DOC 53 **1945/019**

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

20 décembre 2011

JUSTIFICATION DU BUDGET GÉNÉRAL DES DÉPENSES
pour l'année budgétaire 2012

* 33. **SPF Mobilité et Transports**

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

20 december 2011

VERANTWOORDING VAN DE ALGEMENE UITGAVENBEGROTING
voor het begrotingsjaar 2012

* 33. **FOD Mobiliteit en Vervoer**

Voir aussi:

Doc 53 **1945/ (2011/2012)**:
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
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 **1945/ (2011/2012)**:
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*

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 53 0000/000:	*Document parlementaire de la 53e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif*
QRVA:	*Questions et Réponses écrites*
CRIV:	*Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)*
CRABV:	*Compte Rendu Analytique (couverture bleue)*
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)*
PLEN:	*Séance plénière*
COM:	*Réunion de commission*
MOT:	*Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)*

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 53 0000/000:	*Parlementair document van de 53e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer*
QRVA:	*Schriftelijke Vragen en Antwoorden*
CRIV:	*Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)*
CRABV:	*Beknopt Verslag (blauwe kaft)*
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:	*Plenum*
COM:	*Commissievergadering*
MOT:	*Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)*

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

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

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.dekamer.be
e-mail : publicaties@dekamer.be

DIVISION ORGANIQUE 11

ORGANES STRATEGIQUES DU SECRETAIRE D'ÉTAT A LA MOBILITE ATTACHE 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 et des experts, des frais de fonctionnement et des dépenses patrimoniales.

0. — POLITIQUE ET STRATÉGIE

Remarque préalable

Conformément aux instructions budgétaires, les crédits de personnel ont été d'une part indexés de 3,53 % et d'autre part une économie de 0,7 % a été appliquée.
Les moyens de fonctionnement ont été indexés de 2,1 %.

01. SUBSISTANCE

A.B. 33 11 01 11.00.01 — Rémunérations et frais de représentation du Secrétaire d'État.

(en milliers EUR)

sc	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	208	210	**216**	216	216	216
b	208	210	**216**	216	216	216

Note explicative

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 11 01 11.00.02 — Rémunérations et indemnités des membres des organes stratégiques.

(en milliers EUR)

sc	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	758	610	**627**	627	627	627
b	758	610	**627**	627	627	627

Note explicative

Rémunérations et indemnités du personnel des organes stratégique. 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'État fédéral, l'emploi de personnel détaché

ORGANISATIEAFDELING 11

BELEIDSORGANEN VAN DE STAATSSECRETARIS VAN MOBILITEIT 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.

0. — BELEID EN MISSIE

Voorafgaande opmerking

Overeenkomstig de begrotingsinstructies werden de personeelskredieten enerzijds geïndexeerd met 3,53% en werd er anderzijds een besparing van 0,7 % toegepast.
De werkingsmiddelen werden geïndexeerd met 2,1%.

01. BESTAANSMIDDELEN

B.A. 33 11 01 11.00.01 — Wedde en representatiekosten van de Staatssecretaris.

(in duizendtallen EUR)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	208	210	**216**	216	216	216
b	208	210	**216**	216	216	216

Verklarende nota.

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

B.A. 33 11 01 11.00.02 — Bezoldigingen en vergoedingen van de leden van de beleidsorganen.

(in duizendtallen EUR)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	758	610	**627**	627	627	627
b	758	610	**627**	627	627	627

Verklarende nota

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

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 12.11.48 au lieu d'une AB 11.00.xx.

Par conséquent, les rémunérations et allocations des membres des organes de gestion pour 2012, estimées à 785 000 EUR, sont réparties aux AB 11 01 11.00.02 (627 000 EUR) et 11 01 12.11.48 (158 000 EUR).

Les diminutions des crédits susmentionnés ont été comptabilisées à cette AB.

02. FRAIS DE FONCTIONNEMENT

A.B. 33 11 01 12.11.04 — Dépenses diverses de fonctionnement relatives à l'informatique.

(en milliers EUR)

sc	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	4	4	**4**	4	4	4
b	3	4	**4**	4	4	4

Note explicative

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

A.B. 33 11 01 12.11.19 — Frais de fonctionnement.

(en milliers EUR)

sc	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	242	278	**278**	278	278	278
b	241	278	**278**	278	278	278

Note explicative

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.

worden gelijkgesteld met een aankoop van diensten en te worden geïmputeerd op een BA 12.11.48 i.p.v. van op een BA 11.00.xx.

Bijgevolg worden de bezoldigingen en vergoedingen van de leden van beheersorganen voor 2012 geraamd op 785 000 EUR verdeeld over de BA's 11 01 11.00.02 (627 000 EUR) en 11 01 12.11.48 (158 000 EUR).

De bovenvermelde vermindering van de kredieten werd op deze BA aangerekend

02. WERKINGSKOSTEN

B.A. 33 11 01 12.11.04 — Allerhande werkingsuitgaven met betrekking tot de informatica.

(in duizendtallen EUR)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	4	4	**4**	4	4	4
b	3	4	**4**	4	4	4

Verklarende nota

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

B.A. 33 11 01 12.11.19 — Werkingskosten.

(in duizendtallen EUR)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	242	278	**278**	278	278	278
b	241	278	**278**	278	278	278

Verklarende nota

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

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

(en milliers EUR)

sc	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	140	157	**158**	158	158	158
b	122	157	**158**	158	158	158

Note explicative

Voir justification AB 11 01 11.00.02.

A.B. 33 11 01 74.22.01 — Dépenses pour l'acquisition de biens meubles durables, à l'exclusion des dépenses informatiques.

(en milliers EUR)

sc	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	-	4	**4**	4	4	4
b	-	4	**4**	4	4	4

Note explicative

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

A.B. 33 11 01 74.22.04 — Dépenses d'investissement relatives à l'informatique.

(en milliers EUR)

sc	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	5	5	**5**	5	5	5
b	4	5	**5**	5	5	5

Note explicative

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

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

(in duizendtallen EUR)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	140	157	**158**	158	158	158
b	122	157	**158**	158	158	158

Verklarende nota.

Zie verantwoording BA 11 01 11.00.02.

B.A. 33 11 01 74.22.01 — Uitgaven voor de aankoop van duurzame roerende goederen met uitzondering van de informatica-uitgaven.

(in duizendtallen EUR)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	-	4	**4**	4	4	4
b	-	4	**4**	4	4	4

Verklarende nota.

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

B.A. 33 11 01 74.22.04 — Investeringsuitgaven inzake de informatica.

(in duizendtallen EUR)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	5	5	**5**	5	5	5
b	4	5	**5**	5	5	5

Verklarende nota

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. Le plan de management du Président

Remarque préalable : dans l'attente du plan de management du nouveau Président, c'est le contenu du plan existant Mobilit + qui est présenté ci-dessous.

Vision, mission et objectifs stratégiques du SPF

• Vision

Le SPF sera en 2014 un service public attrayant qui :

- veillera à la motivation de tous les membres de son personnel;
- concrétisera les orientations politiques grâce à un pilotage efficace;
- orientera systématiquement ses propositions vers la réalisation d'une mobilité durable;
- au sein duquel les collaborateurs développeront la culture du résultat, une qualité supérieure de service et un partenariat privilégié avec le ministre compétent pour la Mobilité.

• Mission

- Préparation et mise en œuvre d'une politique fédérale concertée des transports et de la mobilité au service:
  - de la population
  - des entreprises
  - de l'économie (de la Belgique et de chacune des Régions).

- Dans la mise en œuvre de cette mission, le SPF est soucieux de:
  - la sécurité
  - la sûreté
  - la santé
  - les enjeux sociaux
  - l'intégration des modes de transport terrestre, maritime et aérien.

- Par ses actions, le SPF veille continuellement et prioritairement à:
  - soutenir la croissance économique
  - réduire la pollution de l'air
  - promouvoir l'égalité des chances
  - améliorer la qualité de vie

• Objectifs stratégiques

ORGANISATIEAFDELING 21

BEHEERSORGANEN

1. Toegewezen opdrachten van de diverse beheersorganen

1.1 Managementplan van de Voorzitter

Voorafgaande bemerking: In afwachting van het managementplan van de nieuwe Voorzitter werd hierna vertrokken van de inhoud het bestaande plan Mobilit +.

Visie, missie en strategische doelstellingen van de FOD

• Visie

De FOD zal in 2014 een aantrekkelijke overheidsdienst zijn
- met aandacht voor de motivatie van alle personeelsleden;
- die, dankzij een doeltreffende sturing, de beleidskeuzes verwezenlijkt;
- die zijn voorstellen systematisch zal baseren op de verwezenlijking van duurzame mobiliteit;
- waar de medewerkers een taakgerichte bedrijfscultuur, een kwalitatief hoge dienstverlening en een bevoorrecht partnership met de minister die bevoegd is voor Mobiliteit ontwikkelen.

• Missie

- Voorbereiding en uitvoering van een federaal overlegd beleid voor vervoer en mobiliteit ten dienste van:
  - de bevolking
  - de ondernemingen
  - de economie (van België en elk van zijn Gewesten)

- Bij de uitvoering van deze missie is de FOD begaan met:
  - de veiligheid
  - de beveiliging
  - de gezondheid
  - de sociale belangen
  - de integratie van de transportmodi: te land, maritiem en in de lucht.

- Bij zijn acties waakt de FOD er voortdurend en metvoorrang over om:
  - de economische groei te ondersteunen
  - de luchtvervuiling terug te dringen
  - de gelijke kansen te ondersteunen
  - de levenskwaliteit te verbeteren.

• Strategische doelstellingen

- Développer la mobilité durable, dans sa triple dimension économique, sociale et environnementale, prioritairement par une offre de services de qualité renforcée.
- Renforcer la sécurité et la sûreté de tous les modes de transport et de leurs infrastructures.
- Dynamiser le rail (ouverture à la concurrence, interopérabilité, approche de sécurité ferroviaire commune à tous les réseaux, niveau d'investissement suffisant).
- Protéger les consommateurs.
- Renforcer la régulation.
- Développer les contrôles de qualité.
- Promouvoir et renforcer la qualité du transport ferroviaire.

Les 6 objectifs de management du SPF

1. Développer le Stewardship ou plaisir du service
2. Parfaire les outils de gestion pour atteindre la maîtrise interne
3. Grâce au pilotage continu, atteindre les objectifs fixés en concertation
4. D'une seule voix, parler et porter la Belgique au niveau international
5. Trouver bien-être, plaisir et fierté au travail
6. Développer la nouvelle horizontalité

-

1.2. 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.

- De duurzame mobiliteit ontwikkelen in haar drievoudige dimensie: economisch, sociaal en ecologisch en dit voornamelijk door een versterkt aanbod van kwalitatieve dienstverlening.
- De veiligheid en beveiliging van alle vervoersmodi en hun infrastructuren versterken.
- Het spoor dynamiseren (openstelling voor de concurrentie, interoperabiliteit, gemeenschappelijke benadering van spoorveiligheid over alle netwerken, voldoende investeringen)
- De consumenten beschermen.
- De regelgeving versterken.
- Kwaliteitscontroles ontwikkelen.
- Het bevorderen en het versterken van de kwaliteit van het spoorvervoer.

De 6 managementdoelstellingen van de FOD

1. Stewardship of plezier in dienstverlening ontwikkelen
2. Beheersinstrumenten vervolmaken met het oog op interne beheersing
3. In overleg vastgestelde doelstellingen door continue aansturing halen of overtreffen
4. Met één stem spreken en België internationaal uitdragen
5. Welzijn, plezier en trots in het werk
6. De nieuwe horizontaliteit ontwikkelen

-

1.2 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.

1.3. *La cellule Communication externe*

Le Service de Communication externe doit poursuivre un triple objectif:

- Faire connaître le Ministre, le Cabinet et le SPF et nous valoriser à l'extérieur, en tant qu'organisation (image building) en particulier auprès du grand public via le nouveau concept du guichet unique;
- s'informer et informer la structure sur le traitement de la Mobilité et des transports dans la presse;
- la gestion des plaintes et des relations clients (enquêtes de satisfaction, accessibilité, qualité de l'accueil, web site).

Le Service juridique

En tant que superviseur du Service Juridique, la Présidente 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.

Le Service d'Audit interne

Le service Audit interne est une activité indépendante et objective qui aide l'organisation à atteindre ses objectifs en évaluant, par une approche systématique et méthodique, ses processus de management des risques, de contrôle interne, et de bonne gouvernance du SPF en faisant des propositions pour les améliorer et renforcer leur efficacité. Le service Audit interne est compétent pour tous les domaines d'activité.

Le service Audit interne par ses avis, suggestions et recommandations s'efforce d'aider et de soutenir le management à mettre en place et exercer un certain contrôle, lui permettant ainsi de mieux maîtriser les activités dont il a la charge et les risques qui s'y rapportent et de développer l'organisation.

Il rend des avis, recommandations et conseils compétents, indépendants et objectifs qui fournissent au management une assurance raisonnable que les objectifs peuvent être atteints. Ses avis, recommandations et conseils procurent une plus-value au SPF et renforcent son organisation.

Cette mission ne peut être effectuée que si, pour la mettre en œuvre, il y a suffisamment de ressources

De Cel Externe Communicatie

De cel externe communicatie moet een drieledige doelstelling nastreven:

- De minister, de beleidscel en de FOD als organisatie (imagebuilding) bekend en gewaardeerd maken en dit in het bijzonder bij het grote publiek door middel van het nieuwe concept van het enig loket;
- zichzelf en de structuur informeren over hoe mobiliteit en vervoer in de pers komt;
- klachten en klantenrelaties beheren (tevredenheidenquêtes, toegankelijkheid, kwaliteit van het onthaal, website).

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.

Dienst Interne Audit

Interne audit is een onafhankelijke en op objectieve wijze zekerheidverstrekkende en raadgevende activiteit. Deze is in het leven geroepen om een meerwaarde te bieden en een verbetering te bewerkstelligen van de werking van een organisatie. Zij helpt de FOD bij het realiseren van haar doelstellingen door, via een systematische en gedisciplineerde aanpak, de doeltreffendheid van het risico- en controlebeheer en de beleidsprocessen te evalueren en te verbeteren.

De dienst Interne Audit is bevoegd voor alle activiteitsdomeinen. Met haar adviezen, suggesties en aanbevelingen tracht de dienst Interne Audit het management te helpen en te ondersteunen bij de invoering en uitoefening van een zekere controle, waardoor het management beter in staat is om de activiteiten en de bijbehorende risico's te beheersen en de organisatie te ontwikkelen.

Zij geeft deskundige, onafhankelijke en objectieve adviezen, aanbevelingen en raadgevingen die het management een redelijke zekerheid bieden dat de doelstellingen haalbaar zijn. Haar adviezen, aanbevelingen en raadgevingen leveren een meerwaarde op voor de FOD en versterken haar organisatie.

Deze missie kan slechts goed uitgevoerd worden indien er voldoende middelen intern aanwezig zijn om

internes ou si des capacités et des compétences sont louées à l'extérieur si elles ne sont pas présentes à l'intérieur.

1.3 *Direction politique de Mobilité durable et ferroviaire*

En exécution de l'objectif de management n°6 mentionné plus haut (cf. point 1.1) "Développer une nouvelle horizontalité", un nouveau service d'appui a été créé dans le courant de l'année 2009.
Depuis le 1er juillet 2010, un nouveau Service d'appui "Entreprises publiques & Transport ferroviaire" a été ajouté à cette Direction. En attendant la restructuration du budget en 2013, les crédits de cette division restent en réalité inscrits au programme 51/1 – Transport ferroviaire.

Entre-temps, ce service d'appui a été placé dans la nouvelle « Direction Politique de Mobilité durable et ferrovaire».

1.4 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:

  - Recrutement et sélection du personnel **:** Analyse des besoins, processus de recrutement, gestion des engagements et des départs
  - 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
  - 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
  - Communication interne et gestion des connaissances

- 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.

ze uit te voeren of om externe capaciteit en competenties in te huren indien deze intern niet aanwezig zijn.

1.3 *Directie Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid*

In uitvoering van voormelde managements-doelstelling nr. 6 (cf. punt 1.1) "ontwikkelen van een nieuwe horizontaliteit" werd in het najaar 2009 een nieuwe ondersteuningsdienst opgericht.
Sinds 1 juli 2010 werd aan voormelde ondersteuningsdienst een nieuwe afdeling "Overheidsbedrijven & Spoorvervoer" toegevoegd. In afwachting van de herstructurering van de begroting in 2013, blijven de kredieten voor deze afdeling echter ingeschreven onder het programma 51/1 - spoorvervoer.

Inmiddels werd deze ondersteuningsdienst ondergebracht in de nieuwe directie "Directie duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid".

1.4 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:

  - Aanwerving en selectie van het personeel : Analyse van de behoeften, aanwervingsprocedure, beheer van de aanwervingen en de ontslagen.
  - Ontwikkeling van het personeel en van de organisatie : Competentiebeheer, evaluatie, ontwikkeling van de loopbaan, werkomstandigheden (veiligheid, welzijn, pesten,…), opleiding en documentatie.
  - 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.
  - Interne communicatie en kennisbeheer

- 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.

Le service Traduction assure les traductions françaises, allemandes 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;
- 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…);
- 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.

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.
- Exécute une partie des tâches opérationnelles relatives à la comptabilité du SPF.
- Est chargé du traitement des dossiers relatifs aux marchés publics sur le plan des règles de droit et du développement d'un centre d'expertise en la

De vertaaldienst verzekert de Franse, Duitse 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.
- 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…).
- 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.

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 een deel van de operationele taken uit met betrekking tot de boekhouding van de FOD
- Is belast met de behandeling van de dossiers met betrekking tot de overheidsopdrachten op het vlak van de rechtsregels en de ontwikkeling van een

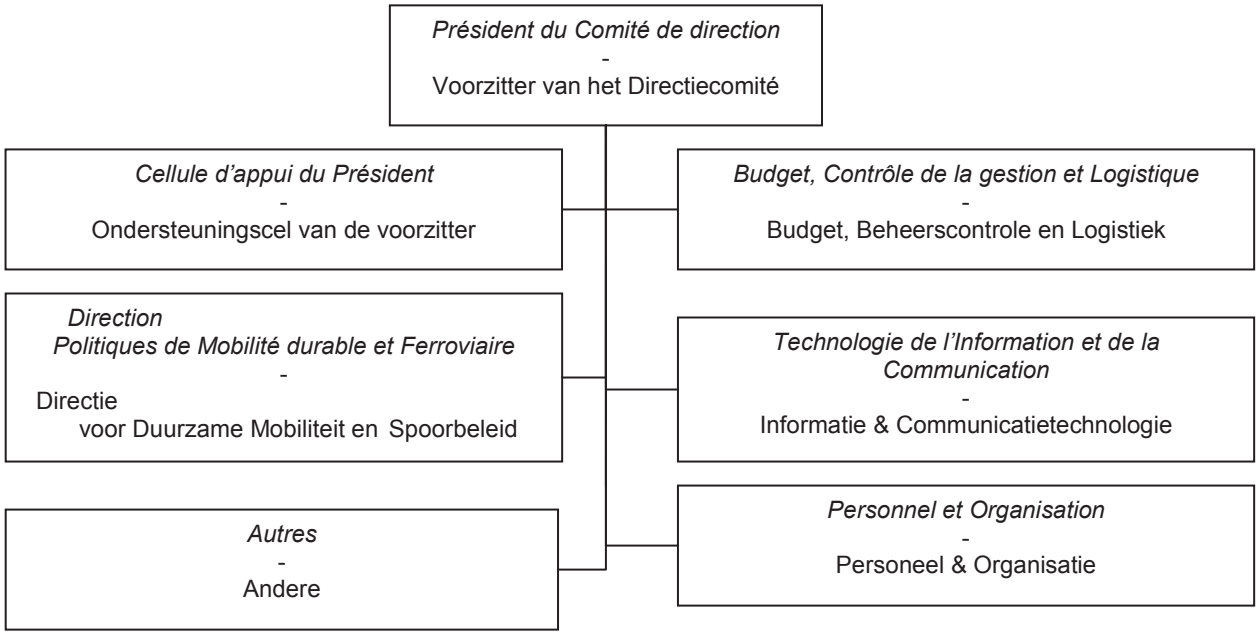
matière.
- Offre aux services gestionnaires et au management un cadre général et un soutien méthodologique et pratique pour permettre la gestion des processus et des activités du SPF par l'application de mécanismes de planification et de contrôle et une approche basée sur les risques.

- 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

expertisecentrum.
- 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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
01 03 10 02	c	77	0	**0**	0	0	0
	b	70	0	**0**	0	0	0
01 11 00 03	c	12 264	13 503	**14 200**	0	0	0
	b	12 260	13 503	**14 212**	0	0	0
01 11 00 04	c	3 279	3 589	**3 622**	0	0	0
	b	3 279	3 589	**3 622**	0	0	0
01 11 40 05	c	318	126	**152**	152	152	152

	b	298	126	**152**	152	152	152
01 12 11 01	c	4 838	5 200	**4 993**	4 993	4 993	4 993
	b	4 852	5 200	**5 186**	5 186	5 186	5 186
01 12 11 07	c	28	30	**30**	30	30	30
	b	28	30	**30**	30	30	30
01 12 11 21	c	0	0	**400**	400	400	400
	b	78	78	**78**	78	78	78
01 12 21 48	c	420	0	**0**	0	0	0
	b	409	0	**0**	0	0	0
01 34 41 01	c	3 379	0	**0**	0	0	0
	b	3 379	0	**0**	0	0	0
01 34 41 02	c	0	77	**77**	77	77	77
	b	0	77	**77**	77	77	77
01 41 60 05	c	-	175	**179**	179	179	179
	b	-	175	**179**	179	179	179
01 74 10 01	c	-	30	**30**	30	30	30
	b	-	30	**30**	30	30	30
01 74 22 01	c	579	552	**452**	452	452	452
	b	541	552	**551**	551	551	551
01 74 22 15	c	350	0	**0**	0	0	0
	b	50	0	**0**	0	0	0
02 12 11 04	c	4 035	4 300	**4 289**	4 289	4 289	4 289
	b	3 790	4 100	**4 089**	4 089	4 089	4 089
02 12 11 24	c	857	2 762	**850**	850	850	850
	b	366	800	**798**	798	798	798
02 74 22 04	c	1 114	1 365	**1 489**	1 489	1 489	1 489
	b	1 541	1 365	**1 510**	1 510	1 510	1 510
03 12 11 24	c	1 425	-	**0**	0	0	0
	b	1 629	1 265	**0**	0	0	0
04 12 11 24	c	1 175	1 200	**1 197**	1 197	1 197	1 197
	b	1 114	1 200	**1 197**	1 197	1 197	1 197
05 12 11 04	c	0	1 200	**524**	524	524	524
	b	0	1 200	**524**	524	524	524
Totaal	**c**	**34 138**	**34 109**	**32 484**	**14 662**	**14 662**	**14 662**
Total	**b**	**33 684**	**33 290**	**32 235**	**14 398**	**14 398**	**14 398**

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	2010	2011	**2012**
A	128,4	147,4	**144,4**
B	40,3	47,3	**47,3**
C	71,7	75,1	**74,9**
D	120,4	116,4	**115,9**
Total / Totaal	**360,8**	**386,2**	**382,5**

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 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 inscrirons dans les initiatives prises par le Ministre en charge de la simplification administrative, la priorité sera donnée à l'e-government.

Communication externe

La Cellule Communication externe fait partie de la Cellule d'appui du Président. Ses activités se regroupent selon 3 thèmes: communication avec les citoyens et le presse, la gestion des plaintes et des relations clients (enquêtes, infodesk,…).

3. Overzicht van de activiteiten

Hierna volgt een overzicht van de activiteitsdomeinen van de diverse beheersorganen. De persoonsgebonden werkingsmiddelen 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 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.

Externe communicatie

De Cel Externe Communicatie maakt deel uit van de Ondersteuningscel van de Voorzitter. Haar activiteiten worden gegroepeerd in 3 thema's: communicatie met de burger en de pers, klachtenbeheer en klantenmanagement (enquêtes, infodesk …)

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.

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.

Les activités du service d'audit sont reprises dans un programme de travail établis par le responsable des activités d'audit notamment sur base des informations pertinentes fournies par la Présidente du Comité de direction, le management et l'environnement interne et

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.

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.

De activiteiten van de interne audit worden opgenomen in een werkprogramma dat door de verantwoordelijke voor de interne auditactiviteiten wordt opgesteld op basis van relevante informatie van de Voorzitter het management en door de interne en

externe du SPF. Le programme de travail est approuvé par le comité de direction en l'absence d'un 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 sélectionnés sur base d'une analyse de risques.

Dans le cadre du programme de travail annuel, une partie des moyens peut être employée pour répondre à des demandes spécifiques. Ces demandes s'apparentent, entre autres, à des missions de consultance permises dans le cadre de normes professionnelles de IIA (Institute of International Auditors).

Des missions d'audit ou de consultance pourraient être programmées suite à une demande du Ministre, de la Présidente 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 sur la réalité des choses et des processus sur le terrain.

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 et EMAS entreprises par certaines parties de l'organisation. Ces systèmes doivent annuellement faire l'objet d'un audit interne règlementaire. C'est le Service Audit interne qui est responsable de cette mission.

3.2 *Services d'encadrement*

Service d'encadrement Personnel et Organisation

Le Service d'encadrement P&O s'est doté d'un plan de gestion pour les années 2010-2011. En prise directe sur le plan de management Mobilit+, il poursuit, après le départ du directeur P&O fin 2009, la mise en œuvre des missions du service P&O et la contribution de ce service à la réalisation des objectifs du SPF.

externe omgeving van de FOD. Het werkprogramma wordt bij gebrek aan een Auditcomité van de federale overheid goedgekeurd door het directiecomité. 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 hoofdtaak van de interne audit bestaat in het voorbereiden en uitvoeren van of toezien op thematische audits die binnen de organisatie plaatsvinden en werden aangeduid op basis van een risicoanalyse.

Het werkprogramma voorziet dat een bepaald gedeelte van de middelen mag worden gebruikt om tegemoet te komen aan specifieke verzoeken. Deze kunnen o.m. betrekking hebben op consultancyopdrachten omtrent de beroepsnormen van het IIA (Institute of International Auditors).

Audit- en consultancy-opdrachten kunnen gebeuren op vraag van de minister de voorzitter van het Directiecomité of van het toekomstig Auditcomité van de federale overheid. Vanuit de bezorgdheid een goede basis voor informatieuitwisseling 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 over de realiteit van de dingen en de processen op het terrein.

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 gebeid van het bekomen van een certificatie (ISO EMAS). 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

De Stafdienst P&O heeft een beheersplan opgesteld voor de jaren 2010-2011. Nauw samenhangend met het managementplan Mobilit +, zet het, na het vertrek van de Directeur van P&O eind 2009, de uitvoering voort van de taken van de dienst P&O en zorgt voor de bijdrage van deze dienst tot de verwezenlijking van de doelstellingen van de FOD.

Il sera poursuivi en 2012, en mettant davantage l'accent sur le leadership, la concrétisation d'un plan d'actions lié aux résultats de l'enquête de satisfaction 2011, des actions de formations dans des domaines stratégiques pour les missions de base du SPF ainsi que toutes actions visant à soutenir l'implémentation de l'E-hr au sein du SPF.

Het zal verdergezet worden in 2012 en meer de nadruk leggen op het leadership, de concretisering van een actieplan verbonden aan de resultaten van de tevredenheidsenquête van 2011, van de opleidingsacties op strategische gebieden voor de basistaken van de FOD evenals van alle acties die de implementatie van het e-hr binnen de FOD moeten ondersteunen.

Domaine d'activité Planification et ressources en personnel

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

Activiteitsdomein Personeelsplanning en Voorziening

Het betreft activiteiten op het gebied van:
- Personeelsplanning: taalkader, personeelsplan en budget
- Instroom: rekrutering en selectie
- Doorstroom: bevordering horizontale mobiliteit

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

Activiteitsdomein arbeidsvoorwaarden

Het betreft activiteiten inzake:
- Correcte toepassing regelgeving personeelszaken
- Correct beheer van personeelsdossiers
- Beheer van het absenteïsme

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

Activiteitsdomein Communicatie

Het betreft activiteiten inzake:
- Interne communicatie: intranet bedrijfskrant
- Informatie over P&O thema's
- Personeelstevredenheid

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

Activiteitsdomein Personeelsontwikkeling

Het betreft activiteiten inzake:
- Vorming training en opleiding
- Kennismanagement en kennisdeling
- Ontwikkelcirkels
- Managementontwikkeling
- Diversiteiten
- Introductie nieuwe managementinstrumenten

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

Werking stafdienst P&O

Het betreft activiteiten inzake:
- Organisatie en interne werking van de stafdienst
- Competentieontwikkeling
- Management- en beheersinstrumenten

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

Remarque: certains crédits prévus pour l'informatisation d'activités reprises sous d'autres divisions organiques sont repris à ce niveau.
Le Service d'encadrement Technologie de l'Information et de la communication utilise pour remplir ses

Stafdienst Informatie- en Communicatietechnologie

Opmerking : Sommige kredieten bestemd voor de informatisatie van activiteiten in andere organisatie-afdelingen zijn hier opgenomen.
Om zijn missies te vervullen maakt de stafdienst ICT gebruik van de kredieten die zijn ingeschreven op de

missions des crédits répartis sur des allocations de base appartenant à la division organique 21 – programme 0 activités 2 à 5.

Ci-dessous, voici une vue d'ensemble des tâches et activités du service d'encadrement TIC, vues sous un angle organisationnel.

Le Front office

Tous les clients internes doivent s'adresser au Front office (nouvelle terminologie pour "Helpdesk", avec une tâche beaucoup plus large). Le Front office assure le soutien aux clients internes et aux responsables IT des DG et services.

Tâches :
- Gérer l'inventaire des PC et des imprimantes réseaux
- Installation et confi guration des PC de façon standard
- Gestion des incidents (pannes) via l'application et des confi gurations des ordinateurs
- Intégration et partage des connaissances existantes
- Mise au point des procédures informatiques

Le Back office

Le Back office est la partie du service informatique à laquelle le public n'a pas accès et qui s'occupe des processus informatiques internes.

Tâches :
- Installation et gestion des serveurs, des réseaux et de l'environnement de développement
- Mise en route des nouveaux systèmes d'exploitation
- Sauvegarde des données
- Responsable de la tenue de la documentation systèmes

Réalisations:
- Infrastructure on-site: le City-Atrium est devenu le centre de toute l'informatique du SPF
- Sécurité informatique: consolidation et installation d'une liaison internet redondante en partenariat avec FEDICT/BELNET et réalisation d'un audit interne de sécurité
- La gestion de l'application IMARS
- Le soutien de certains VPA
- L'entretien de MOBEC (système de commande de fournitures de bureau via Lotus Notes)
- L'assistance à la gestion de plaintes
- La mise au point d'un système de gestion de contenu pour l'internet et l'intranet

L'équipe Lotus Notes

Lotus Notes a été introduit en 2005 comme la plateforme de collaboration groupware au sein du SPF

diverse basisallocaties die behoren tot de OA 21 – programma 0 activiteiten 2 t.e.m. 5.

Hierna volgt een overzicht van de taakactiviteiten van de stafdienst ICT en dit vanuit een organisatorische invalshoek.

Frontoffice

Alle interne klanten moeten zich richten tot de Frontoffice (nieuwe terminologie voor 'Helpdesk' maar met een veel ruimere taak). De Frontoffice verzekert de ondersteuning voor de interne klanten en de IT-verantwoordelijken van de DG's en diensten.

Taken:
- inventarisbeheer van de PC's en de netwerkprinters;
- installatie en configuratie van de PC's op een gestandaardiseerde manier;
- beheert via een applicatie de incidenten (pannes) en de configuratie van de computers;
- integratie en verspreiding van bestaande kennis;
- verfijnen van de informaticaprocedures.

Back Office

De Backoffice is het deel van de informaticadienst waar het publiek geen toegang heeft en dat zich bezighoudt met de interne informaticaprocessen.

Taken:
- installatie en het beheer van de servers netwerken en de ontwikkelingsomgeving;
- lanceren van nieuwe exploitatiesystemen;
- bewaren van gegevens;
- verantwoordelijk voor de samenhang tussen de documentatiesystemen.

Verwezenlijkingen:
- de infrastructuur on-site: City-Atrium is het centrum van alle informatica van onze FOD
- de veiligheid van de informatica: consolidatie en installatie van een brede internetverbinding in samenwerking met FEDICT/BELNET en de realisatie van een interne audit naar de veiligheid
- het applicatiebeheer van IMARS
- ondersteuning van enkele VPA's
- het onderhoud van MOBEC (systeem om bureaumateriaal te bestellen via Lotus-Notes)
- ondersteuning van het klachtenbeheer
- het verfijnen van het systeem om de inhoud van internet en intranet te beheren

Lotus Notes ploeg

In 2005 werd Lotus Notes ingevoerd als het groupwarecollabration platform binnen de FOD

Mobilité et Transports. Dans une première phase les fonctionnalités de base ont été installées, comme p.ex. le mail et la gestion de l'agenda. Ensuite, toute une série d'applications ont été développées sur base de cet environnement technique de processus informatiques.

Tâches :
- L'entretien adaptatif et correctif des applications développées de manière propre: IMARS, FEBER, request collector, FIDO, MOBEC,…
- Le développement de nouveaux projets: workflow, management de documents internet
- Installation et gestion de Notes (gestion de versions, gestion de spams,…).

Le Service Développement

A cette section sont attribuées des tâches en vue de concevoir, développer et mettre en œuvre les grandes applications du SPF.

Réalisations: Cobra, Permis de Conduire, Aero, Brain, DIV, Eccairs, Verval, Transis, Pisa.

Les tâches du service développement consistent en:
- Aligner business et TIC
- Développer des normes d'analyse et de développement
- Réaliser et gérer les projets (applications) TIC:
    - Gestion de portefeuille de projets.
    - Cycle de développement d'une application (étude de besoin, analyse fonctionnelle et technique, programmation, tests, implémentation, manuel pour les utilisateurs, entretien correctif et adaptatif,…).
    - Release et gestion de version.
    - Formation à l'utilisation des applications en collaboration avec les tuteurs.

La cellule de support administrative et technique

L'ensemble des tâches des cellules de support dans le service TIC consistent (introduction phasée) en un soutien administratif et stratégique au service d'encadrement en général et au directeur du service TIC en particulier.

- Au point de vue budget et gestion:
    - Servir de point intermédiaire avec le service d'encadrement BCL.
    - Établir le budget en collaboration avec les DG.
    - Suivi des budgets, des liquidations.
    - Gérer tous les contrats TIC.
    - Établir des cahiers des charges et collaborer à l'évaluation des offres d'achat.
    - Gestion des fournisseurs.
    - Mettre en état les contrats de licence.
    - Entretenir une relation avec ABA FOR.

Mobiliteit en Vervoer. In eerste instantie werden de basisfunctionaliteiten geïnstalleerd nl. mail- en agendabeheer. Vervolgens werden een ganse reeks applicaties ontwikkeld binnen deze technische omgeving van informaticaprocessen.

Taken:
- het correctief en adaptief onderhoud van de eigen ontwikkelde applicaties: IMARS FEBER request collector FIDO MOBEC…
- ontwikkeling van nieuwe projecten: workflow documentmanagement internet
- installatie en beheer van Notes (versiebeheer spambeheer…)

Dienst Development

Aan deze sectie werden taken toegewezen met het oog op het ontstaan de ontwikkeling en de lancering van grote applicaties binnen de FOD.

Realisaties: Cobra Rijbewijzen Aero Brain DIV Eccairs Verval Transis Pisa

De taken van de dienst ontwikkeling bestaan uit:
- aligneren business — ICT;
- ontwikkelen analyse- en ontwikkelingsstandaarden;
- realiseren en beheren van de ICT (toepassings)projecten:
    - projectportfoliomanagement;
    - application development cycle (definitiestudie functionele en technische analyse programmatie testen implementeren gebruikershandleiding correctief en adaptieve onderhoud …);
    - release- en versiebeheer;
    - opleiding gebruik van de applicaties in samenwerking met de tutors.

Administratieve en technische supportcel

Het takenpakket van de supportcellen in de stafdienst ICT bestaat (gefaseerde invoer) uit het geven van administratieve en strategische steun aan de stafdienst in het algemeen en aan de directeur van de stafdienst ICT in het bijzonder.

- oogpunt budget en beheer:
    - fungeren als aanspreekpunt voor de stafdienst BBL.
    - in samenwerking met de DG opstellen van de begroting.
    - opvolging budgetten vereffeningen.
    - bijhouden alle ICT gerelateerde contracten.
    - opstellen lastenboeken en meewerken met de evaluatie van de offertes aankopen.
    - leveranciersbeleid.
    - op punt stellen licentieovereenkomsten.
    - relatie onderhouden met ABA FOR.

- Account management, activity based costing, total cost of ownership.

- Du point de vue instruments de gestion:
  - Contrôle de qualité administratif.
  - Mise sur pieds des BSC.
  - Monitoring (SLA interne et externe).
  - Communication (reporting interne et externe (Ex SLA)).
  - Se conformer aux règles administratives (timesheets).

- Du point de vue technique:
  - Servir de spécialiste en ce qui concerne les aspects IT security.
  - Servir de spécialiste en ce qui concerne l'architecture technique.

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 et assure le soutien logistique.

Depuis 2011 Fedcom est d'application pour le SPF Mobilité et Transports. La loi du 22 mai 2003 portant organisation du budget et de la comptabilité de l'état fédérale est donc intégralement d'application. Cela a comme conséquence que nous tenons à partir de 2011 une comptabilité générale et que nous utilisons le système SAP pour la gestion des dépenses, des recettes et la comptabilité.

Budget et engagements

Le service est responsable du budget du SPF, de l'élaboration du budget, du 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 la réception, le suivi et le paiement de toutes les factures du SPF. Il définit la procédure d'approbation des factures par les services concernés.

Recettes

Depuis 2011 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. A cet effet la module SD a été implémenté. 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.

- account management activity based costing total cost of ownership.

- oogpunt beheersinstrumenten:
  - administratieve kwaliteitsbewaking.
  - opstellen BSC.
  - monitoring (interne en externe SLA's).
  - communicatie (interne en externe (Vb SLA) reporting).
  - opvolging administratieve systemen (timesheets).

- technisch oogpunt:
  - fungeren als specialist inzake IT security aspecten.
  - fungeren als specialist inzake technische architectuur.

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.

Sinds 2011 is Fedcom van toepassing voor de FOD Mobiliteit en Vervoer. De wet van 22 mei 2003 houdende de organisatie van de begroting en van de comptabiliteit van de federale overheid is dus integraal van toepassing. Hierdoor werken we vanaf 2011 met een algemene boekhouding en SAP wordt sindsdien gebruikt voor het beheer van de uitgaven, ontvangsten en de boekhouding.

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 de ontvangst, het opvolgen en de betaling van alle binnenkomende facturen van de FOD. Hij bepaalt de goedkeuringsprocedure van de facturen door de bevoegde diensten.

Ontvangsten

Sinds 2011 coördineert de dienst de facturatie en de inning van de ontvangsten. De facturatie en de opvolging van de ontvangsten wordt volledig in SAP beheerd. Hiervoor werd de SD-module geïmplementeerd. 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.

Comptabilité

Depuis 2011 nous appliquons la comptabilité générale. Nous préparons également la comptabilité analytique.

Boekhouding

Sinds 2011 passen we een algemene boekhouding toe. Een analytische boekhouding is nu in voorbereiding.

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.

La méthode de maîtrise de l'organisation a été affinée en 2011, pour intégrer autant d'informations stratégiques que possible grâce aux plans de gestion (traduction des plans de management et des plans de support en instrument de suivi et de gestion concret), et développer un canevas pour l'implémentation du contrôle interne dans le SPF. Il existe à présent un plan de gestion par entité du SPF.

La gestion des risques fait partie intégrale du système de gestion qui est appelé "Maîtrise de l'organisation" dans notre SPF. En 2011, au moins une analyse de risques opérationnels a été effectuée dans chaque direction-générale et dans chaque service d'encadrement/d'appui. Une préparation concrète a été menée en vue d'une nouvelle analyse de risques stratégiques (la précédente date de 2008). Celle-ci sera affinée en 2012 grâce à un système en cascade jusqu'au niveau de chaque service.

Les autres instruments qui ont une place importante dans le système sont entre autres les tableaux de bord et la gestion des processus.

Les descriptions de processus forment l'un des piliers de la maîtrise de l'organisation. En 2011, le Service Maîtrise de l'organisation a organisé une formation en interne (accompagnement pratique et coaching) pour soutenir les collaborateurs qui doivent effectivement décrire leurs processus.
Pour chaque entité, un inventaire des missions et des processus a été dressé et mis en ligne sur l'intranet. De cette manière, une vue complète de toutes les activités du SPF est disponible.

Les membres du Comité de Direction et ceux du réseau maîtrise de l'organisation ont contribué à la discussion et à l'analyse de la philosophie et de l'utilisation des tableaux de bord. Un accord existe en ce qui concerne la future utilisation des tableaux de bord et des recommandations ont été formulées pour sensibiliser les utilisateurs.

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.

De methodiek organisatiebeheersing om met behulp van beheerplannen (vertaling van de management- en ondersteuningsplannen naar een concreet opvolgings- en beheersinstrument) zo veel mogelijk beheersinformatie te integreren en een canvas te ontwikkelen voor de implementatie van *interne controle* in de FOD werd in 2011 verder verfijnd en er bestaat nu een beheerplan voor elke entiteit binnen de FOD.

Risicobeheer maakt integraal deel uit van het beheerssysteem dat in onze FOD "*Organisatiebeheersing*" genoemd wordt. In 2011 werd minstens 1 operationele risicoanalyse uitgevoerd in elk directoraat-generaal en elke stafdienst. Er werden concrete voorbereidingen getroffen voor een nieuwe strategische risicoanalyse (de vorige dateert van 2008) die in 2012 via een cascadesysteem verfijnd zal worden tot op het niveau van elke dienst.

Andere instrumenten die een belangrijke plaats krijgen in dit systeem zijn o.a. boordtabellen en procesbeheer.

Procesbeschrijvingen vormen één van de hoekstenen van organisatiebeheersing. In 2011 werd door de Dienst Organisatiebeheersing een interne opleiding (praktische begeleiding en coaching) georganiseerd om de medewerkers die hun proces moeten beschrijven daadwerkelijk te ondersteunen.
Ook werd voor elke entiteit de inventaris van opdrachten en processen gemaakt en beschikbaar gesteld op intranet. Op die manier is er een volledig overzicht beschikbaar van alle activiteiten binnen de FOD.

De filosofie en het gebruik van de boordtabellen werd geanalyseerd en bediscussieerd met de leden van het directiecomité en de leden van het netwerk organisatiebeheersing. Er werden nieuwe afspraken gemaakt rond het toekomstig gebruik van de boordtabellen en er werden tips geformuleerd ter sensibilisering van de gebruikers.

Des actions de sensibilisation ont été élaborées afin d'augmenter la maturité du contrôle interne auprès du management et des coordinateurs de maîtrise de l'organisation.

Le Service Maîtrise de l'organisation travaille aussi activement au développement d'un réseau fédéral pour le contrôle interne. Pour cela, une présentation a notamment été donnée en 2011 sur notre système de contrôle interne (système de documentation via les plans de gestion, voir plus haut). Un débat constructif sur la manière de faire rapport au CAAF (Comité d'audit de l'Administration fédérale) s'est aussi tenu. Un cadre de travail a également été élaboré pour l'évaluation de la maturité de l'environnement de contrôle.

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

La Cellule Marchés publics a été transformée dans le courant de 2011 en un bureau d'achat, qui a été déplacé au service achats et logistique.
Le service d'achat intervient actuellement dans :

- les avis et les analyses relatives aux marchés publics (auparavant la cellule marchés publics)
- les achats du service logistique (auparavant service logistique)
- gestion de l'inventaire des biens

Il est prévu que ce service sera développé davantage afin de :

- réaliser les dossiers d'achat des « petits » services, pour lequel il n'est pas opportun de développer une expertise en la matière compte tenu du nombre de marchés publics.
- Coordonner l'inventaire des contrats
- Assurer la coordination et le traitement administratif de tous les grands marchés du SPF.

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 personnes

Om de maturiteit inzake interne controle te verhogen worden sensibiliseringsacties uitgewerkt voor het management en voor de coördinatoren organisatiebeheersing.

Verder werkt de dienst Organisatiebeheersing ook actief mee aan het uitbouwen van een federaal netwerk interne controle. Vanuit deze rol werd bijvoorbeeld in 2011 een presentatie gegeven van ons systeem van interne controle (documentatiesysteem via beheerplannen, zie hoger), werd constructief mee gediscussieerd over de manier van rapporteren aan het ACFO (Auditcomité voor de Federale Overheid) en werd meegewerkt aan een framework voor de maturiteitsinschatting van de controleomgeving.

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 cel overheidsopdrachten werd in 2011 gereorganiseerd, en werd als aankoopdienst, toegevoegd aan de dienst aankoop en logistiek.
De aankoopdienst behandelt:

- Adviezen en analyses van overheidsopdrachten (hiervoor cel overheidsopdrachten)
- Aankopen voor de dienst logistiek (hiervoor dienst logistiek)
- Beheer van de inventaris van de goederen

Er is voorzien dat deze dienst verder zal ontwikkelen om:

- De aankoopdossiers van de diensten te behandelen die te klein zijn om zelf expertise in overheidsopdrachten te ontwikkelen omwille van het aantal dossiers
- De inventaris van de contracten te coördineren
- alle grote openbare overheidsopdrachten binnen de FOD te coördineren en te behandelen

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 verbruiksgoederen & verfrissingen Beheren van bureaubenodigdheden
- Beheren van onderhoud & hygiëne
- Bedelen van post en beheren van goederenvervoer

- 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 ont été réalisées sur ces matières.

4. Composition et évolution des crédits

4.1. Programme d'activités 01: Subsistance

Crédits de 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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	12 264	13 503	**14 200**			
b	12 260	13 503	**14 212**			

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 2010
Point de départ = enveloppe 2009.....55 632 keuros
Economie 0,70 % ..... - 389 keuros
Economie supplémentaire de 100
mio euros .....- 902 keuros
.....**54 341 keuros**

Evolution CB 2010

- 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 doestelling 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 werden tevens sensibiliseringsacties gevoerd.

4. Samenstelling en evolutie van de kredieten

4.1 Programma-activiteit 01 - Bestaansmiddelen

Personeelskredieten

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

(in duizendtallen euro)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	12 264	13 503	**14 200**			
b	12 260	13 503	**14 212**			

Verklarende nota.

Deze kredieten maken deel uit van de globale personeelsenveloppe 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).

Evolutie 2010
Vertrekpunt= enveloppe 2009 55 632 keuro
Besparing 0,70 % ..... - 389 keuro
Bijkomende besparing 100 mio euro ..... - 902 keuro

.....**54 341 keuro**

Evolutie BC 2010

Point de départ	54 341 keuros
correction comp. prime 2008/2009	- 458 keuros
.....	**53 883 keuros**

Evolution 2011

Point de départ	53 883 keuros
Index 2%	1 077 keuros
Economie 0,7%	- 377 keuros
Transfert temporaire de l'ex RTM	159 keuros
.....	**54 742 keuros**

Evolution 2012

Point de départ	54 742 keuros
Provision circulaire n° 605 (*)	585 keuros
Index 3,53%	1 953 keuros
Economie 0,7%	- 401 keuros
Economie conclave 2012 (120 mio) (**)	- 1 066 keuros
.....	**55 813 keuros**

(*) Décomposition 585 keuros :

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 keuros reste inscrit en 2012.

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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	3 279	3 589	**3 622**			
b	3 279	3 589	**3 622**			

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).

Autres crédits

Vertrekpunt	54 341 keuro
correctie comp. premie 2008/2009	- 458 keuro
.....	**53 883 keuro**

Evolutie 2011

Vertrekpunt	53 883 keuro
Index 2%	1 077 keuro
besparing 0,7%	- 377 keuro
Tijdelijke overdracht van ex RMT	159 keuro
.....	**54 742 keuro**

Evolutie 2012

Vertrekpunt	54 742 keuro
Provisie omzendbrief nr 605 (*)	585 keuro
Index 3,53%	1 953 keuro
besparing 0,7%	- 401 keuro
besparing conclaaf 2012 (120 mio) (**)	- 1 066 keuro
.....	**55 813 keuro**

(*) Samenstelling 585 keuro:

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 keuro blijft behouden in 2012

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

(in duizendtallen euro)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	3 279	3 589	**3 622**			
b	3 279	3 589	**3 622**			

Verklarende nota.

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

Overige kredieten

A.B. 33 21 01 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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c		77	**77**	77	77	77
b		77	**77**	77	77	77

Note explicative.

Jusqu'à 2010 ces crédits étaient inscrits sur l'allocation de base 33 21 01 03.10.02.
Payements sollicités par le Service d'encadrement P&O 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. Les montants ont été adaptés aux besoins réels.

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

A.B. 33 21 01 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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	318	152	**152**	152	152	152
b	298	152	**152**	152	152	152

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:

.....6 000 euros

B. Œuvres sociales:

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

.....53 000 euros

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

..... 6 000 euros

B.A. 33 21 01 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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c		77	**77**	77	77	77
b	-	77	**77**	77	77	77

Verklarende nota.

Tot 2010 werden deze kredieten ingeschreven op de basisallocatie 33 21 01 03.10.02.
Betalingen aangevraagd door de stafdienst P&O 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. De bedragen werden overeenkomstig de reële behoeften berekend.

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

B.A. 33 21 01 11.40.05 (Beg OA AP BA) — Diverse uitgaven voor sociaal dienstbetoon

(cfr. Art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen euro)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	318	152	**152**	152	152	152
b	298	152	**152**	152	152	152

Verklarende nota.

A. Toekenning van hulpgelden - pensioenen:

Toekenning van hulpgelden - pensioenen aan gewezen agenten aan gewezen overtollige postbodes en aan gepensioneerde beambten en hun rechthebbenden van het vroegere Nationaal Bureau voor de voltooiing van de Noord- Zuidverbinding:
..... 6 000 euro

B. Sociale Werken:

1. Uitgaven voor werkingskosten van het secretariaat hernieuwen van niet-duurzame goederen reiniging onderhoud herstelling van de keukenapparaten
.....53 000 euro

2. Tussenkomst in de kostprijs van de maaltijden die door erkende restaurants en traiteurs aan personeelsleden bezorgd worden
..... 6 000 euro

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

.....75 000 euros

4. Accueil des enfants pendant les grandes vacances….. 12 000 euros

Total.....152 000 euros

Ces crédits sont gérés par le Service d'encadrement P&O, à l'exception des points B.1 et B.2 qui sont suivis par le Service Logistique.

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.

D'autre part, le Service Social peut également distribuer des chèques-repas aux membres du personnel actif qui ne peuvent pas disposer d'un accès dans un restaurant de l'Autorité Fédérale. Les chèques-repas peuvent être échangés, moyennant un supplément personnel, chez un traiteur avec lequel le Service Social a un accord.

Les membres du personnel actif peuvent également disposer d'un accès au restaurant du SPF Finances, moyennant la demande d'une carte d'accès et d'une carte-épargne. Il y a cependant un supplément par rapport aux fonctionnaires du SPF Finances même. Ce supplément est pris en charge par le Service Social.

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.

A partir de 2010, 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 01 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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
b	-	175	**179**	179	179	179
c	-	175	**179**	179	179	179

3. Tegemoetkoming in de kosten van de hospitalisatieverzekering ten gunste van het personeel:
..... 75 000 euro

4. Kinderopvang in de grote vakantie:……..12 000 euro

Totaal .....152 000 euro

Deze kredieten worden beheerd door de stafdienst P&O met uitzondering van de punten B.1 en B.2 die door de Dienst Logistiek worden opgevolgd.

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.

De Sociale Dienst kan ook maaltijdbons verstrekken aan actieve personeelsleden die geen gebruik kunnen maken van een personeelsrestaurant van de Federale Overheid. De maaltijdbons kunnen mits een persoonlijke toeslag omgeruild worden voor een maaltijd bij een traiteur waarmee de Sociale Dienst een akkoord heeft.

Actieve personeelsleden kunnen gaan eten in de restaurants van de FOD Financiën mits het aanvragen van een toegangskaart en een spaarkaart. Er is dan wel een meerprijs ten opzichte van de ambtenaren van de FOD Financiën zelf. Deze meerprijs wordt door de Sociale Dienst ten laste genomen.

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.

Vanaf 2010 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 01 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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
b	-	175	**179**	179	179	179
c	-	175	**179**	179	179	179

A partir de 2011, la subvention à l'A.S.B.L. "Service Social du SPF Mobilité et Transports" est inscrite à une AB séparée (177.000 euros sur AB 21 01 41.60.05 et 119 000 euros sur l' AB 57 04 41.60.05.

A.B. 33 21 01 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)

Vanaf 2011 worden de subsidies aan de VZW Sociale Dienst van de FOD M&V op een aparte BA ingeschreven (179.000 euro op BA 21 01 41.60.05 en 119 000 euro op BA 57 04 41.60.05

B.A. 33 21 01 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)

		2010	2011	2012	2013	2014	2015
Audit							
12 00 01 2	c	0	45	**45**	45	45	45
12 00 01 2	b	0	45	**45**	45	45	45
Service Juridique - Juridische Dienst							
12 00 01 1	c	401	450	**450**	450	450	450
12 00 01 1	b		450	**450**	450	450	450
Service Logistique - Dienst Logistiek							
	c	***3 619***	***3 641***	***3608***	*3608*	*3608*	*3608*
	b		***3 641***	***3 608***	*3 608*	*3 608*	*3 608*
12 00 01 2	c	3 008	3 028	2 964	2 964	2 964	2 964
12 00 01 2	b		3 028	2 964	2 964	2 964	2 964
12 00 01 3	c	611	613	644	644	644	644
12 00 01 3	b		613	644	644	644	644
Management							
12 00 01 2	c	297	606	**308**	308	308	308
12 00 01 2	b		606	**430**	430	430	430
P&O							
		380	***458***	***575***	*575*	*575*	*575*
			458	***547***	*547*	*547*	*547*
12 00 01 1	c	30	30	32	32	32	32
12 00 01 1	b		30	32	32	32	32
12 00 01 2	c	281	373	337	337	337	337
12 00 01 2	b		373	337	337	337	337
12 00 01 5	c	69	55	206	206	206	206
12 00 01 5	b		55	178	178	178	178
Décision conclave 2012				**+7**	**+7**	**+7**	**+7**
Beslissing conclaaf budget 2012				**+106**	**+ 106**	**+ 106**	**+106**
Total Général	**c**	**4 838**	**5 200**	**4 993**	**4 993**	**4 993**	**4 993**
Algemeen Totaal	**b**	**4 852**	**5 200**	**5 186**	**5 186**	**5 186**	**5 186**

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

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

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.

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.

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.

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.

Si le staff des auditeurs sera en principe renforcé fin 2011, le service voit dans le même temps son champ de d'activités fortement s'étendre. 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.

Zelfs indien het auditpersoneel eind 2011 wordt versterkt. wordt tegelijkertijd het toepassingsgebied van de activiteiten sterk uitgebreid. 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.

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

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

Service Juridique

Juridische dienst

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. L'obligation de traiter ces affaires en urgence ou en extrême urgence (Conseil d'État: demande en suspension) et la complexité des différends — en particulier en matière de droit européen — influencent indubitablement l'ampleur des honoraires des avocats spécialisés auxquels il doit être fait appel.

De inschatting van de benodigde middelen is vrij moeilijk omdat zowel het aantal rechtszaken de duur als de financiële impact ervan vrij onvoorspelbaar zijn. De verplichting om deze zaken dringend of zeer dringend te behandelen (Raad van State: verzoek tot opschorting) en de complexiteit van de geschillen — in het bijzonder inzake Europees recht — beïnvloeden ongetwijfeld de hoogte van de erelonen van de gespecialiseerde advocaten waarop een beroep moet worden gedaan.

Pour 2012, les crédits ont été estimés à 450 keuros, soit le montant qui a aussi été prévu en 2010 et 2011..

Voor 2012 werden de kredieten op 450 keuro geraamd zijnde het bedrag dat ook in 2010 en 2011 was gepland.

Service Logistique

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		**1 627**	**Huurlasten en onderhoud gebouwen**
Frais location CCN	450		Huurlasten CCN
Coûts d'occupation, gardiennage, mise à disposition des oeuvres d'art	727		Bezettingskosten bewaking ontlenen kunstwerken
Hygiène, déchets et produits d'entretien	210		Hygiëne huisvuil en onderhoudsproducten
Réparations, travaux d'adaptation, rénovation des services externes	210		Herstellingen aanpassingswerken renovatie buitendiensten

Eaux	30		Water
Location et entretien des machines, du mobilier et du matériel		**120**	**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		**76**	**Huur en onderhoud wagens**
Nettoyage, location et réparations			Wassen huur en herstellingen
Frais d'affranchissement		**300**	**Frankeerkosten**
Timbres poste et indemnités différées			Postzegels en uitgestelde vergoedingen
Téléphones et GSM		**177**	**Telefoon en GSM**
Téléphonie fixe - abonnements + conversations	125		Vaste telefonie - abonnement + gesprekken
Conversations GSM	52		GSM-gesprekken
Ouvrages, publications, journaux		**80**	**Werken, Publicaties en dagbladen**
Etudes et support externe		**7**	**Studies en externe ondersteuning**
Matériel de bureau, papier et travaux d'impression		**260**	**Kantoormaterieel papier en drukwerken**
Enveloppes et formulaires, papiers, fournitures de bureau			Omslagen en formulieren papier kantoorbenodigdheden
Impôts, rétributions et dépenses de direction		**30**	**Belastingen retributies en bestuursuitgaven**
Taxes, assurances			Taksen verzekeringen
Vêtements de travail		**37**	**Beroepskleding**
Divers		**250**	**Diversen**
Frais de représentation et coûts des réunions			representatiekosten en kosten vergaderingen
Électricité		**420**	**Elektriciteit**
Gaz		**200**	**Gas**
Carburants voitures		**24**	**Brandstof wagens**
Diesel et essence super			Diesel en superbenzine
Total		**3 608**	**Totaal**
		3 608	

L'estimation des besoins pour 2012 a été calculée sur base des réalisations 2010 et 2011. Voici une brève description des postes de coûts principaux et leurs évolutions attendues:

Les frais d'entretien du CCN sont difficiles à estimer, étant donné que les imputations n'ont pas toujours lieu de manière chronologique, avec pour conséquence que pendant l'année budgétaire en cours, certaines factures se rapportant aux charges du passé sont introduites en paiement.

