA	B.A.	Aard		2012	2013	2014	2015	2016	2017	A.B.	Nature
	12.11.01.1	Erelonen	c	0,8	4	4	4	4	4	12.11.01.1	Honoraire
			b	0,4	4	4	4	4	4		
	12.11.01.2	Aankopen	c	3,5	5,5	5,5	5,5	5,5	5,5	12.11.01.2	Achats
			b	2,5	5,5	5,5	5,5	5,5	5,5		
02	12.11.01	Totalen	c	4	10	10	10	10	10	12.11.01	Totaux
			b	3	10	10	10	10	10		
02	12.11.04	Informatica	c	-	1	1	1	1	1	12.11.04	Informatique
			b	-	1	1	1	1	1		
02	74.22.04	Informatica	c	-	7	7	7	7	7	74.22.04	Informatique
			b	-	7	7	7	7	7		
		Algemeen totaal	c	4	18	18	18	18	18		Totaux généraux
			b	3	18	18	18	18	18		

Note explicative

Pour l'AB 12.11.01 Dépenses permanentes pour achat de biens non durables et de services à l'exclusion des dépenses informatiques un montant de 10 000 EUR est prévu.

Pour l'AB 74.22.04 Dépenses d'investissement relatives à l'informatique, un montant de 7 000 EUR est prévu pour l'achat d'une imprimante.

Verklarende nota

Voor de BA 12.11.01 Bestendige uitgaven voor de aankoop van niet-duurzame goederen en diensten met uitsluiting van de informatica-uitgaven wordt een bedrag van 10 000 EUR voorzien.

Voor de BA 74.22.04 Investeringsuitgaven inzake informatica wordt een bedrag van 7 000 EUR voorzien voor de aankoop van een multifunctionele printer.

04. Dépenses diverses et variées

AB 33 57 04 34.31.05 (Bud DO PA AB) — Dépenses découlant de la liquidation de la RTM

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	123	125	120	119	110	102
b	111	125	120	119	110	102

Note explicative

Le montant prévu de 120.000 euros (125.000 euros en 2013) à cet A.B. est réparti entre le passif social de la CIWLT et de la Régie des Transports maritimes, ce qui représente une diminution de 5.000 euros. 3.000 euros pour l'allocation sociale et 2.000 euros pour une diminution pour le supplément à l'allocation de chômage dans le cadre de la prépension à payer au Fonds de Fermeture des Entreprises.

Le passif social de la CIWLT/RTM constitue:

- Un remboursement éventuel des contributions versées à l'assurance collective pour frais d'hospitalisation de la CIWLT pour le ou la partenaire d'un ex-agent, à la suite du décès de ce

04 - Diverse verscheiden uitgaven

BA 33 57 04 34.31.05 (Beg OA AP BA) — Uitgaven voortvloeiend uit de vereffening van de Regie voor Maritiem Transport

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	123	125	120	119	110	102
b	111	125	120	119	110	102

Verklarende nota

Het voorziene bedrag van 120 000 euro (125 000 euro in 2013) op deze B.A. wordt verdeeld over het sociaal passief van CIWLT en de Regie voor Maritiem Transport. Dit is een vermindering van 5 000 euro. 3 000 euro voor het wegvallen van de sociale toeslag en 2 000 euro vermindering van de bijdrage voor de aanvullende toeslag (brugpensioen) aan het Fonds Sluiting der Ondernemingen.

Het sociaal passief van CIWLT/RMT betreft:

- Eventuele terug te betalen bijdragen van de partner, betaald aan de groepshospitalisatieverzekering CIWLT, dit als gevolg van het overlijden van een personeelslid of

dernier. Il reste seulement le remboursement éventuel des contributions versées à l'assurance collective pour frais d'hospitalisation, une estimation de 1 000 euros.

- Indemnités de préavis à payer au personnel de la CIWLT/RTM qui est à nouveau déclaré apte après une incapacité de travail de longue durée (une provision de 3 000 euros).
- Frais d'assurance d'hospitalisation pour les (ex-) travailleurs de la CIWLT/RTM (98 000 euros). L'indexation des tarifs est compensée par une réduction naturelle du nombre des affiliés (décès).
- Montant à payer au Fonds de Fermeture des Entreprises pour le financement de l'allocation complémentaire à la prépension à la suite de la fermeture de la ligne Ostende-Douvres en 2003 (18 000 euros en 2014). Une diminution de 2 000 euros.

AB 33 57 04 41.60.05 (Bud DO PA AB) — Subside à l'ASBL Service Social (ex AB 11.00.05)

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c		116	118	118	118	118
b		116	118	118	118	118

Note explicative

Un montant de 118 000 euros est prévu en 2014 à titre de contribution dans l'intervention de l'ASBL Service Social du Service Public Fédéral Mobilité et Transports pour le personnel du cadre distinct du SPF Mobilité et Transports ainsi que pour le personnel pensionné, tant de l'ex-RTM que du cadre distinct.

van zijn (haar) partner. Er blijft enkel de eventuele terugbetaling betreffende de hospitalisatieverzekering, een raming van 1 000 euro.