De plus, en comparaison avec les frais du City Atrium, ceux-ci restent assez élevés. Une plus grande centralisation de tous les services au City Atrium pourrait être une solution à ce problème (échéance du

De raming van de behoeften voor 2012 werd berekend op basis van de realisaties 2010 en 2011. Hierbij een korte bespreking van de voornaamste kostenposten qua inhoud en de te verwachten evolutie:

De kosten voor het onderhoud van het CCN zijn moeilijk in te schatten omdat de aanrekening niet altijd chronologisch gebeurt met als gevolg dat in het lopende begrotingsjaar soms facturen m.b.t. lasten van het verleden ter betaling worden aangeboden.

Bovendien blijven deze kosten in vergelijking met de kosten van het City Atrium eerder hoog. Een verdere centralisatie van alle diensten binnen het City Atrium zou een oplossing kunnen bieden voor dit probleem

contrat de location CCN en 2014).

Les crédits pour loyer et entretien du mobilier, matériel et machines sont légèrement supérieurs à l'année passée compte tenu de la demande croissante des services (augmentation des besoins de scannage pour la gestion documentaire des dossiers) et la mise à niveau (qualité de scan et impression).

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.

La décision prise antérieurement par le Comité de Direction de remplacer les 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.

L'augmentation depuis 2010 résulte du contrat de leasing d'un véhicule écologique hybride.

Le courrier « universel » (simple lettre expédiée sur le territoire belge) a légèrement diminué au cours de l'année 2010.
Cependant, le volume de courrier international a lui, légèrement augmenté, en partie suite à la Présidence européenne.

Il est à noter qu'en cas d'ouverture du service postal universel et de la présence d'autres opérateurs, les services publics fédéraux devront procéder à la passation d'un nouveau marché. Cette problématique est actuellement à l'étude, avec les autres SPF, au sein du réseau de concertation logistique.

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'utilisateur et de l'introduction des smartphones.

Bien que des efforts significatifs aient été accomplis en vue de diminuer la consommation de papier, il faut remarquer que la formalisation renforcée de certaines procédures administratives, la complexité accrue de certains processus ainsi que l'augmentation des flux d'activités a généré au cours de l'année 2011 une consommation accrue de papier.
D'autre part, les commandes étant effectuées sur base de quantités importantes pour obtenir des prix plus

(huurcontract CCN loopt af in 2014).

De kredieten voor huur en onderhoud meubilair, materieel en machines zijn licht gestegen t.o.v. vorig jaar als gevolg van de stijgende behoeften van de diensten (meer vraag naar gescande documenten voor vernieuwd dossierbeheer) en de verbetering van de kwaliteit (scans en afdruk van documenten).

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.

De eerder door het directiecomité genomen beslissing om oudere en meer vervuilende wagens hetzij op basis van leeftijd hetzij op basis van afgelegde kilometers te vervangen door milieuvriendelijkere exemplaren resulteert in een daling van de onderhoudskredieten.
De sedert 2010 genoteerde verhoging is het gevolg van de leasing van een ecologische hybride wagen.

De "universele" post (standaard brieven binnen België) is lichtjes afgenomen in de loop van 2010.

Het volume van de internationale zendingen is echter gestegen deels als gevolg van het Europees Voorzitterschap.

Er dient te worden opgemerkt dat indien een universele postdienst wordt opgericht waaraan meerdere actoren kunnen deelnemen er een nieuwe overheidsopdracht zal moeten worden uitgeschreven. Deze problematiek wordt momenteel met meerdere FOD's binnen het overlegnetwerk logistiek bestudeerd.

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.

Ondanks de vele inspanningen om het papierverbruik te verminderen, dient te worden vastgesteld dat ingevolge de toegenomen formalisatie van sommige administratieve procedures, de verhoogde complexiteit van de processen en de meer uitgebreide waaier aan activiteiten binnen de FOD, in 2011 meer papier werd verbruikt.
Bovendien wordt om redenen van prijsvoordeel in grote hoeveelheden besteld zodat de bestelde en

attrayants, le cycle d'achat peut ne pas correspondre au cycle de consommation.

Pour 2012 et au-delà, les crédits estimés pour l'approvisionnement en papier s'élèvent à 270 kEUR.

L'achat des fournitures de bureau a été influencé positivement par la centralisation. De plus, le système automatisé de commande "Mobec" a stimulé l'utilisation rationnelle des fournitures de bureau.

Le crédit pour les charges et les taxes est nécessaire afin de couvrir principalement les charges de mise en circulation des nouvelles voitures de service, le précompte immobilier sur les propriétés du SPF et l'assurance omnium pour l'usage d'un véhicule personnel pour des raisons de service.

Des dispositions internes ont été prises au sein du SPF Mobilité et Transports afin de fournir au personnel d'accueil, de nettoyage, ouvriers, chauffeurs et quelques autres fonctions spécifiques les vêtements de travail, chaussures et accessoires prévu par la législation sur la protection du travail (~ 30 kEUR).

En outre, selon la législation, tout employeur est obligé de procéder au nettoyage de ces effets par ses propres moyens. La dépenses est estimée à 7 kEUR.

En ce qui concerne le catering, les fontaines d'eau et les distributeurs de café, qui sont mis gratuitement à disposition des membres du personnel, représentent le plus gros poste.

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 énergétiques.

D'autres parts, une réduction visible des coûts ne peut être envisagée que si le gestionnaire du (ou des) bâtiments) est d'avis de réaliser des investissements généralement conséquents.

Management

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

verbruikte hoeveelheden niet altijd overeenstemmen.

Voor 2012 en volgende jaren wordt het krediet voor aanschaf van papier op 270 keuro geraamd.

De aankoop van kantoorbenodigdheden werd gunstig beïnvloed door de centralisatie. Bovendien heeft het geautomatiseerde bestelsysteem "Mobec" het rationeel gebruik van bureelbenodigdheden gestimuleerd.

Het krediet voor belastingen en taksen is in hoofdzaak vereist om de belasting op de in- verkeersstelling van de nieuwe dienstwagens, , alsook de onroerende voorheffing op de eigendommen van de FOD en de omniumverzekering voor het gebruik van een persoonlijk voertuig voor dienstredenen te betalen.

Binnen de FOD M&V werden de nodige maatregelen getroffen om voor het onderhouds- en onthaalpersoneel, voor de chauffeurs en voor sommige specifieke functies te voorzien in beroepskledij zoals voorgeschreven bij de wetgeving op de arbeidsbescherming (30 keuro).

Bovendien is elke werkgever wettelijk verplicht in te staan voor het onderhoud van deze kleding. De uitgaven hiervoor worden geraamd op 7 keuro.

Bij de catering vormen de waterfonteinen en de koffieautomaten die gratis ter beschikking van het personeel worden gesteld de grootste kost

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 meerderde 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 stijging van de energieprijzen.
Bovendien kan een beduidende vermindering van de kosten slechts gerealiseerd worden indien de beheerder van de gebouwen bereid is tot het uitvoeren van meestal aanzienlijke investeringen.

Management

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

Ci-dessous un aperçu des activités prévues:

Optimaliser la gestion des recettes(
Dans le cadre de Fedcom, une première réorganisation des processus de recette est effectuée en 2011. L'objectif de cette mission est d'évaluer la situation actuel et de faire un plan d'action pour optimaliser la gestion des recettes.

Communication externe
Le budget est nécessaire pour les activités du Service Communication externe comme les mailings, brochures, affiches, organisation d'événements, organisation des Midis de la Mobilité.
Tant le plan de communication que le plan de management de la Présidente aspirent à faire du SPF M&T une référence pour l'information en ce qui concerne la Mobilité et les Transports en Belgique .

Leadership
Un des objectifs de Mobilit+ est de développer un style de leadership inspirateur qui joue pleinement le jeu du dialogue et du soutien entre le collaborateur et son supérieur et qui contribue au développement d'un esprit d'équipe et ainsi aboutit à une amélioration de la qualité de notre prestation de service. Pour atteindre cet objectif, le support nécessaire sera offert aux décideurs qui le souhaitent.

Réorganisation du SPF
L'évolution des activités du SPF est telle qu'une réorganisation est devenu nécessaire.

Projet « mise en place d'un plan autour de la lutte antifraudes »

Une recommandation concrète au sujet du développement formel d'une approche pour la fraude dans le SPF est ressortie des missions IA/41 2008 et 2009 (analyse de risque procédures véhicules).

L'audit interne a demandé de faire ce projet en co-sourcing avec un partenaire externe spécialisé dans les investigations de fraude, étant donné que ni l'effectif nécessaire ni cette compétence très spécialisée n'est présente dans le service.

Le projet comprend l'élaboration et la mise en œuvre d'un cadre de travail pour la prévention de la fraude et d'une procédure d'enquête pour une recherche de fraude interne. Les parties de ce projet sont entre autres :
- Les Directives en rapport avec la procédure de recherche et de communication ;
- Les responsabilités et les compétences des services/ fonctions en cas de fraude ;
- Comment agir dans le cas d'accusations et de dénonciations ;

Hierbij een overzicht van de geplande activiteiten:

Optimaliseren van het beheer van de ontvangsten

In 2011 werd in het kader van Fedcom een eerste reorganisatie van de ontvangstenprocessen uitgevoerd. Het doel deze opdracht is de huidige situatie te evalueren en een actieplan te maken voor de optimalisatie van het beheer van ontvangsten.

Externe communicatie
Het budget is nodig voor de activiteiten van de dienst externe communicatie zoals mailings brochures affiches organisatie evenementen organisatie Middagen van de Mobiliteit. Zowel het communicatieplan als het managementplan van de voorzitter streven naar het maken van de FOD M&V als referentie voor de informatie in verband met Mobiliteit en Vervoer in België.

Leadership
Eén van de doelstellingen van Mobilit+ is een stijl van bezielend leiderschap ontwikkelen die volop de kaart trekt van dialoog en ondersteuning tussen de medewerker en zijn supervisor en die bijdraagt tot de ontwikkeling van teamgeest en zo resulteert in een verbetering van de kwaliteit van onze dienstverlening.
Om dit te bereiken zal aan de leidinggevenden die dit wensen een coaching als ondersteuning worden aangeboden.

Reorganisatie FOD
De evolutie van de activiteiten van de FOD heeft geleid tot de noodzaak te reorganiseren.

Project "opzetten van een raamwerk rondom fraudebestrijding"

Uit de opdrachten IA/41 2008 en 2009 (frauderisicoanalyse procedures voertuigen) volgde een concrete aanbeveling over het formeel uitwerken van een aanpak voor fraude in de FOD.

Interne audit heeft gevraagd om dit project in co-sourcing met een in fraudeonderzoeken gespecialiseerde externe partner te doen, vermits noch het nodige personeelseffectief noch de zeer gespecialiseerde competentie hiervoor aanwezig is in de dienst.
Het project omvat het opstellen en implementeren van een werkkader voor fraudepreventie en van een onderzoeksprocedure voor een intern fraudeonderzoek. Onderdelen van dit project zijn onder meer:
- Richtlijnen ten aanzien van de wijze van onderzoek en communicatie;
- Verantwoordelijkheden en bevoegdheden van diensten/ functies in het geval van fraude;
- Hoe te handelen in het geval van beschuldigingen en klokkenluiders;

- Evaluer des accusations et des soupçons ;
- La loi et la réglementation pertinentes ;
- Limiter des dommages ultérieurs ;
- Sécuriser les preuves matérielles ;
- Emploi de spécialistes internes/externes ;
- Déterminer l'étendue de la fraude ;
- Les droits de l'intéressé(e) ;
- Les conséquences et les points d'apprentissage possibles d'une fraude interne
- La formation du personnel et du management

Projet cadre déontologique

Le SPF M&T souhaite prendre des initiatives pour transposer le Cadre Déontologique de la fonction publique fédérale dans la pratique quotidienne de son personnel.
Cette mise en œuvre s'opérera au moyen d'actions concrètes visant aussi bien l'ensemble du personnel que des groupes-cible définis en fonction des risques auxquels ils sont exposés.
Ces actions pourront prendre la forme de sessions d'informations, d'ateliers en équipe, de sessions de « dilemma training », etc.
Pour la réalisation des diverses sessions il est nécessaire de faire appel à un partenaire externe spécialisé dans l'élaboration d'un plan de communication cohérent en matière de mise en œuvre pratiques de règles déontologiques et dans la conduite d'ateliers y afférents.

P&O

Prestations de tiers (12.11.01.1):

Le crédit est repris en tant qu'indemnité d'adhésion auprès du service commun pour la prévention et la protection au travail, créé par l'arrêté royal du 11 mars 2005 (cf. SLA du 30-05-2005 avec la Santé Publique).

Selon la législation existante sur le bien-être des employés lors de l'exécution de leur travail, il faut régulièrement:

- effectuer des examens médicaux préventifs
- contrôler les lieux de travail
- émettre des avis au sujet des maladies professionnelles et des affections qui s'y rapportent
- accorder de l'assistance multidisciplinaire en matière de sécurité du travail, d'ergonomie, d'hygiène de société et des aspects sécuritaires et psychosociaux du travail comme la violence, les brimades et le comportement sexuel indésirable sur le lieu de travail.

Vu les tarifs assez élevés imputés par les services médicaux externes, il a été décidé de créer un service commun auquel les SPF peuvent s'affilier et décider librement pour quel ensemble de tâches. Chaque

- Evalueren van beschuldigingen en verdenkingen;
- Relevante wet en regelgeving;
- Beperken van verdere schade;
- Veiligstellen van bewijsmateriaal;
- Inschakeling van interne/externe specialisten;
- Bepalen van de omvang van de fraude;
- Rechten van betrokkene(n);
- Mogelijke gevolgen en leerpunten van een interne fraude
- Opleiding van het personeel en het management

Project deontologische kader

De FOD M&V wenst het deontologisch kader van het Openbaar Ambt te integreren in de dagelijkse werking van zijn personeel.

Dit zal gebeuren via concrete acties die zowel gericht zijn op de totaliteit van het personeel als op welbepaalde groepen samengesteld in functie van de risico's die ze lopen.
Deze acties zullen o.m. bestaan uit infosessies, teamworkshops en sessies "dilemmatraining".

Voor de organisatie dient te worden beroep gedaan op externe partner die gespecialiseerd is in het opstellen van een coherent communicatieplan omtrent het in de praktijk brengen van de deontologische regels en in de organisatie van workshops daaromtrent.

P& O

Prestaties van derden (12.11.01.1):

Het krediet werd opgenomen als aansluitingsvergoeding bij de gemeenschappelijke dienst voor preventie en bescherming op het werk opgericht bij koninklijk besluit van 11 maart 2005 (cf. SLA van 30.05 2005 met Volksgezondheid).
Ingevolge de bestaande wetgeving op het welzijn van de werknemers bij de uitvoering van hun werk dienen regelmatig

- preventieve medische onderzoeken te worden verricht
- werkplaatsen te worden gecontroleerd
- adviezen te worden uitgebracht over beroepsziekten en werkgerelateerde aandoeningen
- multidisciplinaire bijstand te worden verleend inzake arbeidsveiligheid ergonomie bedrijfshygiëne en –veiligheid en psychosociale aspecten van arbeid zoals geweld pesterijen en ongewenst seksueel gedrag op het werk.

Gelet op de vrij hoge tarieven aangerekend door externe geneeskundige diensten werd beslist tot het oprichten van een gemeenschappelijke dienst waartoe de FOD's kunnen toetreden en waarbij vrij kan beslist

année, la contribution est recalculée sur base de l'effectif de personnel à prendre en considération et est indexée.

Communication interne et sélection

La communication interne souhaite développer une approche ouverte et dynamique concernant l'implication interne et la participation aux différents plans et objectifs établis. Une bonne information au personnel veille à ce que la motivation est augmentée aussi bien que le plaisir et la fierté des fonctionnaires dans leur travail.

Le crédit est destiné à la publication d'un journal d'entreprise, à l'amélioration de l'intranet, à l'organisation de réceptions, d'expositions, de sessions d'information, de conférences et de débats et à la réalisation du volet légal de communication relatif à EMAS.

Les crédits pour la communication externe sont destinés à:
- publications diverses dans le cadre de recrutements spécifiques participation à des bourses à l'emploi (universités, autorités, marché privé)
- matériel de publicité + brochures de présentation du SPF
- Plan média « employer branding »

Formation du personnel: 260 000 euros
Les formations et l'apprentissage sont de plus en plus importants dans le cadre d'une autorité fédérale qui se modernise. Des cercles de développement sont organisés pour tous, dans lesquels des objectifs de développement sont établis pour chaque membre du personnel. Tout ceci fait que la demande pour de la formation et de l'apprentissage augmente sans cesse. Afin de pouvoir soutenir cette augmentation, le Service Développement du personnel essaye d'organiser les formations de la manière la plus efficiente possible.
Décomposition des crédits:
— Initiatives d'importance limitée: 70 000 euros
participation à des congrès, des séminaires et à des journées d'étude formations individuelles et formations en petits groupes
— Projets stratégiques du SPF: 80 000 euros
accompagnement de réorganisations internes, amélioration de la communication interne au sein des services et réciproquement entre les services, travail sur la qualité de la prestation de service
— Projets de formation pour augmenter les connaissances professionnelles des membres du personnel: 110 000 EUR
formations en rapport avec des instruments de gestion et des capacités liées à la fonction comme les descriptions de processus, l'audit interne et externe, la communication avec les clients ou les contrôlés, formations spécialisées, formations dans le cadre de

worden voor welk takenpakket. Elk jaar wordt de bijdrage herberekend op basis van het in aanmerking te nemen personeelseffectief en geïndexeerd.

Interne Communicatie en selectie

De interne communicatie wil een open en dynamische aanpak ontwikkelen m.b.t. de interne betrokkenheid bij en de participatie aan de verschillende vooropgestelde plannen en doelstellingen. Een goede informatie aan de eigen personeelsleden zorgt ervoor dat de motivatie wordt verhoogd en dat de personeelsleden plezier en trots vinden in hun werk.

Het krediet is bestemd voor de publicatie van een bedrijfskrant, de verbetering van intranet, de organisatie van recepties, tentoonstellingen, informatiesessies, conferenties en wedstrijden en het verzekeren van het wettelijk communicatieluik; betreffende EMAS.

De kredieten voor externe communicatie zijn bestemd voor:
- diverse publicaties in het kader van specifieke wervingen
- deelnamen aan jobbeurzen (universiteiten overheid privémarkt…)
- publiciteitsmateriaal + brochure voorstelling FOD: 2 000 euro
- Mediaplan "employer branding"

Opleiding van het personeel: 260 000 euro
Opleidingen en vorming worden steeds belangrijker in het kader van een federale overheid die zichzelf aan het moderniseren is. Er worden voor iedereen ontwikkelcirkels georganiseerd waarbinnen voor ieder personeelslid ontwikkelingsdoelstellingen vastgelegd worden. Dit alles maakt dat de vraag naar training en vorming steeds toeneemt. Om deze toename te kunnen opvangen probeert de dienst Personeelsontwikkeling de opleidingen zo kosteneffectief mogelijk te organiseren

Samenstelling van de kredieten:
— Initiatieven van beperkte omvang: 70 000 euro
deelname aan congressen seminaries en studiedagen individuele opleidingen en opleidingen voor kleine groepen
— Strategische projecten van de FOD: 80 000 euro
begeleiden van interne reorganisaties, verbeteren van interne communicatie binnen de diensten en tussen de diensten onderling, werken rond de kwaliteit van de dienstverlening
— Opleidingsprojecten om de vakkennis van de personeelsleden te verhogen: 110 000 euro
opleidingen i.v.m. beheersinstrumenten en functiegebonden vaardigheden zoals procesbeschrijvingen interne en externe audit communicatie met klanten of met gecontroleerde vaktechnische opleidingen in het kader van certificaties zoals EMAS, diversiteit,

certifications comme EMAS, de la diversité, audits de la qualité, …

Traduction

Frais de parcours et de séjour, autres indemnités au personnel: 206 keuros en engagement et 178 keuros en liquidation

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

Le crédit a été augmenté suite au surplus d'intérêt qui est porté à la représentation du SPF dans les évènements internationaux, ce qui a fait augmenter fortement les frais des missions à l'étranger. De plus, le nombre de télétravailleurs augmente de manière continue.

A.B. 33 21 01 12.11.07 (Bud DO PA AB) — Dépenses pour achat exceptionnelles de biens non-durables et services.

(en milliers d'euros)

sc	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	28	30	**30**	30	30	30
b	28	30	**30**	30	30	30

Note explicative

Une provision de 30 000 euros a été inscrite pour le déménagement de certains services situés sur les différents sites du SPF.

AB 33 21 01 12.11.21 (Bud DO PA AB) — Location et entretien de matériel de bureau.

(en milliers d'euros)

sc	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	0	0	**400**	0	0	0
b	78	78	**78**	78	78	78

Note explicative

A partir de 2007, un contrat de location et d'entretien des machines à photocopier a été conclu via la technique des contrats-cadres pour une durée de 60 mois, (crédit d'engagement 393 000 euros) étant donné le prix plus avantageux qu'autorise un contrat à long terme.

kwaliteitsaudits, …

Vertaling

Reis- en verblijfskosten, andere vergoedingen aan het personeel: 206 keuro in vastlegging en 178 keuro in vereffening.

Het betreft kredieten voor terugbetaling van
- dienstkaarten en vervoerskosten
- kilometervergoedingen
- reis- en verblijfskosten
- onkosten voor buitenlandse zendingen
- verplaatsingskosten n.a.v. een medische expertise ten gevolge van een arbeidsongeval
- verbindingskosten inzake internet voor het telewerk

Het krediet wordt verhoogd omdat meer belang wordt gehecht aan de vertegenwoordiging van de FOD op internationale evenementen wat de kosten van de buitenlandse missies sterk doet stijgen. Bovendien neemt het aantal telewerkers gestadig toe.

B.A. 33 21 01 12.11.07 (Beg OA AP BA) — Uitgaven voor de uitzonderlijke aankoop van niet-duurzame goederen en van diensten

(in duizendtallen euro)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	28	30	**30**	30	30	30
b	28	30	**30**	30	30	30

Verklarende nota.

Er werd een provisie van 30 000 euro ingeschreven voor de verhuiskosten tussen de diensten gevestigd op diverse sites van de FOD.

B.A. 33 21 01 12.11.21 (Beg OA AP BA) — Huur en onderhoud van bureelmaterieel

(in duizendtallen euro)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	0	0	**400**	0	0	0
b	78	78	**78**	78	78	78

Verklarende nota

Met ingang van 2007 werd via de techniek van de raamcontracten een huur- en onderhoudscontract voor kopieertoestellen afgesloten voor de duur van 60 maanden (vastleggingskrediet 393 000 euro) en dit om redenen van het prijsvoordeel dat een contract op langere termijn oplevert.

L'adaptation s'est fait en 2 phases :
Début 2007 : 89 machines Nashuatic et 20 Xerox
Mi 2007 : 10 machines Nashuatic et 9 Xerox

Les contrats doivent être renouvelés en 2012.

A.B 33 21 01 21.40.01 (Bud DO PA AB) — Intérêts de retards pour factures payées en retard.

(en milliers d'euros)

sc	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	-	-	**PM**			
b	-	-	**PM**			

Note explicative

Suite à l'entrée en vigueur de la loi du 22 mai 2003 portant organisation du budget et de la comptabilité de l'État fédéral et conformément aux règlements SEC, les intérêts de retard en faveur des fournisseurs doivent être comptabilisés sur une nouvelle AB 21.40.01. 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 01 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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	3.379	890	**PM-**	-	-	-
b	3.379	890	**PM**	-	-	-

Note explicative.

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.

A partir de l'année budgétaire 2009 les crédits sont globalisés dans une provision interdépartementale. Le cas échéant, les crédits nécessaires seront mis à la disposition des SPF par un Arrêté royal de redistribution.

A.B.33 21 01 74.10.01 (Bud DO PA AB) — Dépenses pour l'achat de matériel roulant

(en milliers d'euros)

De aanpassing gebeurde in 2 fasen :
Begin 2007 : 89 copiers Nashuatic en 20 Xerox
Midden 2007 : 10 copiers Nashuatic en 9 Xerox

De contracten dienen in 2012 hernieuwd te worden.

B.A. 33 21 01 21.40.01 (Beg OD AP BA) — Verwijlintresten wegens te laat betaalde facturen

(in duizendtallen euro)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	-	-	**PM**			
b	-	-	**PM**			

Verklarende nota.

Ingevolge de invoering van de wet van 22 mei 2003 houdende organisatie van de begroting en van de comptabiliteit van de federale staat en conform de ESR 95-regels moeten vanaf 2009 de verwijlintresten ten gunste van de leveranciers op een nieuwe BA 21.40.01 worden aangerekend. 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 bevoorraad worden.

B.A. 33 21 01 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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	3.379	890	**PM**	-	-	-
b	3.379	890	**PM**	-	-	-

Verklarende nota.

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.

Vanaf het begrotingsjaar 2009 werden deze kredieten geglobaliseerd in een interdepartementale provisie. Deze zal in voorkomend geval via een KB van herverdeling de benodigde kredieten ter beschikking stellen van de FOD's.

B.A. 33 21 01 74.10.01 (Beg OA AP BA) — Uitgaven voor de aankoop van rollend materiaal

(in duizendtallen euro)

sc	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	-	30	**30**	30	30	30
b	-	30	**30**	30	30	30

Note explicative.

Le crédit relatif au parc automobile a connu de fortes variations au cours des dernières années. En 2006, le Comité de Direction a décidé de centraliser la gestion du parc automobile au Service Logistique. Des efforts supplémentaires ont été entrepris afin d'accélérer le remplacement des véhicules les plus vieux et très pénalisant pour l'environnement (objectif final de remplacement des voitures tous les 6 ans).
Pour 2012, les crédits restent au niveau de 2011.

A.B.33 21 01 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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	579	552	**452**	452	452	452
b	541	552	**551**	551	551	551

Note explicative.

Ces crédits sont gérés par le Service Logistique.

sc	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	-	30	**30**	30	30	30
b	-	30	**30**	30	30	30

Verklarende nota

Het krediet voor het wagenpark heeft de afgelopen jaren vrij grote schommelingen gekend. In 2006 heeft het Directiecomité beslist het beheer van het wagenpark te centraliseren binnen de Dienst Logistiek. Er werden extra inspanningen gedaan om versneld heel wat oudere en erg milieubelastende voertuigen te vervangen (streefdoel vervanging wagens om de 6 jaar).
Voor 2012 blijven de kredieten op niveau van 2011.

B.A. 33 21 01 74.22.01 (Beg OA AP BA) —Uitgaven voor de aankoop van duurzame goederen met uitsluiting van de informatica-uitgaven.

(in duizendtallen euro)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	579	552	**452**	452	452	452
b	541	552	**551**	551	551	551

Verklarende nota

Deze kredieten worden beheerd door de Dienst Logistiek.

Vue d'ensemble de l'emploi des crédits
Overzicht van de aanwending van de kredieten

Mobilier / Meubilair		185 000
	185 000	
***Machines* / Machines**		5 000
Machines de bureau / Bureelmachines	5 000	
***Matériel* / Materiaal**		182 000
Nettoyage / Schoonmaak	31 000	
Matériel de cuisine / Keukenmateriaal	10 000	
Audio-visuel / Audio-visueel	52 000	
Sécurité / Veiligheid	65 000	
GSM / Gsm	11 000	
Outillage/uitrusting	13 000	
Frais d'adaptation des locaux		80 000
Gebouwen aanpassingskosten	80 000	
Totaux - Totaal		**452 000**

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

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

raisonnable de trois ans est prévu.

Les crédits pour 2012 ont diminué de 100 keuros par rapport à ceux de 2011. Cette économie a été appliquée à l'achat de mobilier. Une attention plus importante sera portée au réemploi du mobilier existant lors des déménagements et des regroupements de services.

4.2. *Programme d'activités 02 : Service d'encadrement TIC*

Malgré le fait que, conformément aux dispositions de la loi du 22 mai 2003 portant organisation du budget et de la comptabilité de l'État fédéral, qui est entrée en vigueur à partir du 01/01/2009, et selon laquelle seuls des crédits dissociés sont encore utilisés, les crédits pour les contrats pluriannuels restent isolés à l'AB 21 02 12.00.24 pour une raison de transparence.

Les crédits attribués pour le développement des projets dans le cadre de la traçabilité des véhicules et la plateforme de contrôle des contrôleurs de la route ont été placés dans le programme d'activités 03 (cf. le point 4.3).

Les crédits alloués au projet TIC découlant de l'entrée en vigueur de la Directive 2003/59 relative au permis de conduire des chauffeurs de véhicules lourds ont été placés dans le programme d'activités 04 (cf. le point 4.4).

Les crédits alloués pour indemniser les Affaires Intérieures pour la consultation des données du registre national ont été placés dans le programme d'activités 05 (cf. le point 4.5).

Remarque préalable

Le facteur critique de succès pour un bon fonctionnement du Service d'encadrement TIC est une bonne infrastructure de base, l'exploitation de celle-ci, le remplacement nécessaire du matériel amorti et son évolution en fonction des modifications des technologies et des besoins.

Le déménagement vers le City Atrium et à l'intérieur du CCN et la centralisation qui va de pair des crédits TIC liés à la personne au service d'encadrement a permis de renouveler une partie de l'infrastructure. Ainsi, le SPF s'est équipé d'un nouveau réseau et de nouveaux serveurs, a réalisé le hosting du mainframe de la DIV, a placé en outsourcing le stockage et les databases, la centrale téléphonique a été remplacée par un serveur IP-tel.

Afin de pouvoir garantir les réalisations mentionnées (en partant d'une politique constante), le Service TIC doit pouvoir disposer des moyens suffisants pour

jaar als een redelijke termijn wordt aanzien.

De kredieten voor 2012 liggen 100 keuro lager dan deze voor 2011. Deze besparing werd doorgevoerd op de aankoop van meubilair. Bij verhuis en/of hergroepering van diensten zal er meer aandacht worden besteed aan het hergebruiken van bestaand meubilair.

4.2 *Programma-activiteit 02- Stafdienst ICT*

Ondanks het feit dat overeenkomstig de bepalingen van de wet van 22 mei 2003 houdende de organisatie van de begroting en van de comptabiliteit van de federale staat met ingang van 01/01/2009 nog enkel met gesplitste kredieten wordt gewerkt blijven de kredieten voor de meerjarencontracten afgezonderd op de BA 21 02 12 11.24 en dit om redenen van transparantie.

De kredieten toegekend voor de ontwikkeling van projecten in het kader van de traceerbaarheid van voertuigen en het controleplatform van de controleurs op de weg werden ondergebracht in programma-activiteit 03 (cf. punt 4.3).

De kredieten toegewezen voor het ICT-project voortvloeiend uit de inwerkingtreding van de Richtlijn 2003/59 inzake het rijbewijs voor bestuurders van zware voertuigen werd ondergebracht in programma-activiteit 04 (cf. punt 4.4).

De kredieten voor de vergoedingen aan Binnenlandse zaken voor het gebruik van de data van het Rijksregister werden ondergebracht in programma-activiteit 05 (cf. punt 4.5).

Voorafgaande opmerking

De kritische succesfactor voor een goede werking van de stafdienst ICT is een goede basisinfrastructuur de exploitatie ervan de noodzakelijke vervanging van het afgeschreven materiaal en de evolutie ervan in functie van wijzigende technologie en behoeftes.

De verhuis naar het City Atrium en binnen het CCN en de daarmee gepaard gaande centralisatie van de persoonsgebonden ICT- kredieten bij de stafdienst hebben toegelaten een deel van de infrastructuur te hernieuwen. Daardoor werd de FOD uitgerust met een nieuw netwerk nieuwe servers werd de mainframe van de DIV gehost werden de storage en de database in outsourcing gegeven en werd de telefooncentrale vervangen door een IP-tel.

Teneinde voormelde verwezenlijkingen te kunnen borgen (dus uitgaande van een onveranderd beleid) dient de stafdienst ICT over voldoende middelen te

pouvoir offrir les garanties suivantes: le maintien du service management actuel, la réalisation homogène des connexions au sein du SPF en équipant également les sites restants d'un réseau analogique et d'une téléphonie IP, l'entretien correctif et adaptatif des applications actuelles, pouvoir soutenir la croissance attendue du personnel et régulariser les licences MS Office.

Evolution et affectation des crédits

Les crédits sont nécessaires afin de pouvoir offrir une base aux clients internes et externes. Tous les moyens TIC fonctionnent à leur limite, voir plus (disques, banques de données, réseau). Les budgets existants permettent seulement d'assurer à peine l'entretien des applications existantes et des moyens TIC mis à disposition. Bien qu'une marge existe en terme de personnel pour des nouveaux développements, il est impossible d'implémenter ceux-ci sur base de l'infrastructure actuelle. L'impossibilité de réaliser l'infrastructure souhaitée mène inévitablement à la dégradation de la qualité, à l'impossibilité de développer plus avant les applications existantes et représente un frein d'arrêt dans le développement des projets en cours.

Ci-dessous sont repris certains risques:
- Des locaux TIC sous-équipés entraînent des pannes, des appareils défectueux, des pertes de données et un retard important pour les nouveaux projets. Le risque que la continuité et la disponibilité des processus d'exploitation soient en danger est réel.
- Le risque que les processus d'exploitation et les équipements d'information manquent d'intégrité ou soient insuffisamment sécurisés existe aussi réellement.

Cette infrastructure de base est donc nécessaire aussi bien pour les applications actuellement en usage, avec comme risque l'arrêt de celles-ci en cas de non-acquisition, que pour les applications à développer (source authentique des véhicules, homologation des véhicules,…).

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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	4 035	4 300	**4 289**	4 289	4 289	4 289
b	3 790	4 100	**4 089**	4 089	4 089	4 089

Aperçu de l'affectation des coûts

AB 12.11.04 en euros

kunnen beschikken zodat volgende garanties kunnen geboden worden: het bestendigen van het huidig servicemanagement het homogeen maken van de netwerken binnen de FOD door alle sites uit te rusten met een analoog netwerk en IP-tel het verbeteren aanpassen en onderhouden van de huidige toepassingen het opvangen van de verwachte personeelsgroei en de regularisatie van MS Office licenties.

Evolutie en aanwending van de kredieten

Deze kredieten zijn noodzakelijk om een basispakket aan de interne en externe klanten te kunnen bieden. Alle IT-middelen draaien op hun limiet of zelfs erboven (disk databanken netwerk). De bestaande budgetten laten nog amper toe het onderhoud te verzekeren aan de bestaande toepassingen en de ter beschikking gestelde IT-middelen. Hoewel er ruimte is voor de personeelsleden voor verdere ontwikkelingen kunnen deze op de huidige infrastructuur onmogelijk geïmplementeerd worden. Het niet kunnen realiseren van de gevraagde infrastructuur leidt onvermijdelijk tot verslechtering van de kwaliteit tot de onmogelijkheid bestaande toepassingen uit te breiden. Dit betekent een stop in de ontwikkeling van lopende projecten.

Hierna vindt u enkele risico's opgesomd:
- Onvoldoende uitgeruste ICT-lokalen leiden tot defecten en het uitvallen aan de apparatuur gegevensverlies en grote vertragingen voor nieuwe projecten. Het risico dat de continuïteit en de beschikbaarheid van de bedrijfsprocessen in het gevaar komen is reëel.
- Het risico dat bedrijfsprocessen en informatievoorziening onvoldoende beveiligd worden bestaat wel degelijk.

Deze basisinfrastructuur is dus zowel noodzakelijk voor de huidige in gebruik zijnde toepassingen met als risico om bij niet verwerving deze stop te moeten zetten als voor de te ontwikkelen toepassingen (authentieke bron voertuigen centrale databank rijbewijzen homologatie voertuigen…).

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

(in duizendtallen euro)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	4 035	4 300	**4 289**	4 289	4 289	4 289
b	3 790	4 100	**4 089**	4 089	4 089	4 089

Overzicht van de aanwending

AB 12 11.04 in euro

Description		Omschrijving
A - Petites dépenses	**403 000**	**A - Kleine Uitgaven**
A1 - Consommables	*200 000*	***A1 – Verbruiksgoederen***
A101 Achat de moyens de fonctionnement informatiques (toners)	200.000	A101 Aankoop werkingsmiddelen informatica (toners)
A2 - Interventions stand-by (petit matériel, achats urgents...)	*203 000*	***A2 - Standby tussenkomsten (klein materieeldringende aankopen.)***
A201 Dépenses exceptionnelles	3 000	A201 Buitengewone uitgaven
A202 Petites dépenses	200.000	A202 Kleine uitgaven
B Contrats de support	**3 294 000**	**B Ondersteuningscontracten**
B1.Programmation	*976 000*	***B1.Programmering***
B101 Assistance entretien des applications	180.000	B101 Assistentie applicatieontwikkeling
B102 Projet développement	180.000	B102 Project ontwikkeling
B108 Analyste fonctionnel	180.000	B108 Functionele analyst
B109 Analyste fonctionnel application	120.000	B109 Fonctionele analyst applicatie
B110 Provision développement banque de données gestion des risques	1.000	B110 Provisie ontwikkling risicobeheersdatabank
B114 Egov-contrats	315.000	B114 Egov-contraten
B2 Entretien	*60 000*	***B2 Onderhoud***
B201 Entretien serveur Eucaris	17.000	B201 Onderhoud server Eucaris
B203 Entretien Tape Reader (RPER)	8.000	B203 Onderhoud Tape Reader (RPER)
B204 Entretien téléphonie IP (migré vers 33 21 02 12.24 à partir de 2010)	-	B204 Onderhoud IP telefonie (gemigreerd naar 33 21 02 12.24 vanaf 2010)
B207 Entretien microfilmeuses DIV (migré vers 33 56 40 12.54 à partir de 2011)	-	B207 Onderhoud microfilm DIV (gemigreerd naar 33 56 40 12.54 sinds 2011)
B208 Entretien firewall	7.000	B208 Onderhoud firewall
B210 Entretien WAF (non prolongé pour 2011 / solution équivalente en cours d'implémentation)	-	B210 Onderhoud WAF (niet verlengd in 2011 / Evenwaardige oplossing wordt geïmplementeerd)
B213 Entretien Amano	28.000	B213 Onderhoud Amano
B214 Entretien serveur MOM (non prolongé pour 2011 / ne sera plus nécessaire)	-	B214 Onderhoud MOM server (niet verlengd in 2011 / zal niet meer nodig zijn)
B3 Hosting	*1 580 000*	***B3 Hosting***
B301 Hosting SAN SPFMT	-	B301 Hosting SAN SPFMT
B302 Hosting CTI DIV et exploitation du CTI Atrium à partir de 2011	1.500.000	B302 Hosting CTI DIV en exploitatie CTI Atrium vanaf 2011
B303 Hosting Web-Div	80.000	B303 Hosting Web-Div
B4 Expertise de tiers	*403 000*	***B4 Expertise derden***
B405 Assistance Business Objects	20.000	B405 Assistance Business Objects
B406 Consultance Interface Astrow/Pisa/e-HR	20.000	B406 Consultancy Interface Astrow/Pisa/e-HR
B407 Consultance tiers pertinent Interface Pisa/e-HR	20.000	B407 Consultancy relevante derde partij Interface Pisa/e-HR
B411 Projet de travail à domicile	20.000	B411 Thuiswerk
B412 Consultance technique (intégré dans B302)	-	B412 Technische consultancy (geïntegreerd in B302)
B421 Reprise de 3 EGOV anciennement sur budget DGTA	323.000	B421 Overname van 3 EGOVers voorheen op budget van DGLV
B5 Support	*275 000*	***B5 Steun***
B504 Projet thin client (support software et mise en place du projet)	150.000	B504 Projet thin client
B505 Support back-office	125.000	B505 Support back-office
B507 Maintenance serveurs O/S licences, frais entretien élargissement téléphonie (supprimé en 2011)	-	B507 Maintenance O/S servers licenties onderhoudskosten uitbreiding telefonie (afgeschaft voor 2011)
C Divers	**251 000**	**C Diversen**
C1 Licences d'utilisation software	*124 000*	***C1 Gebruikslic.softw.***

C106 Bizzcore	-	C106 Bizzcore
C107 eTrust (anti-virus)	75.000	C107 eTrust (anti-virus)
C108 Trados (traduction)	8.000	C108 Trados (vertaling)
C111 Inventaire OCS	16.000	C111 Inventory OCS
C117 Sitestat (secure measure module / home directory)	-	C117 Sitestat (secure measure module / home directory)
C118 e-communities (e-gov)	25.000	C118 e-communities (e-gov)
C119 Data Protector (sécurité)	-	C119 Data Protector
C120 Trend Micro	-	C120 Trend Micro
C121 Entretien licences Vmware (intégré dans B302)	-	C121 Onderhoud licenties Vmware (geïntegreerd in B302)
C122 Licences Eucaris II (supprimé en 2011)	-	C122 Licenties Eucaris II (niet meer in 2011)
C124 Entretien Vubisweb (supprimé en 2011)	-	C124 Onderhoud Vubisweb (niet meer in 2011)
C126 Coûts d'installation antennes DIV (supprimé en 2011)	-	C126 Installatiekosten antennes DIV (niet meer in 2011)
C127 Licence Nedstat (passe sur A202 petites dépenses)	-	C127 Licenties Nedstat (wordt aangerekend op A202)
C128 Coûts d'installation antennes DIV (supprimé en 2011)	-	C128 Installaties antennes DIV (niet meer in 2011)
C2 Travaux d'adaptation divers		***C2 Diverse aanpassingswerken***
C204 Déménagement Anvers (matériel informatique et téléphonique) (supprimé en 2011)	-	C204 Verhuis Antwerpen (informatica materieel en telefoon) (niet in 2011)
C3 Locations des lignes	*7000*	***C3 Huur lijnen***
C306 Révision contrat Fedpol Registre national	7.000	C306 Herziening contract Fedpol Rijksregister
C4 Divers		***C4 Divers***
C401 Développement microfilms DIV (migré vers 33 56 40 12.54 à partir de 2011)	-	C401 Ontwikkeling microfilms DIV (33 56 40 12.54 vanaf 2011)
C5 Réseau mobile	*110 000*	***C5 Mobiel network***
C501 UMTS travailleurs mobiles	80.000	C501 UMTS voor mobiele werkers
C502 Audit institutions de contrôle (cartes Vodaphone et intranet mobile)	30.000	C502 Audit keuringsinstellingen (mobiel intranet en vodaphone kaarten)
C6 Fedcom	*10 000*	***C6 Fedcom***
C601 Fedcom adaptations	10.000	C601 Fedcom aanpassingen
Décisions conclave 2012	**341 000**	Beslissingen conclaaf 2012
	4 289 000	

Note explicative

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. Ces coûts concernent les frais d'entretien du matériel informatique et des logiciels, la rémunération de personnel mis à la disposition par l'ASBL Egov, les frais d'utilisation de certains types de communication, les coûts des consommables informatiques et les frais d'assistance et de consultance pour assurer une infrastructure informatique adéquate, sécurisée et performante. En 2011, l'arrêt des contrats de hosting d'applications a été finalisé. De ce fait, l'infrastructure des serveurs, des logiciels et du réseau backbone a été adaptée "in house". Une partie des crédits (500.000€) prévus auparavant comme frais de fonctionnement est maintenant prévue comme frais d'investissement pour consolider, améliorer et/ou

Verklarende nota

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. Deze kosten betreffen de onderhoudskosten van het informaticamaterieel en van de software, de verloning van het personeel ter beschikking gesteld door de VZW-Egov, de kosten voor communicatie, de kosten van verbruiksgoederen en de kosten voor ondersteuning en consultancy die een adequate, beveiligde en performante informatica-infrastructuur moeten waarborgen. In 2011 werden de stopzetting van de contracten m.b.t. de hosting van de toepassingen afgerond. Dit heeft tot gevolg dat de infrastructuur inzake servers,software en het backbone netwerk zich nu 'in house' bevindt. Een gedeelte van de kredieten (500.000 euro) die voorheen als werkingskosten waren ingeschreven, worden nu voorzien bij de investeringen voor de consolidatie, de

remplacer cette infrastructure.

La section A regroupe les petites dépenses de fonctionnement liées à l'informatique. Il s'agit entre autres des consommables informatiques tels que toners, cartouches d'encre, petit matériel informatique, achats urgents, des réparations en dehors de la garantie et des petites interventions d'entretien ou d'assistance.

La section B reprend les frais de fonctionnement liés à l'informatique, et concernant plus particulièrement :

- Le développement et la programmation (développement, bug-fixing, tests d'intégration et d'acceptation, mise en production et suivi de la production)
- L'entretien et la maintenance du matériel informatique, de la téléphonie, du système de pointage, des serveurs et des applications développées en interne ou en externe
- L'hébergement ou le hosting d'une partie de l'infrastructure IT du SPF MT
- L'expertise de tiers sous forme de consultance et d'assistance technique dans le domaine informatique
- Le support technique et la maintenance hardware et software

Compte tenu de l'évolution croissante des besoins, résultant de l'augmentation du nombre d'applications à supporter, des besoins de stockage de données (nombre et volume des bases de données, nombre et volume des fichiers sur disques communs), du nombre d'utilisateurs, du nombre de ressources systèmes utilisées, …, une hausse des coûts de fonctionnement est prévue.

B1 – Développement et programmation

Pour 2012, l'estimation des besoins se chiffre à 976 kEUR et comprend l'assistance et l'entretien des applications existantes (180 kEUR identique à 2011), un équivalent temps plein pour le développement (180 kEUR identique à 2011), un analyste fonctionnel (180 kEUR identique à 2011), 3 équivalents temps plein pour le support des applications (315 kEUR= 2011 + 1 FTE à quitter le service fin 2010 recrutement remplaçant prévu fin 2011), une provision pour le développement d'une base de données sur la gestion des risques (1 kEUR identique à 2011). Le montant est arrondi au kEUR supérieur.

B2 – Frais d'entretien et de maintenance

Les frais d'entretien et de maintenance de certaines applications et infrastructures sont intégrés à partir de 2012 dans les crédits prévus pour les frais d'exploitation du CTI Atrium. Les coûts des contrats de maintenance et d'entretien des applications et

verbetering en/of de vervanging van deze infrastructuur.

Sectie A omvat de kleine werkingsuitgaven met betrekking tot de informatica. Het gaat hier onder andere over de verbruiksartikelen zoals toners, inktpatronen, klein informatica materiaal, dringende aankopen, herstellingen buiten waarborg en kleine interventies voor onderhoud of assistentie.

Sectie B beschrijft de werkingskosten verbonden met de informatica en betreft meer bepaald:

- De ontwikkeling en programmatie (ontwikkeling, bug-fixing, integratie- en acceptatietesten, in gebruikstelling en operationele opvolging)
- Onderhoud van het informatica materiaal, van de telefonie, van het tijdregistratie systeem, van de servers en van de toepassingen zowel intern als extern ontwikkeld.
- De kosten van de housing van de datacenter van de FOD M&V.
- De expertise van derden onder de vorm van consultancy en technische bijstand in het domein van de IT
- De technische bijstand en het onderhoud van zowel hard- als software

Rekening houdend met de stijgende evolutie van de IT noden, ten gevolge van: het stijgend aantal te ondersteunen applicaties, de nood aan opslagcapaciteit voor de gegevens en voor de groeiende omvang van de bestaande databanken, de groei in de omvang van de bestanden op de "shared drives"), het stijgend aantal gebruikers en de groei aan gebruikte systeemcapaciteit, …, is een stijging van de functionele en operationele kosten voorspeld

B1 – Ontwikkeling en programmatie

Voor 2012 is de schatting van de behoeften berekend op 976 kEUR en bevat de ondersteuning en het onderhoud van de bestaande toepassingen (180kEUR idem als in 2011), een voltijdse equivalent voor ontwikkeling (180 kEUR idem als 2011), een functioneel analist (180 kEUR idem als 2011), 3 voltijdse equivalenten voor onderhoud van de applicaties (315 kEUR = 2011+ 1 FTE heeft dienst einde 2010 verlaten, vervanger wordt einde 2011 aangeworven), een provisie voor de ontwikkeling van een databank voor risicobeheer (1 kEUR idem als 2011). Het bedrag is in kEUR en afgerond naar boven.

B2 – Kosten voor onderhoud

De onderhoudskosten van sommige toepassingen en infrastructuren worden vanaf 2012 samengevoegd bij de kredieten voorzien voor de exploitatiekosten van de datacenter Atrium. De kosten voor de onderhoudscontracten van de toepassingen en

infrastructures restant isolées sont estimés à 60 kEUR en 2012.

Ce poste comprend les dépenses d'entretien du serveur Eucaris pour 17 kEUR, du lecteur de bandes pour 8 kEUR, du firewall pour 7 kEUR et du système de contrôle des accès et du pointage pour 28 kEUR.

B3 – Hébergement des applications et des données

Les coûts de hosting CTI de la DIV et l'exploitation du nouveau CTI Atrium en 2011 étaient estimés à 2.000 kEUR en engagement et 1.800kEUR en liquidation (contrats récurrents débutant en cours d'année et dont le solde sera liquidé l'année suivant la fin de ces contrats).

Le montant de 1.500 kEUR demandé pour 2012 comprend les coûts du housing et d'exploitation du nouveau CTI du City Atrium, les coûts ré-estimés de hosting/housing SAN, la consultance technique 60 kEUR, les coûts de sécurité informatique 135 kEUR, les coûts d'entretien des licences VMWare 24 kEUR, …

Pour 2012, 500 kEUR du montant prévu les années précédentes pour cette activité seront transférés vers les crédits d'investissements sur l'Allocation de base 33 21 02 742204 en vue de permettre les dépenses en investissement pour garder ce data-center up-to-date et prévoir son amélioration.

B4 – Expertise de tiers

En 2011, le budget estimé pour ce poste était de 364 kEUR et est estimé pour l'année 2012 à 403 kEUR.

Ce poste comprend l'assistance Business Object 20 kEUR, la consultance pour les développements d'interfaces entre Astrow/e-HR/Pisa 40 kEUR, les dépenses pour le projet de travail à domicile 20 kEUR, selon des montants identiques à ceux de 2011.

Une augmentation des crédits se justifie par la prise en charge du coût de 3 spécialistes IT de E-Gov pour le support Lotus Notes et Front-Office. Ce coût précédemment à charge de la DGTA pour un montant de 284 kEUR, avait été sous-estimé en 2011 et doit donc être mis en concordance avec le coût réel des prestations pour les prévisions 2012.

B5 – Support et assistance

En 2011, le montant estimé était de 275kEUR comprenant les frais de mise en place du support pour le projet Thin Client (150 kEUR) et le support d'un équivalent temps plein pour le back-office (125 kEUR). Ce montant reste identique en 2012.

La section C

infrastructuren die apart worden voorzien, worden in 2012 geschat op 60 kEUR

Deze rubriek omvat de kosten voor et onderhoud van een EUCARIS server (17kEUR), de bandlezer (8kEUR), van de firewall (7 kEUR) en van het toegangscontrole- en registratiesysteem voor 28 kEUR

B3 – Housing van toepassingen en gegevens

De kosten voor de hosting van de toepassing van de DIV en de uitbating van de datacenter Atrium in 2011 zijn geschat op 2.000 kEUR in vastlegging en 1.800 kEUR in vereffening (recurrente overeenkomsten die beginnen in de loop van het jaar en waarvan het saldo zal het jaar na hun beëindiging vereffend worden).

Het gevraagde bedrag van 1.500 kEUR voor 2012 omvat de kosten van de housing en de exploitatiekosten van de datacenter Atrium, de herschatte kosten voor de hosting/housing SAN, de technische consultancy 60 kEUR, de kosten voor ICT security 135 kEUR, de licentiekosten VMWare 24 kEUR

Voor 2012 worden 500 kEUR van het voorziene bedrag van de vorige jaren voor deze activiteit overgebracht naar de investeringskredieten op de basisallocatie 33 21 02 742204 om de uitgaven en de investeringen nodig om het Datacenter up-to-date te houden en te verbeteren.

B4 - Consultancy

In 2011 werd het budget voor deze rubriek begroot op 364 kEUR. Voor 2012 wordt deze geschat op 403 kEUR.
Deze rubriek omvat assistentie voor Business Objects 20 kEUR, consultancy voor de interfaces tussen ASTROW/e-HR/Pisa 40 kEUR, de kosten voor het project Thuiswerk 20 kEUR blijven dezelfde als in 2011

Een verhoging van de kredieten is nodig omwille van de tenlasteneming van de kosten voor 3 IT specialisten van E-gov voor de support van Lotus Notes en Front-Office. Deze kost was voorheen ten laste van het DGLV voor een bedrag van 284 kEUR. Dit bedrag werd onderschat en dient dus in de begroting 2012 aan de realiteit aangepast te worden.

B5 – Bijstand en assistentie

In 2011 was het geschatte bedrag 275 kEUR inbegrepen de kosten voor de support bij het project Thin Client (150 kEUR) en de bijstand van een voltijds equivalent voor back-office (125kEUR). Er wordt een gelijk bedrag voor 2012 voorzien.

Sectie C

C1-Licences
Un nouveau système de protection de l'utilisation des connexions internet est mis en place en 2011 et entraîne un coût annuel récurrent de 75 kEUR. Il remplace les couts d'utilisation des licences anti-virus eTrust (16kEUR), Data Protecor (11kEUR) et Trend Micro (7kEUR) et ajoute de nouvelles fonctionnalités.

Le poste comprend également les coûts d'utilisation et de support pour le logiciel de traduction Trados 8 kEUR, les coûts d'utilisation des licences pour inventaire OCS 16 kEUR et les coûts de l'utilisation des e-communities 25 kEUR,

C3 –Contrat connexions vers Fedpol / Registre National
On prévoit pour 2012, le même crédit qu'en 2011 pour les connexions de nos applications via des lignes louées pour la police fédérale et le registre national (7 kEUR),

C5- Overhead du service « Certification et Inspection »
Un montant de 30 kEUR est nécessaire pour le overhead du personnel du service Certification et Inspection de la DGMSR. Cet overhead comprend une partie des frais nécessaires pour permettre au personnel cité ci-dessus d'utiliser l'infrastructure, le matériel, les frais de licences et les frais d'abonnements et de communication du réseau mobile. Ce montant est le même pour les prévisions 2012 qu'en 2011 mais pour 2011 la justification était incomplète par le fait qu'elle ne reprenait que les frais d'abonnements et coûts de communications liés à l'utilisation d'une solution internet mobile pour le service en question.

C6-Interfaces Fedcom
Les frais de maintenance des interfaces et/ou fonctionnalités entre les applications du SPF et FEDCOM sont estimés à 10 kEUR.

C7-Connexions Travailleurs Mobile
Un montant de 80kEUR est prévu pour les abonnements des travailleurs mobiles du SPFMT en 2012.Cette dépense était prévue en 2011 sur l'AB 33 21 02 121124.

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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	857	2.762	**850**	690	880	2 350
b	366	800	**798**	1.173	1.183	1.183

Note explicative

C1-Licenties
Een nieuw systeem voor het beschermen bij het gebruiken van internet wordt in 2011 geïnstalleerd en veroorzaakt recurrente kosten geraamd op 75 kEUR. Dit bedrag bevat vanaf 2012 de kosten voor het gebruik van de licenties anti-virus e-TRUST (16 kEUR), voor DataProtector (11 kEUR) en Trend Micro (7 kEUR) en voor nieuwe functionaliteiten.
Deze rubriek bevat ook het onderhoud voor het vertaalprogramma Trados 8 kEUR, de licentiekosten voor de OCS inventaris (16 kEUR) en de kosten voor het gebruik van e-communities 25 kEUR.

C3 –Dataverbindingen naar Fedpol / Registre National

In 2012, wordt hetzelfde bedrag als in 2011 voor de huurlijnen gebruikt voor de verbindingen naar de Federale Politie en het Rijksregister (7 kEUR).

C5- Overhead van de dienst « Certificatie en Inspectie »
Een bedrag van 30kEUR is nodig om de kosten van overhead voor het personeel van de dienst Certificatie en Inspectie te vergoeden. Deze overhead omvat een deel van de kosten die door het gebruik van de infrastructuur, het materiaal, licenties en het abonnement en de gebruikskosten verbonden aan een oplossing voor mobiel internet voor deze personeelsleden met zich meebrengen. Een zelfde bedrag als voor 2010 en 2011 wordt voorzien, maar de verantwoording ervan was onvoldoend (bevat alleen het abonnement en de gebruikskosten verbonden aan een oplossing voor mobiel internet).

C6-Interfaces Fedcom
De kosten voor het onderhoud van de interfaces en/of functionaliteiten tussen de toepassingen van de FOD en FEDCOM worden geraamd op 10 kEUR.

C7-Verbindingen mobiele werkers
Een bedrag van 80kEUR is in 2012 voorzien om het abonnement en de gebruikskosten verbonden aan een oplossing voor mobiel internet binnen de FOD te vergoeden. Deze uitgaven werden in 2011 voorzien op de BA 33 21 02 12 11 24.

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

(in duizendtallen euro)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	857	2.762	**850**	690	880	2 350
b	366	800	**798**	1.173	1.183	1.183

Verklarende nota

	2011	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**

C701 WAN/MAN (remplace Bilan) de la DIV + Mar (lot 2)	c	750 000	-	-	-	750 000
	b	61 000	61 000	188 000	188 000	188 000
C702 Optical fibre Ethernet 10M, 100M en 1G (lot 1)	c	750 000	-	-	-	750 000
	b	61 000	61 000	187 000	187 000	187 000
C704 Hernieuwing licenties Allfusion Gen	c	400.000	-	-	400 000	-
	b	-	134 000	134 000	134 000	134 000
C706 Licences Lotus Notes (montant revu suite régularisation licences et audit 2009)	c	232.000	400.000	-	-	400 000
	b	116 000	132 000	134 000	134 000	134 000
C709 ORACLE onderhoudscontractherzieningen	c	100.000	450.000	-	-	450.000
	b	220 000	150 000	150 000	150 000	150 000
C711 Onderhoud IP Tel en Netwerk (onderhoudscontract Telindus)	c	450 000	-	-	480 000	-
	b	150 .000	150 000	150 000	160 000	160 000
C714 80 abonnements (2GB) UMTS pour les travailleurs mobiles du spf	c	80 000	-	-	-	-
	b	42 000	-	-	-	-
C715 Contrat software assurance pour licences Microsoft	c	-	-	690 000	-	-
	b	150 000	110 000	230 000	230 000	230 000
	c	2 762 000	850 000	690 000	880 000	2 350 000
	b	800 000	798 000	1 173 000	1 183 000	1 183 000

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).