- Opzegvergoedingen te betalen aan personeel van CIWLT/RMT die na langdurige arbeidsongeschiktheid terug arbeidsgeschikt wordt verklaard (een provisie van 3 000 euro).
- Hospitalisatieverzekering voor de (ex)-werknemers van CIWLT/RMT (98 000 euro). Indexering van de tarieven wordt gecompenseerd door de natuurlijke afvloeï van aangeslotenen (overlijden).
- Bedrag te betalen aan het Fonds Sluiting der Ondernemingen ter financiering van de aanvullende toeslag van het brugpensioen als gevolg van de sluiting Oostende-Doverlijn in 2003 (18 000 euro in 2014). Een vermindering van 2 000 euro.

BA 33 57 04 41.60.05 (Beg OA AP BA) — Toelage aan VZW Sociale dienst (ex BA 11.00.05)

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c		116	118	118	118	118
b		116	118	118	118	118

Verklarende nota

In 2014 is een bedrag van 118 000 euro voorzien als bijdrage in de tussenkomst van de VZW Sociale Dienst van de FOD Mobiliteit en Vervoer i.v.m. de afzonderlijke personeelsformatie van de FOD Mobiliteit en Vervoer evenals voor de gepensioneerden van zowel de ex-RMT als van de van de afzonderlijke personeelsformatie.

DIVISION ORGANIQUE 58

CHARGES DU PASSE

12. Transports Terrestre: STI

AB 33 58 12 81.11.28 — Travaux, fournitures et services destinés à la promotion, la modernisation, l'amélioration de la qualité et de la sécurité des transports en commun secondaires urbains et interurbains

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	62	318	318	318	318	318
b	62	318	318	318	318	318

Note explicative

Cette AB a trait aux travaux exécutés dans le cadre de la promotion du transport urbain et interurbain, pour lesquels un engagement a été obtenu avant le 31 décembre 1988. Selon la loi spéciale de financement des communautés et des régions, les factures doivent dans ce cas être honorées par l'État fédéral à concurrence des soldes engagés disponibles.

14. Travaux Publics

AB 33 58 14 73.20.25 — Apurement des créances découlant d'engagements contractés avant le 1 janvier 1989 par les administrations de l'ex-Ministère des Travaux Publics et l'ex-Fonds des Routes dans le cadre des investissements publics

(en milliers EUR)

sc	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	0	1	1	1	1	1
b	0	1	1	1	1	1

Note explicative.

Les crédits inscrits sur cette allocation de base ont trait aux dépenses qui restent à charge de l'État fédéral suivant les dispositions de l'article 61 de la loi spéciale du 16 janvier 1989 concernant le financement des Communautés et des Régions, et ce, dans le cadre des travaux publics entrepris par les anciennes administrations des Routes et des Voies hydrauliques.

ORGANISATIEAFDELING 58

LASTEN VAN HET VERLEDEN

12. Vervoer te Land: MIV

BA 33 58 12 81.11.28 — Werken, leveringen en diensten bestemd voor de bevordering, de modernisering, de verhoging van de kwaliteit en veiligheid van de diensten van het gemeenschappelijk stedelijk en interstedelijk secundair vervoer

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	53	318	318	318	318	318
b	53	318	318	318	318	318

Verklarende nota

Deze BA heeft betrekking op de werken uitgevoerd in het kader van de bevordering van het stads- en streekvervoer waarvoor een vastlegging werd bekomen voor 31 december 1988 en die krachtens de bijzondere financieringswet van de gemeenschappen en gewesten door de nationale staat dienen vereffend te worden.

14. Openbare Werken

BA 33 58 14 73.20.25 — Aanzuivering van de vorderingen voortspruitend uit de verbintenissen die vóór 1 januari 1989 door de besturen van het ex-Ministerie van Openbare Werken en het ex-Wegenfonds werden aangegaan in het kader van de openbare investeringen

(in duizendtallen EUR)

ks	2012	2013	2014	2015	2016	2017
c	0	1	1	1	1	1
b	0	1	1	1	1	1

Verklarende nota.

De op deze basisallocatie ingeschreven kredieten hebben betrekking op de uitgaven die ten laste van de centrale staat blijven, volgens de bepalingen van artikel 61 van de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de Gemeenschappen en Gewesten, en dit in het kader van de werken ondernomen door de toenmalige besturen Wegen en Waterwegen.

Les dossiers étaient à charge de la présente allocation de base gérés par des services de l'ex-Ministère des Travaux Publics et l'ex-Fonds des Routes et qui ont été régionalisés au 1/1/1989.

Un montant provisionnel d'1K EUR est inscrit.

De dossiers van de werken ten dienste van deze basisallocatie worden beheerd door het ex-Ministerie van Openbare werken en het ex-Wegenfonds die op 1/1/1989 werden geregionaliseerd.

Een provisioneel bedrag van 1 K EUR wordt ingeschreven.