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).

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

(en milliers d'euros)

sc	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
b	1 114	1 365	**1 489**	1 489	1 489	1 489
c	1 541	1 365	**1 510**	1 510	1 510	1 510

Note explicative

Aperçu de l'affectation des frais récurrents

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

(in duizendtallen euro)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	1 114	1 365	**1 489**	1 489	1 489	1 489
b	1 541	1 365	**1 510**	1 510	1 510	1 510

Verklarende nota

Overzicht van de aanwending inzake recurrente kosten

Dépenses d'investissement liées à l'informatique / Investeringsuitgaven inzake de informatica		**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
E102 Remplacement portables	c	140 000	**160 000**	160 000	160 000	160 000
	b	140 000	**160 000**	160 000	160 000	160 000
E202 Remplacement PC	c	100 000	**90 000**	90 000	90 000	90 000
	b	100 000	**90 000**	90 000	90 000	90 000
E203 Adaptations matérielles nécessaires suite à nouveaux logiciels ou upgrade logiciels existants	c	100 000	**50 000**	50 000	50 000	50 000
	b	100 000	**50 000**	50 000	50 000	50 000
E403 Remplacement Imprimantes	c	48 000	**48 000**	48 000	48 000	48 000
	b	48 000	**48 000**	48 000	48 000	48 000
E503 Petit matériel et composants pour réparation de 1 PC sur 5	c	15 000	**15 000**	15 000	15 000	15 000
	b	15 000	**15 000**	15 000	15 000	15 000
E604 Nouveaux serveurs ou remplacement de serveurs existents	c	50 000	**50 000**	50 000	50 000	50 000
	b	50 000	**50 000**	50 000	50 000	50 000
E612 Achat VMWare servers	c	-	**50 000**	-	-	-
	b	-	**50 000**	-	-	-
E613 Extensions disques pour disk array 2x2T (30.000 EUR)	c	30 000	**30 000**	30 000	30 000	30 000
	b	30 000	**30 000**	30 000	30 000	30 000
E712 Telefonie (licences, appareils, IP detect handset par site et LSP)	c	22 000	**11 000**	11 000	11 000	11 000
	b	22 000	**11 000**	11 000	11 000	11 000
E714 Infrastructure sécurité Haren + matériel wireless	c	21 000	**-**	-	-	-
	b	21 000	**-**	-	-	-
E901 Remplacement de PDA	c	10 000	**10 000**	10 000	10 000	10 000
	b	10 000	**10 000**	10 000	10 000	10 000
F101 Licences Microsoft Windows etc (hors software assurance)	c	200 000	**-**	-	-	-
	b	200 000	**-**	-	-	-
F109 Renouvellement licences SpamSentinel	c	10 000	**-**	-	-	-
	b	10 000	**-**	-	-	-
F110 Régularisation licenses diverses	c	60 000	**60 000**	60 000	60 000	60 000
	b	60 000	**60 000**	60 000	60 000	60 000
F115 Achat licences Oracle (+ disaster recovery à partir de 2012)	c	-	**150 000**	-	-	-
	b	-	**150 000**	-	-	-

F124 Licences Business Objects existantes (38.000 EUR) + changement named users vers concurrent users + changement type de licences + nouvelles licences pour nouvelles application (e-HR, …)	c	75 000	**38 000**	38 000	38 000	38 000
	b	75 000	**38 000**	38 000	38 000	38 000
H101 Datacenter	c	70 000	**530 000**	530 000	530 000	530 000
	b	70 000	**530 000**	530 000	530 000	530 000
H102 Projet travail à domicile (80.000 EUR / an)	c	80 000	**80 000**	80 000	80 000	80 000
	b	80 000	**80 000**	80 000	80 000	80 000
C601 Remplacement et renouvellement de l'infrastructure (cablage, réseau, backbone, …)	c	225 000	**225 000**	225 000	225 000	225 000
	b	225 000	**225 000**	225 000	225 000	225 000
D101 Petites dépenses (carte-mère, clavier, disque dur, mémoire, ...)	c	109 000	**150 000**	150 000	150 000	150 000
	b	109 000	**150 000**	150 000	150 000	150 000
Conclave 2012/ conclaaf 2012	c		**- 258 000**	- 58 000	- 58 000	- 58 000
	b		**- 237 000**	- 37 000	- 37 000	- 37 000
Total / Totaal	**c**	**1 365 000**	**1 489 000**	**1 489 000**	**1 489 000**	**1 489 000**
	b	**1 365 000**	**1 510 000**	**1 510 000**	**1 510 000**	**1 510 000**

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. En 2011, l'arrêt des contrats de hosting d'applications a été finalisé. De ce fait, une infrastructure de serveurs, de logiciels et de réseau backbone a été adaptée "in house". Une partie des crédits (500.000€) prévus auparavant comme frais de fonctionnement est maintenant prévue comme frais d'investissement pour consolider, améliorer et/ou remplacer cette infrastructure.

Investissement en matériel (hardware) composé principalement de :

E1 – ordinateurs « laptops » (portables)

Le besoin en ordinateurs portables est croissant compte tenu de l'augmentation du personnel et de la nécessité pour les utilisateurs d'être mobiles et de pouvoir effectuer leurs tâches à l'extérieur ou à partir de leur domicile.

En plus, le remplacement du matériel ancien en vue de conserver un outil fiable et performant afin de répondre aux besoins des différents services et aux contraintes techniques des nouveaux logiciels et de leurs mises-à-jour est prévu avec une fréquence de +/- 4 ans.

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. In 2011 werden de contracten i.v.m. hosting van toepassingen beëindigd. Daarom dient er een infrastructuur van servers, software en een backbone netwerk 'in house' te worden geïnstalleerd. Een gedeelte van de kredieten (500.000 euro) die voorheen als werkingskosten waren ingeschreven, worden nu voorzien bij de investeringen voor de consolidatie, de verbetering en/of de vervanging van deze infrastructuur.

Investeringen in materiaal (hardware) bestaande uit :

E1 – computers "laptops" (draagbaar)

De nood aan draagbare computers is stijgend gelet op het groeiend aantal personeelsleden en de noodzaak dat de gebruikers mobiel moeten zijn om hun taken uit te voeren op externe plaatsen of van bij hen thuis.

De vervanging van oude apparatuur, om betrouwbare en performante werkmiddelen ter beschikking te hebben om aan de noden van de verschillende diensten en aan de technische vereisten van nieuwe toepassingen te voldoen, is voorzien met een frequentie van +/- 4 jaar.

En 2012, des crédits 160 kEUR sont nécessaires pour l'achat de ce matériel (140 kEUR en 2011).

E2 – Ordinateurs « desktops »

Le besoin en ordinateurs de type desktop est stable. Ceci concerne le remplacement du matériel ancien en vue de conserver un outil fiable et performant afin de répondre aux besoins des différents services et aux contraintes techniques des nouveaux logiciels et de leurs mises-à-jour est prévu avec une fréquence de +/- 4 ans.

En 2012, un montant de 90kEUR devrait être octroyé pour le remplacement d'ordinateurs desktops.

A partir de 2011, il est également nécessaire de procéder à une adaptation du matériel existant rendue nécessaire par l'implémentation de nouveaux logiciels ou l'upgrade par des logiciels plus exigeants en termes de ressources. Le montant estimé est de 50 kEUR pour 2012 (100kEUR en 2011).

E4 – Imprimantes

Le besoin en imprimantes reste stable. En effet, bien que le SPF introduit des mesures pour limiter l'utilisation de l'impression, il est nécessaire de remplacer le matériel plus ancien par du matériel plus performant surtout en termes de développement durable.
De ce fait, en 2012 comme en 2011, un montant de 48 kEUR sera nécessaire pour le remplacement d'imprimantes.

E5 – Matériel divers

En 2012, tout comme en 2011, nous prévoyons un montant de 15 kEUR pour l'achat de composants pour la réparation prévisible de maximum 20% ordinateurs défaillants (avec réactualisation de leur valeur).

E6 – Serveurs

A partir de 2011, il faut remplacer les serveurs les plus anciens pour un coût annuel estimé à 50 kEUR. En 2012, nous prévoyons un montant identique.

En 2012 comme en 2010, un montant de 50 k EUR a été consacré à l'achat de serveurs VMWare.

Depuis 2010, le système de stockage doit être étendu pour faire face à la croissance des données. Une extension du disk array à raison de 2x2 TB par an de la capacité des disques est prévue pour un montant estimé à 30 kEUR pour 2012.

Le montant global de ce poste est donc de 130 kEUR pour 2012.

E7 – Réseau téléphonique

In 2012 is een krediet nodig van 160 kEUR voor de aankoop van dit materiaal (140 kEUR in 2011).

E2 - Desktops computers

De nood aan desktop computers is stabiel. Dit omvat de vervanging van oude apparatuur, om betrouwbare en performante werkmiddelen ter beschikking te stellen om aan de noden van de verschillende diensten en aan de technische vereisten te voldoen, met een frequentie van +/- 4 jaar.

In 2012 moet een bedrag van 90 kEUR toegekend worden voor de vervanging van de desktops computers.

Vanaf 2011 is het ook nodig om het bestaande PC park aan te passen aan het gebruik en de eisen van nieuwe toepassingen en/of stijgende eisen aan beschikbare "resources".
Het bedrag werd geraamd op 50 kEUR voor 2012 (100 k EUR in 2011).

E4 – Printers

De nood aan printers blijft stabiel. Gelet op het feit dat de FOD maatregelen neemt om minder te printen, dienen de oude printers te worden vervangen door efficiënter materiaal, vooral wat duurzaamheid betreft.

Daardoor zal in 2012, zoals in 2011, een bedrag van 48 kEUR nodig voor het vervangen van de printers.

E5 – Diverse toebehoren

In 2012, zoals ook in 2011, wordt een bedrag voorzien van 15 kEUR voor de aankoop van componenten voor de voorspelbare reparatie van maximum 20% van de defecte Pc's (actualiseren van hun waarde).

E6 – Servers

Vanaf 2011 moeten de oudste servers vervangen worden, voor een geraamd jaarlijks bedrag van 50 kEUR. Voor 2012 voorzien we hetzelfde bedrag.

In 2012, zoals in 2010, zal een bedrag van 50 kEUR gebruikt worden voor de aankoop van VMWare servers.

Sinds 2010 moet het opslagsysteem worden uitgebreid gezien de groei van de data. Een jaarlijkse uitbreiding van de diskcapaciteit op de Disk Array 2x2 TB is in 2012 voorzien voor een bedrag van 30 kEUR.

Het totale bedrag van deze rubriek bedraagt 130 kEUR voor 2012.

E7 – Telefonie netwerk

Un coût récurrent de 11 kEUR doit être prévu à partir de 2012 pour la modernisation et l'extension du matériel téléphonie IP utilisé au SPF (ce montant était de 22 kEUR en 2011).

F - Licences
L'achat et le renouvellement des licences logicielles sont indispensables pour maintenir l'outil de travail informatisé et permettre aux membres du personnel du SPFMT de poursuivre leurs missions. Un montant de 60 kEUR est prévu en 2012 (même montant que 2011).

A partir de 2012, les coûts récurrents pour renouveler les licences Business Objects sont prévus pour un montant de 38 kEUR (75 kEUR en 2011).

L'achat de licences supplémentaires Oracle afin d'augmenter les performances des serveurs est à prévoir en 2012 pour un montant de 150 kEUR.

Autres investissements
A partir de 2012, un montant récurrent de 530 kEUR est prévu pour entretenir, continuer à moderniser et sécuriser le Data Center en le mettant en corrélation avec les règles de sécurité en usage pour ce type de système. Un montant de 500 kEUR est transféré à cet usage à partir de l'AB 332102121104.

Les investissements en vue de promouvoir et rendre techniquement possible le travail à domicile comme prévu au plan de management de notre SPF sont estimés à 80 kEUR (même montant qu'en 2011).

Un montant récurrent de 225 kEUR est prévu pour couvrir les coûts liés à la croissance de l'infrastructure.

Ceci concerne en particulier les éléments suivants :

- Le repatching du câblage (avec éventuellement du nouveau câblage), l'identification et le marquage de câblage, le mesurage, la tenue d'un inventaire sous format électronique et le développement d'un système de patch électronique ;
- L'adaptation des environnements de stockage et des serveurs VMWares avec des cartes réseaux de type 10 Gbits/sec, en ce y compris les connexions, les cartes électroniques à insérer dans les racks (+ XFPs) pour le backbone ;
- L'upgrade des serveurs VMWare existants ;
- La migration des anciens serveurs (non VMWare) vers de nouveaux serveurs, en ce y compris l'achat de nouveau matériel et nouvelles licences;
- L'extension de la plateforme VDI VMWare vers une solution technique permettant un plus grand nombre de clients (entre autres mais non exclusivement pour le teleworking) ;
- L'extension de la capacité de stockage

Een terugkerende kost van 11 kEUR moet worden voorzien vanaf 2012voor de modernisering en de uitbreiding van de telefonie IP gebruikt door de FOD (in 2011 was dit bedrag 22 kEUR).

F - Licenties
De aankoop en het vernieuwen van de gebruikerslicenties is onmisbaar om de informatica werkomgeving in stand te houden en aldus het personeel van de FODMV in staat te stellen hun opdracht te vervullen. Een bedrag van 60 kEUR is voorzien voor 2012 (zelfde bedrag als in 2011).

Vanaf 2012 zullen de terugkerende kosten voor het hernieuwen van de Business Objects-licenties 38 kEUR bedragen (75 kEUR in 2011).

Voor 2012 wordt een bedrag van 150 kEUR voorzien voor de aankoop van extra Oracle-licenties, verhoging van de prestaties van de servers.

Andere investeringen
Vanaf 2012, wordt een terugkerend bedrag ad 530 kEUR voorzien, voor het onderhoud, het moderniseren en het beveiligen van het Data Center volgens de geldende veiligheidsvoorschriften voor dit systeem. Een bedrag ad 500 kEUR wordt hiervoor getransfereerd van AB332102121104.

De investeringen om het thuiswerken te bevorderen en dit technisch mogelijk te maken, zoals voorzien in het Management Plan van onze FODMV, worden geraamd op 80 kEUR (zoals in 2011).

Een terugkerend bedrag ad 225 kEUR wordt voorzien voor het dekken van de kosten voor de uitbreiding van de infrastructuur.
Dit betreft vooral de volgende elementen:

- De herpatching van de cablering (eventueel met nieuwe kabels), de identificatie van de cablering, de metingen van de kwaliteit, het bijhouden van een inventaris op elektronische wijze en het ontwikkelen van een elektronisch systeem voor patching;
- Het aanpassen van de opslagsystemen van de VM Wares servers met netwerkkaarten van het type 10 Gbits/sec, met inbegrip van de verbindingen, de insteekkaarten van de racks (+ XFPs) voor de backbone;
- De upgrade van de bestaande VMWare servers;
- De migratie van oude servers (niet VMWare) naar nieuwe servers, met inbegrip van aankoop nieuw materiaal en nieuwe licenties;
- De uitbreiding van het VDI VMWare platform naar een technische oplossing welke meer gebruikers ondersteunt (onder andere maar niet uitsluitend voor teleworking);
- De uitbreiding van de opslagcapaciteit als

résultant de l'informatisation ou de l'automatisation de certaines procédures (par ex. : les applications e-Forms développées et mises à disposition de nos clients internes et externes) ;
- L'installation d'un réseau sans fil dans les salles de réunion ;

Les crédits pour les petites dépenses d'investissements (petit software, imprimantes portables, disques durs externes, etc.) sont prévus pour un montant de 150 kEUR (109 en 2011)

4.3. Programme d'activités 03: TIC Traçabilité des véhicules et Plate-forme des Contrôleurs

1. Historique

L'exécution d'un certain nombre de décisions politiques et d'initiatives du Gouvernement fédéral Verhofstadt II en matière de politique de la sécurité routière ont été fortement entravées par un traitement défectueux de l'accès aux données nécessaires sur le plan TIC.

Il a alors été décidé de lancer les projets suivants: la "source authentique des véhicules" (Mobivis) et la "plate-forme des contrôleurs de la route" (Hermes). Une enveloppe a déjà été attribuée lors de contrôle budgétaire 2006 et répartie entre les allocations de base 12.11.24 et 74.22.24.

2. Projets

2.1. La traçabilité des véhicules (MR 30.03 2004 et 14.10 2005)

Le conseil des Ministres du 30-03-2004 a arrêté un certain nombre de mesures dans le cadre de la lutte contre la criminalité automobile. Il a été donné pour mission au Ministre de la Mobilité de revoir le système d'immatriculation des véhicules afin d'en assurer une meilleure traçabilité. Il est essentiel dans ce système d'enregistrer de manière électronique en ligne chaque transaction relative aux véhicules via l'e-ID et la base de données de la DIV.

Lutte contre la fraude kilométrique:
L'application concrète de la loi relative à la lutte contre la fraude kilométrique du 11 juin 2004 rend obligatoire un enregistrement fi able et accessible des véhicules.

Création de la Source Authentique des Véhicules:
La Source Authentique des Véhicules est une base de données spécifique de toutes les informations relatives à un véhicule.

Toutes ces données sont stockées dans une banque de données relationnelle et normalisée, où elles sont mises à jour autant que possible. Les autres départements et services ne doivent pas stocker ces données, ni les

gevolg van de informatisering en automatisering van bepaalde procedures (bv.: e-forms toepassingen ontwikkelt en beschikbaar gesteld aan interne en externe klanten);
- De installatie van een draadloos netwerk in de vergaderzalen;

In 2012, de kredieten voor kleine investeringen (kleine software, draagbare printers, externe harde schijven, enz.) zijn voorzien voor een bedrag van 150 kEUR (109 in 2011).

4.3. Activiteitenprogramma 03: ICT Tracabiliteit van voertuigen en Platform controleurs

1. Historiek

De uitvoering van een aantal beleidsbeslissingen en initiatieven van de federale Regering Verhofstadt II op het vlak van verkeersveiligheid werden sterk gehinderd door een gebrekkige verwerking van en toegang tot de nodige gegevens op het vlak van ICT.

Daarom werd beslist volgende projecten uit te werken: "de authentieke bron voertuigen" (Mobivis) en "het platform van de controleurs op de weg" (Hermes). Een enveloppe werd reeds gedurende de begrotingscontrole 2006 toegekend en verdeeld over de BA's 12.11.24 en 74.22.24.

2. Projecten

2.1. De traceerbaarheid van de voertuigen (MR 30.03 2004 en 14.10 2005)

De Ministerraad van 30.03 2004 besliste een aantal belangrijke maatregelen in het kader van de bestrijding van autocriminaliteit. Aan de Minister van Mobiliteit werd de opdracht gegeven om het systeem van de inschrijving van voertuigen te herzien teneinde een betere traceerbaarheid van de voertuigen te verzekeren. Essentieel in het systeem is de elektronische online registratie van elke transactie van voertuigen via de e-ID en de databank van de DIV.

Bestrijding van de kilometerfraude:
De concrete toepassing van de wet inzake de bestrijding van de kilometerfraude van 11 juni 2004 vereist een betrouwbare en toegankelijke registratie van voertuigen.

De creatie van de authentieke bron Voertuigen:
De authentieke bron Voertuigen is de specifieke gegevensverzameling van alle aan een voertuig gerelateerde gegevens.

Al deze gegevens worden opgeslagen in één relationeel en genormaliseerde dataset waar ze zo actueel mogelijk zijn. Andere departementen en diensten hoeven deze gegevens niet op te slaan of te

gérer; ils interrogent directement la “source”. Le principe de la source authentique aide à garantir la protection de la vie privée; de par le fait qu’il n’existe qu’une seule source, et donc aucune copie, la protection des données peut être également concentrée de manière optimale.

La Source Authentique des Véhicules vise à l’amélioration de la gestion de l’autorité, à la diminution des charges administratives et à l’amélioration des prestations de services, comme par exemple en mettant à disposition en ligne toutes sortes d’informations, en délivrant en ligne des attestations...

Une information précise, correcte et mise à jour est d’une grande importance pour chacun. Ceci peut être seulement atteint par la création de la Source Authentique, en rendant celle-ci accessible à tous les partenaires, en définissant et en implémentant un échange d’informations clair, et en liant celle-ci à l’obligation légale de maintenir ces informations à jour.

2.2. La plate-forme des contrôleurs de la route

Objectifs:
- fonctionner de manière efficace en traitant rapidement les infractions et en réalisant une intégration complète avec le back-office
- prendre en considération de manière rapide et précise les processus administratifs, comme par exemple l’orientation client
- moins de travail sur papier
- mettre en place un contrôle plus effectif avec toutes les données disponibles
- constituer une base de données centrale qui permet de dresser un meilleur profil des diverses entreprises de Transports
- grâce à cette base de données il sera aussi possible de cibler les contrôles des sociétés, en se basant sur une analyse de risques
- effectuer des contrôles effectifs du tachygraphe aussi bien digital qu’analogique.

Les contrôleurs doivent par conséquent être équipés de PC portables, qui sont pleinement synchronisés avec le système central. Via une connexion wireless, certaines bases de données doivent pouvoir être consultées en ligne (p.ex. à l’aide de la plaque d’immatriculation et/ou du numéro de châssis, on doit pouvoir examiner “à toute heure et en tout lieu”, dans les fi chiers de la DIV ou de Eucaris, s’il s’agit d’un véhicule volé; via le numéro du Registre national on doit pouvoir vérifier si la carte de conducteur n’a pas été volée ou retirée du Digitach; des interrogations comparables du fichier des permis de conduire doivent être prévues...). L’objectif est aussi à terme de pouvoir inscrire le PV en ligne et d’effectuer un e-paiement.

3. État d’avancement
A partir de 2012, le projet de développement de l'application est terminé. Les coûts récurrents

beheren ze raadplegen direct de ‘bron’. Het principe van de authentieke bron helpt de privacy te beschermen. Doordat er maar één enkele bron is en dus geen kopieën kan de bescherming van de gegevens ook optimaal geconcentreerd worden.

De authentieke bron Voertuigen heeft als doel het verbeteren van de bedrijfsvoering van de overheid het verminderen van de administratieve lasten en verbetering van de dienstverlening zoals het online ter beschikking stellen van allerhande informatie het online afleveren van attesten enz.

Juiste accurate en up-to-date informatie is voor iedereen van zeer groot belang. Dit kan enkel bereikt worden door de creatie van de authentieke bron deze open te stellen voor al de partners duidelijke informatie-uitwisseling te definiëren en te implementeren alsook deze te koppelen aan de wettelijke verplichting deze actueel te houden.

2.2 Het platform voor de controleur op de weg

Doelstellingen:
- efficiënt te werken door een vlotte afhandelen van de overtredingen en een volledige integratie met de backoffice
- een snelle en accurate afhandeling van administratieve processen als voorbeeld van klantgerichtheid
- minder papierwerk
- een effectievere controle uit te voeren met alle beschikbare gegevens
- een centrale databank aan te leggen welke toelaat een beter profiel te maken van de diverse transportbedrijven
- aan de hand van deze databank zal het ook mogelijk zijn de bedrijfscontroles te cibleren gebaseerd op een risicoanalyse
- effectieve controle uit te voeren van de tachograaf zowel digitaal als analoog.

De controleurs dienen bijgevolg uitgerust te worden met portable PC’s welke volledig gesynchroniseerd zijn met een centraal systeem. Via een wireless-connectie moet men online bepaalde databanken kunnen consulteren (b.v. aan de hand van de nummerplaat en/of het chassisnummer moet men ‘altijd en overal’ kunnen nagaan in het bestand
van de DIV en Eucaris of het geen gestolen voertuig betreft via het rijksregisternummer moet men kunnen nagaan of de bestuurderskaart van digitach niet gestolen of ingetrokken is gelijkaardige ondervragingen van het rijbewijsbestand moeten voorzien worden...). Bedoeling is ook om op termijn online het PV te kunnen ingeven en een e-payment uit te voeren.

3. Stand van zaken
Vanaf 2012, wordt het project voor de ontwikkeling van de toepassing beëindigd. De recurrente kosten voor het

d'entretien sont prévus à l'AB 33 56 40 12 11 54.

4.4. Programme d'activités 04: TIC Permis de conduire CEE 2003/59 et Navigation intérieure

A.B.33 21 04 12.11.24 (Bud DO PA AB) — Frais lies 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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	1.175	1 200	**1 197**	1 197	1 197	1 197
b	1.114	1.200	**1 197**	1 197	1 197	1 197

Note explicative.

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 devront être communiquées au SPF, où elles sont déterminantes pour la délivrance et le contrôle de validité des permis de conduire. Afi n 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 certifi cats de qualifications professionnelles de toute sorte.

Ici aussi, un programme IT sur mesure semblait la meilleure solution. Compte tenu de ce qui précède, une étude de définition a été réalisée dans le courant de 2006 au sujet de la faisabilité de ces projets. Le choix retenu prévoyait un seul cahier des charges (outsourcing) qui comprenait aussi bien le développement du système et l'acquisition de l'infrastructure informatique nécessaire que la production.

Lors du début du projet, un crédit de 4.831 kEUR a été accordé en 2007. Ce montant reprenait les frais de développement et les frais d'exploitation et d'entretien pour une période de 3ans. Ces frais récurrents ont été fixés à 1.200 kEUR par an.

A partir de 2012, la gestion de l'application développée sera attribuée via un nouveau marché. Les dépenses sont évaluées à 1.225 par an compte tenu de l'évolution de l'index de la lettre budget 2012 (+2,1%).

onderhoud zijn voorzien op de BA 33 56 40 12 11 54.

4.4 Programma-activiteit 04 – ICT Rijbewijs EG 2003/59 en Binnenvaart

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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	1.175	1 200	**1 197**	1 197	1 197	1 197
b	1.114	1.200	**1 197**	1 197	1 197	1 197

Verklarende nota.

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 zullen aan de FOD moeten worden 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. Gelet op wat voorafgaat werd in de loop van 2006 een definitiestudie uitgevoerd naar de haalbaarheid van voormelde projecten. Er werd geopteerd voor één lastenboek (outsourcing) dat zowel de ontwikkeling van het systeem en de aanschaf van de nodige informatica-infrastructuur omvat alsook de productie inhoudt.

Bij het begin van het project werd in 2007 een krediet van 4.831 kEUR goedgekeurd voor de ontwikkeling van een toepassing. De exploitatie en het onderhoud was ook voorzien voor een periode van 3 jaar. De jaarlijkse kosten tijdens deze 3 jaar waren 1.200 kEUR.

Vanaf 2012 zal het beheer van de toepassing gegund worden via een nieuw opdracht. Rekeninghoudend met de index van de omzendbrief budget 2012 + 2,1%. worden de jaarlijkse kosten op 1.225 kEUR geraamd.

Après l'ouverture du marché pour les examens des permis de conduire C + D, les sous-catégories, et les aptitudes professionnelles qui y sont liées, il sera examiné dans quelle mesure les coûts récurrents futurs seront compensés par une contribution des institutions qui font appel à l'application développée par ICT.

Décision du Conclave 2012 : crédit diminué à 1.197 kEUR.

4.5. Programme d'activités 04: TIC Registre National

A.B.33 21 04 12.11.24 (Bud DO PA AB) — Frais liés au Registre National

(en milliers d'euros)

sc	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	-	1.200	**524**	524	524	524
b	-	1.200	**524**	524	524	524

Note explicative.

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), DGMSR (ex. : permis de conduire), DGTA (ex. : pilotes).

Le nombre de consultations va augmenter à partir de 2012 en raison de la mise en service généralisée des applications pour lesquels les consultations sont nécessaires. Les coûts sont indexés suivant l'indice général des prix à la consommation.
En 2011, un crédit de 1.200 kEUR a été accordé pour liquider 675 kEUR d'arriérés et 525 kEUR pour les besoins 2011.
Le montant du crédit en 2012 reste stausqou au niveau de 2011 + indice de 2,1%
Décision du Conclave 2012 : crédit diminué à 524 kEUR.

PROGRAMME 21/1

ÉTUDES ET ACTIONS EN MATIÈRE DE MOBILITÉ ET DE TRANSPORT

Objectifs poursuivis

Ce crédits 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.

Na het openstellen van de markt voor de rijbewijsexamens C + D subcategorieën en de daaraan gekoppelde vakbekwaamheid zal worden nagegaan in welke mate de toekomstige recurrente kosten zullen worden gecompenseerd door een bijdrage van de instellingen die een beroep doen op de ontwikkelde ICT-toepassing.

Beslissing van het conclaaf 2012: het de krediet werd verminderd tot 1.197 kEUR.

4.5 Programma-activiteit 05 – ICT Rijksregister

B.A. 33 21 05 12.11.04 (Beg OA AP BA) — Kosten verbonden aan de Rijksregister

(in duizendtallen euro)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	-	1.200	**524**	524	524	524
b	-	1.200	**524**	524	524	524

Verklarende nota

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), DGMVV (vb: rijbewijzen), DGLV (vb: piloten)

Het aantal raadplegingen zal groeien naar aanleiding van een algemene in dienststelling van de toepassingen. De kosten zijn volgens het algemene indexcijfer van de consumptieprijzen geïndexeerd.

In 2011, werd een bedrag van 1.200 kEUR goedgekeurd om 675kEUR aan achterstallen en 525 kEUR aan uitgaven 2011 te vereffenen.
Het jaarlijkse bedrag voor 2012 blijft op niveau van 2011+ 2,1% index.
Beslissing van het conclaaf 2012: het krediet werd verminderd tot 524 kEUR.

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.

Aperçu des crédits

(en milliers d'euros)

Allocation de base Basisallocatie/	ks sc	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
12 11 01	c	190	352	**351**	351	351	351
	b	592	424	**423**	423	423	423
33 00 01	c	7	250	**255**	255	255	255
	b	70	350	**357**	357	357	357
Totaux	c	197	602	**606**	606	606	606
Totaal	b	662	774	**780**	780	780	780

Overzicht van de kredieten

(in duizendtallen euro)

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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	190	352	**351**	351	351	351
b	592	424	**423**	423	423	423

Note explicative.

Etudes stratégiques en ce qui concerne mobilité et transports.

A.B.33 21 10 33.00.01 (Bud DO PA AB) — Subsides en matière de Mobilité et de Transport.

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

(en milliers d'euros)

sc	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	7	250	**255**	255	255	255
b	70	350	**357**	357	357	357

Note explicative.

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 favorisant la mobilité.

Projets possibles:
— campagnes de sensibilisation concernant la sécurité routière et la création d'un observatoire des règles de circulation
— initiatives qui contribuent à la mobilité durable

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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	190	352	**351**	351	351	351
b	592	424	**423**	423	423	423

Verklarende nota

Strategische studies inzake mobiliteit en vervoer.

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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	7	250	**255**	255	255	255
b	70	350	**357**	357	357	357

Verklarende nota

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

Mogelijke projecten:
— sensibiliseringscampagnes inzake de verkeersveiligheid en het scheppen van een draagvlak voor de naleving van de verkeersregels
— initiatieven die bijdragen tot duurzame mobiliteit

PROGRAMME 21/2

DIRECTION POLITIQUE DE MOBILITE DURABLE ET FERROVIAIRE

Remarque préalable

En exécution de l'objectif "Développer une nouvelle horizontalité" en
• développant un nouveau type d'horizontalité entre transport et mobilité, environnement, énergie, développement durable et aménagement du territoire,

• mettant en place des objectifs concertés au niveau fédéral et en suivant leur réalisation à l'aide d'instruments de mesure, un nouveau service d'appui a été créé dans le courant de l'année 2009. Ce service, dénommé "Expertise et support fonctionnels en Mobilité" regroupera la Direction Mobilité de la DGMSR (programme 56/1) et le Service Intermodalité de la DGTA (partie du programme 51/1).

Ce service est repris parmi les services de la Présidente et sera composé d'une partie "Intermodalité" et d'une partie "Mobilité". Chacune de ces 2 parties sera reprise dans un programme d'activités indépendant.

Suite aux évolutions européennes en matière de libéralisation du marché ferroviaire, les rôles attendus de l'administration ont évolué de telle manière qu'il est difficile dans la structure actuelle de concilier les exigences européennes et le rôle de l'Etat en tant que propriétaire et autorité de tutelle sur les entreprises du groupe SNCB.

Pour concilier, clarifier et accorder l'espace voulu aux rôles d'autorité de tutelle, d'actionnaire, de préparation de la politique mais aussi d'autorité de contrôle indépendante, il est proposé d'établir une distinction claire entre les rôles de préparation de la politique (rôle législatif et réglementaire) et le rôle lié à la tutelle et à la mise en oeuvre d'une politique publique de mobilité (négociation et suivi du contrat de gestion des entreprises du groupe SNCB).

Afin de répondre à cette demande une nouvelle restructuration est entreprise le 1er juillet 2010. Le service a été rebaptisé en Direction Politique de Mobilité durable et ferroviaire.

Un nouveau service, le Service Tutelle Entreprises publiques, est créé auprès de la direction Développement et Support aux politiques de Mobilité durable et ferroviaire. Ce nouveau service prendra en charge l'essentiel des activités de la Direction Rail à

PROGRAMMA 21/2

DIRECTIE DUURZAME MOBILITEIT EN SPOORBELEID

Voorafgaande opmerking

In uitvoering van doelstelling "Het ontwikkelen van een nieuwe horizontaliteit" door
• de ontwikkeling van een nieuwe vorm van horizontaliteit tussen vervoer en mobiliteit leefmilieu energie duurzame ontwikkeling en ruimtelijke ordening

• het opstellen in overleg op federaal niveau van doelstellingen en het toezicht op hun verwezenlijking door middel van meetinstrumenten werd in het najaar 2009 een nieuwe ondersteuningdienst opgericht. Deze dienst genaamd "Functionele expertise en ondersteuning mobiliteit" hergroepeert de Directie Mobiliteit van het DGMVV (programma 56/1) en de Dienst Intermodaliteit van het DGVL (gedeelte van programma 51/1).
Deze dienst werd toegevoegd aan de diensten van de Voorzitter en is samengesteld uit een luik "Intermodaliteit" en een luik "Mobiliteit." Elk van deze luiken is opgenomen in een afzonderlijke programma-activiteit.

Naar aanleiding van de Europese ontwikkelingen inzake de liberalisering van de spoorwegmarkt zijn de rollen en functies die men van de overheid verwacht zodanig geëvolueerd dat het binnen de huidige structuur steeds moeilijker wordt om de Europese eisen en de rol van de overheid als eigenaar van en toezichthoudende instantie op de spoorwegondernemingen van de NMBS-groep met elkaar te verzoenen.

Met het oog op de verenigbaarheid en de verduidelijking van de rollen als toezichthoudende overheid, aandeelhouder, beleidsvoorbereider, maar ook als onafhankelijke controleoverheid, en teneinde deze rollen ook de gewenste ruimte te bieden, wordt er voorgesteld om een duidelijk onderscheid te maken tussen de beleidsvoorbereidende rollen (wetgevende en reglementaire rol) en de rol die verband houdt met het toezicht en de uitvoering van een overheidsbeleid inzake mobiliteit (onderhandeling en follow-up van het beheerscontract van de spooronderneming van de NMBS-groep).

Teneinde hieraan tegemoet te komen werd op 1 juli 2010 een verdere herstructurering doorgevoerd; de directie werd omgedoopt tot Directie Duurzame mobiliteit en Spoorbeleid.

Tevens werd een nieuwe dienst Toezicht op Overheidsbedrijven opgericht binnen de directie Beleidsontwikkeling en ondersteuning voor Duurzame mobiliteit en het Spoor. Deze dienst zal de kernactiviteiten van de directie Spoorvervoer

l'exception de l'activité réglementaire (qui restera à la DGTT) et de la délivrance des licences (qui sera prise en charge par le SSICF).

Les crédits ferroviaires sont actuellement concentrés au sein de la Direction générale Transport terrestre (DGTT) jusque quand les restructurations au sein de SPF sont terminées.

Missions

Le nouveau service reprendra les missions de la direction mobilité et du service intermodalité et fera ressortir certaines spécificités.

Le service sera chargé de:
- l'analyse continue 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;
- Dans le volet intermodalité, la gestion des subsides d'encouragement au transport multimodal;
- La mise sur pied et d'un réseau de correspondants intermodaux dans les directions générales et dans les entités fédérées en vue de développer des projets concrets;
- La mise sur pied d'une collaboration fructueuse avec les autres niveaux de pouvoir et les autres SPF via le développement d'études d'impact.
- Missions transport ferroviaire : voir progr. 51/1

Présentation des crédits

3.1 Programme d'activité 21/20 – Mobilité

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 en temps réel

overnemen, met uitzondering van de regelgevende activiteit (die bij het DGVL blijft), en van de afgifte van de vergunningen (een taak die de DVIS voor zijn rekening zal nemen).

De kredieten voor de spoorwegaangelegenheden zijn momenteel ondergebracht bij het directoraat-generaal Vervoer te Land (DGVL) tot wanneer de herstructureringen binnen de FOD afgerond zijn.

Opdrachten

De nieuwe dienst neemt enerzijds de opdrachten van de directie mobiliteit en van de dienst intermodaliteit over en zal eigen klemtonen leggen.

De dienst zal belast worden met:
- Voortdurend analyseren 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
- Binnen het luik intermodaliteit het beheren van subsidies voor de aanmoediging van multimodaal vervoer
- 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 vruchtbare samenwerking met andere beleidsniveaus en met andere FOD's via het ontwikkelen van effectenstudies
- Opdrachten spoorvervoer : zie Progr 51/1
-

Bespreking van de kredieten

3.1 Programma-activiteit 21/20 – Mobiliteit.

De activiteiten gebeuren binnen het kader van voormelde 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 in real time voor

du trafic autoroutier (Start-Sitter)
- 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 21 20 12.11.01 (Bud DO PA AB) — Etudes Dépenses permanentes pour achat de biens non durables et de services.

(en milliers d'euros)

sc	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	10	140	**140**	140	140	140
b	10	140	**140**	140	140	140

Note explicative.

Actions prévues en 2012 :

Etude relative à la consolidation
du réseau TER-T ……....80 000 euros

Comptage aux frontières..……..…40 000 euros

Contact Center WWV…….……..…20 000 euros

Total : ……..140 000 euros

Etude relative à la consolidation du réseau TER-T :
Le titre XV du traité (articles 154, 155 et 156) de l'Union Européenne prévoit l'établissement et le développement de réseaux transeuropéens (RTE-T). Ce développement inclut l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux nationaux ainsi que l'accès à ces réseaux. La Commission établit des orientations couvrant les objectifs, les priorités, la définition de projets d'intérêt commun et les grandes lignes des actions envisagées dans le secteur des transports.
Par la suite, des appels à projets sont lancés par la Commission et il importe que les acteurs de la mobilité en Belgique, dont l'échelon fédéral, contribuent à y répondre efficacement.

A cet effet, une étude relative à la consolidation du réseau RTE tel qu'il a été proposé par la Belgique et accepté par la Commission est nécessaire.

Comptage aux frontières
Le service Mobilité chargé d'établir des statistiques entre autres du transport par route, dispose via certaines sources externes, de données sur le transport transfrontalier. Elles sont cependant incomplètes, notamment vis-à-vis du trafic en transit, et de plus, le service émet des doutes quant à la fiabilité de ces chiffres.
Un comptage des véhicules utilitaires franchissant réellement les frontières belges s'avère nécessaire.

autowegen (Start Sitter)
- 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 21 20 12.11.01 (Beg OA AP BA)— Bestendige uitgaven voor aankoop van niet-duurzame goederen en diensten

(in duizendtallen euro)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	10	140	**140**	140	140	140
b	10	140	**140**	140	140	140

Verklarende nota.

Voorziene acties in 2012:

Studie consolidatie netwerk TER-T …...80 000 euro

Tellingen aan de grenzen… ……..…40 000 euro

Contact Center WWV… …… …..…20 000 euro

Totaal: …… ……140 000 euro

Studie omtrent de consolidatie van het netwerk TER-T
Titel XV (art . 154, 155, 156) van de EG voorziet de oprichting en de ontwikkeling van een Transeuropees netwerk (RTE-T).
Deze ontwikkeling omvat de onderlinge verbinding en de interoperabiliteit van nationale netwerken en de toegang hiertoe. De Commissie stelt aanbevelingen op omtrent de doelstellingen, de prioriteiten, het definiëren van de projecten van algemeen belang en van de grote lijnen van de te ondernemen acties voor de transportsector.
Vervolgens wordt door de Commissie een oproep gelanceerd voor deze projecten en is het van belang dat de Belgische transportactoren, waaronder het federale niveau, hieraan op een efficiënte manier deelnemen.
Daarom is het nodig dat een studie wordt uitgevoerd naar de consolidatie van het RTE netwerk zoals dit door de België werd voorgesteld en aanvaard door de Commissie.

Tellingen grensoverschrijdend vervoer
De dienst Mobiliteit die o.m. belast is met het opstellen van statistieken over het wegvervoer, beschikt via sommige externe bronnen over gegevens van het grensoverschrijdend transport. Deze zijn echter onvolledig, zeker voor wat het transitverkeer betreft en de dienst heeft ook zijn twijfels bij de betrouwbaarheid van deze cijfers.
Een telling van commerciële voertuigen die de grens werkelijk overschrijden is daarom vereist.

Ce comptage est estimé sur base d'autres comptages du même type à 40.000 euros.

Contact Center WWV
La réglementation impose de mener tous les trois ans une enquête sur la mobilité des travailleurs. Elle nécessite la mise en œuvre d'importants moyens matériels et en personnel. L'assistance e-gov (SMALS) est indispensable, notamment pour la tenue d'un help-desk chargé de répondre aux questions des entreprises concernées.

L'action entamée au second semestre 2011 doit être achevée en 2012.
Le montant de 20.000 euros correspond à deux mois d'activité du help-desk.

A.B.33 21 20 12 11.21 (Bud DO PA AB) — Frais lies au fonctionnement du Système Intelligent de Trafic Autoroutier en Temps Réel START-SITTER (Application d'un accord de coopération Fédéral-Régions).

sc	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	176	209	**177**	177	177	177
b	137	209	**208**	208	208	208

Note explicative.

START-SITTER est un système informatique et de télétraitement qui traite les observations de circulation sur le réseau autoroutier belge. Les données de circulation sont intégrées en temps réel et en image pour toutes les autoroutes, et le système s'est révélé être une source d'informations pour la maîtrise de la circulation.
L'échange de donnée en temps réel avec les Régions est le résultat d'un accord de coopération qui a été conclu en 1991 entre le Gouvernement fédéral et les Régions.

Le système START-SITTER est utilisé en temps réel par:
- le dispatching circulation de la police fédérale;
- le service de circulation de la RTBF-radio, en partenariat, pour les informations de circulation à la radio;
- le MET (Ministère de l'Equipement et des Transports) de la Région wallonne;
- la Région de Bruxelles pour les données dans une zone de 30 km autour de Bruxelles;
- la Région flamande en mode de consultation;
- les autres acteurs professionnels de la circulation autoroutière comme Touring Secours, le VAB, la VRT-radio, et ceci en mode de consultation expérimental via un site web dynamique en temps réel.

Deze telling wordt op basis van de kosten voor gelijkaardige tellingen geraamd op 40 000 EUR.,

Contact Center WWV
De reglementering verplicht om alle 3 jaar een enquête over de mobiliteit van de werknemers te organiseren. Daarvoor moeten belangrijke menselijke en materiële en middelen worden ingezet. Daarom moet er beroep worden gedaan op EGOV-assistentie (SMALS) voor o.m. de uitbouw van een helpdesk die moet antwoorden op de vragen van de deelnemende ondernemingen
De actie die aanving in 2011 moet in 2012 beëindigd worden.
Het bedrag van 20.000 EUR volstaat om 2 maanden werking helpdesk te financieren.

B.A. 33 21 20 12.11.21 (Beg OA AP BA) — Kosten verbonden aan het Systeem Tellingen Autowegen in Reële Tijd START-SITTER (Toepassing van een federaal — gewestelijk samenwerkingsakkoord).

(in duizendtallen euro)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	176	209	**177**	177	177	177
b	137	209	**208**	208	208	208

Verklarende nota.

START-SITTER is een teleprocessing- en informaticasysteem dat de verkeerswaarnemingen op het Belgische autowegennet verwerkt. De verkeersgegevens worden voor alle autosnelwegen in reële tijd in beeld gebracht en het systeem heeft bewezen voor de verkeersbeheersing een schat aan informatie op te leveren.
De gegevensuitwisseling in reële tijd met de Gewesten is het resultaat van een samenwerkingsovereenkomst die in 1991 tussen de Federale overheid en de Gewesten werd gesloten.

Het systeem START-SITTER wordt op real time basis gebruikt door:
- de verkeersdispatching van de Federale Politie;
- de verkeersdienst van de RTBF-radio in partnership voor verkeersinfo's op de radio;
- het MET (Ministère de l'Equipement et des Transports) van het Waalse Gewest;
- het Brussels Gewest voor de gegevens binnen een zone van 30 km rond Brussel;
- het Vlaams Gewest in raadpleegmodus;
- andere beroepsactoren van het autowegenverkeer zoals Touring Wegenhulp VAB de VRT-radio en dit in experimentele opvolgingsmodus via een dynamische website in reële tijd.

Le SPF Mobilité et Transport utilise ce système lors de la réalisation des études à valeur ajoutée au sujet de la circulation autoroutière, notamment lors du calcul annuel des indices de circulation pour l'utilisation du réseau autoroutier en Belgique. Il est tenu compte des paramètres de circulation, des embouteillages, des frais de congestion et des frais environnementaux

Composition du crédit :

contrat entretien et développement ….. 142 000 euros
logiciels Mapinfo, Graphymap, P&S…….35 000 euros

Contrat avec société Siemens
Un marché public a confié en 2008 à la firme Siemens, l'entretien et les mises-à-jour des logiciels et installations informatiques nécessaires au maintien de cette application. Le montant de base était de 133 000 euros (offre en 2007), indexé. A ce montant, le marché conclu autorise d'ajouter des prestations spécifiques et supplémentaires en fonction des besoins. Pour 2011, il est prévu de ne pas aller au-delà du contrat de base.

Pour 2012, le montant de base est de 142 000 euros.

Il est à noter qu'en 2012, le contrat avec la firme Siemens prend fin. Il a été décidé de ne plus recourir à une firme privée externe et de faire plutôt appel aux ressources internes du service et à l'aide de la SMALS.
Le recours à la SMALS, plutôt qu'à une firme d'assistance informatique est de nature à faire diminuer les coûts mais étant donné que le développement du site nécessitera un surcroît de travail et des investissements difficiles à estimer pour l'instant, il est proposé de maintenir pour 2012 le coût de cette action à 142 000 euros.
Pour les années 2013 et suivantes, un entretien ordinaire pourra alors suffire.

Logiciel Mapinfo, Graphymap
Il est dans les intentions du SPF de mettre à la disposition d'un public spécialisé, (chercheurs, institutions, ..) via un site web spécifique, des données que le département est seul à détenir en Belgique (exemples : les comptages routiers pour l'ensemble du territoire belge, les données autoroutières en temps réel, des statistiques véhicules-km, les données domicile-travail, etc.) C'est dans cette optique que la direction Mobilité a acquis fin 2009, six licences réseau pour un logiciel GIS mis à jour (en l'occurrence, MapInfo Professional) Etant donné la totale adéquation de ce logiciel aux objectifs poursuivis par le service, il est nécessaire d'acquérir et de renouveler les licences nécessaires.

Logiciel P&S (Push 'n See)
La direction Mobilité a acquis des licences réseau pour le logiciel MapInfo.
En 2010 via le service ICT, un logiciel (Push n See) basé sur Mapinfo permettant la création de pages

De FOD Mobiliteit en Vervoer gebruikt dit systeem bij de uitvoering van studies met toegevoegde waarde over het autowegenverkeer inzonderheid bij de jaarlijkse berekening van de verkeersindices voor het gebruik van het autowegennet in België. Hierbij wordt rekening gehouden met verkeersparameters files congestiekosten en milieukosten

Samenstelling van het krediet:

contract onderhoud en ontwikkeling…... 142 000 euros
software Mapinfo, Graphymap, P&S……35 000 euros

Contract met Siemens
In 2008 werd aan Siemens een overheidsopdracht toegekend voor het onderhouden en updaten van de software en de informatica-applicatie. Het basisbedrag was 133 000 EUR (= prijs 2007 + index). Zoals in de opdracht voorzien, kunnen, naar behoefte, aan dit bedrag nog specifieke prestaties en supplementen worden toegevoegd. Voor 2011 zal het basisbedrag niet worden overschreden.

Voor 2012 is het basisbedrag 142 kEUR.

In 2012 zal het contract met Siemens aflopen. Er werd besloten om niet meer met een externe firma te werken maar om een beroep te doen op interne bronnen en op de hulp van SMALS

Het inschakelen van SMALS, eerder dan ondersteuning te zoeken bij een informaticafirma, is ingegeven door besparingsoverwegingen. Vermits het ontwikkelen van een site een bijkomende werkbelasting zal betekenen en het moeilijk is om de vereiste investeringen juist te ramen, wordt voor 2012 het bedrag van 142 kEUR behouden.
In 2013 en volgende jaren zullen enkel de onderhoudskosten dienen ingeschreven te worden.

Software Mapinfo, Graphymap
De FOD overweegt om voor een welbepaald publiek (onderzoekers, instituten …) via een specifieke website gegevens ter beschikking te stellen die in België enkel door de dienst worden opgevolgd (vb. wegentellingen voor het volledige Belgisch grondgebied, autowegentellingen in real time, statistieken voertuigen-km, gegevens woon- en werkverkeer). Daarom heeft de dienst Mobiliteit eind 2009 6 licenties aangeschaft voor de ge-update GIS software (m.n. Mapinfo Professional). Om deze software optimaal te benutten voor de vooropgestelde doeleinden is het nodig om de licenties te hernieuwen en uit te breiden

Logiciel P&S (Push 'n See)
De dienst Mobiliteit heeft netwerklicenties aangeschaft voor Mapinfo.
In 2010 werd via ICT een software (Push n see) aangeschaft die gebaseerd is op Mapinfo en die toe

web, a été acquis.
Une redevance annuelle est due à partir de 2011.

A.B.33 21 20 12.11.22 (Bud DO PA AB) — Dépenses liées à l'exécution de l'enquête menée en collaboration avec le SPP Politique Scientifique sur les déplacements des Belges.

(en milliers d'euros)

sc	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	-	-	**-**	-	-	-
b	97	30	**30**	30	30	30

Note explicative.

Le SPF Mobilité et Transports, en collaboration avec le SPP Politique Scientifique, a lancé un appel d'offres pour la réalisation d'une collecte de données dénommée BELDAM, relatives aux déplacements des belges. Le but final des informations est de comprendre les comportements des citoyens pour ce qui concerne leur mobilité afin d'encourager des changements culturels sans lesquels les réformes des politiques de transport n'aboutiront pas (lutte contre la congestion, navette, autosolisme, pollution, périurbanisation,…). Une enquête comparable avait été menée en 1999, mais les comportements ont évolués significativement depuis lors, rendant impérative une réédition.

Dans le cadre de ses projets AGORA, dont le rôle est de financer des mesures de support scientifique au service d'autres départements et parastataux fédéraux, afin de constituer des bases de données socio-économiques, le SPP Politique Scientifique supportera la phase initiale (préparation de l'enquête) et la phase finale (exploitation des résultats). Le SPF Mobilité et Transports se chargera de la phase intermédiaire d'exécution de l'enquête qui n'entre pas dans les compétences du SPP Politique Scientifique. La contribution requise du SPF Mobilité & Transports ne sera connue qu'au terme de la préparation, parce qu'elle est conditionnée par la méthodologie et le nombre d'enquêtes à mener. Le montant nécessaire était initialement estimé à 330 000 EUR, mais a entretemps été réduit à 250 000 euros.

Le marché dont il est question ci-dessus a été confié à un sous-traitant (Phonecom) dont les factures sont échelonnées en fonction de l'état d'avancement de l'enquête.

L'enquête se terminant fin 2010, le solde est payé en 2011.
A partir de 2012, plus aucun crédit n'est inscrit pour cette action.

Décision conclave 2012 : + 30 kEUR en liquidation.

laat webpagina's aan te maken.
Vanaf 2011 dient hiervoor een jaarlijkse vergoeding te worden betaald.

B.A. 33 21 20 12.11.22 (Beg OA AP BA) — Kosten verbonden aan het uitvoeren van de enquête "verplaatsing van de Belgen" in samenwerking met de POD Wetenschapsbeleid.

(in duizendtallen euro)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	-	-	**-**	-	-	-
b	97	30	**30**	30	30	30

Verklarende nota.

De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft in samenwerking met de POD Wetenschapsbeleid een offerteaanvraag gelanceerd met het oog op het verzamelen van gegevens betreffende de verplaatsingen van de Belgen Beldam genaamd. Het uiteindelijk doel bestaat erin een beter inzicht te krijgen in het mobiliteitsgedrag van de burgers en zo culturele veranderingen aan te moedigen zonder dewelke wijzigingen inzake het vervoersbeleid geen resultaat zullen hebben (strijd tegen de files pendeldienst autosolisten vervuiling peri-urbanisatie…). Een gelijkaardige enquête werd reeds uitgevoerd in 1999 maar het mobiliteitsgedrag is zo fel gewijzigd dat een nieuw onderzoek nodig bleek.

In het kader van de AGORA-projecten die tot doel hebben de wetenschappelijke ondersteunings-maatregelen ten dienste van andere federale afdelingen en parastatalen te financieren om hun socio-economische gegevensbanken samen te stellen levert de POD Wetenschapsbeleid een bijdrage in de initiële (voorbereiding van de enquête) en de finale fase (aanwending van de resultaten). De FOD Mobiliteit en Vervoer is belast met de tussenfase van de enquête waarvoor de POD Wetenschapsbeleid niet bevoegd is. De bijdrage van de FOD Mobiliteit en Vervoer zal slechts gekend zijn op het moment van de voorbereiding omdat ze afhangt van de gevolgde methodologie en het aantal uit te voeren enquêtes. Het benodigde bedrag werd aanvankelijk geschat op 330 000 euro maar dit werd inmiddels teruggebracht tot 250 000 euro.
Het contract is toevertrouwd aan een onderaannemer (Phonecom), waarvan de rekeningen worden gespreid, afhankelijk van de voortgang van het onderzoek.

Het onderzoek werd beëindigd eind 2010, het saldo werd betaald in 2011.
Vanaf 2012 worden geen kredieten meer ingeschreven.

Beslissing conclaaf 2012 : vereffening +30 kEUR

A.B 33 21 20 31.22.06 (Bud DO PA AB) — Promotion mobilité durable.

(en milliers d'euros)

sc	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	31	50	**51**	51	51	51
b	-	50	**51**	51	51	51

Note explicative.

Subsides à diverses associations actives dans le domaine de la mobilité durable.

3.2 Programme d'activité 21/21 - 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 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, courtiers). Elle délivre notamment les licences et les attestations de compétence professionnelle.

A.B 33 21 21 12.11.21 (Bud DO PA AB) — Etude intermodalité.

(en milliers d'euros)

sc	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	-	80	**-**	-	-	-
b	72	80	**80**	80	80	80

Note explicative.

Le programme de soutien au transport combiné ferroviaire est engagé pour la durée de 4 années (2009-2012). Le secteur économique étant particulièrement sensible, une évaluation externalisée de l'application du dispositif est prévue en 2011 pour éventuellement en amender la modalité.

En 2012, une étude sur le développement d'interfaces opérationnelles pour la co-modalité sera faite. Cette étude est liée à l'étude TER-T prévue à l'AB 21 20 12.11.01, mais envisagée ici sous un angle opérationnel.

Décision conclave 2012 : - 80 kEUR en engagement.

B.A. 33 21 20 31.22.06 (Beg OA AP BA) — Promotie Duurzame Mobiliteit.

(in duizendtallen euro)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	31	50	**51**	51	51	51
b	-	50	**51**	51	51	51

Verklarende nota.

Toelagen aan diverse instellingen waarvan de werkzaamheden behoren tot het domein van de duurzame mobiliteit.

3.2 Programma-activiteit 21/21 – 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 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 (vervoerscommissionair en makelaar) gereglementeerd en gecontroleerd en worden o.m. de vergunningen en attesten van vakbekwaamheid uitgereikt.

BA 33 21 21 12.11.21 (Beg OA AP BA) — Studie intermodaliteit.

(in duizend EUR)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	-	80	**-**	-	-	-
b	72	80	**80**	80	80	80

Verklarende nota

Het programma ter ondersteuning van gecombineerd vervoer per spoor is vastgelegd voor de duur van 4 jaar (2009-2012). De economische sector is bijzonder gevoelig, daarom wordt in 2011 een evaluatie van het programma voorzien met als gevolg een mogelijke wijziging van de modaliteit.

In 2012 was een studie gepland naar het ontwikkelen van operationele interfaces voor de co-modaliteit. Deze studie is verbonden met de studie TER-T op BA 21 20 12.11.01, maar viseert de operationele invalshoek.

Beslissing conclaaf 2012: - 80 kEUR in vastlegging.

A.B 33 21 21 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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	22.329	22.280	**20.000**	20.000	20.000	20.000
b	16.820	22.280	**20.000**	20.000	20.000	20.000

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).

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 2008.

Ce soutien avait trouvé son origine dans le fait qu'un risque réel existait de voir la disparition complète de cette offre. Après une évaluation de la période 2005 - 2007, il est apparu qu'en Belgique, le transport combiné sur courte distance restait toujours très cher dans son organisation via le rail.

L'arrêt du régime d'aide aurait fait rappliquer un grand nombre d'UTI (unité de transport intermodal) vers les transports routiers. Pour cette raison, il a été décide de poursuivre le régime d'aide, mais d'une manière adaptée à l'expérience acquise et la réalité actuelle.
Pour ces nouvelles mesures de soutien, 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
— soutenir la mise en marche des nouvelles liaisons internationales.

La vigilance concernant l'existence des services similaires via le rail et ou la navigation intérieure sera renforcée pour éviter une distorsion de la concurrence. De plus, le nouveau système contribuera, dans le cadre du développement durable et de l'engagement pris à Kyoto, via le shift modal produit, à la diminution

BA 33 21 21 31.22.01 (Beg OA AP BA) — Bevordering van het gecombineerd goederenvervoer.

(cf. Art. 2.33.3 Algemene uitgavenbegroting)

(in duizend EUR)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	22.329	22.280	**20.000**	20.000	20.000	20.000
b	16.820	22.280	**20.000**	20.000	20.000	20.000

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).

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 2008.

Deze steun vond zijn oorsprong in het feit dat er een reëel risico was op de volledige verdwijning van dit aanbod. Na een evaluatie van de periode 2005 – 2007 is gebleken dat binnen België het gecombineerd vervoer over korte afstand nog steeds zeer duur blijft omwille van zijn organisatie via het spoor.

De steunregeling stopzetten zou een groot aantal ITE (intermodale transport eenheden) doen terugvloeien naar het wegvervoer. Daarom werd beslist de steunregeling verder te zetten op een wijze aangepast aan de opgedane ervaring en de huidige realiteit.
Bij deze nieuwe steunmaatregelen wordt het beschikbare budget 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
— de opstart van nieuwe internationale verbindingen te steunen.

De waakzaamheid omtrent het bestaan van gelijkwaardige diensten via het spoor en of de binnenvaart zal versterkt worden om concurrentieverstoring te vermijden. Daarnaast zal het nieuwe stelsel in het kader van de duurzame ontwikkeling en het genomen engagement in Kyoto via

de l'utilisation exclusive de la route. Exprimés sous forme de frais externes économisés, les mesures produiront en quatre ans un bénéfice social de 160 millions d'euros.

de teweeggebrachte modal shift bijdragen aan het verminderen van het exclusieve gebruik van de weg. Uitgedrukt in vermeden externe kosten zullen de maatregelen over vier jaar een maatschappelijke winst opleveren van 160 miljoen euro.

Les opérateurs ont jusqu'au 30 juin 2012 afin d'introduire une demande de subside pour une nouvelle relation internationale. L'autorité est tenue d'accorder ensuite un subside pendant les 3 années qui suivent l'accord sur la demande.

De operatoren hebben tot 30 juni 2012 de tijd om hun subsidie-aanvragen voor een nieuwe internationale relatie in te dienen. De overheid moet dan voor de volgende 3 jaren in een tegemoetkoming voorzien.

Il n'est donc pas possible de déterminer avec précision le budget nécessaire pour la période 2013-2014-2015 pour les nouvelles relations internationales.

Het is dus moeilijk om exact de nodige kredieten voor nieuwe internationale relaties te ramen voor de periode 2013 2015.

DIVISION ORGANIQUE 41

ENTREPRISES PUBLIQUES

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

PROGRAMME D'ACTIVITES 41/5

ENTREPRISES PUBLIQUES

Missions assignées :

Les entreprises publiques – La Poste, 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.

La Poste

En tant que prestataire du service universel postal, La Poste assure la distribution du courrier et des colis 5 jours par semaine dans toutes les boîtes postales du pays, que ceux-ci proviennent de Belgique ou de l'étranger.
La Poste dispose également d'un réseau commercial de 1 394 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.

La Poste doit évoluer dans un environnement en pleine mutation. Le 1er janvier 2011, le marché postal était totalement ouvert à la concurrence. De plus, de profondes modifications ont lieu dans le secteur: nouveaux moyens de communication, intégration entre média électronique et papier, et commerce électronique. Pour faire face à cette nouvelle donne, La Poste doit poursuivre sa modernisation.
Dans le courant de 2010 La Poste a annoncé le changement de son nom en Bpost ce qui a eu lieu le 17 janvier 2011.

ORGANISATIEAFDELING 41

OVERHEIDSBEDRIJVEN

Deze organisatieafdeling bevat kredieten om specifieke acties te financieren met betrekking tot de werking van bepaalde overheidsbedrijven.

ACTIVITEITENPROGRAMMA 41/5

OVERHEIDSBEDRIJVEN

Nagestreefde doelstellingen.

De overheidsbedrijven – De Post, 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.

De Post

Als universele dienstverlener staat De Post garant voor de bedeling van de post en van pakjes, 5 dagen per week in alle brievenbussen van het land of die nu uit België of uit het buitenland komen.

De Post beschikt tevens over een commercieel netwerk bestaande uit 1 394 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.
De Post moet zich ontwikkelen in een voortdurend veranderende context. Op 1 januari 2011 werd de postale markt volledig opengesteld voor concurrentie. Er doen zich bovendien enorme veranderingen voor in de sector: nieuwe communicatiemiddelen, integratie van de elektronische en de geschreven media (papier) en elektronische handel. Om hieraan het hoofd te bieden moet De Post haar modernisering verder zetten.
In de loop van 2010 werd door de Post aangekondigd dat ze haar naam zou veranderen in Bpost, wat officieel plaatsvond op 17 januari 2011

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 doivent relever les trois entreprises du Groupe SNCB : la SNCB (l'opérateur), Infrabel (le gestionnaire du réseau) et la SNCB-Holding. 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.

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 la POSTE 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 1er avril 1997 et qui ont opté pour leur retour à Belgacom afin de pouvoir émarger au plan PTS.

50. Modernisation des entreprises publiques

AB 33 41 50 12.11.21 – Dépenses en vue de couvrir les frais de conseils externes stratégique, financier et juridique dans le cadre de la modernisation de la

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 drie ondernemingen van de NMBS-Groep: de NMBS (de operator), Infrabel (de netwerkbeheerder), en de NMBS-Holding. 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.

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 de POST 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 Telecommunicatie en die verkozen hebben om terug te keren naar Belgacom om gebruik te maken van het PTS-plan.

50. Modernisering van de overheidsbedrijven

BA 33 41 50 12.11.21 – Uitgaven voor strategisch, financieel en juridisch extern advies in het kader van de modernisering en de valorisatie van overheidsbedrijven.

valorisation des entreprises publiques.

(en milliers d'EUR)

sc	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	17	311	**303**	303	303	303
b	23	311	**304**	304	304	304

Note explicative.

Les entreprises publiques ont été profondément réformées et modernisées au cours des dernières années. C'est cependant un souci permanent que d'adapter la structure des entreprises publiques aux divers besoins et d'en améliorer autant que possible l'efficience et la maîtrise des coûts.
Via les contrats de gestion, il faut s'efforcer de garantir la haute qualité de la gestion de ces entreprises ainsi que leur prestation de service d'intérêt général. Elles doivent mettre en place des instruments de gestion avec des objectifs clairs et mesurables en matière de prestation de services publics. 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.

Ces crédits évoluent en fonction des accents posés par les responsables politiques.
Au cours des dernières années, les crédits ont entre autres été utilisés pour :
- support juridique dans les dossiers de contentieux Sabena ;
- support dans le dossier réforme du FIF (Fonds de l'infrastructure ferroviaire);
- avis juridiques financiers et stratégiques ;
- évaluation de la collaboration au sein du groupe SNCB
- étude relative au transport diffus

52. La Poste

AB 33 41 52 31.22.03 – Rémunération des frais occasionnés à la Poste pour l'exercice des tâches de services publics qui lui sont confiées.

(en milliers d'EUR)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	323.479	334.312	**330.040**	330.980	330.040	330.980
b	323.479	334.312	**330.040**	330.980	330.040	330.980

Note explicative.
Le quatrième contrat de gestion entre l'Etat et La Poste a été conclu le 2 décembre 2005 pour une durée de 5 ans, à partir du 24 septembre 2005. Le contrat de gestion devait donc être renouvelé en septembre 2010.

(in duizendtallen EUR)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	17	311	**303**	303	303	303
b	23	311	**304**	304	304	304

Verklarende nota.

De overheidsbedrijven zijn de laatste jaren grondig hervormd en gemoderniseerd. Het is echter 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.
Via de beheerscontracten moet getracht worden om de hoge kwaliteit van het beheer van deze bedrijven en van hun dienstverlening van algemeen belang te garanderen Zij moeten uitgroeien tot beheersinstrumenten met duidelijke en meetbare doelstellingen omtrent de openbare dienstverlening.
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.

Deze kredieten evolueren dan ook in functie van de accenten gelegd door de beleidsverantwoordelijken.
In het recent verleden werden de kredieten o.m. aangewend voor:
- juridische bijstand voor de hangende geschillen inzake Sabena;
- bijstand in het dossier hervorming FSI (Fonds Spoorweginvesteringen),
- juridische, financiële en strategische adviezen
- evaluatie van de samenwerking binnen de NMBS-groep
- studie omtrent gespreid vervoer.

52. De Post

BA 33 41 52 31.22.03 – Vergoeding van de aan de Post opgelegde kosten bij de uitoefening van de taken van openbare dienstverlening die haar werden toevertrouwd.

(in duizendtallen EUR)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	323.479	334.312	**330.040**	330.980	330.040	330.980
b	323.479	334.312	**330.040**	330.980	330.040	330.980

Verklarende nota.
Het vierde beheerscontract tussen de Staat en De Post werd afgesloten op 2 december 2005 voor een duur van 5 jaar, met ingang op 24 september 2005. Deze overeenkomst diende dus in september 2010 te worden hernieuwd.

Aussi longtemps que le cinquième contrat de gestion n'entre pas en vigueur (cela suppose une décision positive de la Commission Européenne et la publication de l'AR au Moniteur), le quatrième contrat de gestion reste d'application.
L'entrée en vigueur du 5ième contrat de gestion n'aura pas d'impact budgétaire.

Zolang het vijfde beheerscontract niet in voege is getreden (dit veronderstelt een positieve beslissing van de Europese Commissie en de publicatie van het KB in het staatsblad) blijft het vierde beheerscontract van kracht.
Het in voege treden van het 5e beheerscontract zal geen budgettaire impact hebben.

L'intervention financière due par l'Etat en vertu de l'article 3, § 2, 4°, de la loi du 21 mars 1991, à titre de couverture des charges qui découlent des tâches de service public exécutées par La Poste, est calculée sur la base des coûts réels et prend également en compte les revenus propres à ces tâches.

De financiële tussenkomst die de Staat krachtens artikel 3 § 2, 4°, van de wet van 21 maart 1991 verschuldigd is tot dekking van de lasten die voor De Post voortvloeien uit haar taken van openbare dienst, wordt berekend op basis van de reële kosten, en houdt tevens rekening met de opbrengsten eigen aan die taken.

L'intervention financière visée est fixée à un montant de 290 613 000 EUR par année (du 24/9/2005 au 23/9/2006).

De bedoelde financiële tussenkomst van de Staat wordt vastgesteld op een jaarlijks bedrag van 290 613 000 EUR (van 24/9/05 tot 23/9/06).

Il est également prévu qu'à partir du moment où une TVA doit s'appliquer aux tâches de service public à rémunérer, celle-ci pourra être portée en compte à l'Etat.

Tevens wordt voorzien dat vanaf het ogenblik dat op de te vergoeden openbare diensttaken BTW moet worden toegepast, kan deze worden doorgerekend aan de Staat.

Le crédit attribué est adapté chaque année à partir de 2006 à l'indice des prix à la consommation en appliquant le coefficient obtenu par la division de l'indice du mois de janvier de l'année concernée par l'indice de janvier de l'année 2005.

Het toegekende krediet wordt vanaf 2006 ieder jaar aan het indexcijfer van de consumptieprijzen aangepast met behulp van de coëfficiënt die verkregen wordt door indexcijfers voor januari van het betrokken jaar te delen door het indexcijfers voor januari van het jaar 2005.

Le crédit annuel est versé au plus tard le 15 janvier de chaque année.

Het jaarlijkse krediet wordt uiterlijk op 15 januari van elk jaar gestort.

Evolution des crédits : Calcul du montant pour 2012 :

Evolutie van de kredieten: Berekening van het bedrag voor 2012:

Contribution indexée 2011 = 322 965 (base) x 132,93/128,78 = 333 372 kEUR

Geïndexeerde toelage 2011 = 322 965 (basisbedrag) x 132,93/128,78 = 333 372 kEUR

Pour 2012, une provision d'index est prévue = inflation annuelle attendue de l'indice des prix à la consommation publié par le Bureau Fédéral du Plan de 2 %.
Contribution 2012 = 333 372 kEUR x 1,02 = 340 040 kEUR.

Voor 2012 wordt voorzien in een indexprovisie = verwachte jaarlijkse groeivoet van de consumptieprijzen gepubliceerd door het Federaal Planbureau van 2 %.

Toelage 2012 = 333 372 kEUR x 1,02 = 340 040 kEUR.

Depuis le 1.1.2005, La Poste est assujettie à la TVA.
L'intervention financière de l'Etat sur base du contrat de gestion peut être repartie 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).

Sinds 1.1.2005 is De Post BTW-plichtig.
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).

Compte tenu qu'il n'y pas eu des élections en 2011, aucune provision est inscrite pour 2012.
Pour les prévisions pluriannuelles : le montant de la TVA a été estimé à 940 kEUR, à ramener à 0 dans le cas où des élections n'ont pas eu lieu l'année précédente.

Daar in 2011 geen verkiezingen werden gehouden wordt in 2012 ook geen provisie ingeschreven.
Voor de meerjarenraming werd uitgegaan van een BTW-bedrag van 940 kEUR terug te brengen tot nul indien in het voorafgaande jaar geen verkiezingen plaatsvonden.

Conclave 2012

Conclaaf 2012

Compte tenu des gains de productivité prévus par la

Rekening houdend met de door de onderneming

société, la rémunération de Bpost pour ses missions de service public pourra, sans modification de celles-ci, être réduite à concurrence de 10 millions d'euros, de manière récurrente.

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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	208	208	**208**	208	208	208
b	191	208	**208**	208	208	208

Note explicative.

Le personnel de Belgacom qui a été affecté au Service de Radio-Télévision Redevances et au Service Radio Maritime, a été transféré le 1er 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).

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 été indexé annuellement.

Lors de l'établissement du budget 2005, le montant a toutefois été ajusté aux montants effectivement versés au cours des années précédentes.

A partir de 2008, le crédit a de nouveau été légèrement diminué, sous réserve de pouvoir en ajuster le montant sans compensation en cas de déficit.

Pour 2012 le crédit reste au niveau de 2011.

verwachte productiviteitswinsten, zal de Bpost-vergoeding voor de ongewijzigde opdrachten van openbare dienstverlening met 10 miljoen euro recurrent verminderd worden.

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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	208	208	**208**	208	208	208
b	191	208	**208**	208	208	208

Verklarende nota.

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).

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 jaarlijks geïndexeerd.

N.a.v. de opmaak van de begroting 2005 werd het bedrag echter aangepast aan de tijdens de vorige jaren effectief gestorte bedragen.

Vanaf 2008 werd het krediet opnieuw lichtjes verminderd met dien verstande dat bij een tekort het bedrag kan aangepast worden zonder compensatie.

Voor 2012 werd het krediet op het niveau van 2011 gehouden.

DIVISION ORGANIQUE 51

DIRECTION GÉNÉRALE TRANSPORT TERRESTRE

Les attributions de la Direction générale Transport terrestre couvrent:

- les aspects techniques, économiques, financiers et administratifs du transport par rail;
- les compétences en matière de sécurité, d'homologation et d'interopérabilité ferroviaires permettant de garantir un accès équitable et non discriminatoire au réseau ferré belge;
- les aspects administratifs et économiques du transport routier de personnes et de marchandises (y compris le transport de marchandises dangereuses);
- les aspects administratifs et économiques du transport par la navigation intérieure;
- la gestion des professions reconnues d'organisateurs de transport de marchandises;
- le contrôle et l'inspection du transport routier de personnes et de marchandises.

Dans le courant de 2008 le Bureau des Plans civils de Défense a été mis sous la tutelle de la DGTT.

Ce bureau est chargé de la préparation et de la coordination d'un plan d'action relatif aux crises internes et externes, en collaboration avec le SPF Affaires Intérieures et l'OTAN.

Cellule Stratégique et d'Appui du directeur général

La Cellule Stratégique et d'Appui du directeur général assiste le directeur général dans l'exécution de ses missions et développe une vision stratégique intégrée et cohérente pour tous les modes de transport au sein de la même Direction générale et en collaboration avec d'autre Direction générales. Elle assure la gestion interne des ressources humaines, des moyens budgétaires liés aux missions spécifiques de la Direction générale Transport terrestre. Elle assure la coordination entre les diverses directions de la Direction générale Transport terrestre et elle représente la direction générale dans le cadre du développement de nouveaux outils de gestion et suit leur mise en place dans la direction générale.

Direction Transport par Rail *(Transférée à la Direction Politique de Mobilité durable et ferroviaire)*

La Direction Transport par rail a comme mission de travailler à la définition et à l'exécution de la politique de l'autorité fédérale en matière de mobilité durable, et plus particulièrement en matière de transport de voyageurs par rail.
Dans sa contribution à cette politique, tant au niveau régional et national qu'international, elle doit garder à l'esprit les deux objectifs suivants :
- l'extension de la part du marché du transport

ORGANISATIEAFDELING 51

DIRECTORAAT-GENERAAL VERVOER TE LAND

Het Directoraat-generaal Vervoer te Land is bevoegd voor:

- de technische, economische, financiële en administratieve aspecten van het spoorvervoer;
- de veiligheid, homologatie en interoperabiliteit van het spoor die een evenwichtige en niet-discriminerende toegang tot het Belgische spoornetwerk moeten waarborgen;
- de administratieve en economische aspecten van het wegvervoer van personen en goederen (met inbegrip van gevaarlijke goederen);
- de administratieve en economische aspecten van het vervoer langs de binnenwateren;
- het beheer van erkende beroepen van transportorganisatoren in het goederenvervoer;
- de controle en de inspectie van het wegvervoer van personen en goederen.

Met ingang van 2008 werd het Bureau voor Burgerlijke Verdedigingsplannen onder de leiding van het DGVL geplaatst.
Dit bureau is belast met het voorbereiden en coördineren van een actieplan voor interne en externe crisissen, in samenwerking met de FOD Binnenlandse Zaken en de NAVO.

Ondersteunings- en strategische cel van de directeur-generaal

De ondersteunings- en strategische cel van de directeur-generaal helpt de directeur-generaal in de uitoefening van haar taken en bij het uitwerken van een samenhangende en geïntegreerde beleidsvisie voor alle vervoermodi binnen het eigen directoraat-generaal en in samenwerking met andere directoraten-generaal. Ze verzekert het interne beheer van de HR en van de budgettaire middelen voor de specifieke opdrachten van het DGVL. Ze verzorgt verder de coördinatie tussen de verschillende directies van het directoraat-generaal en vertegenwoordigt het directoraat-generaal bij de ontwikkeling van nieuwe beheersmiddelen en oefent toezicht uit op hun invoering bij het directoraat-generaal.

Directie Spoorvervoer *(*overgebracht naar Directie *Duurzame Mobiliteiten Spoorbeleid)*

De Directie Spoorvervoer heeft tot doel het spoorwegaanbod en de investeringen in deze sector te ondersteunen.

Zij draagt bij tot het beleid inzake spoorwegen, zowel op nationaal als op internationaal vlak, door te trachten twee gerelateerde doelstellingen te bereiken:
- het uitbreiden van het marktaandeel;

ferroviaire ;
- le maintien ou l'amélioration de la qualité et de la sécurité du service presté.

Au niveau régional, elle cherche à obtenir, en collaboration avec les autorités régionales et les sociétés de transports en commun, une meilleure adéquation des différents modes de transport, tant pour les voyageurs que pour les marchandises.

Au niveau national, la direction joue un rôle important dans les relations entre l'État, représenté par les ministres ayant la Mobilité et les Entreprises publiques dans leurs attributions, et les trois sociétés du groupe SNCB : la SNCB, Infrabel et la SNCB Holding.

Elle contribue à l'élaboration des contrats de gestion entre ces sociétés et l'État, et veille à la bonne exécution de ceux-ci.
Dans ce cadre, elle se charge entre autres des engagements et ordonnancements budgétaires des dotations publiques, du suivi de l'exécution correcte des programmes d'investissement et du contrôle de la qualité du service. Les contrats de gestion en vigueur se réfèrent à la période 2008-2012. Ils ont été conclus le 1er juillet 2008 et publiés au Moniteur belge le 3 juillet 2008.

Elle assume la délivrance de licences aux entreprises ferroviaires ayant un siège social en Belgique et souhaitant utiliser le réseau ferroviaire belge, conformément à la réglementation liée à l'accès à la profession et au marché.

Au niveau international, avec l'ouverture du Marché européen, la multiplication des échanges d'infos et la mise en place d'un système de plus en plus concurrentiel, la direction renforce sa présence aux réunions des organisations internationales.

Ainsi, elle assume notamment un rôle actif dans l'élaboration d'une nouvelle réglementation européenne relative au transport ferroviaire, destinée à libéraliser encore davantage ce mode de transport et le rendre plus compétitif et plus attractif. Pour déterminer son point de vue en cette matière, ainsi que pour transposer ultérieurement la réglementation européenne en droit belge, la direction tiendra compte du contexte belge et demandera conseil aux différents stakeholders.

Dans le cadre du cofinancement européen du réseau transeuropéen de transport (TEN-T) et du rollout du système de signalisation européen standard ERTMS, la direction vérifie et regroupe les demandes de financement et les rapports d'exercice annuels des différents stakeholders.

Les diverses évolutions qu'a connu (et que connaît encore) le secteur ferroviaire au cours des dernières

- en de verbetering van de veiligheid, de stiptheid en de kwaliteit van de dienstverlening.

Op regionaal niveau probeert zij om, in samenwerking met de regionale autoriteiten en de ondernemingen van openbaar vervoer, een betere afstemming van de verschillende vervoertechnieken te verkrijgen, zowel voor reizigers als voor het goederenvervoer.

Op nationaal niveau speelt de directie een belangrijke rol in de betrekkingen tussen de Federale Staat, vertegenwoordigd door de Ministers die de bevoegdheid hebben voor Mobiliteit en Overheidsbedrijven, en de drie entiteiten van de NMBS groep: NMBS, Infrabel en NMBS Holding.

Zij draagt bij tot de opmaak van de beheerscontracten tussen deze entiteiten en Staat en waakt ook over de naleving ervan.
In dit kader bekommert zij zich onder meer over de vastleggingen en vereffeningen van de overheidsdotaties, de opvolging van de juiste uitvoering van de investeringsprogramma's en de kwaliteitscontrole van de dienst. De huidige beheerscontracten betreffen de periode 2008-2012. Zij zijn op 1 juli 2008 afgesloten en gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad op 3 juli 2008.

Zij verzorgt de afgifte van vergunningen aan de spoorwegondernemingen met een zetel in België en die het Belgische spoorwegnetwerk willen gebruiken, overeenkomstig de reglementering in verband met de toegang tot het beroep en de markt.

Op internationaal niveau verhoogt de directie zijn aanwezigheid op de vergaderingen van de internationale organisaties en dit ingevolge de liberalisering van de Europese Markt, de vermeerdering van informatieuitwisseling en het invoeren van een steeds meer concurrerend systeem.

Zij vervult een actieve rol in de uitwerking van een nieuwe Europese reglementering betreffende het spoorwegvervoer, zodoende deze vervoertechniek verder te liberaliseren en het competitiever en aantrekkelijker te maken. Om zijn standpunt te bepalen op dit gebied, alsmede om later de Europese reglementering in Belgisch recht om te zetten, zal de directie met de Belgische context rekening houden en zal advies aan verschillende stakeholders gevraagd worden.

Voor wat de Europese cofinanciering van het transeuropese netwerk van vervoer (TEN-T) en de rollout van het Europese standaard signalisatie systeem ERTMS betreft, controleert en verzamelt de directie de aanvragen om financiering en de jaarverslagen van de verschillende stakeholders.

De verschillende evoluties die de spoorwegsector in de loop van de laatste jaren heeft gekend (en die het nog

années, ainsi que l'aide nécessaire à la croissance du transport ferroviaire dans un contexte de dépenses publiques limitées ont mené, au début de 2008, à une réorganisation de la direction Transport par rail, où le service au client et les relations optimales avec les stakeholders occupent à présent une place centrale.
Il s'agit entre autres des développements suivants :

- la restructuration, au début de 2005, de l'ancienne SNCB en trois sociétés et le Fonds pour l'infrastructure ferroviaire ;
- les objectifs internationaux et nationaux en matière d'environnement, dont l'internalisation progressive des coûts externes des différents modes de transport ;
- les deuxième et troisième paquets ferroviaires de l'Union européenne, avec davantage d'exigences et d'harmonisations en ce qui concerne la sécurité, l'interopérabilité, les droits et devoirs des voyageurs, etc. ;
- les directives européennes relatives aux aides de l'État ;
- l'impulsion donnée par l'Europe au transport de marchandises par rail
- le règlement européen concernant le transport public de personnes par rail et par route ;
- la libéralisation et le développement de la concurrence sur le rail belge ;
- les attentes de plus en plus pressantes du client vis-à-vis de la sécurisation et de la qualité du service ;
- le besoin d'une infrastructure ferroviaire et d'une gestion de celle-ci répondant à la demande croissante au niveau du transport.

La direction Transport par rail est composée des services suivants :

1. Le service Infrastructure
Ce service est responsable des relations avec Infrabel et la SNCB Holding pour ce qui concerne la maintenance et le développement de l'infrastructure du rail et de l'accueil, ainsi que la sécurité sur les passages à niveau. Ce service assure le suivi du contrat de gestion avec Infrabel.

2. Le service Transport intérieur de voyageurs
Ce service est responsable des relations avec la SNCB, du service public qu'elle fournit et de tout ce qui s'y rapporte. Ce service assure le suivi du contrat de gestion avec la SNCB.

3. Le service Marché du rail
Ce service est responsable des relations avec les entreprises ferroviaires (accès au marché) et avec les institutions européennes pour le cofinancement européen et le suivi du contrat de gestion avec la SNCB Holding.

4. La cellule Support juridique
Ce service, en collaboration avec le service Marché

kent), evenals de hulp noodzakelijk voor de groei van het spoorwegvervoer in een context van beperkte overheidsuitgaven hebben begin 2008 tot een reorganisatie van de Directie Spoorvervoer geleid, waar de service aan de klant en de optimale betrekkingen met stakeholders nu centraal staan.
Het gaat onder meer om de volgende ontwikkelingen:

- de herstructurering begin 2005 van oude NMBS in drie vennootschappen en het Fonds voor de spoorweginfrastructuur;
- internationaal en nationaal objectieven inzake milieu, waaronder de progressieve internationalisering van de externe kosten van de verschillende vervoersmodi;
- tweede en derde spoorwegpakket van de Europese Unie, met eisen inzake harmonisatie voor wat de veiligheid, interoperabiliteit, rechten en plichten van de reizigers betreft, enz;
- Europese richtlijnen betreffende de overheidssteun;
- de impuls die door Europa aan het goederenvervoer per rail wordt gegeven
- de Europese regeling betreffende het openbare vervoer van personen per spoor en over de weg;
- de liberalisering en de ontwikkeling van de concurrentie op de Belgische rail;
- steeds dringendere verwachtingen van de klant ten aanzien van veiligheid en kwaliteit van de dienst;
- de behoefte aan een spoorweginfrastructuur en een beleid van deze die aan de toenemende eis op het niveau van het vervoer voldoet.

De Directie Spoorvervoer is uit de volgende diensten samengesteld:

1. Dienst Infrastructuur
Deze dienst is verantwoordelijk voor de betrekkingen met Infrabel en de NMBS Holding voor wat het onderhoud en de ontwikkeling van de infrastructuur van het spoor en het onthaal betreft, evenals de veiligheid van de overwegen. Deze dienst waarborgt de opvolging van het beheerscontract met Infrabel.

2. Dienst Binnenlands reizigersvervoer
Deze dienst is verantwoordelijk voor de betrekkingen met de NMBS, voor de openbare dienst die zij levert en van alles wat zich eraan relateert. Deze dienst waarborgt de opvolging van het beheerscontract met de NMBS.

3. Dienst Markt van het spoorvervoer
Deze dienst is verantwoordelijk voor de betrekkingen met de spoorwegondernemingen (toegang tot de markt) en de Europese Instellingen voor de Europese cofinanciering en de opvolging van het beheerscontract met de NMBS Holding.

4. De cel Juridische Ondersteuning
Deze dienst houdt zich in samenwerking met de

du rail, s'occupe de la contribution belge à l'élaboration de la nouvelle réglementation européenne, puis de sa transposition en droit belge, et qui apporte ses conseils à la direction dans divers domaines.

Service de Sécurité et de l'Interopérabilité des Chemins de fer

Suite à la transposition de la directive européenne CE 2004/49, chapitre IV, article 16 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires, l'état belge a créé le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF), au Service public fédéral de Mobilité et Transports.

Le SSICF fonctionne à côté de la Direction Transport par rail dont certaines compétences sont complémentaires. Ce service est responsable de l'ensemble de la problématique sécurité de l'exploitation ferroviaire : d'une part l'établissement des règlements de sécurités nationaux et le contrôle de leur application (en ce compris la certification du matériel roulant et du personnel de sécurité des entreprises ferroviaires), et d'autre part le suivi de l'élaboration des spécifications techniques d'interopérabilité et l'autorisation des mises en service des sous-systèmes du réseau ferroviaire transeuropéen.

Composé dans un premier temps d'agents transférés du groupe SNCB, le service sera consolidé progressivement par des agents statutaires de l'Etat appelés à acquérir également une expertise dans le domaine de la sécurité.

Contexte légal

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

dienst Markt van het spoorvervoer, bezig met de Belgische bijdrage tot de uitwerking van de nieuwe Europese reglementering en vervolgens van zijn omzetting in Belgisch recht. Zij adviseert de directie op verschillende gebieden.

Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van het Spoor

Ten gevolge van de omzetting van de Europese richtlijn EG 2004/49, hoofdstuk IV, artikel 16 betreffende de veiligheid van de communautaire Spoorwegen, heeft de Belgische Staat bij de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen (DVIS) gecreëerd.

DVIS werkt naast de Directie Spoorvervoer waarvan bepaalde bevoegdheden complementair zijn. Deze dienst is verantwoordelijk voor de hele problematiek van de veiligheid van de spoorwegexploitatie: enerzijds, het opstellen van de nationale veiligheidsregels en het toezicht op de toepassing ervan (met inbegrip van de certificatie van het rollend materieel en van het veiligheidspersoneel van de spoorondernemingen), en anderzijds de opvolging van de uitwerking van de technische specificaties voor de interoperabiliteit en de toelatingen tot ingebruikneming van de subsystemen voor het trans-Europese spoornetwerk.

In eerste instantie zal deze dienst samengesteld worden uit overgedragen personeelsleden van de NMBS-Groep; later zal hij aangevuld worden met statutaire ambtenaren die zich op het gebied van de veiligheid zullen specialiseren.

Wettelijke context

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

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*, la poursuite de l'intégration du système ferroviaire européen a déjà été proposée au moyen de quatre nouvelles propositions. 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 obligeances 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.

Tâches

Le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer se compose d'un directeur et ses services d'appui et de trois divisions avec tâches spécifiques.

1. Interopérabilité et mise en service d'infrastructures

Cette branche du service est composée des spécialistes d'infrastructure ferroviaire. Les tâches les plus importantes de cette unité sont :

- Evaluation des propositions du GI (Gestionnaire d'infrastructure) ou EF (Entreprise ferroviaire) pour la non application d'une STI (Spécification technique d'interopérabilité) et conseiller le ministre sur les propositions.
- En collaboration avec le GI définir le contenu des points ouverts dans les STI et le transmettre à la Commission européenne.
- Collaboration avec les organisations qui coordonnent les tâches des organismes notifiés.
- Suivi du travail de l'institut belge pour la normalisation, pour l'élaboration des normes nouvelles qui seront reprises dans les STI pour le système ferroviaire.
- L'autorisation de mise en service des installations nouvelles et adaptées (infrastructure, prise d'énergie et signalisation).
- Etablir l'inventaire en collaboration avec le GI concernant la procédure à suivre. L'objectif est de déterminer en fonction des travaux planifiés par le GI, d'une part les travaux pour lesquels une autorisation de mise en service est formellement nécessaire, d'autre part ceux pour lesquels une procédure de travail sera acceptée et feront l'objet d'une surveillance par l'autorité de sécurité via des

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,* werd de voortzetting van de integratie van het Europese spoorwegsysteem reeds door middel van vier nieuwe voorstellen voorgesteld. 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 bovendien aan dat de integratie van de Europese spoorwegsystemen een technische harmonisatie vereist teneinde de interoperabiliteit van het materiaal en de infrastructuur te waarborgen.

Taken

De Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen bestaat uit de directeur en zijn ondersteunende diensten en drie eenheden met specifieke taken.

1. Interoperabiliteit en indienststelling infrastructuur

Deze tak van de dienst wordt verzekerd door specialisten in spoorweginfrastructuur. De belangrijkste taken van deze eenheid bestaan uit:

- Evaluatie van de voorstellen van de infrastructuurbeheerder of spoorwegondernemingen voor het niet toepassen van de TSI en de minister adviseren over de voorstellen.
- In samenwerking met de infrastructuurbeheerder de invulling van de open punten in de TSI bepalen en overmaken aan de Europese Commissie.
- Samenwerking met de organisaties die de taken van de aangemelde organisaties coördineren.
- Opvolging van het werk van het Belgische instituut voor normalisatie bij het uitwerken van nieuwe normen die zullen opgenomen worden in de TSI voor het spoorwegsysteem.
- Verlenen van de toelating tot de ingebruikname van nieuwe en/of aangepaste installaties (infrastructuur, energieafname en seininrichting).
- Inventaris opmaken in samenspraak met de Infrastructuurbeheerder betreffende de te volgen werkwijze. De bedoeling is in functie van de werken die de IB plant voorafgaandelijk enerzijds de ombouw waarvoor een formele ingebruikneming nodig is, en anderzijds de ombouw waarvoor er een manier van werken zal aanvaard worden en waarbij de veiligheidsinstantie toezicht zal houden

audits et des contrôles.
- La vérification de la conformité avec les STI de la construction de nouvelle infrastructure ferroviaire. Si des dérogations sont acceptées, collaboration pour rédiger une dérogation motivée aux STI et la proposer à la Commission européenne.
- Vérification de la conformité avec les règles nationales de sécurité s'il n'y a pas encore une STI :
  a. Surveillance du registre national de l'infrastructure, contrôle de la présence des données requises par les STI.
  b. Surveillance de l'entretien requis dans les STI.
- Contrôles des inspections du GI des lignes touristiques.
- Appréciation de la demande ou renouvellement et le cas échéant la délivrance de l'agrément de sécurité pour le GI.
- Collaboration au développement du cahier spécial de charge d'infrastructure.

2. Interopérabilité et mise en service de matériel

Cette branche du service est composée des spécialistes du matériel et marchandises dangereuses. Les tâches les plus importantes de cette unité sont :
- L'autorisation de mise en service du matériel déjà utilisé dans un autre Etat membre
  a. Concevoir, publier et appliquer la procédure selon laquelle le matériel peut être mis en service en Belgique.
  b. Examiner et évaluer ce qui est nécessaire pour une autorisation de mise en service de matériel sur l'infrastructure ferroviaire belge. Le SSICF assure la présidence des comités de mise en service. Ces comités sont composés de collaborateurs du GI et de l'organisme désigné pour le contrôle des règles de sécurité nationale. Les constats sont analysés et les mesures à prendre inventoriées.
  c. Vérifier le certificat de sécurité délivré dans un autre Etat membre, examen du dossier concernant l'entretien et les caractéristiques opérationnelles du matériel roulant.
  d. Si nécessaire définir et suivre des nouveaux tests comme déterminés par le comité de mise en service.
  e. Approuver le dossier de mise en service et le cas échéant délivrer le certificat de mise en service.
  f. Délivrer l'autorisation de mise en service.
  g. Inscrire l'autorisation dans le NVR (Registre national des véhicules).
  h. Inventorier le matériel roulant autorisé.
  i. Délivrer une autorisation pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire pour certains types

via audits en controles, te bepalen.
- Bij de aanleg van nieuwe infrastructuur verificatie van de conformiteit met de TSI. Indien afwijkingen worden aanvaard, medewerking bij het opstellen van een gemotiveerde afwijking met de TSI voorleggen aan de Europese Commissie.
- Verificatie van de conformiteit met de nationale veiligheidsregels indien er nog geen TSI bestaat:
  a. Toezicht op het bijhouden van het nationaal infrastructuur register, controle op de aanwezigheid van de gegevens zoals opgelegd door de TSI;
  b. Opvolging van het onderhoud voorgeschreven in de TSI.
- Controles op de inspecties door de IB van de toeristische lijnen.
- Beoordelen dan de aanvraag of de hernieuwing en in voorkomend geval de uitbreiding van de veiligheidsvergunning voor de IB.
- Medewerking aan de ontwikkeling van het bestek van de infrastructuur.

2. Interoperabiliteit en indienststelling materieel

Deze tak van de dienst wordt verzekerd door specialisten materieel en gevaarlijke goederen. Hun taken bestaan voornamelijk uit:
- Toelating tot indienststelling van al in gebruik zijnde materieel
  a. Ontwerpen, publiceren en toepassen van de regels die de wijze beschrijft waarop materieel in gebruik genomen wordt in België.
  b. Onderzoek en evaluatie van wat nodig is om toelating tot ingebruikneming van materieel op de Belgische spoorweginfrastructuur te geven. Dit gebeurt door het nemen van de leiding van de indienststellingscomités. De comités worden samengesteld uit medewerkers van de IB en aangemelde instanties voor de controle van de nationale veiligheidsregels, de vaststellingen worden er besproken en de te nemen maatregelen geïnventariseerd.
  c. Verificatie van het al toegekend veiligheidscertificaat in een andere lidstaat, onderzoek van het dossier betreffende het onderhoud en de operationele kenmerken voor wat betreft het rollend materieel.
  d. Indien nodig het definiëren en opvolgen van nieuwe testen zoals vastgelegd in het indienststellingscomité.
  e. Goedkeuring van het dossier voor indienststelling en eventueel afleveren van een attest van indienststelling.
  f. Afleveren van vergunningen en inventariseren van de documenten.
  g. Invoering van de toelating in het NVR.
  h. Inventariseren van al het toegelaten rollend materieel.
  i. Afleveren van een toelating voor het gebruik van spoorweginfrastructuur voor bepaalde

de matériel roulant tel le light rail ou le matériel historique.

- Mise en service de nouveau matériel roulant :
  a. Autoriser la mise en service de nouveau matériel roulant. Ceci signifie l'assistance des organismes notifiés ou désignés lors de la construction du matériel, en concertation avec le GI si des dérogations aux prescriptions techniques existantes sont nécessaires.
  b. Vérifier les dossiers de mise en service déposés. Contrôle de l'attestation de conformité avec les STI existantes et de l'attestation de conformité avec les règles nationales de sécurité pour les points sans STI.
  c. Informer la Commission européenne si les STI ne satisfont pas aux exigences essentielles.
  d. Vérifier la conformité des règles nationales de sécurité s'il n'y a pas encore une STI.
  e. Examiner la compatibilité des systèmes dans lesquels le matériel est incorporé.
  f. Surveiller le registre du matériel roulant tenu par le GI.
  g. Délivrer un numéro d'immatriculation au matériel roulant mis en service pour la première fois.
  h. Suivre l'entretien comme décrit dans les STI.

- RID (Regulations concerning the International carriage of Dangerous goods by rail) :
  a. Vérifier et contrôler sur le terrain l'application correcte de la réglementation spécifique appliquée par les entreprises (entre autres les tâches du conseiller de sécurité).
  b. Préparer la publication des prescriptions RID dans le Moniteur belge.
  c. Transmettre à l'OTIF les accidents graves.
  d. Collaborer à l'élaboration des annexes techniques des prescriptions internationales à transposer en droit belge.
  e. Collaborer avec les organismes agréés concernant les marchandises dangereuses.

- Collaboration au développement du cahier spécial des charges du matériel roulant.
- Contrôles du matériel roulant :
  a. Superviser les inspections du GI ;
  b. Contrôler l'état technique du matériel roulant.

- Personne de contact belge pour le registre du marquage des détenteurs.

3. Safety

Cette branche du service est composée des spécialistes de l'exploitation ferroviaire. Les tâches les

types van rollend materieel zoals light-rail of historisch materieel.

- Indienststelling van nieuw rollend materieel
  a. Toelaten tot ingebruikneming van nieuwe rollend materieel. Dit betekent begeleiding van de aangemelde of aangewezen instantie(s) bij de bouw van het materieel en overleg met de IB indien er afwijking(en) met de bestaande technische voorschriften nodig zijn.
  b. Verificatie van de ingediende dossiers voor ingebruikneming. Controle van de conformiteitverklaring met de van toepassing zijnde TSI's, en conformiteitverklaring met de nationale veiligheidsregels voor de punten waarvoor er nog geen TSI werd ontwikkeld.
  c. Inlichten van de Europese Commissie indien TSI niet voldoet aan de essentiële eisen.
  d. Verificatie van de conformiteit met de nationale veiligheidsregels indien er nog geen TSI is.
  e. Onderzoeken naar de compatibiliteit met het systeem waarin ze worden opgenomen.
  f. Toezicht op het register van het rollend materieel (RRS) bijgehouden door de IB.
  g. Toekennen van een inschrijvingsnummer aan het rollend materieel dat een eerste maal in gebruik wordt genomen.
  h. Opvolging van het onderhoud zoals voorgeschreven in de TSI's.

- RID (Regulations concerning the International carriage of Dangerous goods by rail):
  a. Verificaties en nazicht, onder andere door controle op het terrein, op de toepassing van de specifieke reglementering door de bedrijven (o.a. taken van de veiligheidsadviseur).
  b. Voorbereiding van de publicatie van de RID voorschriften in het Staatsblad.
  c. Op de hoogte brengen van het OTIF van zware ongevallen.
  d. Medewerking bij het uitwerken van de technische bijlagen van internationale voorschriften bij de omzetting naar Belgisch recht.
  e. Samenwerking met het erkende keuringsorganisme betreffende gevaarlijke goederen.
- Medewerking bij de ontwikkeling van het bestek voor het rollend materieel van de IB en de SO's.
- Controles van rollend materieel
  a. Controle op de controles van de IB.
  b. Controles van de technische staat van rollend materieel.
- Contactpersoon voor België betreffende het register voor markering van de houders van rollend materieel.

3. Safety

Deze tak van de dienst wordt verzekerd door specialisten in de spoorwegexploitatie. Hun taken

plus importantes de cette unité sont :

- Contrôles des conducteurs et accompagnateurs, ainsi que du personnel de sécurité sédentaire.
- Contrôles de l'application des règles et normes de sécurité.
- Contrôles ou inspections après un accident ou incident grave.
- Surveillance des organismes chargés de fournir des formations aux conducteurs et au personnel de bord concernant la dispense des cours, les inscriptions aux formations, les programmes et manuels de formation ainsi que les rapports annuels d'activité.
- Surveillance des examens théorique et pratique d'aptitude des conducteurs et des accompagnateurs de trains.
- Dans un futur proche, délivrance des licences aux conducteurs et des certificats au personnel de bord.
- Elaboration et développement des règles nationales de sécurité.
- Délivrance de l'avis conforme des règles internes du gestionnaire d'infrastructure.
- Publication des règles de sécurité communautaires et supervision de l'intégration de ces règles dans les règles nationales de sécurité, dans les règles internes du GI et des EF.
- Étude du rapport annuel d'activité des EF et du GI.
- Gestion de l'inventaire relatif aux règles nationales de sécurité applicable sur le réseau belge.
- Suivi de l'évolution des indicateurs de sécurité des EF et du GI repris dans leur rapport annuel de sécurité.
- Acceptation des objectifs de sécurité établis par les EF et le GI. Suivi de la mise en application des plans d'action à court et à long terme.
- Avis technique concernant les textes de loi et la réglementation relative à la sécurité d'exploitation, les certificats et les agréments de sécurité, le système de gestion des risques, la formation du personnel de sécurité, l'enquête des accidents, le rapport annuel de sécurité, la réglementation de sécurité et les rapports d'accident.
- Appréciation de la demande ou renouvellement et le cas échéant la délivrance du certificat de sécurité partie A ou B pour l'EF.
- Coordination des audits et inspections relatifs au respect, par les entreprises ferroviaires, des conditions requises par rapport au certificat de sécurité, par le GI, des conditions requises par rapport à l'agrément de sécurité.
- Tenir une base de données électronique des EF et des accidents ferroviaires.
- Examen des rapports d'accident du GI et des EF.
- Etudes et analyses de l'évolution des accidents et incidents graves.

bestaan voornamelijk uit:

- Controles op de treinbestuurders en treinpersoneel en ook het sedentair veiligheidspersoneel.
- Controle op het correct toepassen van het veiligheidsbeheerssysteem
- Controles of inspecties na ernstig ongeval of incident.
- Toezicht op instellingen belast met het leveren van opleidingen aan treinbestuurders en treinpersoneel betreffende vrijstellingen van opleiding, inschrijvingen in opleidingssessies, de opleidingsprogramma's en –handboeken alsook de jaarlijkse activiteitsrapporten;
- Toezicht op theoretische en praktische geschiktheidsproeven van treinbestuurders en treinpersoneel.
- In de nabije toekomst: de aflevering van vergunningen voor treinbestuurders en de attesten van treinpersoneel.
- Opstellen en ontwikkelen van de nationale veiligheidsregels.
- Afleveren van het eensluidend advies voor interne reglementering van de IB.
- Publicatie van de gemeenschappelijke veiligheidsregels en toezicht op de integratie van deze regels in de nationale veiligheidsregels en in de interne reglementering van de IB en SO.
- Studie van de jaarlijkse activiteitsrapporten van de SO en de IB;
- Beheer van de inventaris van nationale veiligheidsregels toe te passen op het Belgische spoorwegnet.
- Opvolgen van de evolutie van de veiligheidsindicatoren van de SO en van de IB opgenomen in hun jaarlijks veiligheidsverslag.
- Goedkeuring van de veiligheidsdoelstellingen vooropgesteld door de SO en de IB, en de opvolging van de ingebruikneming van de actieplannen op korte en lange termijn.
- Technisch advies betreffende wetteksten en reglementering i.v.m. exploitatieveiligheid, veiligheidscertificaten en -vergunningen, risicobeheerssystemen, scholing veiligheidspersoneel, onderzoek van ongevallen, jaarlijks veiligheidsverslag, veiligheidsreglementering, ongevalrapportering.
- Beoordelen van de aanvraag of de hernieuwing en in voorkomend geval uitreiken van het veiligheidscertificaat deel A of B voor een SO.
- Coördinatie van de audits en inspecties betreffende de naleving van de opgelegde voorwaarden, voor de SO op niveau van het veiligheidscertificaat, voor de IB op het niveau van veiligheidsvergunning.
- Bijhouden van een elektronische databank met de gegevens van de SO en één i.v.m. de spoorwegongevallen.
- Onderzoeken van ongevalsverslagen van de IB en de SO.
- Studie en trendanalyses van ongevallen en ernstige incidenten.

- Collaboration au développement du cahier spécial de charge du personnel de sécurité.

4. 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 « interoparability 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, y compris la collaboration aux groupes de travail CSM (Common Safety Methods) et aux « task forces » complémentaires.
- Collaboration avec l'ERA pour atteindre une base de données des règles nationales 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.

5. Rapports et communication

- Etablir le rapport annuel et le transmettre à l'ERA,

- Medewerking aan de ontwikkeling van het bestek van het veiligheidspersoneel.

4. 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.
- Medewerking met het ERA bij het opstellen van gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren, veiligheidsmethodes en veiligheidsdoelstellingen, dit bestaat ook in medewerking aan de *werkgroep CSM* (Common Safety Methods), en de bijbehorende *task forces*.
- Samenwerking met ERA om te komen tot een opmaken van de databank met de nationale regelgeving van 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.

5. Rapportering en communicatie

- Opmaken van het jaarverslag en overmaken aan

pour septembre.
- Etablir et tenir à jour une base de données des mises en service.
- Communication externe
  - Création d'un site web
  - Rédiger des brochures.

Direction Navigation intérieure et intermodalité

Cette direction veille à ce que le transport de marchandises par voie navigable soit réalisé tout en maintenant un niveau élevé de sécurité, un service optimal à la clientèle et une concurrence loyale entre les acteurs sur le marché.

Elle participe à la définition d'un cadre juridique et réglementaire grâce auquel la navigation intérieure peut se développer en tant que moyen de transport flexible sûr, efficace et écologique, qui peut générer une valeur ajoutée toujours croissante favorable à la mise en place d'une mobilité vraiment durable.

Concrètement, cela se traduit par la délivrance de différents documents :
- Certificats de capacité professionnelle ;
- Attestations d'accès à la profession ;
- Licences d'exploitation ;
- Attestations d'appartenance à la navigation rhénane ou à la flotte belge ;
- Certificats de conduite communautaires.

Ce faisant, la Direction Navigation intérieure contribue en première instance à la régulation du marché et à la promotion des critères qualificatifs qui lui sont liés.

En ce qui concerne les Organisateurs de transport, elle réglemente et contrôle l'accès à la profession d'intermédiaires de transport (commissionnaires, courtiers). Elle délivre notamment les licences et les attestations de compétence professionnelle.

Cette direction est également responsable de l'introduction en droit belge de la réglementation internationale en matière de transport de marchandises dangereuses et de son exécution.

Outre cet aspect réglementaire, elle organise et contrôle la formation des conducteurs qui transportent des matières dangereuses ainsi que la formation des conseillers à la sécurité. Cette Direction travaille également à la sécurisation des différents modes de transport. Enfin, cette Direction organise des initiatives transversales pour l'ensemble du SPF, relatives à la problématique de l'ADR, ou sur le thème de la sécurisation.

Direction Transport routier : réglementation et contrôle

Cette direction est chargée de la prévention, de la recherche et de la répression des infractions à la

het ERA, in te dienen in september.
- Opstellen en bijhouden van een databank met de indienststellingen.
- Externe communicatie:
  - Creatie van een webstek
  - Opmaken brochures

Directie Binnenvaart en intermodaliteit

Deze directie waakt er over dat het vervoer van goederen over de binnenwateren veilig gebeurt met het oog op een optimale dienstverlening aan de klant en een eerlijke concurrentie tussen de marktactoren.

Ze werkt mee aan het opstellen van een juridisch en reglementair kader waardoor de binnenvaart zich kan ontwikkelen als een flexibel, betrouwbaar, efficiënt en ecologisch transportmiddel dat een toegevoegde waarde op sociaal vlak kan bieden in het streven naar een duurzame mobiliteit.

Concreet vertaalt zich dat in het uitreiken van:

- Getuigschriften van vakbekwaamheid
- Vergunningen van toegang tot het beroep
- Exploitatievergunningen
- Attesten van toebehoren aan de Rijnvaart of de Belgische vloot
- Communautaire vaarbewijzen

Hierdoor draagt deze Directie draagt vooral bij tot de regeling van de markt en tot de bevordering van kwaliteitscriteria.

Voor wat betreft de transportorganisatoren, reglementeert en controleert deze directie de toegang tot het beroep van tussenpersonen in het vervoer (vervoerscommissionair en makelaar). Zij reikt onder meer de vergunningen en attesten van vakbekwaamheid uit.

Deze directie is eveneens verantwoordelijk voor de omzetting in Belgisch recht van de internationale regelgeving betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen en voor de uitvoering ervan.

Naast dit regelgevende aspect organiseert en controleert zij de opleiding van de bestuurders die gevaarlijke goederen vervoeren alsook de scholing van veiligheidsadviseur. Ook werkt deze directie rond de beveiliging van de verschillende vervoersmodi. Zowel voor de ADR-problematiek als rond het thema beveiliging organiseert deze directie transversale initiatieven voor de gehele FOD.

Directie Wegvervoer: reglementering en controle

De directie is belast met het voorkomen, opsporen en beteugelen van overtredingen tegen de wetgeving en

législation et à la réglementation en matière de transport routier de personnes et de marchandises. Cette direction poursuit par son action les 3 objectifs suivants :

- l'amélioration de la sécurité routière ;
- la garantie de conditions de travail correctes aux conducteurs ;
- la promotion de la loyauté de la concurrence entre les transporteurs.

Dans ce domaine, il collabore étroitement, dans le cadre d'un plan d'action national, avec les autres services belges de contrôle intéressés par le transport routier. Il collabore également avec les instances de contrôle de 9 pays européens dans le cadre de l'accord « Euro Contrôle Route ».

En ce qui concerne le transport de marchandises par route, la Direction du Transport routier élabore la réglementation relative à l'accès à la profession et à l'exercice de cette profession, tant en transport national qu'international. Elle délivre les licences de transport national ou communautaire et, le cas échéant, les autorisations de transport extracommunautaire aux (candidats-) transporteurs. Elle délivre également des attestations à certaines catégories de conducteurs.

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.

Cette direction est également responsable de l'organisation des examens relatifs à la capacité professionnelle dans le domaine du transport de marchandises et de voyageurs par route.

Structure/organigramme de la Direction générale

de reglementering betreffende het vervoer van goederen en personen, die over de weg worden begaan. De dienst streeft de drie volgende doelstellingen na:

- het verbeteren van de verkeersveiligheid;
- het bevorderen van de eerlijke mededinging tussen vervoerders;
- het waarborgen van correcte arbeidsvoorwaarden voor de chauffeurs.

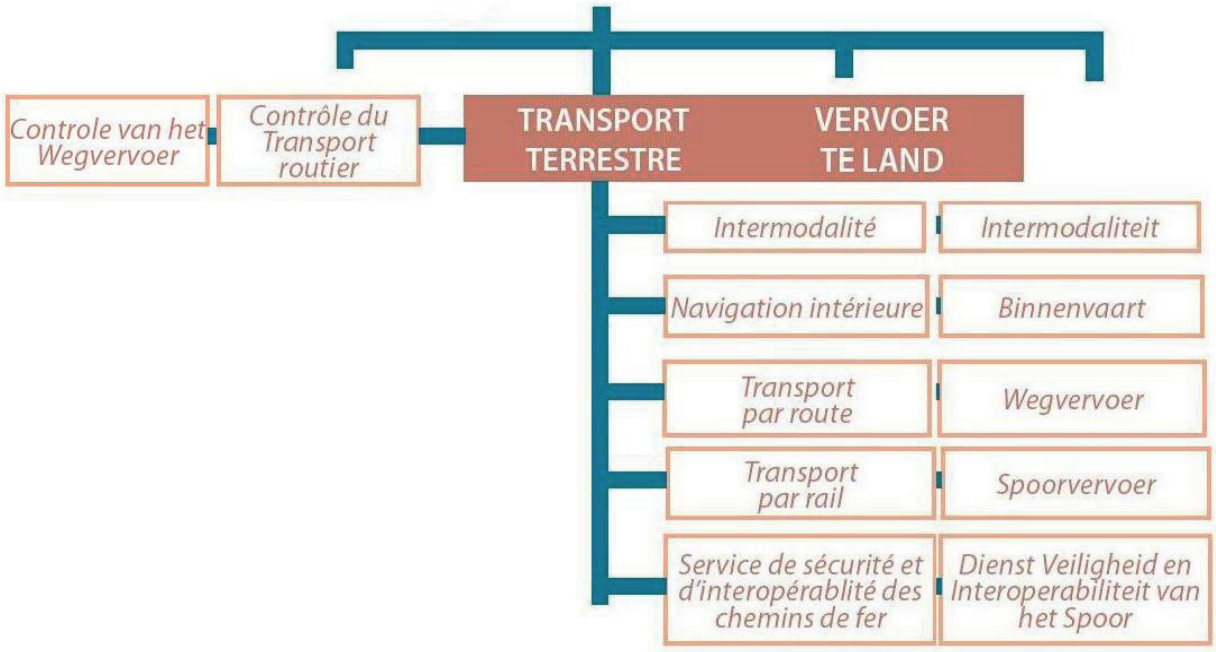
Op dit vlak werkt deze dienst nauw samen met de andere Belgische controlediensten voor het wegvervoer in het raam van een nationaal actieplan. De dienst werkt ook samen met de controlediensten van negen andere Europese landen in het kader van het akkoord "Euro Controle Wegen".

Inzake het vervoer van goederen over de weg bepaalt de Directie Wegvervoer de regels voor de toegang tot en de uitoefening van het beroep, zowel voor het nationaal als het internationaal vervoer. Zij reikt nationale of communautaire transportvergunningen uit alsmede getuigschriften voor extracommunautair vervoer aan de (kandidaat-) vervoerders. Zij reikt eveneens attesten uit aan bepaalde categorieën van bestuurders.

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.

De directie staat ook in voor de organisatie van de examens van vakbekwaamheid voor het vervoer over de weg van goederen en reizigers.

Structuur/organigram van het Directoraat generaal



Effectif du personnel en ETP (1) / Personeelseffectief in VTE (1)			
Niveau	*31/12/2010*	*31/12/2011*	*31/12/2012*
A	*33,13*	*37,13*	36,13
B	*6,7*	*7,7*	7,7
C	*96,1*	*100,1*	99,1
D	*16,2*	*13,9*	13,9
Totaux / Totalen	***152,13***	***158,83***	**156,83**
(1) FTE = 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	

Crédits attribués à la Division Organique / Kredieten toegekend aan de Organisatieafdeling								
Programme Programma		2010 realisatie réalisé	2011 Initieel initial	2012 voorstel proposition	+/- 2012 - 2011	2013 raming estimation	2014 raming estimation	2015 raming estimation
Subsis-tance Bestaans-middelen	c	10 277	9 811	**10 204**	393	1 242	1 242	1 242
	b	10 245	9 876	**10 007**	131	1 057	1 057	1 057
Transp. ferroviaire Spoorweg-vervoer	c	2 918 865	2 954 770	**2 861 815**	-92 955	3 102 655	3 049 814	3 049 814
	b	2 908 396	2 954 758	**2 859 572**	-95 186	3 083 703	3 023 701	3 023 701
SSICF DVIS	fc	2 437	4 144	**4 167**	23	4 167	4 167	4 167
	fb	2 025	4 144	**4 167**	23	4 167	4 167	4 167
OE accidents ferroviaires OO spoorongevallen	c	150		**0**	0			
	b	120	31	**0**	-31			
	fc	164	773	**784**	11	784	784	784
	fb	164	773	**784**	11	784	784	784
Service Média-tion Ombuds-dienst	c	1	1 069	**1 361**	292	1 361	1 361	1 361
	b	1	1 069	**1 361**	292	1 361	1 361	1 361
Service Plaintes Klachten-dienst	c	0	21	**1**	-20	1	1	1
	b	0	21		0	21	21	21

Road Transport Package	c	0	2 021	**980**	-1 041	980	980	980
	b	0	2 021	**1 269**	-752	1 269	1 269	1 269
Totaux	**c**	**2 929.293**	**2 967 692**	**2 874 361**	**-93 331**	**3 106 239**	**3 053 398**	**3 053 398**
Totalen	**b**	**2 918 762**	**2 967 776**	**2 872 230**	**-95 546**	**3 087 411**	**3 027 409**	**3 027 409**
	fc	**2 601**	**4 917**	**4 951**	**34**	**4 951**	**4 951**	**4 951**
	fb	**2 189**	**4 917**	**4 951**	**34**	**4 951**	**4 951**	**4 951**

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 Transport Terrestre.

Seuls subsistent dans le cadre de ce programme les dépenses spécifiques liées au fonctionnement des services (indemnités au personnel), traductions, GSM, revues, indemnités d'experts, affiliations,…

01. Personnel

Effectifs

Niveau	2010	2011	**2012**
A	33,13	37,13	**36,13**
B	6,70	7,70	**7,70**
C	96,10	100,10	**99,10**
D	16,20	13,90	**13,90**
Totaux	152,13	158,83	**156,83**

Remarque : Les effectifs sont exprimés en équivalents temps plein.

PROGRAMMA 0: BESTAANSMIDDELEN

Het bestaansmiddelenprogramma kent op budgettair vlak de middelen (personeelskosten en bepaalde specifieke werkingsmiddelen) toe voor de werking van de diverse diensten van het Directoraat-generaal Vervoer te Land

Blijven enkel over in het kader van dit programma, de specifieke kosten gebonden aan de werking van de diensten (vergoedingen aan personeel), GSM, tijdschriften, vergoeding experten, lidgelden...

01. Personeel

Effectieven

Niveau	2010	2011	**2012**
A	33,13	37,13	**36,13**
B	6,70	7,70	**7,70**
C	96,10	100,10	**99,10**
D	16,20	13,90	**13,90**
Totalen	152,13	158,83	**156,83**

Opmerking: De effectieven zijn uitgedrukt in voltijdse equivalenten.

Dépenses (en milliers EUR) / (in duizendtallen EUR) **Uitgaven**

Statut	(P.A. B.A.)	2010	2011	**2012**	Statuut
Personnel statutaire	(01 11.00.03)	8 732 8 723	8 420 8 408	**8 557** **8 545**	Statutair personeel
Personnel non-statutaire	(01 11.00.04)	389 389	402 402	**405** **405**	Niet-statutair personeel
Totaux	**c**	**9 121**	**8 822**	**8 962**	**Totalen**
	b	**9 112**	**8 810**	**8 950**	

Note explicative.

Les crédits relatifs au Personnel ont été adaptés comme indiqué à la DO 21 AB 11.00.03.

02. Frais de fonctionnement

Verklarende nota.

Voor de berekening van de personeelskredieten wordt verwezen naar OA 21 BA 11.00.03.

02. Werkingskosten

PA	A.B.	Nature	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015	B.A.	Aard

	12.11.01.1	Honoraires	c		51	51				12.11.01.1	Erelonen
			b		51	51					
	12.11.01.2	Achats	c		264	264				12.11.01.2	Aankopen
			b		264	264					
	12.11.01.3	Énergie	c		111	111				12.11.01.3	Energie
			b		111	111					
	12.11.01.5	Indemnités	c		275	275				12.11.01.5	Vergoedingen
			b		275	275					
		Conclave	c			**301**					
		Conclaaf	b			**- 2**					
02	12.11.01	**Totaux**	c	641	701	**1 002**	1 002	1 002	1 002	12.11.01	Totalen
			b	716	701	**699**	699	699	699		
02	12.11.04	Informatique	c	-	-	**14**	14	14	14	12.11.04	Informatica
			b	-	-	**0**	0	0	0		
02	74.10.01	Matériel	c	228	185	**155**	155	155	155	74.10.01	Rollend
		roulant	b	136	250	**249**	249	249	249		materieel
02	74.22.01	Équipement	c	-	24	**24**	24	24	24	74.22.01	Uitrusting
			b	-	24	**24**	24	24	24		
02	74.22.04	Informatique	c	11	38	**0**	0	0	0	74.22.04	Informatica
			b	11	38	**38**	38	38	38		
		Totaux	**c**	**880**	**948**	**1 195**	**1 195**	**1 195**	**1 195**		**Algemeen**
		généraux	**b**	**863**	**1.013**	**1 010**	**1 010**	**1 010**	**1 010**		**totaal**

Note explicative.

Le montant de 51 kEUR à l'AB 12.11.01.1 se justifie comme suit :

- Rémunération des membres des jurys d'examens : 17 200 EUR
- Indemnités dues aux membres du Comité Consultatif des Usagers (CCU) de la SNCB : 12 500 EUR
- Contribution annuelle à l'ECR (Euro Contrôle Route) : 4 000 EUR
- Frais de représentation pour l'accueil des délégations étrangères dans le cadre de réunions bilatérales : 10 000 EUR
- Frais d'organisation d'autres réunions bilatérales : 2 000 EUR.
- Frais de route pour les abonnements Liefkenshoektunnel des membres de la Commission des Transports de marchandises par route : 5 000 EUR

Un montant de 264 kEUR est inscrit à l'AB 12.11.01.2 (achats) :

- Frais de location des garages pour les voitures de service des contrôleurs ADR : 24 000 EUR
- Frais récurrents liés aux terminaux mobiles pour les contrôleurs de la route. Ces terminaux sont destinés à l'encaissement des amendes pénales perçues directement à l'encontre des contrevenants étrangers.: 40 000 EUR.
- Frais pour le nettoyage, l'entretien et les réparations des voitures de service des contrôleurs de la route et des contrôleurs ADR : 86 000 EUR
- Frais de poste pour l'envoi des documents par les contrôleurs de la route et les contrôleurs ADR : 4 000 EUR
- Frais de GSM : 16 000 EUR

Verklarende nota.

Het bedrag van 51 kEUR op de BA 12 11 01 1 wordt als volgt verklaard :

- Vergoedingen van de leden van de examenjurys : 17 200 EUR
- Vergoedingen verschuldigd aan de leden van het Raadgevend Comité van de spoorgebruikers (CCU) : 12 500 EUR
- Jaarlijkse bijdrage aan ECR (Euro Control Route) : 4 000 EUR
- Representatiekosten voor het onthaal van buitenlandse delegaties bij bilaterale vergaderingen :10 000 EUR.
- Organisatiekosten voor andere bilaterale vergaderingen : 2.000 EUR
- Reiskosten voor de abonnementen « Liefkenshoektunnel » voor de leden van de Commissie goederenvervoer langs de weg: 5 000 EUR

Een bedrag van 264 kEUR is ingeschreven op BA 12 00 01 2 (aankopen)

- Huurkosten voor de garages voor de wagens van de controleurs ADR : 24.000 EUR..
- Recurrente kosten voor de draagbare terminals van de wegcontroleurs. Deze terminals worden gebruikt voor de directe inning van de penale boetes bij overtredingen door buitenlanders: 40 000 EUR.
- Kosten voor het reinigen, onderhouden en herstellen van de dienstwagens van de wegcontroleurs en de controleurs ADR: 86 000 EUR
- Kosten voor het verzenden van documenten door de wegcontroleurs en de controleurs ADR: 4 000 EUR
- Kosten GSM : 16 000 EUR

- Achat de CD-ROM, livres, revues techniques, codes de la route et des règlements relatifs au transport des marchandises pour l'amélioration de la qualité des services rendus par la DGTT et actualisation des informations sur les évolutions techniques, légales et administratives tant au niveau belge qu'au niveau européen : 6 000 EUR

- Traduction de textes légaux par des traducteurs externes : 1 000 EUR
- Achat de papier sécurisé et frais d'impression pour la délivrance des licences de la Direction Route, ainsi que pour la production des certificats pour la Direction Navigation Intérieure : 30 000 EUR
- Assurances particulières pour l'utilisation des véhicules par les contrôleurs de la route, cotisation VAB pour le dépannage des véhicules et couverture transfrontalière ponctuelle : 9 000 EUR
- Achat d'uniformes, de vestes de sécurité pour les contrôleurs de la route et les contrôleurs ADR : 34 000 EUR
- Frais de catering pour l'organisation de réunions de concertation, de séminaires et pour la Présidence de la Belgique de l'ECR en 2011 et 2012 : 14 000 EUR

Le montant de 111 kEUR inscrit à l'AB 12.11.01.3 couvre les frais de carburant pour l'année 2011.

Le montant de 240 kEUR qui est inscrit à l'AB 12.11.01.5 (indemnités) couvre 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

Décision conclave budgétaire 2012 : les crédits accordés sur l'AB 51 02 12.11.01 ont été adaptés pour 2012 à 1 002 kEUR en engagement et à 699 kEUR en liquidation.

Un montant de 155 kEUR est prévu en 2012 à l'AB 51 02 74.10.01 pour le remplacement de véhicules de service, soit 1/6 du parc automobile de la DGTT et leur adaptation en fonction des besoins du service.

Le montant de 24 kEUR inscrit à l'AB 51 02 74.22.01 est nécessaire pour l'achat et le remplacement des lecteurs de disques pour les tachygraphes digitaux (1 kEUR), de GSM et de GPS (1 kEUR), de matériel de signalisation et de balisage des zones de contrôle (feux bleus, cônes,…) (10 kEUR) et de petit matériel de sécurité (12 kEUR).

A.B. 33 51 03 35.40.01 (Bud DO PA AB) — Part

- Aankoop van CD-ROM's, boeken, technische tijdschriften, wegcodes en reglementering inzake goederenvervoer teneinde de kwaliteit van de dienstverlening door het DGLV te verbeteren en de technische, wettelijke en administratieve informatie op dit domein te actualiseren en dit zowel op Belgisch als op Europees niveau. 6 000 EUR
- Vertaling van wetteksten door externe vertaaldiensten: 1 000 EUR
- Aankoop van beveiligd papier en drukkosten voor de aflevering van de licenties van de directie wegvervoer en voor de certificaten van de directie Binnenvaart : 30 000 EUR
- Aangepaste verzekeringen voor het gebruik van voertuigen door de wegcontroleurs, bijdragen VAB inzake pechverhelping en in voorkomend geval grensoverschrijdende dekking : 9 000 EUR
- Aankoop van uniformen en veiligheidsvesten voor de wegcontroleurs en de controleurs ADR : 34 000 EUR
- Cateringkosten n.a.v. overlegvergaderingen, seminaries en voor het Belgisch voorzitterschap van de ECR in 2011 en 2012: 14 000 EUR

Het bedrag van 111 kEUR ingeschreven op BA 12.11.01.3 dekt de brandstofkosten voor de wagens in 2011.

Het bedrag van 240 kEUR ingeschreven op BA 12.11.01.5 (vergoedingen)dekt de terugbetaling van:

- dienstkaarten en transportkosten
- kilometervergoedingen
- reis- en verblijfskosten
- kosten inzake buitenlandse dienstreizen
- verplaatsingskosten n.a.v. medische expertise na een arbeidsongeval

- aansluitkosten internet bij thuiswerk

Beslissing begrotingsconclaaf 2012 : de toegekende kredieten voor 2012 op BA 51 02 12.11.01 werden in vastlegging aangepast naar 1 002 kEUR en in vereffening naar 699 kEUR.

In 2012 wordt op BA 51 02 74 10 01 een bedrag van 155 kEUR ingeschreven voor de vervanging van dienstwagens, zijnde 1/6 van het wagenpark van het DGVL en voor de aanpassing van de wagens aan de behoeften van de dienst.

Het bedrag van 24 kEUR opgenomen onder BA 51 02 74 22 01 is nodig voor de vervanging van schijflezers voor de digitale tachografen (1 kEUR), van GSM's en GPS-toestellen (1 kEUR), van signalisatie- en bebakeningsmateriaal voor de aanduiding van controle zones (blauwe lichten, kegels,…) (10 kEUR) en van klein veiligheidsmateriaal (12 kEUR).

B.A. 33 51 03 35.40.01 (Beg OA AP BA) — Aandeel

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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	39	41	**47**	47	47	47
b	46	41	**47**	47	47	47

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 2012, la Belgique devra payer une contribution de 55.112,40 CHF.

PROGRAMME 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

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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	39	41	**47**	47	47	47
b	46	41	**47**	47	47	47

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 immuniteiten 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 2012 zal België 55.112,40 CHF betalen als bijdrage.

PROGRAMMA 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

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.

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.

Par ailleurs, toujours par souci de clarification, le programme 51.1 est depuis 2010 réservé aux dotations relatives aux entreprises publiques dans le domaine ferroviaire. En conséquence :

- une AB 51 02 12 00 20 (Audits et études relatifs aux entreprises publiques ferroviaires) a été créée en 2010. Un crédit de 214 kEUR a été transféré de l'AB 51 02 12 00 01 pour couvrir le coût de la certification des procédures de contrôle de la qualité du Groupe SNCB

- pour mémoire, les crédits prévus à l'AB 33 51 10 33 00 01 (Contribution au Comité Consultatif des Usagers) avaient été transférés en 2009 sur le programme 51.0, à l'exception des engagements reportés de 2008
- les crédits anciennement prévus aux AB 51 10 35 00 01 (Part contributive de la Belgique dans les dépenses de l'Office central des Transports internationaux par chemin de fer, à Berne), 51 14 12 00 21 (Etude intermodalité) et 51 14 31 00 01 (Promotion du transport combiné de marchandises) ont été transférés en 2010 sur un nouveau programme 51.2.

Les contrats de gestion ne sont d'application que jusqu'à 2012. Par défaut, les dotations et les crédits 2013 à 2015 seront estimés dans l'hypothèse d'une continuité de ces contrats.

A.B. 33 51 10 12.11.20 (Bud DO PA AB) — Audits et études relatifs aux entreprises publiques ferroviaires.

(en milliers EUR)

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, 3122.96, 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.

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.

Ook voor meer duidelijkheid is het programma 51.1 vanaf 2010 voorbehouden voor de toelagen die aan de openbare spoorwegondernemingen worden toegekend. Bijgevolg:

- werd een BA 51 02 12 00 20 (Audits en studies betreffende de openbare spoorwegondernemingen) gecreëerd. Een krediet van 214 kEUR werd overgedragen van de BA 51 02 12 00 01 om de kosten voor de certificering van de procedures van kwaliteitscontrole van de NMBS-Groep te dekken;
- werden de kredieten van BA 33 51 10 33 00 01 (Bijdrage voor het Raadgevend Comité van de Gebruikers) in 2009 overgedragen naar het programma 51.0, met uitzondering van de in 2008 overgedragen vastleggingen;
- werden de kredieten van de BA 51 10 35 00 01 (Aandeel van België in de uitgaven van het Centraal Bureau voor het Internationaal Vervoer per Spoorweg te Bern), 51 14 12 00 21 (Studie intermodaliteit) en 51 14 31 00 01 (Bevordering van het gecombineerd goederenvervoer) overgedragen naar een nieuw programma 51.2 in 2010.

Daar de beheerscontracten slechts lopen tot einde 2012 zullen de toelagen en de kredieten 2013 tot 2015 worden geschat in de veronderstelling dat deze contracten worden voortgezet.

B.A. 33 51 10 12.11.20 (Beg OA AP BA) — Audits en studies betreffende de openbare spoorwegondernemingen.

(in duizendtallen EUR)

sc	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	87	214	**209**	209	209	209
b	41	214	**209**	209	209	209

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, 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.

Pour rappel, un crédit était en 2009 inscrit à l'AB 51 02 12 00 01 (214 kEUR). Ce crédit n'a pas été utilisé car l'élaboration des manuels de qualité par le Groupe SNCB avait été retardée.

Le coût pour 2010 est limité à 88 kEUR, suite à l'attribution du marché de la certification des procédures de mesure de la qualité.

Pour 2011, l'entièreté du budget est nécessaire. La prolongation à partir du 1er avril 2011 jusqu'à la fin mars 2012 du marché public visant le contrôle de la surveillance de la qualité au sein du groupe SNCB, coûte 68 k €. L'absence d'un manuel de qualité de la SNCB mis à jour complique cette mission.
Pour l'accompagnement méthodologique de la mission d'enquête relative aux problèmes ferroviaires du 27 juin 2011 commandée par la Ministre des Entreprises publiques, Mme Inge Vervotte, 9 k € sont prévus en 2011, à savoir 6 k € pour l'assistance d'un auditeur professionnel et 3 k € pour les services d'accompagnement d'un bureau spécialisé dans les techniques d'interviews.
A côté de cela, une proposition de marché public supplémentaire sera faite au Ministre des Entreprises publiques. L'objet de ce marché public sera d'assurer le contrôle de l'exactitude des statistiques relatives à la qualité du groupe et/ou de rendre les normes REVALOR plus conviviales pour les PMR et les voyageurs. Le budget nécessaire est d'environ 130 k €.

Décision conclave budgétaire 2012 : les crédits accordés sur l'AB 51 10 12.11.20 ont été adaptés pour 2012 à 209 kEUR en engagement et en liquidation.

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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	15 256	28 700	**28 700**	28 700	28 700	28 700

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	87	214	**209**	209	209	209
b	41	214	**209**	209	209	209

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, 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.

Ter herinnering, een krediet was in 2009 ingeschreven op de BA 51 02 12 00 01 (214 kEUR). Dit krediet werd niet gebruikt want de uitwerking van de kwaliteitshandboeken door de NMBS-Groep had vertraging opgelopen.

De uitgave voor 2010 werd beperkt tot 88 kEUR, ten gevolge van de toekenning van de opdracht van de validering van de procedures van het meten van de kwaliteit.

Voor 2011 is het volledige budget nodig. De verlenging van de overheidsopdracht ter controle van de kwaliteitsbewaking bij de NMBS-groep vanaf 1 april 2011 tot eind maart 2012 kost 68 k €. Deze opdracht wordt bemoeilijkt door de afwezigheid van een aangepast kwaliteitshandboek van de NMBS.
Voor de methodologische begeleiding van de "Onderzoeksopdracht spoorproblemen 27 juni 2011", in opdracht van de Minister van Overheidsbedrijven, mevrouw Inge Vervotte is er 9 k € voorzien in 2011, namelijk 6 k € voor de ondersteuning door een professionele auditor en 3 k € voor de begeleiding door een bureau gespecialiseerd in interviewtechnieken.
Daarnaast zal er een voorstel worden gedaan aan de Minister van Overheidsbedrijven voor een bijkomende overheidsopdracht. Namelijk over de controle van de juistheid van de statistieken van de kwaliteit van de NMBS-groep en/of de REVALOR normen meer gebruiksvriendelijk maken voor PMR en reizigers. Het benodigde budget hiervoor is circa 130 k €.

Beslissing begrotingsconclaaf 2012 : de toegekende kredieten voor 2012 op BA 51 10 12.11.20 werden in vastlegging en in vereffening aangepast naar 209 kEUR.

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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	15 256	28 700	**28 700**	28 700	28 700	28 700

b	15 246	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.
- 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.
- 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 kEUR 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 kEUR en 2008 et 25 900 kEUR à partir de 2009 ;
- pour la gratuité de la part STIB dans les cartes train mixtes : 2 800 kEUR à partir de 2008.

Il s'agit ici de montants maximums non indexés qui ne peuvent dès lors pas être dépassés. Il est important de maintenir les montants de base pour assurer le secteur privé de la continuité de l'action de l'Etat.

b	15 246	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.
- 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.
- Beslissing van de Ministerraad van 31 maart 2006 (begrotingscontrole 2006): vermindering met 950 kEUR 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 kEUR in 2008 en 25 900 kEUR vanaf 2009 ;
- voor de kosteloosheid van het MIVB-aandeel in de gemengde treinkaarten: 2 800 kEUR vanaf 2008.

Het gaat hier over niet-geïndexeerde maximumbedragen die daardoor niet mogen worden overschreden. De basisbedragen moesten behouden blijven om aan de privésector de continuïteit van deze

C'est une provision qui est diminuée à concurrence d'un éventuel solde budgétaire à l'issue de l'exercice précédent.

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.

staatsmaatregel te verzekeren.

Het is een provisie die elk jaar wordt verminderd ten belope van een eventueel budgetsaldo aan het eind van het vorige boekjaar.

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)	**2011** Initial *Initieel*	**2012 initial** ***Initieel***	**2013** Indicatif *Indicatief*	**2014** Indicatif *Indicatief*	**2015** Indicatif *Indicatief*	(kEUR)
Base annuelle	*24 916*	***28 700***	*28 700*	*28 700*	*28 700*	*Jaarlijkse basis*
Solde t-1	*14 350*	***14 350***	*14 350*	*14 350*	*14 350*	*Saldo t-1*
Report vers t+1 (6 mois)	*-14 350*	***-14 350***	*-14 350*	*-14 350*	*-14 350*	*Overdracht naar t+1 (6 maanden)*
inutilisé	3 784					*Niet gebruikt*
engagement = liquidation	**28 700**	**28 700**	**28 700**	**28 700**	**28 700**	**vastlegging= vereffening**

Selon les comptes définitifs de 2010, l'intervention utilisée s'élevait à 24 916 kEUR, soit 3 784 kEUR de moins qu'initialement prévu.

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.
D'où le second tableau avec le total des bénéficiaires de la mesure « gratuité des déplacements domicile-lieu de travail".

De gebruikte tussenkomst bedroeg 24 916 kEUR volgens de definitieve rekeningen van 2010 oftewel 3 784 kEUR minder dan initieel voorzien.

Onderstaande tabel 1 geeft een overzicht van het aantal klanten die gratis reizen met of zonder staatstussenkomst. De staatstussenkomst 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 staatstussenkomst.
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**
1. Contrats tiers payant SNCB 1. Derdebetalercontracten NMBS	88 086	103 171	115 824	123 166	131 315	135 995	145 428
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
Services publics fédéraux Federale Overheidsdiensten	46 718	48 237	49 479	50 298	50 972	50 080	48 922
Entreprises publiques autonomes Autonome Overheidsbedrijven	12 219	11 158	10 546	9 955	9 535	9 707	9 816
Secteur privé Privésector	6 999	20 642	30 713	37 481	45 320	48 774	58 778
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
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

2. Contrats non-tiers payant SNCB 2. Niet-derdebetalercontracten NMBS	150 238	140 835	137 060	136 673	136 181	132 034	126 124
Total **Totaal**	**238 324**	**244 006**	**252 884**	**259 839**	**267 496**	**268 029**	**271 552**

Tableau 2 *Tabel 2*	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**
Transport gratuit (80/20) avec intervention de l'Etat Kosteloos vervoer (80/20) met staatstussenkomst	65 936	80 037	90 738	97 734	105 827	108 561	117 516
Services publics fédéraux Federale Overheidsdiensten	46 718	48 237	49 479	50 298	50 972	50 080	48 922
Entreprises publiques autonomes Autonome Overheidsbedrijven	12 219	11 158	10 546	9 955	9 535	9 707	9 816
Secteur privé Privésector	6 999	20 642	30 713	37 481	45 320	48 774	58 778

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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	1 860	2 300	**2 300**	2 300	2 300	2 300
b	-	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.

La SNCB a fourni en janvier 2010 une estimation provisoire de 1.860 kEUR pour 2009 et propose de

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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	1 860	2 300	**2 300**	2 300	2 300	2 300
b	-	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 NMBS heeft in januari 2010 een voorlopige schatting van 1.860 kEUR voor 2009 gemaakt en stelt

maintenir cette estimation pour les années suivantes (18 trajets x 3,70€ (moyenne par trajet) x 27 892 (nombre exact de cartes) arrondi). Une analyse détaillée doit être réalisée sur base des comptes définitifs de la SNCB avant tout versement. Dans l'attente et compte tenu des directives budgétaires, il est proposé de maintenir la provision contractuelle.

Dans son rapport de 2010, la SNCB propose de ne pas affecter la provision prévue en 2010. Elle souhaite néanmoins conserver la provision annuelle compte tenu de l'augmentation du nombre de billets vendus et de la fréquence d'utilisation et du profil de plus en plus jeune de l'utilisateur.

Le décompte définitif pour 2009, 2010 et 2011 est de 0 EUR.

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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	3 720	3 670	**3 720**	3 720	3 720	3 720
b	3 480	3 670	**3 720**	3 720	3 720	3 720

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 € en 2011 et 3 780 kEUR en 2012…*»

Tenant compte des paramètres qui précèdent, les crédits se calculent comme suit :

voor van deze schatting te behouden voor de volgende jaren (18 trajecten x 3,70€ (gemiddelde per traject) x 27 892 (exact aantal kaarten) afgerond). Een gedetailleerde analyse op basis van de definitieve jaarrekening van de NMBS moet worden uitgevoerd vóór elke storting. In afwachting van en rekening houdend met de begrotingsrichtlijnen wordt er voorgesteld de contractuele provisie te behouden.
In het rapport over 2010 stelt NMBS voor om de in het beheerscontract voorziene provisie niet aan te wenden in 2010. Maar wenst de jaarlijkse provisie toch te behouden aangezien het aantal verkochte biljetten en de gebruiksfrequentie stijgt en het gebruikersprofiel steeds jonger wordt.

De definitieve afrekening voor 2009, 2010 en 2011 is 0 EUR.

B.A. 33 51 10 31.21.22 (Beg OA AP BA) — Tussenkomst in de actie Go Pass voor +16-jarigen, ten gunste van de NMBS.

(in duizendtallen EUR)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	3 720	3 670	**3 720**	3 720	3 720	3 720
b	3 480	3 670	**3 720**	3 720	3 720	3 720

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,... ."*

Rekening houdend met de voornoemde parameters, worden de kredieten als volgt berekend:

(kEUR)	**2011** Initial *Initieel*	**2012 initial** ***Initieel***	**2013** Indicatif *Indicatief*	**2014** Indicatif *Indicatief*	**2015** Indicatif *Indicatief*	(kEUR)
B 79 - GO-Pass	*3 720*	*3 720*	*3 720*	*3 720*	*3 720*	*B 79 - GO-Pass*
Solde t-1	*516*	*620*	*620*	*620*	*620*	*Saldo t-1*
Report vers t+1 (2 mois)	*-620*	*-620*	*-620*	*-620*	*-620*	*Overdracht naar t+1 (2 maanden)*
inutilisé	*54*					*ongebruikt*

engagement = liquidation	**3 670**	**3 720**	**3 720**	**3 720**	**3 720**	**vastlegging = vereffening**

Ce montant ne bénéficie pas d'une indexation légale mais est influencé par l'indice des prix.

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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	906 319	878 782	**889 716**	878 953	847 809	847 809
b	906 319	878 782	**889 716**	878 953	847 809	847 809

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 3ème alinéa).
- A.R. du 1er 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 kEUR 2009 pour 2009 et de 10 000 kEUR 2009 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

Dit bedrag wordt niet wettelijk geïndexeerd maar wordt beïnvloed door de prijsindex.

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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	906 319	878 782	**889 716**	878 953	847 809	847 809
b	906 319	878 782	**889 716**	878 953	847 809	847 809

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 kEUR 2009 voor 2009 en met 10 000 kEUR 2009 in 2010 en de vermindering van de investeringstoelage van Infrabel met 200 000

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)
- 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.

- 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

Note explicative.

Dotation d'exploitation contractuelle de base :
La dotation d'exploitation contractuelle de base des 3 entreprises publiques se décompose comme suit :

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 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.
- 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 spoorwegnet, 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 spoorwegnet, 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.

Verklarende nota

Contractuele basisexploitatietoelage:
De contractuele basisexploitatietoelage voor de 3 overheidsbedrijven is samengesteld als volgt:

SNCB (détails ci-dessous)	**2008 kEUR 2008**	**2009 kEUR 2008**	**2010 2012 kEUR 2008**	**NMBS (details hieronder)**
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 contract 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 contract 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 contract 2008**
Exonération précompte professionnel : -2.000 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.

De in de beheerscontracten 2005-2007 vastgelegde geïndexeerde exploitatietoelage vormt de basis.

Les montants suivants, déjà prévus par le contrat de gestion 2005-2007, sont inclus dans la dotation de base de la SNCB :

- 20 400 kEUR 2007 pour les réductions du tarif des abonnements scolaires, soit 6 500 kEUR 2006 pour compenser les réductions offertes aux étudiants de 18 ans à moins de 26 ans et 13 800 kEUR 2007 pour permettre de porter la réduction applicable aux abonnements scolaires de 55 % à 80% du prix complet de la carte train trajet (6 500 kEUR 2006 * 101,5447 + 13 800 kEUR 2007 = 20 400 kEUR 2007) ;
- 172 kEUR 2007 pour couvrir le déficit d'exploitation des liaisons Virton-Athus-Rodange-Arlon ;
- 600 kEUR 2007 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 kEUR, 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 kEUR est déduit de la dotation de chaque société, soit un total de 210 kEUR, 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 kEUR 2008 et celle de la SNCB de 3 300 kEUR 2008 (soit 300 000 kEUR 2008 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 l'infrastructure ferroviaire dont le but principal était de favoriser les nouveaux opérateurs.

De basistoelage van de NMBS omvat de volgende reeds in het beheerscontract 2005-2007 vastgestelde bedragen:

- 20 400 kEUR 2007 om de tarieven van de schoolabonnementen te verminderen, of 6 500 kEUR 2006 ter compensatie van de aangeboden kortingen voor de studenten van 18 tot jonger dan 26 jaar en 13 800 kEUR 2007 om de vermindering van toepassing op de schoolabonnementen van 55% op 80% van de volledige prijs van de trajectkaart te kunnen brengen (6 500 kEUR 2006 * 101,5447 + 13 800 kEUR 2007 = 20 400 kEUR 2007);
- 172 kEUR 2007 om het exploitatietekort van de verbindingen Virton-Athus-Rodange-Aarlen op te vangen;
- 600 kEUR 2007 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 kEUR, 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 kEUR afgetrokken van de toelage van elke vennootschap, of een totaal van 210 kEUR, 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 kEUR 2008 en aan de NMBS met 3 300 kEUR 2008 (300 000 kEUR 2008 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 de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, die hoofdzakelijk bedoeld was om de nieuwe operatoren te bevoordelen.

Conseil des Ministres du 23/10/2008 (économie de 346 Mio euros 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 kEUR 2009 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 kEUR 2009 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 d'euros en 2009 (69 600 kEUR ont été retirés du budget 2009) et 84 millions euros 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 :

(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) :

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 kEUR 2009 in 2009 en met 10 000 kEUR 2009 in 2010;

- een vermindering van de investeringstoelage aan Infrabel met 200 000 kEUR voor 2009 en een verhoging van de exploitatietoelage met 10 000 kEUR 2009 vanaf 2010.

Het mechanisme van overdracht van 4 maandelijkse 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 maandelijkse schijven naar het volgende jaar wordt niet toegepast. De bedragen worden over de 3 vennootschappen als volgt uitgesplitst:

(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, sont repris les montants réels (fournis par la SNCB Holding) en ce qui concerne l'effet de la mesure relative à l'exonération de paiement du précompte professionnel pour 2010 (secteurs non commerciaux). Les estimations pour 2011 sont les montants réels pour 2010 adaptés à l'index d'exploitation (*1,021859). Pour l'estimation des montants en 2012, l'index d'exploitation est à nouveau appliqué sur les montants réels de 2010 (*1,05429).

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 (niet commerciële sectoren). De ramingen voor 2011 zijn de reële bedragen van 2010 aangepast aan de exploitatieindex (*1,021859). Voor de raming van de bedragen in 2012 is terug de exploitatieindex toegepast op de reële bedragen van 2010 (*1,05429).

	A2010 **A2010**	**Réel 2010** **Reëel 2010**	**Estimation 2011** **Raming 2011**	**Estimation 2012** **Raming 2012**
SNCB : NMBS :	28 905 000	31 517 116,65	32 206 000	33 228 000
Infrabel : Infrabel :	17 424 000	19 058 189,96	19 475 000	20 093 000
SNCB Holding : NMBS Holding :	4 142 000	5 024 703,66	5 134 000	5 297 000
Total **Totaal**	50 471 000	55 600 010,27	56 815 000	58 618 000
Différence Verschil		5 129 010,27		

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, exprimé en $€_{2008}$, est estimée à 0 EUR pour 2008, 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 a été rehaussée à 183 kEUR par année.

Passage du Groupe SNCB aux normes comptables

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 $€_{2008}$, is geraamd op 0 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 basisexploitatietoelage. 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 enTritel : studiebureau met specialisatie mobiliteit), is de raming voor 2010 verhoogd tot 183 kEUR per jaar.

Toepassing van de IFRS-normen bij de NMBS

IFRS à partir de 2010 (2ème 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 1er 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 kEUR 2010 de la dotation d'exploitation vers la dotation d'investissements à partir de 2010 ;
- pour Infrabel : transfert de 69 616 kEUR 2010 de la dotation d'investissements vers la dotation d'exploitation à partir de 2010 ;
- pour la SNCB Holding : transfert de 13 810 kEUR 2010 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 EUR 2010 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.

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 kEUR 2010 van de exploitatietoelage naar de investeringtoelage vanaf 2010;
- voor Infrabel: overdracht van 69 616 kEUR 2010 van de exploitatietoelage naar de investeringtoelage vanaf 2010;
- voor de NMBS Holding: overdracht van 13 810 kEUR 2010 van de exploitatietoelage naar de investeringtoelage 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 EUR 2010 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

L'impact sur 2011 en base annuelle est + 2 823 kEUR, décomposé comme suit :

investeringtoelage. De impact op 2011 op jaarlijkse basis is gelijk aan + 2 823 kEUR, verdeeld als volgt:

(kEUR)		kEUR 2010	Index	kEUR 2011	
51 1 0 3122 02	SNCB – Exploitation voyageurs	-22 634	1,021859	-23 129	NMBS – Exploitatie reizigers
51 1 1 5111 01	SNCB - Investissements	22 634	0,975424	22 078	NMBS - Investeringen
51 1 0 3122 51	Infrabel - Exploitation infrastructure	69 616	1,021859	71 138	Infrabel - Exploitatie infrastructuur
51 1 1 5111 51	Infrabel - Investissements	-69 616	0,975424	-67 905	Infrabel - Investeringen
51 1 0 3122 96	Holding - Exploitation infrastructure	13 810	1,021859	14 112	Holding - Exploitatie infrastructuur
51 1 1 5122 99	Holding - Investissements	-13 810	0,975424	-13 471	Holding - Investeringen
Total		0		2 823	Totaal

L'impact en 2012 sur base annuelle est de 2 332 k €, composé comme suit:

De impact in 2012 op jaarbasis is 2 332 k €, samengesteld als volgt:

(kEUR)		kEUR 2010	Index	kEUR 2012	
51 1 0 31 22 02	SNCB – Exploitation voyageurs	-22 634	1,05429	-23 863	NMBS – Exploitatie reizigers
51 1 1 51 11 01	SNCB - Investissements	22 634	1,015912	22 994	NMBS - Investeringen
51 1 0 31 22 51	Infrabel - Exploitation infrastructure	69 616	1,05429	73 395	Infrabel - Exploitatie infrastructuur
51 1 1 51 11 51	Infrabel - Investissements	-69 616	1,015912	-70 724	Infrabel - Investeringen
51 1 0 31 22 96	Holding - Exploitation infrastructure	13 810	1,05429	14 560	Holding - Exploitatie infrastructuur
51 1 1 51 22 99	Holding - Investissements	-13 810	1,015912	-14 030	Holding - Investeringen
Total		0		2 332	Totaal

Décision conclave budgétaire 2012 : les crédits accordés sur l'AB 51 10 31.22.02 ont été adaptés pour 2012 à 889 716 kEUR en engagement et en liquidation.

Beslissing begrotingsconclaaf 2012 : de toegekende kredieten voor 2012 op BA 51 10 31.22.02 werden in vastlegging en in vereffening aangepast naar 889 716 kEUR.

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). L'AR de 13/6/2010, modifié par l'AR du 21 janvier 2011 relatif

Reorganisatie van de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS) – pro memorie

De voorafname is gebeurd op de basisexploitatietoelagen 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 vergoeding die door de infrastructuurbeheerder (30%) en de spooroperatoren (70% naargelang van het aantal treinen-km) moet worden betaald. Het KB van 13/6/2010, gewijzigd

au prélèvement, prévoit 2 929 kEUR en 2010 en 4 470 kEUR in 2011.

Ce prélèvement entraîne un coût supplémentaire des missions de service public d'Infrabel et de la SNCB qui devrait être compensé. Cette compensation est estimée à 30% du prélèvement total pour Infrabel (les activités d'Infrabel relevant toutes des services publics) et 51,8% pour la SNCB (70%*0,74, sur base d'une estimation de 74% des trains-km opérés par la SNCB pour les services publics). Dans cette hypothèse, les compensations seraient les suivantes :

door het KB van 21 januari 2011 betreffende de heffing legt 2 929 kEUR in 2010 en 4 470 kEUR in 2011 vast.

Deze heffing geeft aanleiding tot een meerkost voor de opdrachten van openbare dienst van Infrabel en de NMBS die zal moeten worden gecompenseerd. Deze compensatie wordt geraamd op 30% van de totale heffing voor Infrabel (alle activiteiten van Infrabel zijn opdrachten van openbare dienst) en 51,8% voor de NMBS (70%*0,74, op basis van een raming van 74% treinen-km door NMBS voor haar opdrachten van openbare dienst). In deze hypothese hebben we de volgende compensaties:

(kEUR 2010)	Prélèvement Heffing	Compensation Compensatie		
Année Jaar		Infrabel Infrabel	SNCB MSP NMBS MSP	Total Totaal
2010	2 929	879	1 517	2 396
2011	3 750	1 125	1 943	3 068
2012 et suivantes 2012 en volgende	4 800	1 440	2 486	3 926

Compte tenu des contraintes budgétaires, l'intervention en 2010 a cependant été limitée à 1 903 kEUR, répartis comme suit :
AB 51 10 31.22.02 (SNCB) : +1 205 kEUR
AB 51 10 31.22.51 (Infrabel) : + 698 kEUR.

Compte tenu des directives budgétaires et en l'absence de base légale indiscutable, cette intervention n'est pas reprise dans les propositions budgétaires. Elle devra cependant être soumise au Gouvernement dans le cadre des négociations avec le groupe SNCB et est en conséquence susceptible d'avoir l'impact suivant sur le budget ajusté 2012.

Rekening houdend met de budgettaire restricties werd de tussenkomst in 2010 beperkt tot 1 903 kEUR, verdeeld als volgt:
BA 51 10 31.22.02 (NMBS): +1 205 kEUR
BA 51 10 31.22.51 (Infrabel : + 698 kEUR.

Rekening houdend met de begrotingsrichtlijnen en bij gebrek aan een onweerlegbare wettelijke basis, is deze herschatting in de begrotingsvoorstellen niet hernomen. Ze zal wel moeten worden voorgelegd aan de Regering in het kader van de onderhandelingen met de NMBS-groep; dit kan wel een impact op de aangepaste begroting 2012 hebben.

(kEUR 2011*)	Compensation (engagement et liquidation) Compensatie (vastlegging en vereffening)		
Année Jaar	Infrabel Infrabel AB 51 10 31 22 51	SNCB MSP NMBS MSP AB 51 10 31 22 02	Total Totaal
2011	1 150	1 985	3 135
2012 et suivantes 2012 en volgende	1 471	2 540	4 012

(*) index = * 1,021859

Lors de la réunion bilatérale du 30 juin 2010, il a également été proposé de faire évaluer la dotation sur la base de l'index santé. La contribution 2011 s'élèverait dès lors – en cas de politique inchangée - à 2 929 kEUR x index santé (déc. 2010 / déc. 2009).

(*) index = * 1,021859

Tijdens de bilaterale vergadering van 30 juni 2010 werd ook voorgesteld om de toelage te laten evalueren op basis van de gezondheidsindex. De bijdrage 2011 zou dan dus – bij ongewijzigd beleid - gelijk zijn aan 2 929 kEUR x gezondheidsindex (dec. 2010 / dec. 2009).

Année en keuro 2011*	Infrabel	SNCB	Total

Jaar in kEURo 2011*	Infrabel BA 51.10.31.22.51	NMBS BA 51.10.31.22.02	Totaal
2011	902	1 556	2 458

(*) = index santé = 1,026

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). L'AR van 17 juin 2010, modifié par l'AR du 21/1/11, relatif au prélèvement, prévoit un montant de 954 kEUR in 2010 en 954 kEUR in 2011.

Ce prélèvement entraîne un coût supplémentaire des missions de service public d'Infrabel et de la SNCB qui devrait être compensé. Cette compensation est estimée à 30% du prélèvement total pour Infrabel (les activités d'Infrabel relevant toutes des services publics) et 51,8% pour la SNCB (70%*0,74, sur base d'une estimation de 74% des trains-km opérés par la SNCB pour les services publics). Dans cette hypothèse, les compensations seraient de :

494 kEUR 2010 pour la SNCB et de 286 kEUR 2010 pour Infrabel, soit un total de 780 kEUR 2010.

Compte tenu des contraintes budgétaires, l'intervention en 2010 a cependant été limitée à 619 kEUR, répartis comme suit :
AB 51 10 31.22.02 : +392 kEUR
AB 51 10 31.22.51 : +227 kEUR.

Compte tenu des directives budgétaires et en l'absence de base légale indiscutable, cette intervention n'est pas reprise dans les propositions budgétaires. Elle devra cependant être soumise au Gouvernement dans le cadre des négociations avec le groupe SNCB et est en conséquence susceptible d'avoir l'impact suivant sur le budget ajusté 2012.

(*) = gezondheidsindex = 1,026

Reorganisatie van het Onderzoeksorgaan 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 vergoeding die door de infrastructuurbeheerder (30%) en de spooroperatoren (70% naargelang van het aantal treinen-km) moet worden betaald. Het KB van 17/6/2010, gewijzigd door het KB van 21 januari 2011 betreffende de heffing legt 954 kEUR in 2010 en 954 kEUR in 2011 vast.

Deze heffing geeft aanleiding tot een meerkost voor de opdrachten van openbare dienst van Infrabel en de NMBS die zal moeten worden gecompenseerd. Deze compensatie wordt geraamd op 30% van de totale heffing voor Infrabel (alle activiteiten van Infrabel zijn opdrachten van openbare dienst) en 51,8% voor de NMBS (70%*0,74, op basis van een raming van 74% trein-km door NMBS voor haar opdrachten van openbare dienst). In deze hypothese hebben we de volgende compensaties:
494 kEUR 2010 voor de NMBS, 286 kEUR 2010 voor Infrabel, of een totaal van 780 kEUR 2010.

Rekening houdend met de budgettaire restricties werd de tussenkomst in 2010 beperkt tot 619 kEUR, verdeeld als volgt:
BA 51 10 31.22.02: +392 kEUR
BA 51 10 31.22.51: +227 kEUR.

Rekening houdend met de begrotingsrichtlijnen en bij gebrek aan een onweerlegbare wettelijke basis, is deze herschatting in de begrotingsvoorstellen niet hernomen. Ze zal wel moeten worden voorgelegd aan de Regering in het kader van de onderhandelingen met de NMBS-groep; dit kan wel een impact op de aangepaste begroting 2012 hebben.

(kEUR 2011*)	Compensation (engagement et liquidation) Compensatie (vastlegging en vereffening)		
Année Jaar	Infrabel Infrabel AB 51 10 31 22 51	SNCB MSP NMBS MSP AB 51 10 31 22 02	Total Totaal
2011 et suivantes	505	292	797

(*)index = * 1,021859

Indexation
Les paramètres provisoires d'indexation sont les suivants :

(*)index = * 1,021859

Indexering
De voorlopige indexeringsparameters zien er als volgt uit:

	2010	**2011**	**2012**
	ajusté	initial	initial
Index santé décembre année t-1	110,96	113,84	117,26
Variation	-0,25%	2,60%	3,00%
Index services décembre année t-1	111,57	113,16	117,12
Variation	1,74%	1,43%	3,50%
Indice 2008 = 1	1,038371	1,061026	1,094718
Variation indice 2008=1	0,44%	2,18%	3,18%
Indice 2009 = 1	1,004460	1,026363	1,058960
Variation indice 2009=1	0,45%	2,18%	3,18%
Indice 2010 = 1	1,000000	1,021859	1,054290
Variation indice 2010=1		2,19%	3,17%

Pour les montants exprimés en EUR 2008, l'indice contractuel d'indexation en EUR 2012 est estimé comme suit :

((I San déc $_{t-1}$ / I San déc $_{07}$ * 0,65) + (I Serv déc $_{t-1}$ / I Serv déc $_{07}$ * 0,35)) = 1,094718

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 2012, sont payés le solde des 4 dernières mensualités de 2011 (de septembre à décembre 2010) et 8 tranches mensuelles de 2012 (de janvier à août).

Le versement des 4 tranches mensuelles de septembre à décembre 2012 est reporté à charge du budget 2013.

Crédits

Tenant compte des paramètres qui précèdent, les crédits se calculent provisoirement comme suit :

	2010	**2011**	**2012**
	aangepast	Initieel	Initieel
Gezondheidsindex december jaar t-1	110,96	113,84	117,26
Variatie	-0,25%	2,60%	3,00%
Dienstenindex december jaar t-1	111,57	113,16	117,12
Variatie	1,74%	1.43%	3,50%
Index 2008 = 1	1,038371	1,061026	1,094718
Variatie index 2008=1	0,44%	2,18%	3,18%
Index 2009 = 1	1,004460	1,026363	1,058960
Variatie index 2009=1	0,45%	2,18%	3,18%
Index 2010 = 1	1,000000	1,021859	1,054290
Variatie index 2010=1		2,19%	3,17%

Voor de bedragen in EUR 2008 wordt de contractuele index in EUR 2012 als volgt geschat:

((I gezond dec $_{t-1}$ / I gezond dec $_{07}$ * 0,65) + (I diensten dec $_{t-1}$ / I diensten dec $_{07}$ * 0,35)) = 1,094718

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 2012 zullen de laatste 4 maandelijkse schijven van 2011 (van september tot en met december) en de eerste 8 maandelijkse schijven van 2012 (van januari tot en met augustus) worden betaald.

De storting van de laatste 4 maandelijkse schijven (van september tot en met december 2012) komt ten laste van de begroting 2013.

Kredieten

Rekening houdend met de voornoemde parameters, worden de kredieten voorlopig als volgt berekend:

(kEUR)	**2011** Initial Initieel	**2012 initial Initieel**	**2013** Indicatif Indicatief	**2014** Indicatif Indicatief	**2015** Indicatif Indicatief	(kEUR)
engagement = liquidation	**878 782**	**889 716**	**878 953**	**847 809**	**847 809**	**vastlegging = vereffening**

Décision conclave budgétaire 2012 : les crédits accordés sur l'AB 51 10 31.22.02 ont été adaptés pour 2012 à 889 716 kEUR en engagement et en liquidation.

Beslissing begrotingsconclaaf 2012 : de toegekende kredieten voor 2012 op BA 51 10 31.22.02 werden in vastlegging en in vereffening aangepast naar 889 716 kEUR.

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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	10 947	11 008	**11 322**	11 439	11 439	11 439
b	10 947	11 008	**11 322**	11 439	11 439	11 439

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).
- 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 (€$_{2008}$);
- 2009: 10.778 kEUR (€$_{2008}$);
- 2010: 10.449 kEUR (€$_{2008}$);
- 2011: 10.449 kEUR (€$_{2008}$);
- 2012: 10.449 kEUR (€$_{2008}$).

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.

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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	10 947	11 008	**11 322**	11 439	11 439	11 439
b	10 947	11 008	**11 322**	11 439	11 439	11 439

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).
- 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 (€$_{2008}$);
- 2009: 10.778 kEUR (€$_{2008}$);
- 2010: 10.449 kEUR (€$_{2008}$);
- 2011: 10.449 kEUR (€$_{2008}$);
- 2012: 10.449 kEUR (€$_{2008}$).

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

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.

Dans le tableau ci-dessous sont présentés les résultats d'exploitation réalisés par relation en 2009.

Résultats par relation (milliers € 2009)

Relations	2009
Bruxelles – Leuven	-3 806
Bruxelles – Braine-le-Comte	-1 764
Bruxelles – Mechelen	-2 837
Total	-8 407

La SNCB a fourni en 2011 les estimations suivantes en ce qui concerne les résultats d'exploitation des relations RER pour les exercices de 2010 à 2014.

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.

In onderstaande tabel staan de exploitatieresultaten per verbinding in 2009.

Resultaten per verbinding (duizenden € 2009)

Verbindingen	2009
Brussel – Leuven	-3 806
Brussel – 's Gravenbrakel	-1 764
Brussel – Mechelen	-2 837
Totaal	-8 407

NMBS heeft in 2011 de volgende ramingen bezorgd wat betreft de exploitatieresultaten van de GEN-verbindingen voor de boekjaren 2010 tot 2014.

Résultats par relation (€2010)	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**Resultaten per verbinding (€2010)**
Bruxelles - Leuven	-3 581	-3 517	-3 497	-3 477	-3 457	Brussel - Leuven
Bruxelles - Braine-le-Comte	-1 466	-1 416	-1 401	-1 386	-1 370	Brussel – 's Gravenbrakel
Bruxelles - Malines	-3 377	-3 285	-3 192	-3 165	-3 136	Brussel - Mechelen
Bruxelles - Dendermonde	-2 993	-2 883	-2 772	-2 661	-2 627	Brussel - Dendermonde
Ottignies - Leuven	-2 984	-2 958	-2 932	-2 905	-2 897	Ottignies - Leuven
Ligne 28	-1 386	-1 366	-1 343	-1 317	-1 287	Lijn 28
Total	-15 787	-15 425	-15 137	-14 911	-14 774	**Totaal**

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.

Le tableau ci-dessous présente la différence entre les estimations et le contrat de gestion de la SNCB.

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.

Onderstaande tabel geeft het verschil weer tussen de ramingen en het beheerscontract van NMBS.

En kEUR ($€_{2010}$)	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**In kEUR ($€_{2010}$)**
Budget prévu dans le contrat de gestion	10 850	11 087	11 087	11 087	Voorziene budget in beheerscontract
Estimation SNCB	15 787	15 425	14 911	14 774	Raming NMBS
Différence	-4 937	-4 338	-3 824	-3 687	Verschil

Pour mémoire, l'adaptation de la dotation a été refusée lors de l'ajustement du budget 2010.

Compte tenu des directives budgétaires et en l'absence de base légale indiscutable, cette réestimation n'est

Pro memorie, de aanpassing van de toelage werd geweigerd bij de aanpassing van de begroting 2010.

Rekening houdend met de begrotingsrichtlijnen en bij gebrek aan een onweerlegbare wettelijke basis, is deze herschatting in de begrotingsvoorstellen voor

pas reprise dans les propositions budgétaires pour 2011 et les années ultérieures. Elle devra cependant être soumise au prochain Gouvernement dans le cadre des négociations avec le groupe SNCB et est en conséquence susceptible d'avoir un impact sur le budget ajusté.

Tenant compte des paramètres qui précèdent, les crédits se calculent comme suit :

2011 en de volgende jaren niet hernomen. Ze zal wel moeten worden voorgelegd aan de volgende Regering in het kader van de onderhandelingen met de NMBS-groep; dit kan wel een impact op de aangepaste begroting hebben.

Rekening houdend met de voornoemde parameters, worden de kredieten als volgt berekend:

(kEUR)	**2011** Initial Initieel	**2012 initial Initieel**	**2013** Indicatif Indicatief	**2014** Indicatif Indicatief	**2015** Indicatif Indicatief	(kEUR)
B 75 - Dotation de base	11 087	11 439	11 439	11 439	11 439	*B 75 - Basistoelage*
Solde t-1	3 617	3 696	3 813	3 813	3 813	*Saldo t-1*
Report vers t+1 (4 mois)	-3 696	-3 813	-3 813	-3 813	-3 813	*Overdracht naar t+1 (4 maanden)*
engagement = liquidation	**11 008**	**11 322**	**11 439**	**11 439**	**11 439**	**vastlegging = vereffening**

Pour mémoire, l'ajustement du budget 2010 provient uniquement de l'indexation, l'adaptation demandée par la SNCB ayant été refusée.

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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	6 330	6 468	**6 673**	6 673	6 673	6 673
b	6 409	6 454	**6 653**	6 673	6 673	6 673

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 $kEUR_{2008}$;
- 2009: 7 009 $kEUR_{2008}$;
- 2010: 6 096 $kEUR_{2008}$;
- 2011: 6 096 $kEUR_{2008}$;
- 2012: 6 096 $kEUR_{2008}$.

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).

La dotation se décompose comme suit, en EUR_{2008}:

Pro memorie, de aanpassing van de begroting 2010 komt louter door de indexering daar de door de NMBS gevraagde aanpassing geweigerd werd.

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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	6 330	6 468	**6 673**	6 673	6 673	6 673
b	6 409	6 454	**6 653**	6 673	6 673	6 673

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 $kEUR_{2008}$;
- 2009: 7 009 $kEUR_{2008}$;
- 2010: 6 096 $kEUR_{2008}$;
- 2011: 6 096 $kEUR_{2008}$;
- 2012: 6 096 $kEUR_{2008}$.

Deze toelage wordt geïndexeerd op dezelfde wijze als de basisexploitatietoelage (zie BA 51 10 31.22.02).

De toelage bestaat uit (in EUR_{2008}):

		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
Paris – Anvers	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.

Crédits
Tenant compte des paramètres qui précèdent, les crédits se calculent comme suit :

(1) de contractuele toelage voor 2008 werd beperkt tot het beschikbare krediet in het raam van de besprekingen betreffende de beheerscontracten ondanks een hogere initiele 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.

Kredieten
Rekening houdend met de voornoemde parameters, worden de kredieten als volgt berekend:

(kEUR)	2011 Initial Initieel	**2012 initial Initieel**	2013 Indicatif Indicatief	2014 Indicatif Indicatief	2015 Indicatif Indicatief	(kEUR)
engagement	6.468	**6.673**	6.673	6.673	6.673	**vastlegging**
Solde t-1	633	647	667	667	667	*Saldo t-1*
Report vers t+1	-647	-667	-667	-667	-667	*Overdracht naar t+1*
liquidation	6.454	**6.653**	6.673	6.673	6.673	**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.*

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.

(en milliers EUR)

sc	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	2 041	2 086	**2 152**	2 152	2 152	2 152
b	1 947	2 081	**2 146**	2 146	2 146	2 146

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 $kEUR_{2008}$ 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.

Tenant compte des paramètres qui précèdent, les crédits se calculent comme suit :

(in duizendtallen EUR)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	2 041	2 086	**2 152**	2 152	2 152	2 152
b	1 947	2 081	**2 146**	2 146	2 146	2 146

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 $kEUR_{2008}$ 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.

Rekening houdend met de voornoemde parameters, worden de kredieten als volgt berekend:

(kEUR)	**2011** Initial Initieel	**2012 initial Initieel**	**2013** Indicatif Indicatief	**2014** Indicatif Indicatief	**2015** Indicatif Indicatief	(kEUR)
Base annuelle	2 086	2 152	2 152	2 152	2 152	*Jaarbasis*
ENGAGEMENT	2 086	**2 152**	2 152	2 152	2 152	**VASTLEGGING**
Solde t-1	204	209	209	209	209	*Saldo t-1*
Report vers t+1	-209	-215	-215	-215	-215	*Overdracht naar t+1*
LIQUIDATION	2 081	**2 146**	2 146	2 146	2 146	**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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	160 761	179 415	**184 762**	180 451	173 983	173 983
b	160 761	179 415	**184 762**	180 451	173 983	173 983

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

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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	160 761	179 415	**184 762**	180 451	173 983	173 983
b	160 761	179 415	**184 762**	180 451	173 983	173 983

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 begrotingsconclaaf van 23-10-

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 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 la SNCB, 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).

- 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

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.

Pour mémoire, la fiche budgétaire de l'AB 51 10 31.22.02 contient un historique de la dotation

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 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.
- 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 spoorwegnet, 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 spoorwegnet, 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.

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.

Ter herinnering: de begrotingsfiche van de BA 51 10 31.22.02 bevat een overzicht van de contractuele

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 $kEUR_{2008}$ en 2008 et de 430 747 $kEUR_{2008}$ à partir de 2009.

Pour rappel, depuis 2009, un montant de 70 kEUR 2008 est déduit de la dotation de chaque société, soit un total de 210 kEUR 2008, 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 kEUR 2008 (soit 300 000 kEUR 2005 moins 3 300 kEUR 2008 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 kEUR 2005, indexés car la redevance l'est aussi. Cette opération n'était pas totalement neutre pour l'Etat à partir de 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 kEUR 2009 en 2009 et de 19 672 kEUR 2009 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 (2ème 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).

La décision du Conseil des Ministres du 23/10/2008 a

exploitatietoelage voor de 3 overheidsbedrijven.

De contractuele basistoelage voor de exploitatie van de infrastructuur door Infrabel bedraagt 430 817 $kEUR_{2008}$ in 2008 en 430 747 $kEUR_{2008}$ vanaf 2009.

Pro memorie: vanaf 2009 wordt een bedrag van 70 kEUR 2008 afgetrokken van de toelage van elke vennootschap, of een totaal van 210 kEUR 2008, 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 kEUR 2008 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 kEUR 2005 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 kEUR 2009 in 2009 en met 19 672 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 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 (2de 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 Onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor (pro memorie)

De Ministerraad van 23/10/2008 heeft ook de

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 kEUR 2009 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 kEUR 2008.

Le bonus malus pour 2011 s'élève à -3 714 kEUR (-3 500 kEUR $_{2008}$ 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.

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 :

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 kEUR 2009 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 kEUR 2008.

De bonus malus voor 2011 bedraagt -3 714 kEUR (-3 500 kEUR $_{2008}$ 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.

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)	**2011** Initial Initieel	**2012 initial Initieel**	**2013** Indicatif Indicatief	**2014** Indicatif Indicatief	**2015** Indicatif Indicatief	(kEUR)
engagement = liquidation	**179.415**	**184 762**	**180 451**	**173 983**	**173 983**	**vastlegging = vereffening**

Décision conclave budgétaire 2012 : les crédits accordés sur l'AB 51 10 31.22.51 ont été adaptés pour 2012 à 184 762 kEUR en engagement et en liquidation.

Ce montant bénéficie d'une indexation (65 % indice-santé et 35 % indice-services).

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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	1.334	1.356	**1.394**	1.409	1.409	1.409
b	1.334	1.356	**1.394**	1.409	1.409	1.409

Base juridique

- Décision du Conseil des Ministres des 20/21 mars

Beslissing begrotingsconclaaf 2012 : de toegekende kredieten voor 2012 op BA 51 10 31.22.51 werden in vastlegging en in vereffening aangepast naar 184 762 kEUR.

Dit bedrag wordt geïndexeerd (65% gezondheidsindex en 35% dienstenindex).

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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	1.334	1.356	**1.394**	1.409	1.409	1.409
b	1.334	1.356	**1.394**	1.409	1.409	1.409

Juridische basis

- Beslissing van de Ministerraad van 20/21 maart

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 $kEUR_{2008}$
2009: 1 287 $kEUR_{2008}$
2010: 1 287 $kEUR_{2008.}$

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 $kEUR_{2008}$ 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.

Infrabel a fourni une réestimation des coûts et profits pour 2009 de 3 209 kEUR 2009 au lieu de 1 330 kEUR 2009 attribués contractuellement, soit + 1 879 kEUR 2009. Pour 2010, l'estimation du déficit RER fournie par Infrabel s'élève à 3 227 $kEUR_{2010,}$ à comparer aux 1 335 $kEUR_{2010}$ en vertu de l'article 75 du contrat de gestion d'Infabel. Une hausse similaire doit être attendue pour les années suivantes. 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. Par ailleurs, l'information avait été reçue trop tardivement pour être intégrée dans les

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 $kEUR_{2008}$
2009: 1 287 $kEUR_{2008}$
2010: 1 287 $kEUR_{2008}$

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 $kEUR_{2008}$ 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.

Infrabel heeft een nieuwe raming van de kosten en de baten geleverd voor 2009 van 3 209 kEUR 2009 i.p.v. 1 330 kEUR 2009 die contractueel toegekend werden, aldus + 1 879 kEUR 2009. Voor 2010 bedraagt de raming van het GEN-deficit geleverd door Infrabel 3 227 $kEUR_{2010,}$ te vergelijken met 1 335 $kEUR_{2010}$ volgens artikel 75 van het beheerscontract van Infrabel. Een gelijkwaardige stijging wordt de komende jaren verwacht. Er werd hiermee geen rekening gehouden bij de aanpassing 2010 omdat het beheerscontract de herziening van de bedragen pas vanaf 2011 oplegt. Deze informatie werd trouwens te

discussions. Compte tenu des directives budgétaires et en l'absence de base légale indiscutable, cette réestimation n'est pas non plus reprise dans les propositions budgétaires pour 2011 et les années ultérieures. Elle devra cependant être soumise au prochain Gouvernement dans le cadre des négociations avec le groupe SNCB et est en conséquence susceptible d'avoir un impact sur le budget ajusté. Lors de la réunion bilatérale du 30 juin 2010, la nécessité d'adapter le contrat de gestion a été abordée compte tenu également des surcoûts pour les années à venir. Afin d'attirer l'attention du prochain gouvernement sur cette problématique, il a été décidé d'inscrire 1 kEUR dans la colonne C'.

laat ontvangen om in de discussies te worden geïntegreerd. 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. Ze zal wel moeten worden voorgelegd aan de volgende Regering in het kader van de onderhandelingen met de NMBS-groep; dit kan wel een impact op de aangepaste begroting hebben. Tijdens de bilaterale vergadering van 30 juni 2010 werd er verwezen naar de noodzakelijkheid van de aanpassing van het beheerscontract, gezien ook de verwachte meerkosten voor de komende jaren. Om de volgende regering hierop attent te maken werd beslist om 1 kEUR in te schrijven in kolom C'.

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.

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.

Tenant compte des paramètres qui précèdent, les crédits sont estimés comme suit :

Rekening houdend met de voornoemde parameters, worden de kredieten als volgt berekend:

(kEUR)	**2011** Initial Initieel	**2012 initial Initieel**	**2013** Indicatif Indicatief	**2014** Indicatif Indicatief	**2015** Indicatif Indicatief	(kEUR)
I 75 - Dotation de base	1 366	1 409	1 409	1 409	1 409	*I 75 - Basistoelage*
Solde t-1	445	455	470	470	470	*Saldo t-1*
Report vers t+1 (4 mois)	-455	-470	-470	-470	-470	*Overdracht naar t+1 (4 maanden)*
engagement = liquidation	**1 356**	**1 394**	**1 409**	**1 409**	**1 409**	**vastlegging = vereffening**

Pour mémoire, l'ajustement 2010 correspond à la correction de l'indexation provisoire du budget initial.

Pro memorie, de aanpassing 2010 komt overeen met de correctie van de voorlopige indexering van de initiële begroting.

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.

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.

(en milliers EUR)

sc	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	9 112	9 221	**9 498**	9 498	9 498	9 498
b	9 112	9 221	**9 498**	9 498	9 498	9 498

(in duizendtallen EUR)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	9 112	9 221	**9 498**	9 498	9 498	9 498
b	9 112	9 221	**9 498**	9 498	9 498	9 498

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.

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.

Dans le contrat de concession, la redevance est calculée différemment de ce qui est indiqué dans le contrat de gestion conclu avec Infrabel, à l'article 78, soit: *« Cette dotation est indexée sur la base de la moyenne de l'indice sante sur douze mois courant à partir du 1er novembre de l'année t-2 jusqu'au 31*

In de concessieovereenkomst wordt de vergoeding 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*

octobre de l'année t-1 par rapport à l'index santé d'octobre 2008, à savoir 111,29 ».
Ceci sera soumis au prochain gouvernement (reprise dans l'annexe au contrat de gestion).

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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	-	-	**-**	50 610	50 610	50 610
b	-	-	**-**	50 610	50 610	50 610

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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	15 000	30 035	**30 035**	30 035	30 035	30 035
b	15 000	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, 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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	177 605	183 083	**185 434**	181 107	174 616	174 616
b	177 605	183 083	**185 434**	181 107	174 616	174 616

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

oktober van jaar t-1 ten opzichte van de gezondheidsindex van oktober 2008, namelijk 111,29.
Dit zal voorgelegd worden aan de volgende regering (opname in bijvoegsel bij beheerscontract).

B.A. 33 51 10 31.22.54 (Beg OA AP BA) — Bijdrage ter compensatie van de beschikbaarheidvergoeding voor het PPS-project Liefkenshoek Rail Link, ten gunste van Infrabel.

(in duizendtallen EUR)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	-	-	**-**	50 610	50 610	50 610
b	-	-	**-**	50 610	50 610	50 610

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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	15 000	30 035	**30 035**	30 035	30 035	30 035
b	15 000	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 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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	177.605	183.083	**185 434**	181 107	174 616	174 616
b	177.605	183.083	**185 434**	181 107	174 616	174 616

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

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 Infrabel, approuvé par le Conseil des ministres du 17/07/2009.
- 2ème avenant au contrat de gestion 2008-2012 entre l'État et la SNCB, approuvé par le Conseil des ministres du 19/03/2010 concernant le passage aux normes IFRS.

Note explicative.

Dotation 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 kEUR 2008 est déduit de la dotation de chaque société, soit un total de 210 kEUR 2008, 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 Holding de 2 000 kEUR 2009 en 2009 et de 2 414 kEUR 2009 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 kEUR * 1,038371 = 2 699,8 kEUR2010.

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.

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, dat door de ministerraad van 17/07/2009 werd goedgekeurd.
- Tweede bijvoegsel bij het beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en de NMBS, dat door de ministerraad van 19/03/2010 werd goedgekeurd betreffende de toepassing van de IFRS-normen.

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 kEUR afgetrokken van de toelage van elke vennootschap, of een totaal van 210 kEUR, 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 kEUR 2009 in 2009 en met 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.

Art. 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 kEUR * 1,038371 = 2 699,8 kEUR2010 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.

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.

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 keuro in 2011.

En application de la décision du conclave budgétaire du 16/10/2009, la dotation de la SNCB Holding a été diminuée de 1 412 kEUR 2010 par an depuis 2010, 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.

Naar aanleiding van de beslissing van het begrotingsconclaaf van 16/10/2009, werd de toelage van de NMBS Holding met 1 412 kEUR 2010 per jaar 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.

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

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 1 394 kEUR voor 2012.

La réorganisation du comité consultatif nécessiterait qu'un montant de 35 kEUR soit prélevé de la dotation de la SNCB Holding à partir de 2011 pour couvrir le transfert de la charge des frais de fonctionnement de ce Comité qui sera localisé au SPF après sa réforme. Compte tenu des directives budgétaires et en l'absence de base légale indiscutable, cette action n'est pas reprise dans les propositions budgétaires.
Elle devra cependant être soumise au prochain Gouvernement dans le cadre des négociations avec le groupe SNCB et est en conséquence susceptible d'avoir un impact sur le budget ajusté.

De reorganisatie van het raadgevend comité zou vereisen dat een bedrag van 35 kEUR van de toelage van de NMBS Holding vanaf 2011 wordt afgetrokken voor de overdracht van de last i.v.m. de werkingskosten van dit Comité dat na zijn hervorming naar de FOD gaat. 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. Ze zal wel moeten worden voorgelegd aan de volgende Regering in het kader van de onderhandelingen met de NMBS-groep; dit kan wel een impact op de aangepaste begroting hebben.

Indexation
Les paramètres d'indexation communs aux dotations d'exploitation sont détaillés dans la fiche budgétaire de l'AB 51 10 31.22..02.

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.

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.

Tenant compte des paramètres qui précédent, les crédits se calculent provisoirement comme suit :

Rekening houdend met de voornoemde parameters, worden de kredieten voorlopig als volgt berekend:

Décision conclave budgétaire 2012 : les crédits

Beslissing begrotingsconclaaf 2012 : de toegekende

accordés sur l'AB 51 10 31.22.96 ont été adaptés pour 2012 à 185 434 kEUR en engagement et en liquidation.

kredieten voor 2012 op BA 51 10 31.22.96 werden in vastlegging en in vereffening aangepast naar 185 434 kEUR.

(kEUR)	**2011** Initial Initieel	**2012 initial Initieel**	**2013** Indicatif Indicatief	**2014** Indicatif Indicatief	**2015** Indicatif Indicatief	(kEUR)
engagement = liquidation	**183 083**	**185 434**	**181 107**	**174 616**	**174 616**	**vastlegging = vereffening**

La dotation de base bénéficie d'une indexation contractuelle (65 % indice-santé et 35 % indice-services).

Dit bedrag wordt geïndexeerd (65% gezondheidsindex en 35% dienstenindex).

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.

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.

(en milliers EUR)

sc	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	12 778	12 983	**13 353**	13 491	13 491	13 491
b	12 778	12 983	**13 353**	13 491	13 491	13 491

(in duizendtallen EUR)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	12 778	12 983	**13 353**	13 491	13 491	13 491
b	12 778	12 983	**13 353**	13 491	13 491	13 491

Base juridique

- L'article 80 du contrat de gestion 2008-2012 de la SNCB Holding.

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.».*

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 kEUR$_{2008}$. 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».*

Les paramètres d'indexation provisoires sont détaillés dans la fiche budgétaire de l'AB 51.10.31.22.02.

De voorlopige indexeringsparameters worden gedetailleerd in de begrotingsfiche van BA 51 10 31.22.02.

Le mécanisme de report au budget de l'année suivante de 4 mensualités de la dotation est maintenu.

Het mechanisme van overdracht van 4 maandelijkse schijven naar de begroting van het volgende jaar wordt behouden.

Tenant compte des paramètres qui précédent, les crédits se calculent provisoirement comme suit :

Rekening houdend met de voornoemde parameters, worden de kredieten voorlopig als volgt berekend:

(kEUR)	**2011** Initial Initieel	**2012 initial Initieel**	**2013** Indicatif Indicatief	**2014** Indicatif Indicatief	**2015** Indicatif Indicatief	(kEUR)
H 80 - Dotation de base	13 076	13 491	13 491	13 491	13 491	*H 80 - Basistoelage*
Solde t-1	4 266	4 359	4 497	4 497	4 497	*Saldo t-1*
Report vers t+1	-4 359	-4 497	-4 497	-4 497	-4 497	*Overdracht naar t+1*
engagement = liquidation	**12 983**	**13 353**	**13 491**	**13 491**	**13 491**	**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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	21 907	23 373	**23 827**	24 076	24 076	24 076
b	21 907	23 373	**23 827**	24 076	24 076	24 076

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 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. Ainsi, il a été proposé lors de la réunion bilatérale du 30 juin 2010 de représenter au nouveau gouvernement la compensation proposée lors du conclave et d'inscrire -206 keuro dans la colonne C'.

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 :

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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	21 907	23 373	**23 827**	24 076	24 076	24 076
b	21 907	23 373	**23 827**	24 076	24 076	24 076

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 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. Aldus werd tijdens de bilaterale vergadering van 30 juni 2010 voorgesteld om de bij het conclaaf voorgestelde compensatie opnieuw voor te leggen aan de nieuwe regering en -206 kEUR in te schrijven in kolom C'.

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)	**2011** Initial Initieel	**2012 initial Initieel**	**2013** Indicatif Indicatief	**2014** Indicatif Indicatief	**2015** Indicatif Indicatief	(kEUR)
H 79 - Sécurité Holding	23.541	24.289	24.289	24.289	24.289	*H 79 –Veiligheid Holding*
Solde t-1	7.679	7.847	8.096	8.096	8.096	*Saldo t-1*
Report vers t+1	-7.847	-8.096	-8.096	-8.096	-8.096	*Overdracht naar t+1*
CM 16-10-2009 (transfert médiation)	-206	-213	-213	-213	-213	*MR 16-10-2009 (transfer ombudsdienst)*
Attente base légale	206					**Verwachte wettelijke basis**
engagement = liquidation	**23.373**	**23.827**	**24.076**	**24.076**	**24.076**	**vastlegging = vereffening**

Ce montant bénéficie d'une indexation (65 % indice-

Dit bedrag wordt geïndexeerd (65% gezondheidsindex

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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
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.

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 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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
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.

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

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.
- 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

kEUR in 2008 en 16 571 kEUR per jaar van 2009 tot 2036.

Deze toelage wordt uitgedrukt in constante 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.
- 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 spoorwegoverheidsbedrijven.
- Het door de Ministerraad van 06/06/2008 goedgekeurde investeringsplan 2008-2012 van de NMBS-Groep.
- Hoofdstuk VIII « Investeringen» 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

pour 2009 compensée par une majoration de la dotation d'exploitation de 6 000 kEUR 2009 pour 2009 et de 10 000 kEUR 2009 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 kEUR 2009 à partir de 2010).

- 1er avenant aux 3 contrats de gestion 2008-2012 entre l'État et Infrabel, la SNCB et la 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, approuvé par le Conseil des ministres du 19/03/2010 concernant le passage aux normes IFRS.

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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	397 706	553 991	**374 596**	478 996	473 594	473 594
b	394 357	550 820	**375 895**	480 295	474 893	474 893

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 :

investeringstoelage van de NMBS met 146 000 kEUR voor 2009, die wordt gecompenseerd door 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).

- Eerste bijvoegsel bij het beheerscontract 2008-2012 afgesloten door de Staat en de NMBS, dat door de ministerraad van 17/07/2009 werd goedgekeurd.
- Tweede bijvoegsel bij het beheerscontract 2008-2012 afgesloten door de Staat en de NMBS, dat door de ministerraad van 19/03/2010 werd goedgekeurd betreffende de toepassing van de IFRS-normen.

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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	397 706	553 991	**374 596**	478 996	473 594	473 594
b	394 357	550 820	**375 895**	480 295	474 893	474 893

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	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**
			EUR 2008	**EUR 2008**	**EUR 2008**	**EUR 2008**	**EUR 2008**
a) Investissements ordinaires							
a) Gewone investeringen			**1 181 328**	**848 937**	**1 189 916**	**1 214 316**	**1 252 245**
SNCB		Total investissements ordinaires					
NMBS		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 investeringen2009		*-138 533*			
INFRABEL		Total investissements ordinaires					
INFRABEL		Totaal gewone investeringen	**703 418**	**480 841**	**740 597**	**649 677**	**750 609**
	I.62	*Base*					
		Basis	*719 518*	*715 434*	*785 418*	*694 498*	*795 430*
	I.63	*Déduction projets prioritaires et financements alternatifs*					
		Aftrek prioritaire projecten en alternatieve financieringen	*-16 100*	*-44 821*	*-44 821*	*-44 821*	*-44 821*
	I.62	*Economie investissements 2009*					
		Besparing investeringen2009		*-189 772*			
SNCB-Holding		Total investissements ordinaires					
NMBS-Holding		Totaal gewone investeringen	**184 550**	**139 400**	**102 931**	**65 034**	**79 855**
	H.69	*Base*					
		Basis	*190 578*	*163 512*	*157 183*	*129 352*	*149 246*

	H.73	*Déduction projets prioritaires et financements alternatifs* *Aftrek 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		Total					
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*
SNCB-Holding		Total					
NMBS-Holding		Totaal	**6 028**	**24 112**	**54 252**	**64 318**	**69 391**
	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) Investeringen HST NMBS**			**4 716**	**0**	**0**	**0**	**0**
SNCB	B.65	TGV					
NMBS		HST	4 716				
			1 208 172	***917 870***	***1 288 989***	***1 323 455***	***1 366 457***
SNCB *NMBS*			***298 076***	***228 696***	***346 388***	***499 605***	***421 781***
INFRABEL *INFRABEL*			***719 518***	***525 662***	***785 418***	***694 498***	***795 430***
SNCB-Holding *NMBS-Holding*			***190 578***	***163 512***	***157 183***	***129 352***	***149 246***
d) Fonds RER **d) GEN-Fonds**			**210 709**	**210 709**	**210 709**	**210 709**	**210 709**
SNCB-Holding	H.66						
NMBS-Holding			210 709	210 709	210 709	210 709	210 709
Total			**1 418 881**	**1 128 579**	**1 499 698**	**1 534 164**	**1 577166**

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.

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

Het bedrag bestemd voor de NMBS in 2008 bevat 4 352 kEUR bijkomende compensatie van de kosten van de installatie van ERMTS-boordinstallaties in 2008 en 364 kEUR ingevolge de toekenning, in 2008, van de indexering van de compensatie van deze kosten in 2007.

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

51.11.51.11.01) compensée par une majoration de la dotation d'exploitation de 6 000 kEUR 2009 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 kEUR 2009 à partir de 2010.

Indexation

Les montants des dotations annuelles au financement des investissements sont exprimés en $€_{2008}$. 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.

L'indexation ((moy I_{t-2} / moy I_{2006} * 0,4) + (moy S_{t-2} / moy S_{2006} * 0,6)) se présente comme suit :

(AB 51.11.51.11.01) gecompenseerd door een verhoging van de exploitatietoelage met 6 000 kEUR 2009 voor 2009 en met 10 000 kEUR 2009 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 kEUR 2009 vanaf 2010.

Indexering

De jaarlijkse toelagen voor de financiering van de investeringen worden uitgedrukt in €2008. 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 uurlonen (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.

De indexering ((gem I_{t-2} / gem I_{2006} * 0,4) + (gem S_{t-2} / gem S_{2006} * 0,6)) is als volgt voorgesteld:

	2011 Initial Initieel	**2012 initial Initieel**	**2013** Indicatif Indicatief	**2014** Indicatif Indicatief	**2015** Indicatif Indicatief	
Moyenne Indice I t-2	6 415,000	7 009,167	7 009,167	7 009,167	7 009,167	Gemiddelde I t-2
Variation	-8,70%	9,26%	0,00%	0,00%	0,00%	*Variatie*
Moyenne indice S t-2	27,293	27,591	27,591	27,591	27,591	Gemiddelde S t-2
Variation	1,70%	1,09%	0,00%	0,00%	0,00%	*Variatie*
Indice 2008 = 100 (7)	1,064667	1,111014	1,111014	1,111014	1,111014	Index 2008 = 100 (7)
Variation	-2,72%	4,35%	0,00%	0,00%	0,00%	*Variatie*
Indice 2009 = 1	1,012135	1,054483	1,054483	1,054483	1,054483	Index 2009 = 1
Variation	-2,50%	4,18%	0,00%	0,00%	0,00%	*Variatie*
Indice 2010 = 1	0,975424	1,015912	1,015912	1,015912	1,015912	Index 2010 = 1
Variation	-2,46%	4,15%	0,00%	0,00%	0,00%	*Variatie*

La dotation relative au PPP Diabolo 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. L'indice est

De toelage voor de PPS Diabolo wordt geïndexeerd op basis van het gemiddelde van de gezondheidsindex over twaalf maanden (van 1 november van het jaar t-2 tot 31 oktober van het jaar

provisoirement estimé à 1,055321, sur base d'une application stricte du contrat de gestion actuel. L'indexation prévue par l'article 78, § 4, du contrat Infrabel devrait être revue par avenant pour s'aligner exactement sur le contrat entre Infrabel et la SA Northern Diabolo (l'indice de référence est l'indice santé d'octobre 2008). Ce serait 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 1/48ème 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.

Tenant compte des paramètres qui précédent, les besoins de crédits se calculent comme suit :

t-1). Deze index is voorlopig geraamd op 1,055321, op basis van een strikte toepassing van het huidige beheerscontract . De door het artikel 78, § 4, van het beheerscontract met Infrabel voorziene indexering zou moeten worden herzien in een bijvoegsel om exact aan te sluiten op het contract tussen Infrabel en de NV Northern Diabolo (de referentieindex is de gezondheidsindex van oktober 2008). Dit zou 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.

Rekening houdend met de voornoemde parameters, worden de kredietbehoeften als volgt berekend:

(kEUR)	**2011** Initial Initieel	**2012 initial Initieel**	**2013** Indicatif Indicatief	**2014** Indicatif Indicatief	**2015** Indicatif Indicatief	(kEUR)
AB 51.10.3153 - I 63, 78 - PPP Diabolo Infrabel (ENG=LIQUID)	**9 221**	**9 498**	**9 498**	**9 498**	**9 498**	**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)	**-**	**-**	**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 - ENGAGEMENT	**553 991**	**374 596**	**478 996**	**473 594**	**473 594**	**BA 51.11.5101 - Investeringen NMBS - VASTLEGGING**
Solde t-1 SNCB	8 370					Saldo t-1 NMBS
Report vers t+1 (25% décembre)	-11 541					Overdracht naar t+1 (25% december)
AB 51.11.5101 - LIQUIDATION	**550 820**	**375 895**	**480 295**	**474 893**	**474 893**	**BA 51.11.5101 - VEREFFENING**
I 62 - Investissements base Infrabel	671 504					I 62 - Investeringen basis Infrabel
Comp. AB 51.10.3153 PPP Diabolo	-9 221					Comp. BA 51.10.3153 PPS Diabolo
Comp. AB 51.10.3154 - PPP Liefkenshoek	-					Comp. BA 51.10.3154 - PPS Liefkenshoek
AB 51.11.5151 - Investissements Infrabel - engagement	**662 283**	**693 797**	**799 621**	**797 953**	**797 953**	**BA 51.11.5151 - Investeringen Infrabel - vastlegging**
Solde t-1 (voir 51.11.5101 en 2009)	16 268					Saldo t-1 (zie 51.11.5101 in 2009)
Report vers t+1 (25% décembre)	-13 798					Overdracht naar t+1 (25% december)
AB 51.11.5151 - LIQUIDATION	**664 753**	**690 855**	**779 970**	**771 141**	**771 141**	**BA 51.11.5151 - VEREFFENING**
AB 51.11.5199 - Investissements Holding - engagement	**124 246**	**149 005**	**147 893**	**146 225**	**146 225**	**BA 51.11.5199 - Investeringen Holding - vastlegging**

Solde t-1 (voir 51.11.5101 en 2009)	3 296					Saldo t-1 (zie 51.11.5101 in 2009)
Report vers t+1 (25% décembre)	-2 588					Overdracht naar t+1 (25% december)
AB 51.11.5199 - liquidation	**124 954**	**148 431**	**147 319**	**145 651**	**145 651**	**BA 51.11.5199 - vereffening**

Décision conclave budgétaire 2012 : les crédits accordés sur le programme d'activité 51 11 ont été adaptés pour 2012 en engagement et en liquidation.

Beslissing begrotingsconclaaf 2012 : de toegekende kredieten voor 2012 op het programma activiteit 51 11 werden in vastlegging en in vereffening aangepast.

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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	771 729	662 283	**693 797**	799 621	797 953	797 953
b	766 815	664 753	**690 855**	779 970	771 141	771 141

Voir AB 51 11 51.11.01 (Investissements).

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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	156 389	124 246	**149 005**	147 893	146 225	146 225
b	156 683	124 954	**148 431**	147 319	145 651	145 651

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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	804	650	**650**	650	650	650
b	475	650	**650**	650	650	650

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.

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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	771 729	662 283	**693 797**	799 621	797 953	797 953
b	766 815	664 753	**690 855**	779 970	771 141	771 141

Zie BA 51 11 51.11.01 (Investeringen).

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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	156 389	124 246	**149 005**	147 893	146 225	146 225
b	156 683	124 954	**148 431**	147 319	145 651	145 651

Zie BA 51 11 51.11.01 (Investeringen).

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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	804	650	**650**	650	650	650
b	475	650	**650**	650	650	650

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.

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 indemnisations 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 :

- 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.

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:

- 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 stelstel niet van toepassing is op de NMBS-Holding.

(kEUR)	**2011** Initial Initieel	**2012 initial Initieel**	**2013** Indicatif Indicatief	**2014** Indicatif Indicatief	**2015** Indicatif Indicateif	(kEUR)
H 84 - Accidents de travail total solde t-1	650	**650 -**	650 -	650 -	650 -	*H 84 - Arbeidsongevallen totaal saldo t-1*
ENGAGEMENT	**650**	**650**	**650**	**650**	**650**	**VASTLEGGING**
Solde t-1	0	**650**	650	650	650	*Saldo t-1*
Report vers t+1	-650	**-650**	-650	-650	-650	*Overdracht naar t+1*
inutilisé	650					ongebruikt
LIQUIDATION	**650**	**650**	**650**	**650**	**650**	**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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	230 609	224 335	**234 101**	234 101	234 101	234 101
b	230 609	224 335	**234 101**	234 101	234 101	234 101

Base juridique

- Loi portant assentiment à l'accord de coopération du 11 octobre 2001 entre l'Etat fédéral, les Régions

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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	230 609	224 335	**234 101**	234 101	234 101	234 101
b	230 609	224 335	**234 101**	234 101	234 101	234 101

Juridische basis

- Wet houdende instemming met het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001

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 négociateurs du CD&V, MR, PS, Open Vld et cdH, p. 25.
- Pour le SPF: Mobilit 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 conséquence, 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 kEUR 2008, 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 kEUR 2008 (1 556 000 kEUR 2001). 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

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 de onderhandelaars van CD&V, MR, PS, Open VLD en CDH, p. 25.
- Voor de FOD: Mobilit 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 kEUR$_{2008}$, 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 kEUR$_{2008}$ (1 556 000 kEUR$_{2001}$) 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

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 ».

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".

Le montant de base 210 709 kEUR2008 est indexé suivant la formule contractuelle prévue pour les investissements.

Het basisbedrag van 210 709 kEUR2008 wordt geïndexeerd overeenkomstig de contractuele formule voor de investeringen.

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 a été remis.

Overeenkomstig met artikel 66 van het beheerscontract van NMBS Holding en artikel 61 van het beheerscontract van Infrabel is een jaarlijks rapport met een actualisatie van de voorzieningen voor het GEN-Fonds en de evaluatie van de substantiële budgettaire risico's overgemaakt.

Le 28 avril 2011, Infrabel et la SNCB Holding ont annoncé la réévaluation notable suivante:

Op 28 april 2011 hebben Infrabel en NMBS-Holding volgende opmerkelijke herschatting aangekondigd:

Projet **Project**	**Description projet** **Omschrijving project**	**Estimation initiale** **Initiële schatting**	**Estimation revue** **Herziene schatting**	**Différence** **Verschil**
P12	Gare de Schuman: tunnel + voies supplémentaires Treinstation Schuman: tunneling + bijkomende sporen	255,3	352,6	+97,3
P13	L36: courbe de Nossegem L36: Bocht Nossegem	12,4	20,8	+8,4
P101	L161 4V: Watermael –Boistfort- Louvain-La-Neuve L161 4V: Watermaal –Bosvoorde- Louvain La Neuve	465,5	501,3	+35,8
P103/ 104	L124 Braine –l'Alleud, Linkebeek/Nivelles: 3ème et 4ème voies L124 Eigenbrakel, Linkebeek Nijvel: 3de en 4de spoor	443,6	456,9	+13,3
P106	L50A: Bruxelles-Denderleeuw: 3ème et 4ème voies L50A: Brussel-Denderleeruw: 3de en 4de spoor	283,7	337,8	+54,1
Sous-total partie projets lignes **Subtotaal gedeelte lijnprojecten**		**1.460,6**	**1.669,3**	**+208,7**
P711 - P719	Adaptations des gares et parkings: Infrabel et la SNCB-Holding Aanpassingen van stations en parkings: Infrabel en NMBS-Holding	95,4	162,7	+67,3
Sous-total partie projets gares Subtotaal gedeelte stationsprojecten		**95,4**	**162,7**	**+67,3**
Total infrastructure RER en €2001 **Totaal infrastructuur GEN in €2001**		**1 556,0**	**1 832,0**	**+276,0**
Total en €2011 **Totaal in €2011**		**2 235,2**	**2 631,6**	**+396,4**

Une explication supplémentaire à propos de l'importante réévaluation des dépenses supplémentaire est demandée.

Bijkomende uitleg over de hogere herziene raming van de meeruitgave is aangevraagd.

Sur la base du budget d'investissement 2011, l'estimation des dépenses pour la réalisation du réseau RER est revue et s'élève à présent à 1 832 mio EUR 2001 (2 631,6 mio EUR2011). Ce montant constitue la somme des coûts réels jusqu'au 31 décembre 2010 inclus (612,9 mio EUR2001 soit 33,5% du nouveau

Op basis van het investeringsbudget 2011 is de schatting van de uitgaven voor aanleg van het GEN-netwerk herzien en ze bedraagt nu 1 832 mio EUR 2001 (2 631,6 mio EUR2011). Dit bedrag is de som van de werkelijke kosten tot en met 31 december 2010 (612,9 mio EUR2001 of 33,5% van het nieuw

montant total) et des équipements futurs jusqu'à la fin des travaux, comme remis par TUC RAIL.

Le total des moyens disponibles (l'enveloppe) correspond à l'estimation initiale pour le coût des travaux (1 556,0 mio EUR2001). Le financement se fait au travers du fonds RER. Les moyens réels disponibles dans le Fonds RER dépendent de la périodicité et des montants des versements et des retraits du fonds ainsi que des intérêts réels obtenus.

Au 31 décembre 2010, les moyens disponibles du fonds RER atteignaient les 585 mioEUR

L'administration souligne que, comme cela est stipulé dans le contrat, tous les dépassements de l'enveloppe du fonds RER devront être supportés par les dotations d'investissement classiques.

Une proposition commune d'affectation du fonds RER par société sera élaborée par Infrabel et la SNCB-Holding, au plus tard, dans le cadre de la préparation du plan pluriannuel 2013 – 2025.

Situation du fonds RER

Au 1er janvier 2008, le solde de trésorerie du GEN-FONDS-RER s'élevait à 393 890 194,82 EUR. Au 1er janvier 2009, ce solde était de 508 225 073,22 EUR et au 1er janvier 2010 il était monté à un montant de 599 669 679,52 EUR.

Les opérations suivantes ont eu lieu au cours de la période du 01/01/2010 –31/12/2010:

Situation au 01/01/2010 (en EUR)	**599 669 679,52**
Versement au 30/06/2010	230 609 000,00
Paiement en 2010 à :	
Infrabel	-244 377 270,42
NMBS-Holding	-6 956 717,65
Paiement en 2010 pour le compte de SPF M&T- service RER	-19 077,48
Redevance de gestion 2010	-34 911,50
Remboursement De Lijn*	313 130,12
Remboursement S.T.I.B.*	191 712,32
Frais bancaires	-859,61
Intérêts perçus	4 983 948,43
Autres recettes	88,17
TVA récupérée	138,87
TVA à récupérer	-149,22
Précompte mobilier récupéré	35 115,60
Précompte mobilier à récupérer	-3 501,69
Situation au 31/12/2010	**584 410 325,46**

dont :

- en « commercial paper »	584 407 673,91
- en dépôt	0,00
- sur un compte courant	2 651,55

totaal bedrag) en de toekomstige voorzieningen tot het einde van de werken, zoals aangeleverd door TUC RAIL.

Het totaal van de beschikbare middelen (de enveloppe) stemt overeen met initiële schatting van de kostprijs van de werken (1 556,0 mio EUR2001). De financiering gebeurt door middel van het GEN-fonds. De werkelijke beschikbare middelen aanwezig in het GEN-fonds worden bepaald door het ritme en de bedragen van stortingen in en onttrekkingen aan het fonds en de hierop verworven reële interesten.
Op 31 december 2010 bedragen de beschikbare middelen van het GEN-fonds 585 mio EUR.

De administratie onderstreept dat, zoals contractueel bepaald, alle overschrijdingen van de enveloppe van het GEN-Fonds gedragen zal moeten worden door de klassieke investeringstoelage.

Een gemeenschappelijk voorstel tot toewijzing van het GEN-fonds per maatschappij zal door Infrabel en NMBS-Holding worden opgemaakt, ten laatste, in het kader van de voorbereiding van het meerjareninvesteringsplan 2013 – 2025.

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 en op 1 januari 2010 was het opgelopen tot 599 669 679,52 EUR.

Volgende verrichtingen hadden plaats in de periode 01/01/2010 –31/12/2010:

Toestand op 01/01/2010 (in EUR)	**599 669 679,52**
Storting op 30/06/2010	230 609 000,00
Betaling in 2010 aan:	
Infrabel	-244 377 270,4
NMBS-Holding	-6 956 717,65
Betaling in 2010 in opdracht van FOD M&V- dienst GEN	-19 077,48
Beheersvergoeding 2010	-34 911,50
Terugbetaling De Lijn*	313 130,12
Terugbetaling M.I.V.B.*	191 712,32
Bankkosten	-859,61
Geïnde interesten	4 983 948,43
Andere inkomsten	88,17
Gerecupereerde BTW	138,87
Te recupereren BTW	-149,22
Gerecupereerde roerende voorheffing	35 115,60
Te recupereren roerende voorheffing	-3 501,69
Toestand op 31/12/2010 (in €)	**584 410 325,46**

waarvan:

- aangehouden in commercial paper	584 407 673,91
- aangehouden in deposito	0,00
- aangehouden in rekening-courant	2 651,55

* Conformément aux articles 7 et 8 du Protocole d'accord conclu entre les Ministres fédéraux, wallons, flamands et bruxellois en charge de la mobilité ou du transport à propos de la gestion en concertation de l'étude « Evolution et optimisation du RER de, vers, dans et autour de Bruxelles».

Dans ce cadre, la SNCB-Holding a fait les décomptes suivants :

- De lijn	€ 313 130,12
- S.T.I.B.	€ 191 712,32
- S.R.W.T.	€ 102 246,57

Le paiement de la S.R.W.T. a été perçu en 2009. De Lijn et la S.T.I.B. ont payé en 2010. La récupération dans le cadre de la convention susmentionnée est par conséquent clôturée.

* Conform artikel 7 en 8 van het Protocol afgesloten tussen de Ministers van de Federale Staat en de Ministers van het Vlaams, het Waals en van het Brussel Hoofdstedelijk Gewest bevoegd inzake Mobiliteit of Transport met betrekking tot de studie « Evolutie en optimalisatie van het GEN van, naar, in en rond Brussel».

Door de NMBS-Holding werd binnen dit kader volgende afrekening uitgevoerd:

- De lijn	€ 313 130,12
- M.I.V.B.	€ 191 712,32
- S.R.W.T.	€ 102 246,57

De betaling van de S.R.W.T. werd in 2009 ontvangen. De Lijn en de M.I.V.B. betaalden in 2010. De recuperatie in het kader van bovenvermelde overeenkomst is hiermee afgesloten.

PROGRAMME 2 : AUTORITE DE SECURITE

Le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF) a été créé en juillet 2005 dans le cadre de la transposition de la Directive européenne 2004/49/CE pour l'accomplissement des tâches anciennement remplies par le Service technique d'appui ferroviaire.

Les recettes du fonds se composent des contributions à charge de l'ensemble du secteur ferroviaire pour la surveillance de la sécurité et des redevances à charge des demandeurs d'une prestation à l'Autorité de sécurité ferroviaire

Missions et activités

Les missions de l'Autorité de Sécurité peuvent être résumées comme suit :

- La certification du gestionnaire d'infrastructure, des entreprises ferroviaires, des instituts de formation, des accompagnateurs de trains et des unités chargées de l'entretien du matériel roulant et de son suivi.
- L'approbation de mise en service des sous-systèmes du système ferroviaire et leur suivi.
- La surveillance du respect de la règlementation en matière de sécurité et des recommandations de l'Organisme d'Enquête.
- Le contrôle d'un accès non-discriminatoire aux institutions de formation.
- La collaboration et la concertation avec le secteur lors de la réalisation et de la publication de la règlementation, au niveau national et international.
- Le maintien et la mise à disposition (national et international) d'un certain nombre de banques de données comprenant des données relatives aux conducteurs de trains et relatives au matériel roulant.
- La collaboration avec l'Agence Européenne ferroviaire et avec l'Autorité de Sécurité des autres pays.

PROGRAMMA 2: VEILIGHEIDSINSTANTIE

De Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS) werd opgericht in juli 2005 in het kader van de omzetting van de Europese Richtlijn 2004/49/EG voor de vervulling van de taken die voorheen door de ondersteunende technische dienst van de spoorwegen werden vervuld.

De inkomsten van het fonds bestaan uit bijdragen ten laste van de gehele spoorsector voor het toezicht op de veiligheid en uit retributies ten laste van de aanvragers van een prestatie aan de veiligheidsinstantie van de spoorwegen.

Opdrachten en activiteiten

De opdrachten van de veiligheidsinstantie kunnen als volgt worden samengevat:

- De certificeringen van de infrastructuurbeheerder, de spoorwegondernemingen, de opleidingsinstellingen, het treinpersoneel en van de eenheden belast met het onderhoud van het rollend materieel en de opvolging ervan.
- De toelatingen tot de indienststellingen van de subsystemen van het spoorwegsysteem en de opvolging ervan.
- Het toezicht op het respecteren van de veiligheidsreglementering en van de aanbevelingen van het onderzoeksorgaan.
- Toezicht houden op een niet-discriminerende toegang tot de opleidingsinstellingen.
- De medewerking en het overleg met de sector bij het tot stand komen en bij de publicatie van de regelgeving op nationaal en internationaal niveau.
- Het bijhouden en het ter beschikking stellen (nationaal en internationaal) van een aantal databanken met gegevens betreffende de treinbestuurders en betreffende het rollend materieel.
- De samenwerking met het Europees Spoorwegbureau en met de veiligheidsinstantie van de andere landen.

- Le SSICF rempli encore au sein du SPF Mobilité et Transports un certain nombre d'autres tâches que celles de l'Autorité de Sécurité ferroviaire (surveillance de l'utilisation des voies du service extérieur destinées à l'exploitation touristique, les installations de frein des sociétés de transports en commun régionales, la certification moteurs à gasoil,...).

01. Personnel

Effectifs

Niveau	2010	2011	**2012**
A	16,8	20,8	**26,0**
B	4,7	9,8	**10,0**
C	4,8	4,8	**5,0**
D	1,0	0,0	**0,0**
Totaux	27,3	35,4	**41,0**

Remarque : Les effectifs sont exprimés en équivalents temps plein.

- DVIS vervult binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer nog een aantal andere taken dan deze van veiligheidsinstantie voor het spoorvervoer (toezicht gebruik van buitendienst gestelde lijnen voor toeristische exploitatie, remproeven materieel van de regionale vervoermaatschappijen, certificering dieselmotoren,...).

01. Personeel

Effectieven

Niveau	2010	2011	**2012**
A	16,8	20,8	**26,0**
B	4,7	9,8	**10,0**
C	4,8	4,8	**5,0**
D	1,0	0,0	**0,0**
Totalen	27,3	35,4	**41,0**

Opmerking: De effectieven zijn uitgedrukt in voltijdse equivalenten.

(en milliers EUR) / (in duizendtallen EUR)

Dépenses					**Uitgaven**
Statut	(P.A. B.A.)	2010	2011	**2012**	Statuut
Personnel statutaire	(20 11.00.16)	- -	683 683	**697** **697**	Statutair personeel
Personnel non-statutaire	(20 12.21.48)	2.249 1.887	2.254 2.254	**2 265** **2 265**	Niet-statutair personeel
Totaux	**fc** **fb**	**2.249** **1.887**	**2.937** **2.937**	**2 962** **2 962**	**Totalen**

Note explicative.

02. Frais de fonctionnement

Verklarende nota.

02. Werkingskosten

PA	A.B.	Nature		2010	2011	**2012**	2013	2014	2015	B.A.	Aard
20	12.11.01	Totaux	fc	188	502	**501**	501	501	501	12.11.01	Totalen
			fb	138	502	**501**	501	501	501		
20	12.11.04	Informatique	fc	-	500	**499**	499	499	499	12.11.04	Informatica
			fb	-	500	**499**	499	499	499		
20	74.10.01	Matériel roulant	fc	-	3	**3**	3	3	3	74.10.01	Rollend materieel
			fb	-	3	**3**	3	3	3		
20	74.22.01	Équipement	fc	-	2	**2**	2	2	2	74.22.01	Uitrusting
			fb	-	2	**2**	2	2	2		
20	74.22.04	Informatique	fc	-	200	**200**	200	200	200	74.22.04	Informatica
			fb	-	200	**200**	200	200	200		
		Totaux généraux	fc	188	1.207	**1 205**	1 205	1 205	1 205		**Algemeen totaal**
			fb	138	1.207	**1 205**	1 205	1 205	1 205		

Note explicative.

Le crédit inscrit à l'AB 51 20 12.11.01 se décompose comme suit :

- un montant de 335 kEUR est prévu pour la réalisation d'études diverses relatives aux

Verklarende nota.

Het krediet ingeschreven op BA 51 20 12.11.01 is als volgt samengesteld :

- Een bedrag van 335 kEUR is voorzien voor het uitvoeren van allerlei studies ivm de actoren van

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 ;
- un montant de 50 kEUR est inscrit pour de l'assistance technique ;
- couverture des frais de représentation supportés par la Belgique (organisation de réunions et traduction de documents) : 15 kEUR ;
- frais d'entretien et de réparation des 2 voitures de service (4x4) du SSICF : 14 kEUR ;
- frais de GSM : 5 kEUR
- 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) : 3 kEUR ;
- Achat de papier sécurisé et frais d'impression pour la délivrance des licences pour le personnel des trains : 16 kEUR ;
- Frais de dépannage et assurance transfrontalière des véhicules de service : 1 kEUR ;
- Achat d'uniformes et de vestes de sécurité : 9 kEUR ;
- Frais de catering pour les réunions internes et les participations à des séminaires : 14 000 EUR ;
- Frais de carburant des véhicules de services : 5 000 EUR ;
- Frais de représentation encourus à l'étranger par le SSICF : 35 000 EUR.

Décision conclave budgétaire 2012 : les crédits accordés sur l'AB 51 20 12.11.01 ont été adaptés pour 2012 à 501 kEUR en engagement et en liquidation.

Le crédit inscrit à l'AB 51 20 74.10.01 est destiné à l'aménagement et le renouvellement de l'équipement des voitures de service du SSICF

Le crédit inscrit à l'AB 51 20 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 51 20 74.22.04 est nécessaire pour l'achat ou la maintenance de matériel informatique divers pour le personnel du SSICF .

het spoorvervoer. Vermits DVIS niet over eigen experten beschikt voor het uitvoeren van audits, dient beroep te worden gedaan op externe bijstand.
- Een bedrag van 50 kEUR werd ingeschreven voor technische bijstand ;
- Dekking van de representatiekosten die door België worden gedragen (organisatie van vergaderingen en vertaling van documenten) : 15 kEUR ;
- Onderhouds- en herstellingskosten van de 2 dienstwagens (4x4) van DVIS : 14 kEUR ;
- Kosten GSM : 5 kEUR
- 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) : 3 kEUR ;
- Aankoop van veiligheidspapier en de kosten voor het drukken van de vergunningen voor het treinpersoneel : 16 kEUR ;
- Kosten voor pechverhelping en grensoverschrijdende verzekering van de dienstvoertuigen : 1 kEUR ;
- Aankoop van uniformen en veiligheidskledij : 9 kEUR ;
- Cateringkosten voor interne vergaderingen en deelname aan seminaries: 14 000 EUR ;
- Brandstofkosten voor de dienstwagens : 5 000 EUR ;
- Representatiekosten bij gelegenheid van buitenlandse missies van DVIS: 35 000 EUR.

Beslissing begrotingsconclaaf 2012 : de toegekende kredieten voor 2012 op BA 51 20 12.11.01 werden in vastlegging en in vereffening aangepast naar 501 kEUR.

Het krediet ingeschreven op BA 51 20 74.10.01 is bestemd voor de aanpassing en de hernieuwing van de dienstvoertuigen van DVIS.

Het krediet ingeschreven op BA 51 20 74.22.01 is vereist voor de aankoop of de vervanging van versleten materiaal of bestemd voor de beveiliging van het personeel .

Het krediet ingeschreven op BA 51 20 74.22.04 is nodig voor de aankoop of het behoud van het informaticamaterieel van het DVIS-personeel .

PROGRAMME 3 : ORGANISME D'ENQUETE SUR LES ACCIDENTS FERROVIAIRES

L'organisme d'enquête sur les accidents ferroviaires a été créé par la loi du 19 12 2006, chapitre VII. Actuellement, l'organisme d'enquête fait exécuter les enquêtes par le biais des services de la SNCB-holding. L'organisme d'enquête compte 3 personnes. A la holding, une dizaine de personnes s'occupent des

PROGRAMMA 3: ONDERZOEKORGAAN SPOORONGEVALLEN

Het onderzoeksorgaan van spoorwegongevallen werd gecreëerd door de wet van 19 12 2006, hoofdstuk VII. Momenteel laat het onderzoeksorgaan de onderzoeken uitvoeren via de diensten van de NMBS-Holding. De cel Onderzoek Ongevallen en Incidenten telt 3 personen. Bij de NMBS-holding houden een

enquêtes.
Depuis la création de cet organisme début 2007, 320 dossiers par an ont donné lieu à des enquêtes par la SNCB-Holding dont 5 à 6 par an à la demande de l'organisme d'enquête.

Ce système va être remplacé par un autre, rendu nécessaire du fait des mises en demeure de la Commission qui estime que le système mis en place par la Belgique, ne garantit pas l'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires libéralisées en cas d'accident.

Ce nouveau système, qui sera instauré par un paquet de 4 projets de lois qui règleront aussi des matières prévues dans les directives 2007/59, 2008/57 et 2008/110, organisera le système des enquêtes de la manière suivante :

- toutes les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure devront communiquer à l'organisme d'enquête tous les rapports d'enquête et d'accidents dont ils sont responsables et qu'elles doivent mener en application de leur propre système de gestion de la sécurité ;

- l'organisme d'enquête devra tenir une banque de données de ces rapports et formuler des recommandations visant à l'amélioration du système de gestion de la sécurité de l'ensemble du secteur ferroviaire circulant en Belgique. Ces recommandations seront adressées à l'autorité nationale de sécurité (SSICF) en charge du contrôle de la mise en place de ces recommandations ;
- l'organisme d'enquête réalisera lui-même les enquêtes imposées par la loi du 19/12/2006

- l'organisme d'enquête formule des recommandations au SSICF ;
- l'organisme d'enquête participe aux travaux de l'ERA (European Railway Agency) et aux travaux des organismes d'enquête des autres pays. Ces participations sont obligatoires.

C'est pourquoi il a été décidé de créer un fonds organique budgétaire qui a pour objectif de garantir l'autonomie financière de l'organisme d'enquête sur les accidents ferroviaires ainsi que 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 §2 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.

01. Personnel

tiental personen zich bezig met de onderzoeken.
Sinds de oprichting van deze instantie begin 2007 leidden 320 dossiers per jaar tot een onderzoeken door de NMBS-Holding, waarvan 5 tot 6 per jaar op verzoek van het onderzoeksorgaan.

Ten gevolge van de aanmaningen van de Commissie, die van mening is dat het Belgische systeem de onafhankelijkheid van de beheerder van de infrastructuur en de spoorwegondernemingen niet garandeert in geval van een ongeval, zal het huidig systeem worden vervangen.

Dit nieuwe systeem zal door 4 wetsontwerpen geregeld worden die eveneens de omzetting voorzien van de richtlijnen 2007/59, 2008/57 en 2008/110. Dit systeem van onderzoeken zal op de volgende manier georganiseerd worden:

- alle spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerder zullen aan het onderzoeksorgaan alle verslagen van onderzoek en ongevallen moeten meedelen waarvoor zij verantwoordelijk zijn en die zij in toepassing van hun eigen beheerssysteem van veiligheid moeten leiden;
- het onderzoeksorgaan zal een database van deze verslagen moeten bijhouden en aanbevelingen opmaken met het oog op de verbetering van het beheerssysteem van veiligheid van het geheel van de spoorwegsector in België. Deze aanbevelingen zullen gericht zijn aan de nationale veiligheidsinstantie (DVIS) belast met de controle van het invoeren van deze aanbevelingen;

- het onderzoeksorgaan zal zelf de onderzoeken verwezenlijken die door de wet van 19/12/2006 worden opgelegd
- het onderzoeksorgaan formuleert aanbevelingen aan DVIS;
- het onderzoeksorgaan neemt deel aan de werkzaamheden van ERA (European Railway Agency) en van de onderzoeksorganen van andere landen. Deze deelnames zijn verplicht.

Daarom werd besloten een organiek begrotingsfonds op te richten met als doel de financiële autonomie van het onderzoeksorgaan voor de spoorwegongevallen te garanderen alsook aan te tonen dat de bijdragen die gestort worden aan de kosten van deze instantie worden toegewezen.
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 §2 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.

01. Personeel

Effectifs

Niveau	2010	2011	**2012**
A	2,0	5,0	**5,0**
B	1,0	1,0	**1,0**
C	1,0	1,0	**1,0**
D	0,0	0,0	**0,0**
Totaux	4,0	7,0	**7,0**

Remarque : Les effectifs sont exprimés en équivalents temps plein.

Effectieven

Niveau	2010	2011	**2012**
A	2,0	5,0	**5,0**
B	1,0	1,0	**1,0**
C	1,0	1,0	**1,0**
D	0,0	0,0	**0,0**
Totalen	4,0	7,0	**7,0**

Opmerking: De effectieven zijn uitgedrukt in voltijdse equivalenten.

Dépenses (en milliers EUR) / (in duizendtallen EUR) **Uitgaven**

Statut	(P.A. B.A.)	2010	2011	**2012**	Statuut
Personnel statutaire	(30 11.00.17)	145 145	405 405	**416** **416**	Statutair personeel
Personnel non-statutaire	(30 12.21.48)	- -	- -	**-** **-**	Niet-statutair personeel
Totaux	**fc** **fb**	**145** **145**	**405** **405**	**416** **416**	**Totalen**

Note explicative.

Pour effectuer toutes ces tâches un effectif de 7 personnes est nécessaire : 1 chef enquêteur, 2 enquêteurs principaux (1 par rôle linguistique), 2 enquêteurs-adjoint (1 par rôle linguistique) et 2 assistants administratifs. En effet, l'organisme d'enquête doit assurer un service 365 jours par an, 24 heures sur 24.

Verklarende nota.

Om al deze taken uit te voeren is een personeelsbestand van 7 personen noodzakelijk: 1 onderzoeksverantwoordelijke, 2 hoofd-onderzoekers (1 per taalrol), 2 assistent-onderzoekers (1 per taalrol) en 2 administratieve assistenten. De diensten van het onderzoeksorgaan dienen 365 dagen per jaar, 24 uur op 24 verzekerd te worden.

02. Frais de fonctionnement

02. Werkingskosten

PA	A.B.	Nature		2010	2011	**2012**	2013	2014	2015	B.A.	Aard
30	12.11.01	Totaux	fc	18	138	**138**	138	138	138	12.11.01	Totalen
			fb	18	138	**138**	138	138	138		
30	12.11.04	Informatique	fc	-	200	**200**	200	200	200	12.11.04	Informatica
			fb	-	200	**200**	200	200	200		
30	74.10.01	Matériel roulant	fc	-	26	**26**	26	26	26	74.10.01	Rollend materieel
			fb	-	26	**26**	26	26	26		
30	74.22.01	Équipement	fc	1	4	**4**	4	4	4	74.22.01	Uitrusting
			fb	1	4	**4**	4	4	4		
30	74.22.04	Informatique	fc	-	-	**-**	-	-	-	74.22.04	Informatica
			fb	-	-	**-**	-	-	-		
		Totaux généraux	fc	19	368	**368**	368	368	368		**Algemeen totaal**
			fb	19	368	**368**	368	368	368		

Note explicative.

Le crédit inscrit à l'AB 51 30 12.11.01 se décompose comme suit :

- un montant de 50 kEUR est prévu pour la rémunération d'experts externes amenés à être sollicités en cas d'accident ;
- un montant de 45 kEUR est inscrit pour de l'assistance technique à la gestion des relations

Verklarende nota.

Het krediet ingeschreven op BA 51 30 12.11.01 is als volgt samengesteld :

- een bedrag van 50 kEUR is voorzien voor de vergoeding van externe experten waarop bij een ev. ongeval een beroep kan worden gedaan;
- een bedrag van 45 kEUR is ingeschreven voor technische bijstand bij het begeleiden van de

avec les experts externes ;
- couverture des frais de route : 1 kEUR ;
- frais de nettoyage, d'entretien et de réparation du véhicule de service que l'Organisme d'Enquête doit acheter en 2011 : 3 kEUR ;

- frais de GSM : 3 kEUR
- Mise à jour des informations relatives aux évolutions techniques, légales et administratives au niveau belge et européen, souscription à des abonnements spécialisés traitant spécifiquement des accidents survenus et des techniques de détection des faille pouvant entraîner des accidents : 3 kEUR ;
- Frais de traduction pour les documents entrants et sortants : 1 kEUR ;
- Frais de dépannage et assurance transfrontalière du véhicules de service : 1 kEUR ;

- Achat d'uniformes, de vestes de sécurité et de vêtements de protection : 5 kEUR ;
- Frais de catering pour les réunions internes et les participations à des séminaires : 12 kEUR ;
- Frais de carburant du futur véhicule de service : 1 kEUR ;
- Frais de représentation à l'étranger pour les membres de l'Organisme d'Enquête : 5 kEUR.

Décision conclave budgétaire 2012 : les crédits accordés sur l'AB 51 30 12.11.01 ont été adaptés pour 2012 à 138 kEUR en engagement et en liquidation.

Le crédit inscrit à l'AB 51 30 12.11.04 est prévu pour la constitution de bases de données informatiques .

Le crédit inscrit à l'AB 51 30 74.10.01 est destiné à l'achat d'un véhicule de service .

Le crédit inscrit à l'AB 51 30 74.22.01 est nécessaire pour l'achat de petit matériel, appareil photo, GPS, appareils de mesure .

A.B. 33 51 31 12.11.21 (Bud DO PA AB) — Coûts d'expertise externe dans le cadre de l'enquête sur l'accident ferroviaire à Buizingen.

(Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(en milliers EUR)

sc	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	150	-	**-**	-	-	-
b	120	31	**-**	-	-	-

PROGRAMME 4 : SERVICE DE MEDIATION

La nécessité de la création de ce service découle du Règlement CE nr. 1371/2007 du Parlement européen

contacten met de externe experten;
- reiskosten : 1 kEUR ;
- kosten wassen, onderhoud en herstelling van het dienstvoertuig dat door het onderzoeksorgaan voor de spoorongevallen in 2011 zal worden aangekocht: 3 kEUR ;
- kosten GSM : 3 kEUR ;
- 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 : 3 kEUR ;
- Vertaalkosten van inkomende en uitgaande documenten : 1 kEUR ;
- Kosten voor pechverhelping en grensoverschrijdende verzekering van de dienstvoertuigen : 1 kEUR ;
- Aankoop van uniformen, veiligheidsvesten en beschermkledij : 5 kEUR ;
- Cateringkosten voor interne vergaderingen en deelname aan seminaries: 12 kEUR ;
- Brandstofkosten voor het toekomstig dienstvoertuig: 1 kEUR ;
- Representatiekosten voor buitenlandse missies van de leden van het Onderzoeksorgaan voor spoorongevallen : 5 kEUR.

Beslissing begrotingsconclaaf 2012 : de toegekende kredieten voor 2012 op BA 51 30 12.11.01 werden in vastlegging en in vereffening aangepast naar 138 kEUR.

Het krediet ingeschreven op BA 51 30 12.11.04 is voorzien voor de opmaak van een databank .

Het krediet ingeschreven op BA 51 30 74.10.01 is bestemd voor de aankoop van een dienstvoertuig .

Het krediet ingeschreven op BA 51 30 74.22.01 is nodig voor de aankoop van klein materiaal zoals een fototoestel, een GPS, meetapparatuur .

B.A. 33 51 31 12.11.21 (Beg OA AP BA) — Kosten voor externe expertise in het kader van het onderzoek van het spoorongeval te Buizingen.

(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	150	-	**-**	-	-	-
b	120	31	**-**	-	-	-

PROGRAMMA 4: OMBUDSDIENST

De noodzaak tot oprichting van deze dienst volgt uit de verordening (EG) nr. 1371/2007 van het Europees

et du Conseil du 23 octobre 2007 concernant les droits et obligations des voyageurs dans le transport ferroviaire.

Il est prévu de réorganiser l'actuel service de médiation du groupe SNCB tout en réformant les mesures d'application que le règlement précité impose, notamment la création d'une ou de plusieurs instances chargées du maintien du règlement.

Cette réforme est utile car à partir du 1er janvier 2010, le transport international des passagers sera libéralisé et la compétence du service de médiation doit être plus grande que celle qui lui est confiée par la loi du 21 mars 1991 (limitée aux entreprises publiques du groupe SNCB). Une partie de cette réforme est le transfert du service de médiation vers le SPF Mobilité et Transports.

La compensation des coûts de fonctionnement pour ce service s'opère sur l'AB 51 10 31.00.96 – Contribution à liquider au profit de la SNCB pour l'entretien, la gestion et l'exploitation des gares et parkings.

01. Personnel

Effectifs

Niveau	2010	2011	**2012**
A	0,0	11,79	**11,79**
B	0,0	0,0	**0,0**
C	0,0	0,0	**0,0**
D	0,0	0,0	**0,0**
Totaux	0,0	11,79	**11,79**

Remarque : Les effectifs sont exprimés en équivalents temps plein.

Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer.

Er is voorzien om samen met de toepassingsmaatregelen die de voornoemde verordening oplegt, nl. de oprichting van een of meerdere instanties belast met de handhaving van de verordening, de huidige ombudsdienst bij de NMBS-Groep te hervormen.
Deze hervorming is nodig omdat vanaf 1ste januari 2010 het internationaal reizigersvervoer geliberaliseerd wordt, en de bevoegdheid van de ombudsdienst ruimer moet worden dan deze die hem momenteel is toegewezen door de wet van 21 maart 1991 (beperkt tot de overheidsbedrijven van de NMBS-Groep). Onderdeel van deze hervorming is de overheveling van de ombudsdienst naar de FOD Mobiliteit en Vervoer.

De compensatie van de werkingskosten voor deze dienst gebeurt op BA 51 10 31.00.96- Bijdragen ten gunste voor de NMBS-Holding voor het onderhoud, het beheer en de exploitatie van de stations en de parkings.

01. Personeel

Effectieven

Niveau	2010	2011	**2012**
A	0,0	11,79	**11,79**
B	0,0	0,0	**0,0**
C	0,0	0,0	**0,0**
D	0,0	0,0	**0,0**
Totalen	0,0	11,79	**11,79**

Opmerking: De effectieven zijn uitgedrukt in voltijdse equivalenten.

Dépenses (en milliers EUR) / (in duizendtallen EUR) **Uitgaven**					
Statut	(P.A. B.A.)		2010	2011 **2012**	Statuut
Personnel statutaire	(40 11.00.16)	c	1	- **-**	Statutair personeel
		b	1	- **-**	
Personnel non-statutaire	(40 12.21.48)	c	-	871 **1.112**	Niet-statutair personeel
		b	-	871 **1.112**	
Totaux		**c**	**1**	**871 1.112**	**Totalen**
		b	**1**	**871 1.112**	

Note explicative.

Le service de médiation auprès de la SNCB est actuellement composé d'un médiateur néerlandophone, d'un médiateur francophone et d'une équipe de dix enquêteurs et collaborateurs administratifs.

A partir du 1er janvier 2010, la compétence du service

Verklarende nota.

De huidige Ombudsdienst bij de NMBS-groep bestaat uit een Nederlandstalige en een Franstalige ombudsman en een team van 10 onderzoekers en administratieve krachten.

Vanaf 1 januari 2010 wordt de bevoegdheid van de

de médiation sera élargie au transport international de voyageurs.

A partir de cette date, les sociétés ferroviaires pourront se trouver librement en concurrence pour offrir des services aux voyageurs sur les liaisons internationales.

La charge de travail du service de médiation devrait donc en principe augmenter par rapport à celle constatée actuellement, mais dans un premier temps, l'hypothèse admise sera que les ressources actuelles dont dispose le service de médiation, suffisent à accomplir ses missions.

02. Frais de fonctionnement

Ombudsdienst verruimd tot het internationaal reizigersvervoer.

Vanaf die datum kunnen spoorwegondernemingen vrij met elkaar in concurrentie treden om internationale reizigersdiensten aan te bieden.

De werkbelasting van de Ombudsdienst zal dus in principe toenemen ten opzichte van vandaag, maar in eerste instantie wordt aangenomen dat de huidige middelen waarover de Ombudsdienst beschikt, volstaan om zijn opdrachten uit te voeren

02. Werkingskosten

PA	A.B.	Nature		2010	2011	**2012**	2013	2014	2015	B.A.	Aard
40	12.11.01	Totaux	c	-	198	**249**	249	249	249	12.11.01	Totalen
			b	-	198	**249**	249	249	249		

Note explicative.

Le crédit inscrit à l'AB 51 40 12.11.01 est nécessaire pour couvrir les frais de logement et de fonctionnement du service.

Verklarende nota.

Het krediet ingeschreven op BA 51 40 12 11 01 is nodig voor de huisvesting en werking van de dienst.

PROGRAMME 6 : 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

PROGRAMMA 6: 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 brenging 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

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 ;
5. Insertion de toutes les violations graves dans les registres électroniques : 31.12.2015.

La première partie du projet doit 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 doit 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

minimumvereisten voor de elektronische registers : 31.12.2009;
2. Aanname 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. Opname van alle ernstige inbreuken in de elektronsiche registers: 31.12.2015.

Het eerste deel van het project moet 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 moet dit uiterlijk tegen februari 2011 gerealiseerd zijn, om nadien de applicatieontwikkeling te kunnen aanvatten. Meerdere functionele analisten en nadien ontwikkelaars zullen dus parallel – zeer goed gecoördineerd en met duidelijke deadlines moeten kunnen werken

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		2010	2011	**2012**	2013	2014	2015	B.A.	Aard
60	12.11.04	Informatique	c	-	1 821	**780**	780	780	780	12.11.04	Informatica
			b	-	1 821	**1 069**	1 069	1 069	1 069		
60	74.22.04	Informatique	c	-	200	**200**	200	200	200	74.22.04	Informatica
			b	-	200	**200**	200	200	200		
		Totaux généraux	c	-	2 021	**980**	980	980	980		**Algemeen totaal**
			b	-	2 021	**1 269**	1 269	1 269	1 269		

Note explicative.

Verklarende nota.

Le crédit à l'AB 51 60 12.11.04 est nécessaire pour les frais de développement des applications :

- Chef de projet
- Analyste fonctionnel
- Analyste technique
- 2 développeurs CoolGen
- Développeur adobe Frontend, tech et backend
- Administrateur Database

Le crédit à l'AB 51 60 74.22.04 est nécessaire pour les investissements suivants :

- acquisition de l'infrastructure commune
- acquisition des licences CoolGen

Het krediet op BA 51 60 12.11.04 is noodzakelijk voor de kosten voor de ontwikkeling van de toepassingen:

- Projectleider
- Functioneel analist
- Technisch analist
- 2 developer CoolGen
- Developer adobe Frontend, tech et backend
- Database administrator

Het krediet op BA 51 60 74.22.04 is noodzakelijk voor de volgende investeringen:

- verwerving van de gemeenschappelijke infrastructuur
- verwerving van CoolGen licenties

DIVISION ORGANIQUE 52

DIRECTION GENERALE TRANSPORT AERIEN

Mission et vision de la Direction générale Transport aérien

La mission de la DGTA

La direction générale Transport aérien (DGTA) est l'instance chargée de garantir le développement sûr, ordonné et durable de l'aviation civile en Belgique. Elle vise à l'amélioration continue de la sécurité aérienne et ses compétences contribueront également au renforcement économique du secteur aérien belge.

Conformément à sa mission, la DGTA exécute ses tâches aussi bien au niveau national qu'international. La réalisation de cette mission se déroule dans un cadre international turbulent et dans le contexte de la crise économique actuelle. Durant des dizaines d'années, la collaboration avec d'autres autorités aériennes se déroulait de manière informelle et basée sur les responsabilités définies par les traités de Chicago. À cause des récentes et futures réglementations européennes (comme la réglementation se rapportant au « Single Sky » ou l'extension des tâches de l'agence européenne de la sécurité aérienne EASA), des compétences sur le marché de l'UE et du fonctionnement de l'EASA, il sera nécessaire de revoir comment nous voulons à l'avenir régulariser et gérer le secteur aérien au sein de l'Europe. Sur le plan de la surveillance, la DGTA se profilera de plus en plus en tant que « service extérieur » des organisations internationales et cela essentiellement sur le plan de la surveillance. Quant à la réglementation, la DGTA s'efforcera en outre d'exercer les influences nécessaires pour défendre les intérêts de la Belgique. La DGTA devra donc également « grandir » en harmonie avec le marché. Ce développement requerra de nouvelles compétences spécifiques.

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.

ORGANISATIEAFDELING 52

DIRECTORAAT-GENERAAL LUCHTVAART

Missie en visie van het directoraat-generaal Luchtvaart

De missie van de DGLV

Het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) is de instelling die verantwoordelijk is voor de veilige, geordende en duurzame ontwikkeling van de burgerluchtvaart in België en streeft naar een continue verbetering van de luchtvaartveiligheid. Het DGLV zal vanuit zijn competenties eveneens de economische versterking van de Belgische luchtvaartsector ondersteunen.

Het DGLV voert zowel op nationaal als op internationaal niveau zijn taken uit conform zijn missie. Het realiseren van deze missie vindt plaats binnen zowel de huidige economische crisis als binnen een turbulent internationaal kader. Nadat er decennia lang op een informele wijze is samengewerkt met andere luchtvaartautoriteiten op basis van verantwoordelijkheden vastgelegd in de verdragen van Chicago, zullen als gevolg van recente en toekomstige Europese regelgeving (zoals de regelgeving met betrekking tot "Single Sky" of de uitbreiding van taken van het Europese veiligheidsagentschap EASA), de marktcompetenties van de 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 profileren als een "buitendienst" van de internationale organisaties, vooral op het vlak van toezicht. Daarbij zal het DGLV zich inspannen om op regelgevend vlak de nodige invloeden uit te oefenen ter verdediging van de Belgische belangen. Het DGLV zal dus ook moeten "meegroeien" met de markt.

Deze groei zal nieuwe specifieke competenties van het DGLV vergen.

De visie op 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.

Vision de la DGTA sur les secteurs aéronautiques

Evolutions contextuelles dans l'aviation civile

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. Récemment, un accord accroissant la libéralisation a été signé entre les Etats-Unis et l'UE, ce qui offrira aux compagnies aériennes belges plus d'opportunités pour par exemple programmer des vols avec de petits appareils depuis la Belgique vers de petits aéroports aux Etats-Unis. On peut également s'attendre à un effet positif pour l'aéroport national de Brussels Airport, sachant par exemple qu'une nouvelle alliance aéronautique impliquera Brussels Airport dans son exploitation en tant que " hub " secondaire.

Sécurité

La mission de l'EASA, organe stratégique de la Commission européenne, est de promouvoir le plus haut niveau possible de sécurité et de protection environnementale de l'aviation civile. Les États membres ont désigné l'EASA pour délivrer des certifications de type pour la navigabilité et la compatibilité environnementale des aéronefs. L'EASA se charge aussi de l'agrément des organisations de conception des produits aéronautiques.

En 2010, les champs d'application de l'EASA ont été étendus d'une part aux licences pour le personnel navigant et d'autre part à l'exploitation opérationnelle des compagnies aériennes. Les dispositions relatives à la mise en œuvre de l'extension de ces champs d'application entreront probablement en vigueur en avril 2012 au plus tard. Dans le cadre du « Single Sky Package 2 », les champs d'application de l'EASA ont été également étendus aux licences des services de la navigation aérienne et des aéroports.

Conformément aux règlements européens, les administrations nationales traitent les autres domaines de la navigabilité (fabrication de l'aviation, certificats d'aéronefs individuels, entretien des aéronefs et licences du personnel en question). Ces règlements fixent non seulement les devoirs des citoyens mais aussi les devoirs et les moyens de l'administration nationale. Via l'EASA, la commission veillera à la juste application des règlements.

Sûreté

Visie van het DGLV over de luchtvaartsectoren

Omgevingsevoluties in de burgerluchtvaart

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. Tussen de VS en de EU is onlangs een akkoord gesloten over verdergaande liberalisering en dat zal ook meer mogelijkheden geven aan Belgische luchtvaartmaatschappijen om bijvoorbeeld met kleine toestellen te vliegen vanuit België naar de kleinere vliegvelden in de VS. Ook de nationale luchthaven "Brussels Airport" zal als gevolg van deze liberalisering een positief effect kunnen verwachten, bijvoorbeeld doordat een nieuwe luchtvaartalliantie "Brussels Airport" in hun exploitatie zal betrekken als een secundaire hub.

Veiligheid

EASA, de operationele arm van de Europese Commissie, zorgt ervoor dat de Europese burgerluchtvaart een zo hoog mogelijk veiligheid- en milieubeschermingsniveau nastreeft. EASA heeft van de lidstaten de bevoegdheid en verantwoordelijkheid gekregen voor typecertificering van luchtvaartuigen en verzorgt eveneens de goedkeuring van conceptiebedrijven.

Het toepassingsdomein van EASA werd in 2010 enerzijds uitgebreid met vergunningen voor vliegend personeel en anderzijds met de operationele uitbating van luchtvaartmaatschappijen. De uitvoeringsvoorschriften voor deze uitbreidingen worden meer dan waarschijnlijk van toepassing vanaf ten laatste april 2012. In het kader van de "Single Sky Package II" werd de certificatie van luchtvaartnavigatiediensten en van luchthavens eveneens toegevoegd aan het toepassingsdomein van EASA.

Het toepassingsdomein luchtwaardigheid (luchtvaartfabricage, individuele luchtvaartuigcertificaten, onderhoud van luchtvaartuigen en vergunningen van het personeel in kwestie) wordt door de nationale administraties behandeld, overeenkomstig Europese reglementen. Deze reglementen bepalen niet alleen de plichten van de burgers, maar ook de plichten en middelen van de nationale administraties. De Europese Commissie zal, via EASA, waken over de correcte toepassing van de reglementen.

Beveiliging

Depuis le 11 septembre 2001, la Commission européenne dispose de compétences étendues sur le plan de la sûreté. Elle est aussi un partenaire des États-Unis pour ce qui concerne la coopération dans le domaine de sûreté. Les États-Unis exigent de plus en plus en matière de sûreté, et il est important pour la Belgique de participer dans les structures de concertation européenne afin de juger de la pertinence des mesures à faire valoir. En 2010, une nouvelle réglementation européenne est entrée en vigueur.

Espace aérien

Depuis 2004, l'Union européenne dispose aussi de compétences au niveau de l'espace aérien et peut donc définir des règles en matière de gestion et d'utilisation de l'espace aérien. Cette réglementation prévoit notamment une séparation entre les instances de réglementation, d'exécution et de contrôle. Ici, les États et leurs organismes de contrôle aérien devront mettre en œuvre des accords de coopération transfrontaliers qui doivent mener à la création de blocs fonctionnels d'espace aérien (« Functional Airspace Blocs – FAB »). Le 18 novembre 2008, la Belgique a signé avec l'Allemagne, les Pays-Bas, le Luxembourg, la France et la Suisse une déclaration d'intention visant la création pour 2013 du FAB Europe centrale (FABEC).

La nouvelle réglementation et l'acceptation du paquet SES II (Règlement (CE) n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009) entraînent de profondes modifications dans les rapports entre les États et leurs organismes de contrôle aérien, dans les rapports entre les États et la Commission européenne ainsi que dans les rapports entre les organismes de contrôle aérien et Eurocontrol.

En décembre 2010, le « FABEC States Agreement » a été signé après de longues négociations, ce qui a permis d'instaurer un « Functional Airspace Block » au sein des États membres du FABEC.

Union européenne

En dehors des points susmentionnés, la Commission européenne est également active dans le cadre de l'élaboration d'une réglementation concernant notamment les tarifs et capacités aéroportuaires, l'intégration d'un système d'échange de quotas d'émissions (Emission Trading System) et les obligations dans le domaine des nuisances sonores. Via un programme d'investissements, l'Europe stimule en outre la fabrication d'avions plus écologiques et met en œuvre un énorme programme de recherche avec l'industrie dans le but de développer et d'unifier le contrôle aérien en Europe. Il est important que tant les entreprises que les autorités belges se rallient à ces développements importants.

Sinds 11 september 2001 heeft de Europese Commissie vergaande bevoegdheden gekregen op het gebied van beveiliging. De Commissie fungeert als de gesprekspartner met de VS over samenwerking op beveiligingsgebied. De VS schroeft de beveiligingseisen steeds hoger op en het is voor België belangrijk te participeren in de Europese overlegstructuren om de redelijkheid van de toekomstige maatregelen te bepleiten. In 2010 werd een nieuwe Europese regelgeving luchtvaartbeveiliging van kracht.

Luchtruim

Sinds 2004 heeft de Europese Unie ook bevoegdheden op het gebied van het luchtruim en kan zij regels bepalen ten aanzien van het beheer en het gebruik ervan. Zo verplicht deze regelgeving tot een scheiding tussen regelgever, toezichthouder en uitvoerder. Hierbij dienen grensoverschrijdende samenwerkingsverbanden tussen Europese staten en hun luchtverkeersleidingorganisaties opgestart te worden die moeten leiden tot de creatie van functionele luchtruimblokken ("Functional Airspace Blocs – FABs"). Op 18 november 2008 heeft België samen met Duitsland, Nederland, Luxemburg, Frankrijk en Zwitserland een intentieverklaring ondertekend om vóór 2013 de "FAB Europe Central (FABEC)" te creëren.

Als gevolg van de nieuwe regelgeving en de aanneming van het SES II pakket (Europese Verordening 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 Eurocontrol, sterk aan verandering onderhevig.

In december 2010 werd het langdurig onderhandelde "FABEC States Agreement' ondertekend, waardoor een "Functional Airspace Block" werd opgericht binnen de FABEC-lidstaten.

Europese Unie

Naast voornoemde domeinen is de Europese Commissie reglementair actief op het vlak van luchthaventarieven, luchthavencapaciteit, de invoering van een "Emission Trading System" en verplichtingen op het gebied van geluidsoverlast. Hierbij stimuleert Europa de productie van milieuvriendelijke vliegtuigen via een investeringsprogramma en heeft ze een enorm onderzoeksprogramma opgestart met de industrie voor het uniformeren van de luchtverkeersleiding in Europa. Het is belangrijk dat zowel Belgische bedrijven als de overheid aansluiting verkrijgen bij deze belangrijke ontwikkelingen.

OACI

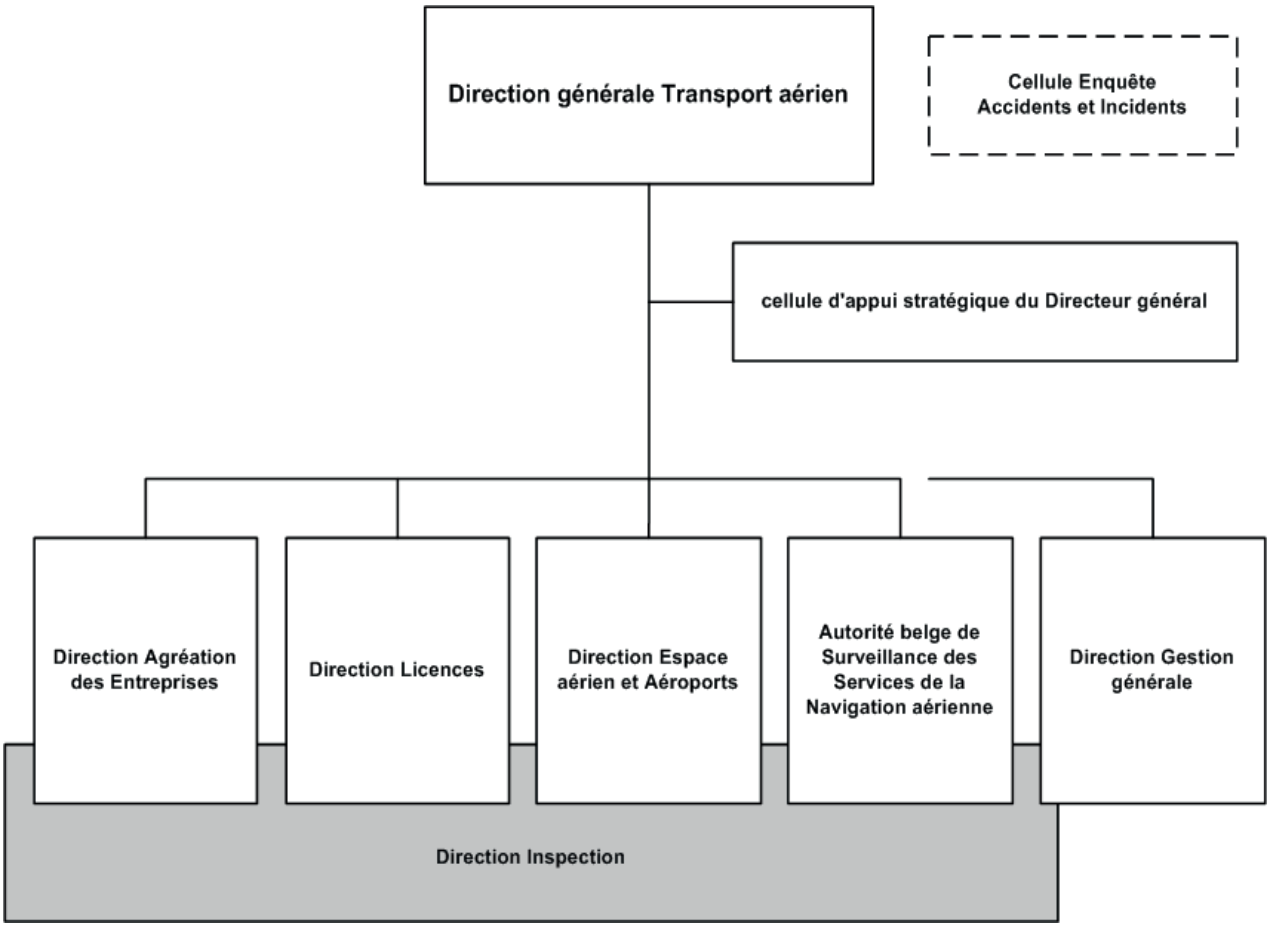
L'OACI, l'organisation des Nations Unies, repose uniquement sur ses États membres. L'Union européenne n'a pas directement accès à l'OACI et n'est dès lors pas membre de cette organisation. À partir de 2010 et jusqu'en 2013, la Belgique sera directement représentée au Conseil de l'OACI. Par rapport aux dix dernières années, la DGTA pourra dès lors contribuer plus énergiquement aux activités de l'OACI.

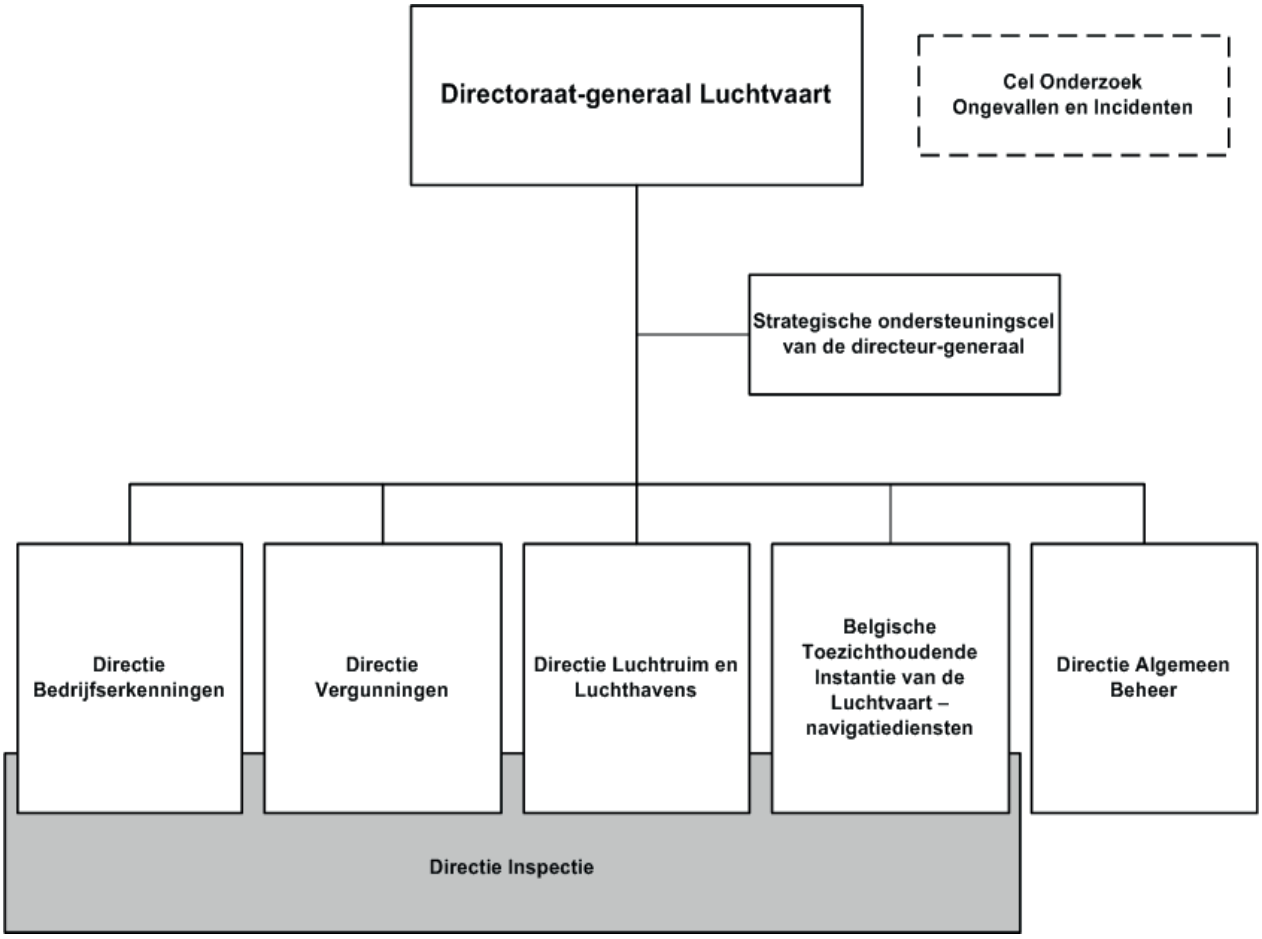
ICAO

De VN-organisatie ICAO steunt uitsluitend op zijn lidstaten. Zo heeft de EU geen rechtstreekse toegang tot ICAO en is bijgevolg geen lid van deze organisatie. Van 2010 tot 2013 zal België rechtstreeks vertegenwoordigd zijn in de Raad van ICAO. Het DGLV zal aldus een veel actievere bijdrage kunnen leveren aan de ICAO-activiteiten dan in het voorbije decennium het geval was.

Structure/organigramme de la Direction générale

Structuur/organigram van het Directoraat generaal





Effectif du personnel en ETP (1) / Personeelseffectief in FTE (1)			
Niveau	31/12/2010	31/12/2011	31/12/2012
A	77,9	92,6	90,6
B	50,5	53,7	53,7
C	25,5	29,3	29,3
D	17,3	14,9	14,9
Totaux / Totalen	**171,2**	**190,5**	**188,5**
(1) FTE = nombre à la date du 31/12, indépendant de la date d'entrée ou de départ		*(1) FTE = aantal op 31/12, ongeacht datum van indiensttreding of vertrek*	

Crédits attribués à la Division Organique / Kredieten toegekend aan de Organisatieafdeling									
Programma / Programme		2010 realisatie réalisé	2011 initieel initial	2011 aangepast ajusté	2012 voorstel proposition	+/- 2012 - 2011	2013 raming estimation	2014 raming estimation	2015 raming estimation
Bestaansmidd. / Subsistance	c b	8.767 8.327	10.140 10.189	10.140 10.189	**10.127** **10.266**	-13 +77	2.249 2.388	2.249 2.388	2.249 2.388
Regulering / Régulation	c b	510 510	560 560	560 560	**572** **572**	+12 +12	572 572	572 572	572 572
Belgocontrol Belgocontrol	c b	- -	9.000 9.000	9.000 9.000	**-** **-**	-20.000 -20.000	- -	- -	- -
Luchthaven BN / Aéroport BN	c b	3 35	2.395 2.317	2.395 2.317	**1.297** **1.307**	-1.098 -1.010	1.297 1.307	1.297 1.307	1.297 1.307
Fonds 52/5 / Fonds 52/5	fc fb	2.835 2.779	4.147 4.164	4.147 4.164	**4.120** **4.120**	-27 -44	4.120 4.120	4.120 4.120	4.120 4.120
Ombudsdienst / Médiation	c b	6 5	35 35	35 35	**35** **35**	- -	35 35	35 35	35 35

Totaux / Totalen	**c**	**9.286**	**22.130**	**22.130**	**12.031**	**-10.099**	**4.153**	**4.153**	**4.153**
	b	**8.877**	**22.101**	**22.101**	**12.180**	**-9.921**	**4.302**	**4.302**	**4.302**
	fc	**2.835**	**4.147**	**4.147**	**4.120**	**-27**	**4.120**	**4.120**	**4.120**
	fb	**2.779**	**4.164**	**4.164**	**4.120**	**-44**	**4.120**	**4.120**	**4.120**

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 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

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 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

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 1er 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 (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

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), 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

jours ouvrables après réception du dossier.

100% des renouvellements d'un AOC sont délivrés au plus tard le dernier jour ouvrable précédent 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.

Réalisations 2010

Fin 2010, le nombre d'exploitants titulaires d'un AOC s'élevait à 13, dont 10 pour des avions et 3 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 21 ajouts et 29 retraits d'aéronefs ont été enregistrés sur les AOC des exploitants belges. Globalement, la flotte exploitée en aviation commerciale a donc diminué de 8 avions. En outre, 22 appareils ont disparu en raison de l'arrêt des activités d'EAT. 142 autorisations de leasing ont été délivrées.

Dans le cadre de la supervision continue, 472 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

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.

Realisaties 2010

Het aantal exploitanten dat houder is van een AOC werd eind 2010 afgesloten op 13 waarvan 10 voor vliegtuigen en 3 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 21 toevoegingen en 29 schrappingen van luchtvaartuigen op de AOC's van Belgische exploitanten uitgevoerd. Globaal gezien is de uitgebate vloot in de commerciële luchtvaart verminderd met 8 vliegtuigen. Daarnaast verdwenen 22 toestellen wegens het stopzetten van de activiteiten van EAT. Er werden 142 toelatingen tot leasing verleend.

In het raam van het permanent toezicht zijn er 472 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

d'actions correctrices que chaque exploitant doit mettre en œuvre.

125 révisions de manuels d'exploitation et 98 révisions de « Minimum Equipment Lists » ont été soumises pour approbation.

En 2010, 16 autorisations générales ont été délivrées pour le transport de marchandises dangereuses ; 26 autorisations ont été délivrées pour le transport de substances radioactives. Par ailleurs, 23 audits ont été réalisés en ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses.

Service Aviation Privée (C-GEN)

Activités de base

Le Service Aviation Privée assure le contrôle technique de l'ensemble des aéronefs non commerciaux immatriculés en Belgique (avions, planeurs et montgolfières). Ces contrôles ont lieu dans le cadre de la délivrance des certificats de navigabilité conformément aux procédures prescrites par l'EASA et l'OACI, Conformément aux procédures aéronautiques internationales, le Service Aviation Privée délivre également les autorisations aux organismes de maintenance.

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

proces van correctieve acties op gang die iedere exploitant dient uit te voeren.

Er werden 125 revisies van exploitatiehandboeken en 98 revisies van "Minimum Equipment Lists" ter goedkeuring voorgelegd.

In 2010 werden 16 algemene machtigingen verleend voor het transport van gevaarlijke goederen. Er werden ook 26 toelatingen verleend voor het transport van radioactieve substanties. Er zijn 23 audits gerealiseerd met betrekking tot het transport van gevaarlijke goederen.

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 de vergunningen af aan onderhoudsorganismen conform de internationale luchtvaartprocedures.

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

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.

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 2010

En 2010, le service C-GEN a traité 968 dossiers se rapportant à des certificats de navigabilité. Avec leurs 923 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 (25 pour des avions et 16 pour des montgolfières) et 4 certificats de navigabilité à l'exportation. 21 autorisations restreintes à la circulation aérienne ont également été délivrées.

Seize certificats d'agrément pour des ateliers de maintenance ont été renouvelés conformément à la réglementation nationale. Deux ateliers ont reçus, non seulement leur licence nationale, mais aussi, conformément à la réglementation européenne EASA Part M Subpart F, un certificat initial.

Il y a 26 ateliers de maintenances agréés conformément à la réglementation européenne EASA Part M Subpart F.

Le service a réalisé 681 contrôles d'avions et 242 contrôles de montgolfières.

Service Aviation commerciale (C-COM)

Activités de base

Le service Aviation commerciale assure le contrôle

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.

Alle goedgekeurde onderhoudswerkplaatsen worden minstens een keer per jaar geauditeerd. 90% van de toezichtaudits worden volgens de jaarplanning uitgevoerd.

Realisaties 2010

In 2010 heeft de dienst C-CEN 968 dossiers met betrekking tot bewijzen van luchtwaardigheid behandeld. De hernieuwingen van de bestaande bewijzen van luchtwaardigheid hadden in dit totaal het leeuwendeel met 923 dossiers. Daarnaast heeft de dienst ook 41 initiële luchtwaardigheidsbewijzen (25 voor vliegtuigen en 16 voor warme luchtballonnen) alsook 4 luchtwaardigheidsbewijzen voor export afgeleverd. Er werden eveneens 21 beperkte toelatingen tot het luchtverkeer verleend.

Er werden 16 bewijzen van erkenning van onderhoudswerkplaatsen hernieuwd conform de nationale reglementering. Twee ateliers kregen naast hun nationale erkenning conform de Europese regelgeving EASA Part M Subpart F ook een initiële erkenning.

26 onderhoudswerkplaatsen werden conform de Europese regelgeving EASA Part M Subpart F erkend.

De dienst voerde 681 controles op vliegtuigen en 242 controlesop heteluchtballonnen uit.

Dienst Commerciële Luchtvaart (C-COM)

Basisactiviteiten

De dienst Commerciële Luchtvaart verzekert de

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.

technische controle van alle commercieel uitgebate 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.

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.

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)

Operationele doelstellingen (+ indicatoren)

- Délivrer des certificats de navigabilité et renouveler les ARC aux aéronefs de transport public (air carriers et business aircraft - EASA Part 21)

- Luchtwaardigheidsvergunningen verstrekken en de ARC's van luchtvaartuigen voor openbaar vervoer (air carriers en business aircraft - EASA Part 21) hernieuwen.

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%).

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%).

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.

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.

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%).

Luchtwaardigheidvergunningen voor luchtvaartuigen voor openbaar vervoer voor de export verstrekken: 90% van de luchtwaardigheidsvergunningen 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%).

- Délivrer des certificats de navigabilité et renouveler les ARC aux hélicoptères (EASA Part 21)

- Luchtwaardigheidsvergunningen verstrekken en de ARC's voor helikopters (EASA Part 21) hernieuwen.

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%).

Luchtwaardigheidsvergunningen voor helikopters verstrekken: 90% van de luchtwaardigheidsvergunningen worden binnen een maand na ontvangst van een volledig en correct technisch dossier verstrekt. De procedure wordt nageleefd (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%).

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 luchtwaardigheidsvergunningen worden binnen een maand na ontvangst van een volledig en correct technisch dossier verstrekt. De fysieke inspectie wordt uitgevoerd (100%).

- Effectuer des contrôles physiques sur les aéronefs

- Fysieke inspecties van de luchtvaartuigen uitvoeren.

Effectuer un contrôle physique approprié: 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.

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.

Een gepaste fysieke inspectie 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.
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.

- Suivre les programmes de fiabilité et les incidents significatifs des aéronefs des compagnies aériennes (par type d'aéronef).

- De betrouwbaarheidsprogramma's en de relevante incidenten van de luchtvaartuigen van de luchtvaartmaatschappijen (per type luchtvaartuig) opvolgen.

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.

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.

- Agréer et surveiller les organismes de maintenance EASA Part 145

- De onderhoudsinstellingen goedkeuren en er toezicht op houden (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.

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.

L'action est prise dans les 20 jours ouvrables quand les rapports d'audit ne sont pas clôturés dans les délais prescrits (90%).

Er wordt actie ondernomen binnen 20 werkdagen wanneer de auditrapporten niet binnen de voorgeschreven termijn worden afgesloten (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 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.

- 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 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.

- Délivrer et surveiller les autorisations techniques 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.

- Délivrer et surveiller les autorisations IFR.

Een IFR -vergunning verstrekken aan een luchtvaartuig: 90% van de vergunningen worden binnen een maand na ontvangst van een volledig en

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.

- 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 2010

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 14 délivrances initiales et de 2 certificats de navigabilité pour exportation. En ce qui concerne les hélicoptères, outre quelques renouvellements, 7 certificats de navigabilité initiaux et 1 certificat de navigabilité pour exportation ont été délivrés.

C-COM a délivré 5 licences IFR en 2010 et réalisé 90 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 33 laissez-passer de navigation et rendu 44 avis techniques sur des demandes de leasing.

Il a réalisé 15 audits d'organismes de gestion du maintien de la navigabilité d'aéronefs (conformément à la réglementation EASA Part M), 26 audits d'organismes de production conformément à la réglementation EASA Part 21 POA et 36 audits d'organismes de maintenance conformément à la réglementation EASA Part 145.

Enfin, en 2010, aucun « engineering centre » n'a été agréé.

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

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.

- 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 2010

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: 17 initiële afgiften en 2 bewijzen van luchtwaardigheid voor export. Voor helikopters werden er naast enkele hernieuwingen, 7 initiële bewijzen van luchtwaardigheid en 1 bewijs van luchtwaardigheid voor export afgeleverd.

C-COM leverde in 2010 5 IFR-vergunningen af en voerde 90 controles uit op deze vergunningen. De dienst gaf 45 technische machtigingen "CAT II/III, ETOPS, RVSM, B-RNAV" uit.

De dienst Commerciële Luchtvaart reikte 33 luchtvaartpassen uit en gaf 44 technische adviezen bij leasingaanvragen.

Er werden 15 audits van managementorganisaties voor het beheer van de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen (volgens de regelgeving EASA Part M), 26 audits van productieorganisaties volgens de regelgeving EASA Part 21 POA en 36 audits van onderhoudsorganisaties volgens de regelgeving EASA Part 145 uitgevoerd.

In 2010 ten slotte werden geen "engineering centres" aanvaard.

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

organismes de conception et cela conformément aux procédures aéronautiques internationales. Il traite les dossiers relatifs aux certificats de bruit et les « 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

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".

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 nemen 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 geluidshindervergunnning 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-

procédures EASA.

Approuver les programmes de maintenance: prendre une décision de (dés)approbation dans les 15 jours 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 2010

En 2010, 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. Depuis 2008, 26 organismes de maintenance ont obtenu leur agrément initial conformément à la réglementation EASA Part M Subpart F.

En 2010, le service C-CER a agréé 3 organismes de gestion du maintien de la navigabilité (CAMO = Continuing Airworthiness Management Organisation) conformément à la réglementation EASA Part M Subpart G. Le service a en outre approuvé 40 adaptations ou réparations à des aéronefs immatriculés en Belgique et a délivré 225 certificats de bruit. Trente-cinq « 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

procedures goedkeuren.

De onderhoudsprogramma's goedkeuren: een goedkeurings- of afkeuringsbeslissing nemen binnen 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 2010

In 2010 heeft de dienst Certificatie (C-CER) 28 controle-audits uitgevoerd met betrekking tot de erkenning van luchtwaardigheidsbeheerbedrijven. Sinds 2008 hebben er 26 luchtwaardigheidsbeheerbedrijven hun initiële erkenning ontvangen conform de EASA-reglementering Part M Subpart F.

In 2010 heeft de dienst C-CER 3 luchtwaardigheidsbeheerbedrijven (CAMO = Continuing Airworthiness Management Organisation) erkend conform de EASA-reglementering Part M subpart G. De dienst heeft bovendien ook 40 aanpassingen of herstellingen aan in België ingeschreven luchtvaartuigen goedgekeurd en 225 geluidscertificaten afgegeven Uiteindelijk werden er vijfendertig "Emergency Equipment Layouts" goedgekeurd.

Dienst handelsluchtvaartexploitatie (C-EXP)

Basisactiviteiten

Deze dienst concretiseert het beleid inzake het geregeld en niet-geregeld luchtvervoer. De dienst

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 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

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 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

date de survol, pour autant que la demande parvienne au moins dix jours ouvrables avant la date de survol.

o 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).

o 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.

o 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.

o 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.

datum van overvliegen voor zover de aanvraag ten minste 10 werkdagen vóór de datum van overvliegen wordt ontvangen.

o 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).

o 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.

o 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.

o 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 2010

Le service Exploitation commerciale aérienne a délivré 88 autorisations et 89 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), 3 114 demandes de droits de trafic pour un total de 14 176 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 2009 au 31 octobre 2010). Les demandes émanaient de 109 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 2010, le Service Exploitation commerciale aérienne a délivré 177 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 aéroports. Outre la réglementation relative aux aéroports certifiés, ce service élabore également la réglementation concernant l'autorisation de terrains

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 2010

De dienst Handelsluchtvaartexploitatie heeft 88 machtigingen en 89 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 2009 tot 31 oktober 2010) 3 114 aanvragen voor verkeersrechten voor 14 176 vluchten van of naar Belgische luchthavens (zowel passagiers- als cargovluchten) behandeld. De aanvragen kwamen van 109 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 2010 heeft de dienst Handelsluchtvaartexploitatie 177 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 en de implementatie ervan. Naast de reglementering inzake de gecertifieerde luchthavens werkt deze dienst ook de reglementering inzake de machtiging van niet-

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.

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.

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.

Naast het regelgevende werk draagt A-POR bij aan de activiteiten van ICAO, de Europese Unie en 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.

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.

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.

Ze verzamelt statistieken over het luchtverkeer op de Belgische luchthavens en verstrekt beschikbare statistische informatie op vraag van interne en externe klanten.

Objectifs opérationnels (+ indicateurs)

Operationele doelstellingen (+ indicatoren)

- Certifier les aéroports (Annexe 14, partie I de l'OACI)

- De luchthavens certificeren (Bijlage 14, deel I, van ICAO).

Auditer conformément au planning annuel approuvé: 95% des audits planifiés sont effectivement réalisés dans le trimestre prévu

Auditeren in overeenstemming met de goedgekeurde jaarplanning: 95% van de geplande audits worden effectief binnen het geplande trimester uitgevoerd

- Délivrer des autorisations aux aérodromes et héliports et vérifier leur conformité

- Machtigingen verstrekken aan de vliegvelden en de helihavens en hun conformiteit verifiëren

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 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.

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 helihavens worden op tijd beantwoord: 90% van de aanvragen worden binnen de 10 werkdagen en ten laatste 1 werkdag vóór de startdatum beantwoord.

o 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.

o 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.

o 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

o 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 2010

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, 52 audits ont eu lieu dans ces aéroports en 2010.

Outre les 6 aéroports certifiés, il existe en Belgique 47 aérodromes, un héliport « off-shore » et 58 héliports « on-shore ».

De plus, le service a délivré 261 autorisations pour des lâchers de ballonnets, 9 pour des ballons captifs,

o 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.

o 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.

o 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

o 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 luchtvaartnavigatiediensten

Realisaties 2010

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 2010 52 audits plaats bij deze luchthavens.

Naast de zes gecertificeerde luchthavens zijn er in België 47 vliegvelden, één "off-shore" helihaven en 58 "on-shore" helihavens.

Daarnaast werden 261 toelatingen gegeven voor het loslaten van ballonnetjes, 9 toelatingen voor

311 pour des feux d'artifice, 24 pour des skytracers, 10 pour des largages d'objets, 78 pour des ascensions de ballons à air chaud, 53 pour des sauts en parachute, 4 pour un meeting aérien, 64 dérogations à l'altitude minimale de vol ou à l'interdiction de vol au-dessus de Bruxelles et 18 autorisations pour des spectacles aériens de ballons.

En plus de ces activités centrales, le service Aéroports a aussi travaillé pour les actions et projets suivants :

- BAWiHaC : le 29 maart 2010, à l'initiative de la DGTA, une réunion préparatoire a été organisée, ce qui a permis la création du « Belgian Aviation Wildlife Hazard Committe (BAWiHaC) ». Cette initiative doit réduire à terme le risque relativement élevés d'accidents liés à des animaux sauvages sur nos aéroports. Le comité est actuellement composé de délégations de tous les aéroports certifiés et de l'« Aviation Safety Department » de la Défense. Il est présidé par le service Aéroports de la DGTA. L'organisation d'un cours sur la gestion des animaux sauvages à Beauvechain a été le premier résultat concret de ce comité.
- Nouvelle édition de la circulaire GDF-09 : depuis quelques temps déjà, le besoin d'une mise à jour de la circulaire GDG-09 s'est fait sentir, notamment en raison des constatations d'audit (OACI) et de la nouvelle méthode, orientée sur les risques, de la planification des audits. Au cours de l'année 2010, des mises à jour ont été élaborées et discutées avec les aéroports. La nouvelle édition de la circulaire a été publiée le 24 décembre 2010.

- Participation à l'ADR.001 : le service participe à l' « ADR.001 Rulemaking Group » de l'EASA, qui concerne l'« Organisation et les Authority Requirements pour les aéroports ». En 2010, le service a participé à trois réunions officielles et à un bon nombre de pourparlers informels. Au sein du « Rulemaking Group », un collaborateur du service a été désigné en tant que « Taskforce leader » des « Organisation Requirements – Management ».
- Participation à l'« ICAO Aerodromes Panel and Visual Aids Working Group » : le service a une représentation dans l'« ICAO Aerodromes Panel » et dans l'un de ces groupes de travail, en l'occurrence le « Visual Aids Working Group ». En 2010, le service a approuvé un document de travail, grâce auquel des adaptations seront apportées au chapitre 6 de l'OACI, Annexe 14 relative au balisage des obstacles.
- Étude RESA : une étude approfondie a été

kabelballons, 311 toelatingen voor vuurwerk, 24 toelatingen voor skytracers, 10 toelatingen voor het droppen van voorwerpen, 78 toelatingen voor het opstijgen met een luchtballon, 53 toelatingen voor parachutesprongen, 4 toelatingen voor een vliegerevenement, 64 afwijkingen op de minimale vlieghoogte of het vliegverbod boven Brussel en 18 toelatingen voor ballonvaartmeetings.

Naast deze kernactiviteiten heeft de dienst Luchthavens ook aan volgende projecten en acties gewerkt:

- BAWiHaC: op 29 maart 2010 werd op initiatief van de DGLV een voorbereidende vergadering georganiseerd die resulteerde in de oprichting van het "Belgian Aviation Wildlife Hazard Committe (BAWiHaC)". Dit initiatief moet het relatief hoge risico op wildlife incidenten op de Belgische luchthavens op termijn verminderen. Het comité bestaat momenteel uit delegaties van alle gecertificeerde luchthavens en het Aviation Saftey Department van Defensie, en wordt voorgezeten door de dienst Luchthavens van het DGLV. Een eerste concrete resultaat van het comité is de organisatie van een cursus wildlife management in Beauvechain.

- nieuwe editie van circulaire GDF-09: reeds enige tijd bestond de noodzaak om de circulaire GDF-09 te updaten, onder meer omwille van auditvaststellingen (ICAO) en interne auditvastellingen, alsook omwille van de nieuwe risicogerichte manier van plannen van audits plannen. In de loop van 2010 werden de updates uitgewerkt en besproken met de luchthavens. De nieuwe editie van de circulaire werd gepubliceerd op 24 december 2010.
- deelname aan ADR.001: de dienst neemt deel aan de "ADR.001 Rulemaking Group" van EASA met betrekking tot "Organisation en Authority Requirements voor Luchthavens". In 2010 werd deelgenomen aan drie officiële vergaderingen en een aantal informele besprekingen. Binnen de "Rulemaking Group" is een medewerker van de dienst aangeduid als "Taskforce leader van Organisation Requirements – Management".

- deelname aan ICAO Aerodromes Panel en Visual Aids Working Group": de dienst heeft een vertegenwoordiging in het "ICAO Aerodromes Panel" en in één van haar werkgroepen, namelijk de "Visual Aids Working Group". In 2010 werd een werkdocument van de dienst aanvaard, waarmee hoofdstuk 6 van ICAO Annex 14 over het bebakenen van hindernissen aangepast zal worden.

- RESA studie: een uitgebreide studie werd

réalisée sur l'implémentation de l'Annexe 14, normes et recommandations relatives à la « Runway End Safety Area (RESA) » sur tous les aéroports certifiés en Belgique et ce, à la suite des recommandations de sécurité de l'AAIIU après l'accident Kalitta.

- Demande de dossiers spécifiques : quelques dossiers traités dans le courant de 2010 par le service Aéroports en raison de modifications intervenant dans les aéroports certifiés : B747-8 sur Brussels Airport, Zone W sur Liège Airport, Stopbars sur Oostende Airport,...
- Nouvelle édition de la circulaire GDF-02 : le service a élaboré une nouvelle édition de la circulaire GDF-02 concernant les héliports (entrée en vigueur prévue début 2011). En plus, un nouvel arrêté ministériel a été préparé pour ce qui concerne l'atterrissage et le décollage d'hélicoptères en dehors de terrains agréés. Ce dernier arrêté annulera et remplacera l'A.M. du 24 décembre 1970. L'entrée en vigueur se fera au courant de l'année 2011.
- Problématique des grues autour de l'aéroport de Bruxelles-National : le service a organisé une réunion avec The Brussels Airport Company et les communes autour de l'aéroport de Bruxelles-National afin de discuter de la problématique des grues autour de l'aéroport. Il a été convenu d'établir des cartes de restrictions aéronautiques pour les grues dans ces communes afin que celles-ci puissent introduire les restrictions dans leurs règlements. Les services communaux, la police et les entrepreneurs pourront alors savoir dans quelles zones les entrepreneurs ont besoin d'une autorisation préalable de l'exploitant de l'aéroport lorsqu'ils prévoient d'utiliser des grues. Ces cartes reprendront les contraintes liées aux surfaces de limitation d'obstacles (OLS) établies par TBAC ainsi que les contraintes de protection des installations de Belgocontrol.

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

uitgevoerd over de implementatie van de Annex 14 normen en aanbevelingen met betrekking tot de "Runway End Safety Area (RESA)" op alle gecertificeerde luchthavens in België en dit naar aanleiding van de veiligheidsaanbevelingen van de AAIIU na het Kalitta ongeval.

- specifieke dossiers aanvragen: enkele dossiers die in de loop van 2010 werden behandeld door de dienst Luchthavens naar aanleiding van veranderingen op de gecertificeerde luchthavens: B747-8 op Brussels Airport, Zone W op Liège Airport, Stopbars op Oostende Airport,...
- nieuwe editie van omzendbrief GDF-02: de dienst heeft een nieuwe editie van de omzendbrief GDF-02 betreffende de helihavens uitgewerkt (inwerkingtreding voorzien begin 2011). Daarbovenop werd een nieuw ministerieel besluit voorbereid door wat betreft het landen en opstijgen van helikopters buiten de erkende terreinen. Dit laatste besluit annuleert en vervangt het MB van 24 december 1970. De inwerkingtreding zal plaatsvinden in de loop van het jaar 2011.
- Problematiek betreffende kraanwagens in de omgeving van de luchthaven van Brussel-Nationaal: de dienst heeft een bijeenkomst belegd met The Brussels Airport Company en met de omliggende gemeenten van de Luchthaven van Brussel-Nationaal teneinde de problematiek van de kraanwagens rond de luchthaven te bespreken. Er werd afgesproken om kaarten met luchtvaartgerelateerde beperkingen op te stellen voor de kranen in de gemeenten, zodat laatstgenoemden deze beperkingen in hun verordeningen kunnen opnemen. De gemeentediensten, de politie en de aannemers weten zo in welke zones de aannemers een voorafgaande vergunning nodig hebben van de luchthavenexploitant wanneer ze het gebruik van kraanwagens voorzien. Deze kaarten zullen alle beperkingen bevatten die verband houden met de aan hindernisbeperkingen onderworpen gebieden (OLS) die door TBAC zijn opgesteld, alsook de beperkingen met het oog op de bescherming van de installaties van Belgocontrol.

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 luchtvaartnavigatiediensten 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.

belge.

Le suivi du contrat de gestion actuel entre l'Etat belge et Belgocontrol et la préparation du nouveau contrat de gestion appartiennent également aux missions principales du service.

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.

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 du FABEC et coopère aux mandats d'Eurocontrol en vue du développement de mesures de mise en œuvre en matière d'ANS. Le service s'occupe ainsi de répondre aux demandes d'avis formulées par Eurocontrol à propos de propositions de règlements ou de spécifications techniques.

A-SPA assure également le suivi des dossiers environnementaux liés à l'aviation civile et la coordination avec les intéressés.

En ce qui concerne la préparation de la politique générale et la coordination avec les stakeholders, 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 ;
- d'organiser 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

Tot de voornaamste taken van de dienst horen 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 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 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 en voor de coördinatie met de betrokkenen.

Wat de voorbereiding van het algemene beleid en de coördinatie met de "stakeholders" 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

l'Agence européenne de la Sécurité aérienne (EASA) dans les domaines relevant de sa compétence (tels que la mise en œuvre de l'utilisation du transpondeur Mode S et le développement de la réglementation en matière de safety assessment et risk classification) ;
- 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 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 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)

- 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".

georganiseerd door het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) in de aangelegenheden die onder zijn bevoegdheid ressorteren (zoals het opstarten van het gebruik van de mode S transponder en de ontwikkeling van de reglementering inzake safety assessment en risk classification);
- 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 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 in het Belgische luchtruim;
- het leveren van financiële en economische expertise teneinde de economische leefbaarheid alsook de goede financiële draagkracht van de dienstverlener ANS.

*Operationele doelstellingen (+indicatoren***)**

- 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".
Organiser les réunions du BELAC et en assurer la présidence: Organiser au moins 3 réunions BELAC par an.	De vergaderingen van het BELAC organiseren en het voorzitterschap ervan verzekeren: Minstens 3 BELAC-vergaderingen per jaar organiseren.
o Elaborer, mettre à jour et suivre la réglementation nationale ANS	o De nationale ANS-reglementering uitwerken, bijwerken en opvolgen.
Définir la stratégie de participation aux Comités, réunions et ateliers pertinents : Etablir la liste des comités, réunions et groupes de travail pertinents (définir 2 niveaux de pertinence) et l'adapter tous les trimestres.	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.
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.	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 Suivre la réglementation internationale - OACI, Union Européenne et Eurocontrol et coopérer à son développement	o De internationale reglementering - OACI, Europese Unie en Eurocontrol opvolgen en meewerken aan de ontwikkeling ervan.
Définir la stratégie de participation aux Comités, réunions de travail et ateliers pertinents de l' OACI, de l'Union Européenne et d'Eurocontrol : Etablir la liste des comités et groupes de travail pertinents (définir 2 niveaux de pertinence) et l'adapter tous les trimestres.	De strategie voor deelname aan de relevante comités, werkvergaderingen en workshops van de OACI, de Europese Unie 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.
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".	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".
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.	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 Participer à la définition de la politique et de la stratégie	o Meewerken aan het uitstippelen van het beleid en de strategie
Participer à des groupes de travail qui élaborent la réglementation internationale : les stakeholders concernés sont impliqués dans les nouvelles initiatives dans les 20 jours ouvrables.	Deelnemen aan werkgroepen waar de internationale reglementering wordt uitgewerkt: de betrokken stakeholders worden binnen 20 werkdagen betrokken bij nieuwe initiatieven.
Répondre à des documents de consultation et contribuer aux études d'instances supranationales et internationales : le délai fixé est respecté dans 90% des cas.	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 Suivi des aspects environnementaux de l'aviation civile.	o Opvolgen van de milieuaspecten van de burgerluchtvaart
Participation active aux réunions d'instances nationales et internationales qui s'occupent des	Actieve deelname aan de werkzaamheden van nationale en internationale instellingen die zich

aspects environnementaux de l'aviation civile.

- Participer aux réunions et suivi des décisions des "Enlarged Committee" et "Finance Standing Committee" d'Eurocontrol.

Participation à raison d'au moins 90%

Réalisations 2010

Dans le cadre de la préparation du 3e contrat de gestion entre l'Etat et Belgocontrol, le service a fait des propositions et formulé des avis destinés à la Cellule stratégique du Secrétaire d'État à la Mobilité, aussi bien dans le cadre de la redéfinition des missions que dans les aspects tarifaires ou de performance.

En 2010, le service a activement suivi la mise en œuvre du deuxième paquet concernant le Ciel unique européen par lequel la réglementation SES est étendue à l'environnement, aux objectifs de performances, au développement d'une fonction de réseau paneuropéen et au financement de projets communs.

En 2010, le service a activement participé aux travaux de nombreux groupes créés sous l'égide du « High Level Policy Board » et du « States Strategic Board » en vue de la création du FABEC (Functional Airspace Block Europe Central), en ce compris la rédaction du traité, et a collaboré à la procédure de signature. Le traité FABEC a été signé le 2 décembre 2010 entre les représentants de Belgique, de France, d'Allemagne, du Luxembourg, des Pays-Bas et de la Suisse, établissant un bloc d'espace aérien fonctionnel commun pour organiser la gestion du trafic aérien indépendamment des frontières nationales et mettant en place un cadre pour les prestataires de services de navigation aérienne en vue d'améliorer leur performance en termes de sécurité, d'impact sur l'environnement, de capacité, d'efficacité économique, de routes aériennes plus courtes et d'efficacité des missions militaires.

Le service A-SPA suit et continuera à suivre la mise en œuvre du traité en participant à quelque neuf groupes de travail spécialisés concernant principalement les domaines de l'espace aérien, de l'harmonisation des règles et procédures, de la fourniture de services de navigation aérienne, de la coopération civile-militaire, des redevances, de la surveillance, de la performance et de la gouvernance, sans oublier le suivi de la procédure d'assentiment en collaboration avec la cellule juridique et le SPF Affaires étrangères.

bezighouden met de milieuaspecten van de burgerluchtvaart

- Deelnemen aan vergaderingen en opvolgen van besluiten van het "Enlarged Committee" en "Finance Standing Committee" van Eurocontrol.

Deelneming naar rato van minstens 90%

Realisaties 2010

In het raam van de voorbereiding van het 3de beheerscontract tussen de staat en Belgocontrol heeft de dienst voorstellen gedaan en adviezen geformuleerd voor de beleidscel van de staatssecretaris voor Mobiliteit, en dit zowel in het raam van de herdefiniëring van de opdrachten als voor wat de aspecten in verband met de heffingen of de performantie betreft.

In 2010 heeft de dienst de invoering van het tweede pakket rond het "Gemeenschappelijk Europees Luchtruim" waarbij de GEL-regelgeving zich heeft uitgebreid tot het leefmilieu, de prestatiedoelstellingen, de ontwikkeling van een pan-Europese netwerkfunctie en tot de financiering van gemeenschappelijke projecten, actief gevolgd.

In 2010 heeft de dienst actief deelgenomen aan de werkzaamheden van talrijke groepen die onder de hoede van de "High Level Policy Board" en van de "States Strategic Board" werden opgericht met het oog op de oprichting van het FABEC (Functional Airspace Block Europe Central). De dienst zorgde voor de opmaak van het verdrag en heeft ook meegewerkt aan de ondertekeningsprocedure. Het FABEC-verdrag werd op 2 december 2010 ondertekend door de vertegenwoordigers uit België, Frankrijk, Duitsland, Luxemburg, Nederland en Zwitserland die zo een gemeenschappelijk functioneel luchtruimblok hebben opgericht teneinde het beheer van het luchtverkeer los van de nationale grenzen te organiseren en zo een kader te creëren voor de verleners van luchtvaartnavigatiediensten. Hierdoor kunnen laatstgenoemden hun performantie op het vlak van veiligheid, de impact op het milieu, de capaciteit, de economische doeltreffendheid, de kortste luchtvaartroutes en de doeltreffendheid van de militaire opdrachten verbeteren.

De dienst A-SPA ziet toe op en blijft toezien op de uitvoering van het verdrag door deel te nemen aan een negental gespecialiseerde werkgroepen die hoofdzakelijk betrekking hebben op het luchtruim, de harmonisering van de regels en procedures, het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten, de burgerlijk-militaire samenwerking, de retributies, het toezicht, de performantie en het beheer, zonder daarbij het toezicht op de goedkeurings- en samenwerkingsprocedure met de juridische cel van de FOD Buitenlandse Zaken uit het oog te verliezen.

Dans le cadre de la réalisation du Ciel Unique européen, le service participe régulièrement aux réunions du Single Sky Committee, coordonnées par la Commission européenne et consacrées notamment à l'examen et l'adoption, après modifications rédactionnelles et de fond, de plusieurs mesures d'exécution sur la base des quatre règlements de base, ainsi que la modification des règlements de base.
Dans le même contexte, le service A-SPA a réalisé cinq études pour Eurocontrol, respectant leur procédure de concertation, dans les domaines suivants : AIP électronique, Surveillance performance indicators, aircraft identification, aeronautical data quality, aeronautical data assurance levels.

In het raam van de verwezenlijking van het "Gemeenschappelijk Europees luchtruim" zal de dienst regelmatig deelnemen 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, alsook voor de wijziging van de basisverordeningen.
In dezelfde context heeft de dienst A-SPA vijf onderzoeken voor Eurocontrol uitgevoerd, daarbij werd de overlegprocedure in de onderstaande domeinen nageleefd: de elektronische AIP (eAIP), Surveillance performance indicators, aircraft identification, aeronautical data quality, aeronautical data assurance levels.

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, etc.

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, enz.

Par ailleurs, le service a également participé en 2010 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 Group-MUAC, Airspace Navigation Team, Surveillance Regulators Task Force, Electronic Terrain and Obstacle Working group, Working Group Meteo supprt to ATM, Aeronautical Data Quality Working Group,…).

De dienst heeft in 2010 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, Budgetary and Financial Working Group-MUAC, Airspace Navigation Team, Surveillance Regulators Task Force, Electronic Terrain and Obstacle Working group, Working Group Meteo support to ATM, Aeronautical Data Quality Working Group,…).

En 2010, le service a participé à la 37e Assemblée générale de l'OACI et a beaucoup contribué aux travaux de plusieurs de ses commissions.

In 2010 heeft de dienst deelgenomen aan de 37ste algemene vergadering van de IAO en heeft hij veel bijgedragen aan de werkzaamheden van verschillende commissies van de ICAO.

En 2010, le service a réussi la livraison du premier permis pour le vol de test Mercator, qui réalise l'intégration d'un aéronef sans pilote dans l'espace aérien contrôlé dans les conditions réelles de trafic mixte (aéronefs avec pilote et sans pilote).

In 2010 is de dienst erin geslaagd de eerste vliegvergunning af te geven voor de mercator testvlucht. Deze test verwezenlijkt de integratie van een onbemand vliegtuig in het gecontroleerde luchtruim en in reële omstandigheden van gemengd verkeer (bemande en onbemande vliegtuigen).

Le service a collaboré et apporté des conseils à la

De dienst heeft samengewerkt met en adviezen

Cellule stratégique du Secrétaire d'État dans le traitement de la plainte qui avait été déposée auprès de la Commission européenne contre l'État belge suite à une contribution de deux fois deux millions que l'État belge avait demandée à Belgocontrol.

En 2010, le service a collaboré et apporté des conseils à la Cellule stratégique du Secrétaire d'État dans le dossier relatif à la recherche de solutions adéquates aux problèmes financiers de Belgocontrol.

En 2010, 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 dirigé partiellement le projet FABLIMAS (Functional Airspace Block Liège/Maastricht) en vue de le mettre en œuvre avant la réalisation du FABEC. Les résultats de l'étude du groupe de travail ont été présentés au Comité national ANS (BELANC) qui attend du Comité des Directeurs (DIRCOM) la décision finale sur le suivi à accorder au dossier.

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*).

En outre, il faut souligner la contribution au développement et à la mise en place du Safety Programme pour la DGTA.

verstrekt aan de beleidscel van de staatssecretaris bij de behandeling van de klacht die bij de Europese Commissie tegen België werd ingediend ingevolge de bijdrage ten belope van twee maal twee miljoen die de Belgische staat bij Belgocontrol had opgevraagd.

In 2010 heeft de dienst samengewerkt met en adviezen verstrekt aan de beleidscel van de staatssecretaris in het dossier betreffende het zoeken van adequate oplossingen voor de financiële problemen van Belgocontrol.

In overleg met alle belanghebbenden heeft de dienst in 2010 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 heeft het FABLIMAS-project (Functional Airspace Block Liège/Maastricht) gedeeltelijk geleid met het doel dit nog vóór de verwezenlijking van het FABEC ten uitvoer te brengen. De resultaten van het onderzoek van de werkgroep werden voorgesteld op het nationale luchtruimcomité ANS (BELANC) dat van het directeurscomité (DIRCOM) de eindbeslissing verwacht over het gevolg dat aan het dossier moet worden gegeven.

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*) was de dienst regelmatig aanwezig.

Verder moeten we de bijdrage tot de ontwikkeling en de opstelling van het Safety Programma voor het DGLV onderstrepen.

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. Un support technique a été apporté aux avocats de l'État belge dans le cadre des nombreux recours introduits contre le plan de dispersion.

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. Er werd technische bijstand verleend aan de advocaten van de Belgische staat in het raam van de talrijke verzoekschriften die tegen het spreidingsplan werden ingediend.

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 œuvre le A-SMGCS (Advanced surface movement ground control system).

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).

Le service A-SPA a organisé avec le service Aéroports une journée d'information pour les aéroports belges concernant l'impact qu'a sur leur fonctionnement la nouvelle réglementation en matière de données de terrain et obstacles électroniques.

De dienst A-SPA heeft samen met de dienst Luchthavens een informatiedag georganiseerd voor de Belgische luchthavens over de impact van de nieuwe regelgeving inzake terreingegevens en elektronische obstakels op hun werking.

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 (Aronautical Iformation Services) au niveau belge.

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.

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.

De dienst is het dossier betreffende de opname van de internationale luchtvaart in het Europese systeem van emissiehandel (ETS) in samenwerking met de gewestelijke overheden blijven volgen.

Le service a participé au colloque triannuel de l'OACI (ICAO Environmental Colloqium).

De dienst heeft deelgenomen aan het driejaarlijkse colloquium van de ICAO (ICAO Environmental Colloqium).

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.

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.

D'autres tâches ont été accomplies dans le domaine de l'environnement:

- Soutien et suivi des tests de " Continuous Descent Approach " à l'aéroport de Bruxelles-National ;
- Préparation de la certification des routes de navigation de précision -PRNAV (SID à l'aéroport de Liège-Bierset) ;
- Préparation de la position belge en matière environnementale (CEAC) ;
- Soutien au cahier des charges traitant des

Andere zaken die op het vlak van het leefmilieu zijn ondernomen:

- steun aan en follow-up van de "Continuous Descent Approac" testen op de luchthaven Brussel-Nationaal;
- voorbereiding van de certificering van de precisienavigatieroutes (PRNAV) (SID op de luchthaven Liège-Bierset);
- voorbereiding van het Belgisch standpunt rond leefmilieu (ECAC);
- steun aan het bestek rond milieukwesties;

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.

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

- 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.

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

chargées de la formation des contrôleurs aériens : le centre de formation de Belgocontrol, l'IANS 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.

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 2010

catégorie	Nombre de prestataires belges	Nombre d'audits
ATM	3	2
AIS	1	2
MET	1	2
CNS	2	2

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.

Operationele doestellingen (+ indicatoren)

- Certificeren van nationale en internationale verleners van luchtvaartnavigatiediensten (ATS,AIS,CNS,MET)

90 % van de audits voor de initiële erkenning van verleners van luchtvaartnavigatiediensten 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 luchtvaartnavigatiediensten (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 2010

categorie	aantal Belgische providers	aantal audits
ATM	3	2
AIS	1	2
MET	1	2
CNS	2	2

En 2010, un nouveau prestataire de services CNS a été certifié. À cet effet, entre autres, deux audits de certification ont eu lieu.

Direction Licences (LIC)

Cette direction est subdivisée en deux services: le Service Licences (L-PEL) et le Service Formation (L-TRA).

Service Formation (L-TRA)

Activités de base

Le Service Formation agrée 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 agrée 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

In 2010 werd een nieuw CNS-dienstverlener gecertificeerd. Hiervoor vonden onder meer 2 certificeringsaudits plaats.

Directie Vergunningen (LIC)

Deze directie is onderverdeeld in twee diensten: de dienst Vergunningen (L-PEL) en de dienst Opleiding (L-TRA).

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 luchtvaartscholen (FTO, TRTO en RF) behandelen evenals de opleidingsprogramma's.

Een goedkeuring hernieuwen: 90% van de non-conformiteitrapporten 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

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.

- 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 2010

Nombre d'écoles de pilotage belges au 31/12/2010:

type d'école de pilotage	Nombre d'écoles de pilotage belges	nombre de d'agréments initiaux
FTO	11	0
TRTO	5	0
RF	50	3
Individual approval	7	1

En 2010, les audits suivants ont été réalisés:

type d'école de pilotage	Nombre d'audits
FTO	13
TRTO	4
RF	14
Individual approval	1
total	32

En ce qui concerne la formation du personnel de maintenance (EASA Part-147), quatre écoles sont actuellement actives en Belgique.

Six 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	15
hélicoptères	1
autres	15

Service Licences (L-PEL)

Activités de base

Ce service délivre les licences au personnel navigant.

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.

- Een database met examenvragen betreffende de organisatie van theoretische examens bijhouden.

Examenvragen maken: per semester wordt één serie vragen gemaakt.

Realisaties 2010

Aantal Belgische vliegscholen op 31/12/2010:

type vliegschool	aantal Belgische vliegscholen	aantal initiële goedkeuringen
FTO	11	0
TRTO	5	0
RF	50	3
Individual approval	7	1

In 2010 werden de volgende audits uitgevoerd:

type vliegschool	aantal audits
FTO	13
TRTO	24
RF	14
Individual approval	1
total	32

Voor de vorming van onderhoudspersoneel (EASA Part 147) zijn er in België momenteel vier scholen actief.

In België zijn er in totaal zes uitbaters van vluchtsimulatoren voor vliegtuigen en één voor helikopters actief. Deze uitbaters beschikken samen over het volgende aantal simulatoren:

type simulator	aantal
vliegtuigen	15
helikopters	1
andere	15

.

Dienst Vergunningen (L-PEL)

Basisactiviteiten

Deze dienst reikt de vergunningen uit voor het vliegend

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 agrée 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).

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.

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 Pilote License), CPL (Commercial Pilote Licence), ATPL (Airline Transport Pilote License).

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% 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.

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 2010

Nombre de licences validées au 31/12/2010:

type licence	Aantal
PPL	2437
CPL	1029
ATPL	1560
Instrument Rating (A&H)	685
Flight Instructor Rating (A&H)	345
Free Balloon	224
Aircraft Maintenance	832
Air Traffic Controller	610
Air Traffic Controller Ratings	1963
Ultralight	553
Student Pilot	1419
Student ATCO	48
Totaal	11705

Nombre d'examens passés en 2010 :

type d'examen	nombre
ATPLA	306
Ballon	11
CPLA	2
CPLH	0
IR(A)	3
IR(H)	2
PPLA	230
PPLH	35
ULM	48

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% 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

Foutlos functioneren van Icarus

Realisaties 2010

Aantal geldige vergunningen op 31/12/2010:

type vergunning	Aantal
PPL	2437
CPL	1029
ATPL	1560
Instrument Rating (A&H)	685
Flight Instructor Rating (A&H)	345
Free Balloon	224
Aircraft Maintenance	832
Air Traffic Controller	610
Air Traffic Controller Ratings	1963
Ultralight	553
Student Pilot	1419
Student ATCO	48
Totaal	11705

Aantal afgelegde examens in 2010:

type examen	Aantal
ATPLA	306
Ballon	11
CPLA	2
CPLH	0
IR(A)	3
IR(H)	2
PPLA	230
PPLH	35
ULM	48

Total	637

Au 31/12/2010, le matricule des avions civils belges comportait 2 687 aéronefs :

type d'aéronef	nombre
1-avions monomoteurs	674
2-avions bimoteurs	166
3-avions trimoteurs	5
4-avions quadrimoteurs	47
hélicoptères	196
planeurs	495
ballons	531
ULM	380
deltaplanes	173
motoplaneurs	20

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 sureté (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

Totaal	637

Op 31/12/2010 bevatte het register van Belgische burgerluchtvaartuigen 2 687 luchtvaartuigen:

type luchtvaartuig	aantal
1-motorige vliegtuigen	674
2-motorige vliegtuigen	166
3-motorige vliegtuigen	5
4-motorige vliegtuigen	47
helikopters	196
Zweefvliegtuigen	495
Ballonnen	531
ULM's	380
DPM's	173
Motorzweefvliegtuigen	20

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

sûreté aérienne : ceci est l'ensemble des 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 2010. L'explosion du nombre de ces dossiers a été principalement due à l'éruption du volcan en Islande et aux conditions hivernales sévères qui ont paralysé le trafic aérien.

nombre de dossiers reçus	57
nombre de dossiers traités	95
agents de fret agréés (regulated air cargo agents)	52

En 2011, les mesures nécessaires seront prises pour plus de rendement et d'efficacité. Les principales mesures seront :

- prêter de l'assistance à la cellule Droits des passagers (tous les inspecteurs de sécurité de la direction Inspection seront appelés à le faire) ;
- rendre plus conviviales la base de données des plaintes des passagers ;
- placer un document adapté pour l'introduction de plaintes sur le site de la DGTA ;

de luchtvaartbeveiliging; dit is het geheel van 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 ontlenen 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 2010. Een enorme toename van het aantal dossiers was voornamelijk te wijten aan een vulkaanuitbarsting in IJsland en de strenge winter die het vliegverkeer lamlegden

aantal ontvangen dossiers	57
aantal behandelde dossiers	95
erkende luchtvrachtagenten (regulated air cargo agents)	52

In 2011 zullen de nodige maatregelen getroffen worden om het rendement en de efficiëntie te verhogen. De belangrijkste maatregelen zijn:

- bijstand verlenen aan de Cel Passagiersrechten door alle veiligheidsinspecteurs van de Directie Inspectie;
- de bestaande gegevensbank van de passagiersklachten gebruiksvriendelijker maken;
- een aangepast document voor het indienen van klachten op de website van het DGLV plaatsen;

- assurer le suivi des résultats obtenus en rapport avec les plaintes des passagers par le biais de points de mesure qui seront repris dans les tableaux de bord.

.

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 2010, des pourparlers bilatéraux ont eu lieu avec la République Démocratique du Congo. Cinq accords bilatéraux ont été conclus avec le Burundi, le Rwanda, la Costa Rica, l'Angola et les Maldives. Par la suite, des réponses ont été apportées à 36 questions parlementaires écrites et 50 questions parlementaires orales.

La Présidence européenne en 2010.

Depuis juillet 2010, la DGTA a rempli la mission de la Présidence belge de l'Union européenne pour tous les sujets concernant l'aéronautique. Sous cette présidence, un bon nombre de réunions importantes ont eu lieu pendant que d'importants progrès ont été réalisés dans plusieurs dossiers.

Au début du mois de septembre, la DGTA a assuré la coordination du positionnement européen lors de la conférence diplomatique de Pékin. Avec l'approbation des nouveaux instruments de droit aérien, l'utilisation d'aéronefs civils en tant qu'armes, l'utilisation de marchandises dangereuses pour attaquer des avions et le transport illégal d'armes biologiques, chimiques et nucléaires sont devenus punissables.

Une autre réunion importante a été la 37^{e} session de la Réunion générale de l'OACI. Cette réunion a eu lieu à Montréal pendant la dernière semaine de septembre et la première semaine d'octobre. Après six mois d'intenses préparations, la DGTA a pu défendre avec succès les points de vues non seulement des 27 États membres de l'UE, mais aussi des 44 États membres de la CEAC en organisant sur place des réunions de

- de opvolging van de bekomen resultaten van passagiersklachten verzekeren door middel van meetpunten die in de boordtabellen zullen opgenomen worden.

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 2010 vond er één bilateraal gesprek plaats met de Democratische Republiek Congo. Er werden vijf bilaterale akkoorden gesloten met Burundi, Rwanda, Costa Rica, Angola en de Malediven. Vervolgens werden 36 schriftelijke en 50 mondelinge parlementaire vragen beantwoord.

Europees voorzitterschap in 2010.

Vanaf juli 2010 vervulde het DGLV het Belgisch Voorzitterschap van de Europese Raad voor alle luchtvaartgebonden onderwerpen. Onder dit voorzitterschap vonden een aantal belangrijke vergaderingen plaats terwijl in meerdere dossiers belangrijke vooruitgang werd geboekt.

Begin september verzekerde het DGLV de coördinatie van de Europese positionering tijdens de diplomatieke conferentie van Beijing. Door de aanvaarding van nieuwe internationale luchtrechtinstrumenten werd het gebruik van burgerlijke luchtvaartuigen als wapen, het gebruik van gevaarlijke goederen om vliegtuigen aan te vallen en het illegale vervoer van biologische, chemische en nucleaire wapens strafbaar.

Een andere belangrijke vergadering betrof de 37ste sessie van de Algemene Vergadering van ICAO. Deze vergadering vond plaats in Montreal tijdens de laatste week van september en de eerste week van oktober 2010. Na zes maanden van intense voorbereiding kon het DGLV zowel de standpunten van de 27 EU-lidstaten als van de 44 ECAC-lidstaten succesvol verdedigen door ter plaatse dagelijkse

coordination quotidiennes entre les représentants de tous les États membres de l'UE et de la CEAC. Lors de cette Réunion générale, d'importants progrès ont été réalisés au niveau de la sécurité et de la sûreté pendant qu'une première résolution visant la réduction des émissions de CO_2 a été approuvée.

À la fin du mois d'octobre, la DGTA a organisé l'« European Aviation Summit » à Bruges. Cette conférence s'est concentrée sur 4 sujets : la compétitivité, la sécurité et sûreté, les changements climatiques et l'application du paquet « Ciel unique européen II ». Cette conférence a finalement abouti à la « Déclaration de Bruges », qui servira de directive pour les initiatives à prendre dans chacun des domaines précités.

Le 2 décembre 2010, les Ministres de Transport et les représentants de la Défense de la France, de l'Allemagne, du Luxembourg, des Pays-Bas, de la Suisse et de la Belgique ont signé le « FABEC States Agreement ». De cette façon, les six États instaurent un « Functional Airspace Block », c'est-à-dire un bloc d'espace aérien commun qui permet de créer un cadre où les prestataires de service chargés du contrôle aérien peuvent améliorer leurs prestations au niveau de la sécurité, de l'environnement, des capacités, de la compétitivité, des routes et de l'efficacité des activités militaires sans perturber pour autant les activités de l'aviation civile.

Sous la Présidence Belge du Conseil de l'Union européenne, d'importants progrès ont également été réalisés au niveau de la réglementation. Le 20 octobre 2010, le Parlement européen et le Conseil ont en effet approuvé le Règlement (UE) 996/2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et incidents.

Après de longues négociations, le *« Memorandum of Cooperation on Regional Assistance »* a été signé par la Commission européenne et l'OACI. L'objectif de cette collaboration était de renforcer la sécurité et la sûreté aériennes dans les pays du tiers-monde. Dans ce contexte, la DGTA a conclu un accord de coopération avec l'« Autorité de l'Aviation Civile » du Congo. Cet accord est actuellement considéré comme un modèle pour les accords de coopération bilatéraux à venir entre l'EU et l'OACI.

La sûreté du fret est un élément essentiel après la menace terroriste sur les avions cargo en octobre 2010. La Présidence belge et la Commission européenne ont décidé de créer un groupe de travail pour évaluer cette menace et établir un plan d'actions pour la sûreté du fret aérien en Europe et dans les pays du tiers-monde. Ce rapport a été approuvé par le Conseil Transport, Télécommunications et Énergie et le Conseil Justice et Affaires intérieures, réunis en date du 2 décembre par le Conseil de l'Union européenne.

coördinatievergaderingen te organiseren met de vertegenwoordigers van alle EU- en ECAC-lidstaten. Tijdens deze Algemene Vergadering werd een belangrijke vooruitgang geboekt op het vlak van veiligheid en beveiliging, terwijl voor het eerst een wereldwijde resolutie op het vlak van CO2-reductie werd goedgekeurd.

Eind oktober 2010 organiseerde het DGLV de "European Aviation Summit" in Brugge. Deze conferentie concentreerde zich op 4 onderwerpen: competitiviteit, veiligheid en beveiliging, de klimaatverandering en de toepassing van het "SESII-package". Deze conferentie leidde uiteindelijk tot de "Declaration of Bruges", die als richtlijn zal fungeren voor te nemen initiatieven op ieder van de voormelde domeinen.

Op 2 december 2010 ondertekenden de Ministers van Transport en de vertegenwoordigers van Landsverdediging van Frankrijk, Duitsland, Luxemburg, Nederland, Zwitserland en België de "FABEC States Agreement". Daardoor richten deze zes staten een "Functional Airspace Block" op, een gezamenlijk luchtruim waardoor het kader geschapen wordt om de dienstverleners met betrekking tot luchtverkeersleiding toe te laten hun prestaties op te drijven inzake veiligheid, milieu, capaciteit, kostefficiëntie, routes en efficiëntie van militaire activiteiten zonder hierbij de burgerlijke luchtvaartactiviteiten te verstoren.

Onder het Belgisch Voorzitterschap van de Europese Raad werd eveneens belangrijke vooruitgang geboekt op het vlak van de regelgeving. Op 20 oktober 2010 keurden het Europees Parlement en de Raad namelijk Verordening 996/2010 goed met betrekking tot het onderzoek van ongevallen en incidenten.

Het *"Memorandum of Cooperation on Regional Assistance"* werd na langdurig onderhandelen ondertekend door de Europese Commissie en ICAO. Het doel van deze samenwerking is de bevordering van de luchtvaartveiligheid en -beveiliging in derdewereldlanden. In dit verband sloot het DGLV een samenwerkingsakkoord met de "Autorité de l'Aviation Civile" van Congo, dat momenteel geldt als model voor toekomstige bilaterale samenwerkingsakkoorden binnen EU en ICAO.

Vrachtbeveiliging werd een belangrijk onderwerp na de terroristische dreiging op vrachtvliegtuigen in oktober 2010. Het Belgisch Voorzitterschap en de Europese Commissie besloten tot de oprichting van een werkgroep om deze dreiging te beoordelen en een actieplan voor de beveiliging van luchtvracht in Europa en de derdewereldlanden op te stellen. Dit rapport werd goedgekeurd door de Raad Vervoer, Telecommunicatie en Energie en de Raad Justitie en Binnenlandse Zaken van de Raad Van Europese Unie op 2 december 2010.

Dans le cadre des accords aériens bilatéraux entre l'UE et des pays tiers, des pourparlers avec le Brésil ont été organisés sous l'impulsion de la Belgique et de nouveaux accords aériens ont été signés avec la Géorgie et la Jordanie.

Enfin, les compétences de l'EASA ont été étendues à l'ATM et aux aéroports en tant qu'élément du paquet « Ciel unique européen II ».

Direction Gestion générale.

Depuis le 1er 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 ».

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

In het kader van de bilaterale luchtvaartakkoorden tussen de EU en derde landen werden onder Belgische impuls onderhandelingen opgestart met Brazilië en luchtvaartakkoorden met Georgië en Jordanië ondertekend.

Ten slotte werd als onderdeel van het "SESII-package", de bevoegdheid van EASA uitgebreid tot ATM en luchthavens.

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".

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, toezichthoudende en informatieverstrekkende 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

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.

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 2010, la DGTA a enregistré 5 millions d'euros de recettes et 3 millions d'euros 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 2010, deux lois et six A.R. ont été approuvés et publiés. Le service a donné 233 avis juridiques et a traité 8 sanctions administratives.

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.

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 2010 noteerde het DGLV 5 miljoen euro aan inkomsten en 3 miljoen euro 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 2010 werden er twee wetten en zes KB's goedgekeurd en gepubliceerd. Deze dienst verleende 233 juridische adviezen en behandelde 8 administratieve sancties.

01. Personnel

1. Effectif enveloppe

Niveau	2010	2011	**2012**
A	*55,6*	*59,6*	**57,6**
B	*37,7*	*41,7*	**41,7**
C	*20,8*	*24,3*	**24,3**
D	*16,3*	*13,9*	**13,9**
Totaux 1	*130,4*	*139,5*	**137,5**

2. Effectif BSA-ANS

Niveau	2010	2011	**2012**
A	*8*	*15*	**15**
B	*0,9*	*1*	**1**
C	*1*	*0*	**0**
D	*0*	*0*	**0**
Totaux 2	*9,9*	*16*	**16**
Totaux 1+2	*140,3*	*155,5*	**153,5**

Remarque: Les effectifs sont exprimés en équivalents temps plein.

01. Personeel

1.Effectief enveloppe

Niveau	2010	2011	**2012**
A	*55,6*	*59,6*	**57,6**
B	*37,7*	*41,7*	**41,7**
C	*20,8*	*24,3*	**24,3**
D	*16,3*	*13,9*	**13,9**
Totalen 1	*130,4*	*139,5*	**137,5**

2. Effectief BSA-ANS

Niveau	2010	2011	**2012**
A	*8*	*15*	**15**
B	*0,9*	*1*	**1**
C	*1*	*0*	**0**
D	*0*	*0*	**0**
Totalen 2	*9,9*	*16*	**16**
Totaux 1+2	*140,3*	*155,5*	**153,5**

Opmerking : De effectieven zijn uitgedrukt in voltijdse equivalenten.

Dépenses (en milliers EUR) / (in duizendtallen EUR) **Uitgaven**

Statut	(P.A. B.A.)		2010	2011	**2012**	Statuut
Personnel statutaire	01 11.00.03	c	6.264	6.892	**6.955**	Statutair personeel
		b	6.276	6.892	**6.955**	
Personnel non-statutaire	01 11.00.04	c	553	602	**607**	Niet-statutair personeel
		b	553	602	**607**	
Totaux		**c**	**6.817**	**7.494**	**7.562**	**Totalen**
		b	**6.829**	**7.494**	**7.562**	

Note explicative.

Les crédits relatifs au Personnel ont été adaptés comme indiqué à la DO 21 AB 11.00.03.

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 2012 estimées à 1 566 kEUR, sont réparties aux AB 52 01 11.00.16 (332 kEUR) et 52 02 12.21.48 (1 234 kEUR).

Décision conclave budgétaire 2012 : les crédits accordés à l'AB 52 01 11.00.16 ont été adaptés pour 2012 à 316 kEUR en engagement et en liquidation, les crédits accordés à l'AB 52 02 12 21 48 ont été adaptés

Verklarende nota.

Voor de berekening van de personeelskredieten wordt verwezen naar OA 21 BA 11.00.03.

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 2011, geraamd op 1.566 kEUR, verdeeld over de BA's 52 01 11.00.16 (332 kEUR) en 52 02 12.21.48 (1 234 kEUR).

Beslissing conclaaf budget 2012 : de kredieten op BA 52 01 11 0016 werden aangepast naar 316 kEUR in vastlegging en in vereffening; de kredieten op BA 52 02 12 21 48 werden aangepast naar 1 180 kEUR in

pour 2012 à 1 180 kEUR en engagement et en liquidation.

vastlegging en in vereffening.

02. Frais de fonctionnement

02. Werkingskosten

PA	A.B.	Nature		2010	2011	**2012**	2013	2014	2015	B.A.	Aard
	12.11.01.1	Honoraires	c	438	516					12.11.01.1	Erelonen
			b	359	516						
	12.11.01.2	Achats	c	114	110					12.11.01.2	Aankopen
			b	96	110						
	12.11.01.3	Energie	c	24	32					12.11.01.3	Énergie
			b	19	32						
	12.11.01.5	Indemnités	c	205	181					12.11.01.5	Vergoedingen
			b	190	181						
02	12.11.01	Totaux	c	781	839	**837**	837	837	837	12.11.01	Totalen
			b	664	839	**837**	837	837	837		
02	12.11.04	Informatique	c	39	68	**68**	68	68	68	12.11.04	Informatica
			b	26	68	**68**	68	68	68		
02	74.10.01	Matériel	c	-	15	**-**	-	-	-	74.10.01	Rollend
		roulant	b	14	15	**15**	15	15	15		materieel
02	74.22.01	Équipement	c	-	-	**-**	-	-	-	74.22.01	Uitrusting
			b	-	-	**-**	-	-	-		
02	74.22.04	Informatique	c	187	55	**55**	55	55	55	74.22.04	Informatica
			b	100	104	**104**	104	104	104		
		Totaux	c	1.007	977	**960**	960	960	960		**Algemeen**
		généraux	b	804	1.026	**1.024**	1.024	1.024	1.024		**totaal**

Note explicative.

Décision conclave budgétaire 2012 : les crédits accordés à l'AB 52 02 12.11.01 ont été ramenés pour 2012 à 837 kEUR en engagement et en liquidation.

Le crédit de 68 000 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.

Décision conclave budgétaire 2012 : les crédits accordés à l'AB 52 02 74.10.01 ont été adaptés pour 2012 à 15 kEUR en liquidation.

Un crédit de 55 000 EUR est nécessaire à l'AB 74.22.04 pour le développement des softwares Icarus, Daedalus pour la gestion des dossiers médicaux.

Décision conclave budgétaire 2012 : les crédits accordés à l'AB 52 02 74.22.04 ont été adaptés pour 2012 à 55 kEUR en engagement et à 104 kEUR en liquidation.

Verklarende nota.

Beslissing conclaaf budget 2012 : de kredieten op BA 52 02 12.11.01 werden aangepast naar 837 kEUR in vastlegging en in vereffening.

Het krediet van 68 000 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.

Beslissing conclaaf budget 2012 : de kredieten op BA 52 02 74.10.01 werden aangepast naar 15 kEUR in vereffening

Het vastleggingskrediet van 55 000 EUR op BA 74.22.04 is vereist voor de ontwikkeling van software Icarus, Daedalus voor het beheer van medische dossiers.

Beslissing conclaaf budget 2012 : de kredieten op BA 52 02 74.22.04 werden aangepast naar 55 kEUR in vastlegging en naar 104 kEUR vereffening.

A.B. 33 52 02 12.11.21 (Bud DO PA AB) — Frais de fonctionnement pour la représentation des Etats ABIS dans l'ICAO (Montréal).

(en milliers EUR)

sc	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	90	150	**75**	75	75	75
b	34	150	**150**	150	150	150

Note explicative.

Les 7 membres de l'ABIS sont l'Autriche, le Benelux, l'Irlande, la Suisse et le Portugal. Selon le Mémorandum of Understanding (MOU) qui définit le fonctionnement de l'ABIS, chacun des Etats membres désigne, à tour de rôle, un représentant permanent au Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), valable pour une période de 3 ans

A partir de 2010 la Belgique a désigné un représentant pour ABIS au Conseil de l'ICAO et ceci pour une période de 3 ans.

Pour 2012, un crédit d'engagement de 150 000 EUR est prévu, ainsi qu'un crédit de liquidation de 150 000 EUR. Pour 2013, un montant équivalent de 150 000 EUR est prévu, ce qui représente le coût annuel complet de cet exercice.

Décision conclave budgétaire 2012 : les crédits accordés à l'AB 52 02 12.11.21 ont été adaptés pour 2012 à 75 kEUR en engagement et à 150 kEUR en liquidation.

A.B. 33 52 02 12.21.48 (Bud DO PA AB) — Paiements pour Personnel détaché.

(en milliers EUR)

sc	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	650	1.175	**1.180**	1.180	1.180	1.180
b	457	1.175	**1.180**	1.180	1.180	1.180

Note explicative.

Voir justification AB 52 01 11.00.16.

03. Autres dépenses de fonctionnement.

B.A. 33 52 02 12.11.21 (Beg OA AP BA) — Werkingskosten voor de vertegenwoordiging van de ABIS-staten in de ICAO (Montréal).

(in duizendtallen EUR)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	90	150	**75**	75	75	75
b	34	150	**150**	150	150	150

Verklarende nota.

De 7 leden van ABIS zijn Oostenrijk, de Benelux, Ierland, Zwitserland en Portugal. Overeenkomstig het "Memorandum of Understanding" (MOU) dat de werking van ABIS vastlegt, duidt elk lid op zijn beurt een permanente vertegenwoordiger aan bij de Raad van de Internationale Organisatie voor de Burgerluchtvaart (ICAO) die het mandaat voor 3 jaar uitoefent.

Vanaf 2010 heeft België een vertegenwoordiger aangesteld voor ABIS in de ICAO-raad en dit voor een periode van 3 jaar.

Voor 2012 is een vastleggingskrediet voorzien van 150 000 EUR, alsook een liquidatiekrediet van 150 000 EUR. Voor 2013, dient in hetzelfde bedrag van 150 0000 EUR te worden voorzien, een bedrag dat overeenkomt met de volledige jaarlijkse kost verbonden aan deze functie.

Beslissing conclaaf budget 2012 : de kredieten op BA 52 02 12.11.21 werden aangepast naar 75 kEUR in vastlegging en naar 150 kEUR in vereffening.

B.A. 33 52 02 12.21.48 (Beg OA AP BA) — Betalingen voor gedetacheerd personeel.

(in duizendtallen EUR)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	650	1.175	**1.180**	1.180	1.180	1.180
b	457	1.175	**1.180**	1.180	1.180	1.180

Verklarende nota.

Verantwoording zie BA 52 01 11.00.16.

03. Andere werkingsuitgaven

A.B. 33 52 02 31.22.01 (Bud DO PA AB) — Participation à l'entretien de la Low Airdatabase.

(Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(en milliers EUR)

sc	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	33	34	**34**	34	34	34
b	33	34	**34**	34	34	34

Note explicative.

L'Institut Géographique National a développé en 2004 une Low Airdatabase. Cette base de données rassemble les données concernant les obstacles au profit de l'aviation civile et militaire.
L'élaboration de cette base de données a coûté 150 000 EUR et a été financée par le Ministère de la Défense Nationale.

Le coût annuel pour la tenue à jour de cette base de données est estimé à 100 000 EUR.
Provisoirement, il a été convenu qu'un tiers de cette maintenance serait à charge du budget du SPF Mobilité et Transports.

Pour 2012, une dépense de 34 000 EUR est donc prévue au budget.

A partir de 2013, une nouvelle base de données e-TOD relative aux données électroniques de terrains et d'obstacles doit être implémentée.

PROGRAMME 1 : REGULATION DU TRAFIC AERIEN ET COOPERATION INTERNATIONALE

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

B.A. 33 52 02 31.22.01 (Beg OA AP BA) — Bijdrage aan het onderhoud van de Low Airdatabase.

(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	33	34	**34**	34	34	34
b	33	34	**34**	34	34	34

Verklarende nota.

Het Nationaal Geografisch Instituut ontwikkelde in 2004 een Low Airdatabase. Deze database verzamelt ten behoeve van de militaire en burgerlijke luchtvaart de gegevens over de obstakels.
Het tot stand brengen van deze database kostte 150 000 EUR en werd gefinancierd door het Ministerie van Defensie.

De jaarlijkse kost voor het up-to-date houden van deze database wordt geraamd op 100 000 EUR.
Voorlopig werd afgesproken dat één derde van dit onderhoud ten laste van de begroting van de FOD Mobiliteit en Vervoer zou vallen.

Voor 2012 wordt dus een uitgave van 34 000 EUR voorzien.

Een nieuwe gegevensbank e-TOD die electronische gegevens van terreinen en obstakels bevat, dient vanaf 2013 te worden gerealiseerd.

PROGRAMMA 1: REGELING VAN HET LUCHTVERKEER EN INTERNATIONALE SAMENWERKING

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

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 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 Suisse). Le membre siégeant au Conseil fait part à celui-ci des positions des Etats

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 vervullen 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 Zwitserland). Het zetelend lid in de Raad vertolkt er de standpunten van de ABIS-

membres de l'ABIS telles qu'elles sont fixées dans les réunions.
De 2010 à 2013, la Belgique remplacera la Suisse. 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.
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.

13. Stations météorologiques et de sécurité.

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.

(Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(en milliers EUR)

sc	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	-	10	**10**	10	10	10
b	-	10	**10**	10	10	10

Note explicative.

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 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.

Lidstaten, zoals ze op de vergaderingen zijn vastgelegd.
Van 2010 tot 2013, zal België Zwitserland Vervangen. 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.
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.

13. Meteorologische en veiligheidsstations.

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.

(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	-	10	**10**	10	10	10
b	-	10	**10**	10	10	10

Verklarende nota.

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 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

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

La contribution de la Belgique peut être estimée à 10 000 EUR dans la mesure où:
1. les coûts réels des services danois et islandais ne dépassent pas les coûts estimés;
2. le pourcentage de traversées de l'Atlantique-Nord, effectuées par des avions belges, reste inchangé.

Comme la contribution est un solde par rapport aux prélèvements au secteur, la hauteur de celle-ci est difficilement prévisible. Un montant provisionnel est dès lors inscrit.

14. OACI, CEAC, ABIS et SAFA.

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).

(en milliers EUR)

sc	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	510	550	**562**	562	562	562
b	510	550	**562**	562	562	562

Note explicative.

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 contribution est payée en application de l'article 61 de la Convention :
" Le Conseil soumet à l'Assemblée des budgets annuels, ainsi que des états de comptes et des provisions de recettes et de dépenses annuelles. L'Assemblée vote les budgets en y apportant les modifications qu'elle juge à propos et, exception faite des contributions fixées en vertu du chapitre XV à l'égard des états qui y consentent, répartit les dépenses de l'Organisation entre les états contractants sur la base qu'elle détermine en tant que de besoin. "

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.

De bijdrage van België kan geraamd worden op 10 000 EUR, in zoverre:
1. de werkelijke kosten van de Deense en IJslandse diensten de geraamde kosten niet overschrijden;
2. het percentage Noord-Atlantische overvluchten door Belgische vliegtuigen uitgevoerd onveranderd blijft.

Aangezien de bijdrage een saldo is ten opzichte van de heffingen aan de sector is de hoogte ervan niet te voorspellen. Er wordt dus een provisioneel bedrag ingeschreven.

14. ICAO, ECBL, ABIS en SAFA.

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).

(in duizendtallen EUR)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	510	550	**562**	562	562	562
b	510	550	**562**	562	562	562

Verklarende nota.

ICAO (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 artikel 61 van deze conventie:
"De Raad legt aan de Algemene Vergadering de jaarlijkse begrotingen voor alsook de toestand van de rekeningen en de raming van de jaarlijkse ontvangsten en uitgaven. De Algemene Vergadering zal deze begrotingen stemmen mits het aanbrengen van de wijzigingen die zij nuttig acht en zal, met uitzondering van de bijdragen vastgesteld in toepassing van hoofdstuk XV m.b.t. de staten die ermee instemmen, de uitgaven van de Organisatie onder de deelnemende staten verdelen, op een, indien nodig, door haar vastgestelde basis."

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 0,81%.

La 37ème session de l'Assemblée générale a fixé en octobre 2010 le budget pour 3 ans relatif à la période 2011-2013 :
- 2011 : 436 329 CAD + 227 615 USD
- 2012 : 447 983 CAD + 234 028 USD
- 2013 : 474 732 CAD + 243 574 USD

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.
La contribution pour 2011 est fixée à 40 562 USD, celle pour 2012 est fixée à 42 368 USD. Pour 2013 et les années suivantes, une estimation de 43 000 USD est retenue.

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 2012 sera fixé en septembre 2011.
La contribution de la Belgique s'élève à 15 % des frais de fonctionnement.

Le programme *SAFA*: Les inspections SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft) sont des inspections de sécurité spécifiques, orientées vers les sociétés étrangères en visite. L'équipe SAFA inspecte le respect des exigences de sécurité imposées par l'OACI, qui concernent le domaine opérationnel, les aspects techniques et la sécurité des passagers. L'équipe SAF contrôle les avions, les préparations de vol et les documents de vol. Le programme SAFA est coordonné par la CEAC. C'est pour cette raison qu'il faut payer une contribution.

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 0,81%.

De 37ste Algemene Vergadering heeft het 3-jaarlijks budget voor de periode 2011-2013 vastgesteld:

- 2011: 436 329 CAD + 227 615 USD
- 2012: 447 983 CAD + 234 028 USD
- 2013: 474 732 CAD + 243 574 USD

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.
De bijdrage voor 2011 is vastgesteld op 40 562 USD. Voor 2012 is deze vastgesteld op 42 368 USD. Voor 2013 en de volgende jaren wordt een raming van 43 000 USD voorzien.

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 2012 zal vastgelegd worden in september 2011.
De tussenkomst van België bedraagt 15 % van de werkingskosten.

Het *SAFA*-programma: SAFA-inspecties (Safety Assessment of Foreign Aircraft) zijn veiligheidsinspecties specifiek gericht op buitenlandse bezoekende maatschappijen. Het SAFA-team inspecteert de naleving van verplichte veiligheidseisen die zijn opgesteld door ICAO en die gelden op operationeel gebied, technische aspecten en de veiligheid van passagiers. Het SAFA-team controleert de vliegtuigen, de vluchtvoorbereiding en de vluchtdocumenten. Het SAFA-programma wordt gecoördineerd door de ECAC. Desgevallend moet hiervoor een bijdrage betaald worden.

	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015

Bijdrage aan ICAO Contribution OACI	451.000 451.000	486.000 486.000	**494.000** **494.000**	520.000 520.000	545.000 545.000	570.000 570.000
Bijdrage aan CEAC Contribution CEAC	40.000 40.000	43.000 43.000	**43.000** **43.000**	43.000 43.000	43.000 43.000	43.000 43.000
Werkingskosten ABIS Frais de fonctionnement ABIS	19.000 19.000	21.000 21.000	**21.000** **21.000**	21.000 21.000	21.000 21.000	21.000 21.000
Bijdrage SAFA-programma Contribution programme SAFA	- -	- -	**-** **-**	- -	- -	- -
Totaal c **Total b**	510.000 510.000	550.000 550.000	**558.000** **558.000**	584.000 584.000	609.000 609.000	634.000 634.000

Décision conclave budgétaire 2012 : les crédits accordés à l'AB 52 14 35.40.03 ont été adaptés pour 2012 à 562 kEUR en engagement et en liquidation.

PROGRAMME 2 : BELGOCONTROL

20. Octroi d'avance récupérable.

Selon les termes de l'accord de coopération du 30 novembre 1989 entre belge l'état, en tant que représentant de la Régie des Voies aériennes - le prédécesseur de Belgocontrol - et les Régions, Belgocontrol doit prendre en charge les frais relatifs à la prestation de services sur les aéroports régionaux jusqu'au niveau d'activité de 1989 sans que ces frais puissent être répercutés aux Régions (article 3.3).

Le même accord de coopération détermine que les frais relatifs à la prestation de services au dessus du niveau d'activité de 1989 sont facturés aux Régions concernées (article 3.5).

Le conseil de ministre de 21/12/2006 a pris une décision de dispense provisoire de l'application de la Directive (CE) n° 1794/2006 sur les aéroports régionaux jusqu'au 1er janvier 2008. Selon cette Directive, les États membres peuvent exempter de cette application les aéroports en-dessous du seuil de 50 000 vols commerciaux par an.
Le comité de concertation du 5 décembre 2007 n'a pas pris de décision au sujet de l'application oui ou non définitive ou de l'exemption à la Directive (CE) n° 1794/2006 aux aéroports régionaux.
Dans sa lettre du 20 décembre 2007, le ministre de la Mobilité de l'époque a toutefois sollicité la notification par la Représentation Permanente de la Belgique auprès de l'UE de ce qui suit à la Commission Européenne : "*Pour l'information de la commission je peux communiquer que l'évaluation de la décision de dispense, conformément à l'article 1, des services fournis à tous les aéroports belges de moins de 50 000 mouvements commerciaux est maintenant prévue pour le 1er janvier 2009".*

La tentative pour arriver à un accord politique au sujet de l'application oui ou non définitive ou de l'exemption à la Directive (CE) n° 1794/2006 aux aéroports régionaux n'a pas donné de résultat en 2009.

En 2008, sur demande du Premier ministre, un groupe

Beslissing conclaaf budget 2012 : de kredieten op BA 52 14 35.40.03 werden aangepast naar 562 kEUR in vastlegging en in vereffening.

PROGRAMMA 2 : BELGOCONTROL

20. Verlening van terugvorderbaar voorschot.

Volgens het samenwerkingsakkoord van 30 november 1989 tussen de Belgische Staat, als vertegenwoordiger van de Regie der Luchtwegen – rechtsvoorganger van Belgocontrol – en de Gewesten dient Belgocontrol de kosten met betrekking tot dienstverlening op de regionale luchthavens tot op het activiteitenniveau van 1989 op zich te nemen zonder dat die kosten op de Gewesten verhaald kunnen worden (artikel 3.3).
Hetzelfde samenwerkingsakkoord bepaalt dat de kosten met betrekking tot dienstverlening boven het activiteitsniveau van 1989 aan de betrokken Gewesten gefactureerd worden (artikel 3.5).

De ministerraad van 21/12/2006 nam een beslissing tot voorlopige vrijstelling van toepassing van de Verordening (EG) nr. 1794/2006 op de regionale luchthavens tot 1 januari 2008. Volgens die Verordening mogen de Lidstaten de luchthavens onder de drempel van 50 000 commerciële vluchten per jaar van de toepassing ervan vrijstellen.
Het Overlegcomité van 5 december 2007 nam geen beslissing over het al dan niet definitief toepassen of vrijstellen van de Verordening (EG) nr. 1794/2006 op de regionale luchthavens.
In zijn brief van 20 december 2007 verzocht de toenmalige minister van Mobiliteit de Permanente Vertegenwoordiging van België bij de EU echter om het volgende aan de Europese Commissie te notificeren: "*Voor de informatie van de Commissie kan ik melden dat de evaluatie van de beslissing tot vrijstelling, conform artikel 1, van de diensten geleverd aan alle Belgische luchthavens met minder dan 50 000 commerciële bewegingen nu voorzien wordt voor 1 januari 2009".*

De poging om tot een politiek akkoord te komen over het al dan niet definitief toepassen of vrijstellen van de Verordening (EG) nr. 1794/2006 op de regionale luchthavens heeft geen resultaat geleverd in 2009.

In 2008 werd, op het verzoek van de Eerste Minister,

de travail comprenant des représentants des administrations régionales et fédérales a été créé avec l'intention d'examiner la soutenabilité de la manière de financer la prestation de services gratuite sur les aéroports régionaux compte tenu de la Directive (CE) n° 550/2004 et de la Directive (CE) n° 1794/2006 et d'examiner de nouvelles et différentes options de financement.
Dans le groupe, il avait une unanimité sur le fait que le financement de ces frais ne pouvait plus se faire par les prélèvements en-route, mais il n'avait pas d'unanimité au sujet de la nouvelle manière de financer. Les Régions étaient d'avis que l'Etat fédéral devait continuer à honorer son engagement pris dans l'accord de coopération et devait trouver une nouvelle forme de financement, conforme avec les Directives européennes. Selon les Régions, un financement direct par l'état belge, si nécessaire, pourrait être une nouvelle forme de financement.
Selon la DGTA, cette forme de financement (financement par l'état belge) constituerait une aide de l'État illégitime et donc selon la législation UE non-admissible, ce que les Régions contestent. La DGTA était d'avis que la prestation de services gratuite visée à l'art. 3 de l'accord de coopération n'était plus conforme avec la réglementation européenne et que la règle générale "c'est l'utilisateur qui paie" devrait s'appliquer sur chaque aéroport. Si besoin est, les Gouvernements régionaux, compétents en ce qui concerne l'exploitation des aéroports régionaux, doivent prendre les mesures nécessaires afin de trouver éventuellement d'autres revenus pour le financement des services de navigation locaux sur leurs aéroports, en accord avec la législation EU.

Pour rappel, initialement l'objectif était que la prestation de services gratuite sur les aéroports régionaux devait être financée par les prélèvements en-route.

Lors de la formation des gouvernements régionaux en 2009, les Ministres-Présidents respectifs ont été informés de la problématique et de l'urgence de revoir le financement des services sur les aéroports régionaux.

Jusqu'à la fin de 2009, 75% des frais qui concernent la prestation de services gratuite sur les aéroports régionaux étaient financés par les prélèvements en-route.

En 2010 le financement a été mis à l'ordre du jour du CIMIT et plusieurs groupes de travail ont été organisés avec les représentants des ministres régionaux.

Sous l'impulsion du cabinet du Secrétaire d'État à la Mobilité :
- un aperçu des prestations fournies aux Régions a été donné par Belgocontrol et ensuite ce point a constitué le sujet d'une réunion avec Belgocontrol et les aéroports pour que les aéroports puisse avoir la transparence complète en ce qui concerne les prestations et les frais concernés ;

een werkgroep met vertegenwoordigers van de gewestelijke en federale administraties opgericht met de bedoeling om de houdbaarheid van de financieringwijze van de gratis dienstverlening op de regionale luchthavens met de Verordening (EG) nr. 550/2004 en de Verordening (EG) nr. 1794/2006 te onderzoeken en nieuwe verschillende financieringsopties te onderzoeken.
In de groep was er een eensgezindheid dat de financiering van die kosten door en-route heffingen niet meer kon maar er was geen eensgezindheid over de nieuwe financieringswijze. De Gewesten waren van mening dat de federale Staat zijn engagement in het samenwerkingsakkoord moest blijven honoreren en een nieuwe financieringsvorm, die conform is met de Europese Verordeningen, moest vinden. Volgens de Gewesten zou een rechtstreekse financiering door de Belgische Staat, indien nodig, een nieuwe financieringsvorm kunnen zijn.
Volgens het DGLV zou die financieringsvorm (financiering door de Belgische Staat) een onrechtmatige staatssteun uitmaken en dus volgens het EU-recht niet toelaatbaar zijn, hetgeen de Gewesten betwisten. Het DGLV was van mening dat de gratis dienstverlening uit art. 3 van het samenwerkingsakkoord niet meer conform was met de Europese regelgeving en dat de algemene regel "de gebruiker betaalt" op elke luchthaven van toepassing zou moeten zijn. Indien nodig, dienen de Gewestregeringen, bevoegd voor de exploitatie van de regionale luchthavens, de nodige maatregelen te nemen om, in overeenstemming met het EU-recht, eventuele anderen inkomsten ter financiering van de plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten op hun luchthavens te vinden.
Ter herinnering, initieel was het de bedoeling dat de gratis dienstverlening op de regionale luchthavens door en-route heffingen gefinancierd moest worden.

Bij de vorming van de gewestelijke regeringen in 2009 werden de respectievelijke Minister-Presidenten geïnformeerd over de problematiek en over de dringendheid om de financiering van diensten op de gewestelijke luchthavens te herzien.

Tot eind 2009 bleef 75% van de kosten met betrekking tot gratis dienstverlening op de regionale luchthavens door en-route heffingen gefinancierd worden.

In 2010 werd de financiering op de agenda van de CIMIT geplaatst en werden meerdere werkgroepen georganiseerd met vertegenwoordigers van de gewestelijke ministers.
Onder impuls van het kabinet van de Staatssecretaris voor Mobiliteit:
- werd door Belgocontrol een overzicht gegeven van de aan de Gewesten verleende prestaties en vervolgens heeft dit het voorwerp uitgemaakt van een vergadering met Belgocontrol en de luchthavens zodat de luchthavens volledige transparantie hebben wat de prestaties en de

- diverses réunions avec les ministres concernés ont été tenues au niveau des cabinets, ces discussions ont été interrompues suite à la chute du gouvernement.

A.B. 33 52 20 81.11.01 (Bud DO PA AB) — Belgocontrol avance récupérable.

(Cfr. art. 2.33.7 Budget Général des Dépenses).

(en milliers EUR)

sc	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	-	9.000	**-**	-	-	-
b	-	9.000	**-**	-	-	-

Note explicative.

Depuis 2010, Belgocontrol ne peut plus incorporer dans la base des frais en-route 75% des frais sur les aéroports régionaux.

Ceci est une conséquence de la modification de la Directive (CE) 550/2004 par la Directive (CE) n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 modifiant les Directives (CE) n° 549/2004, (CE) n° 550/2004, (CE) n° 551/2004 et (CE) n° 552/2004 visant à améliorer les prestations et la durabilité du système d'aviation Européen.

Ceci signifie une perte structurelle d'environ 20 millions d'euros par an.

Décision conclave budgétaire 2012 : les crédits accordés à l'AB 52 20 81.11.01 ont été adaptés pour 2012 à 0 kEUR en engagement et en liquidation.

PROGRAMME 4 : AEROPORT DE BRUXELLES-NATIONAL

En exécution des dispositions de l'article 26, § 1er, 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 de :

kosten betreft;

- werden diverse vergaderingen met de betrokken ministers gehouden op kabinetsniveau, deze discussies werden onderbroken door de val van de Regering.

B.A. 33 52 20 81.11.01 (Beg OA AP BA) — Belgocontrol terugvorderbaar voorschot.

(cfr. art. 2.33.7 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	-	9.000	**-**	-	-	-
b	-	9.000	**-**	-	-	-

Verklarende nota.

Sinds 2010 kan Belgocontrol 75% van de kosten op de regionale luchthavens niet meer inbrengen in de en-route kostenbasis.

Dit is een gevolg van de wijziging van de Verordening (EG) 550/2004 door de Verordening (EG) nr. 1070/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 549/2004, (EG) nr. 550/2004, (EG) nr. 551/2004 en (EG) nr. 552/2004 teneinde de prestaties en de duurzaamheid van het Europese luchtvaartsysteem te verbeteren.
Dit betekent een structureel verlies van ongeveer 20 miljoen euro per jaar.

Beslissing conclaaf budget 2012 : de kredieten op BA 52 20 81.11.01 werden aangepast naar 0 kEUR in vastlegging en in vereffening.

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:

- 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.

Expropriations

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.

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.

Sur la proposition du Ministre de la Mobilité, du Ministre

- de kosten uitvloeiende uit de gerechtelijke zaken waarin de Staat nog verwikkeld is,
- de kosten met betrekking tot bodemsanering,
- de kosten voor nieuwe onteigeningen.

Onteigeningen

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.

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 bodemsanering-verplichtingen 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.

Op het voorstel van Minister van Mobiliteit, de Minister

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 BAC 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 sera poursuivi.

A.B. 33 52 41 12.11.21 (Bud DO PA AB) — Frais d'assainissement et d'expertise associés.

(en milliers EUR)

sc	2009	2010	**2011**	2012	2013	2014
c	3	130	**39**	39	39	39
b	22	52	**49**	49	49	49

Note explicative.

En vertu de l'AR du 30 décembre 2001 (publication MB 31/12/2001) autorisant l'Etat à vendre des biens immeubles à la société anonyme de droit public Brussels International Airport Company, Brussels Airport Company (BAC – ex BIAC) a pris en charge les obligations que doit remplir l'Etat en tant que cédant en matière d'assainissement du sol pour la vente des terrains dont la liste est annexée à l'AR mentionné, ainsi que les terrains expropriés par l'Etat pour les besoins de l'exploitation de l'aéroport, à l'exception des biens immeubles nécessaires à l'exploitation de Belgocontrol.

L'Etat doit ensuite indemniser BAC pour l'ensemble des coûts externes liés à ces frais d'assainissements. Pour ce faire, BAC doit introduire des factures qui doivent être examinées non seulement sur plan administratif et comptable, mais également sur le plan juridique ainsi que de leur contenu, afin d'assurer un contrôle approfondi et un suivi des travaux

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 BAC 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 zal voortgezet worden waardoor een budget noodzakelijk is.

B.A. 33 52 41 12.11.21 (Beg OA AP BA) — Saneringskosten en verbonden expertisekost.

(in duizendtallen EUR)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	3	130	**39**	39	39	39
b	22	52	**49**	49	49	49

Verklarende nota.

In uitvoering van het KB van 30 december 2001 (BS 31/12/2001) waarbij de Staat wordt gemachtigd om onroerende goederen aan de naamloze vennootschap van publiek recht "Brussels International Airport Company" te verkopen, heeft BAC (ex-BIAC) de verplichtingen op zich genomen die de Staat als overdrager moet verrichten inzake bodemsanering voor de verkoop van de gronden opgenomen op de lijst gevoegd bij het voormelde KB, alsook van de door de Staat onteigende gronden ten behoeve van de exploitatie van de luchthaven met uitzondering van de goederen die nodig zijn voor de exploitatie van Belgocontrol.
Nadien moet de Staat BAC vergoeden voor het geheel van de externe kosten verbonden aan de bodemsanering. Voor de terugvordering zullen door BAC facturen worden opgesteld die niet alleen op administratief en boekhoudkundig, maar ook op juridisch en inhoudelijk vlak moeten nagekeken worden teneinde een grondige controle en een

d'assainissement.
Cet AR prévoit la possibilité de nommer un expert pour le suivi de ces travaux. Cet expert, nécessaire vu la spécificité de la matière, a été désigné début 2008.

En 2009 un crédit d'engagement de 350 000 EUR a été prévu, dont seulement une partie a été engagée pour l'enquête des frais d'assainissement du sol.

Ecorem est depuis 2010 le nouvel expert technique. Le montant du marché public avec Ecorem (cahier spécial des charges 2009-06) s'élève à 47.661,90 EUR. Cette mission est basée sur le scénario optimiste du charge de travail du contrôle des factures et sur l'analyse d'un " second opinion " (p.e. seulement un contrôle des factures risquées +/-50% et pas d'heures supplémentaires en cas de problèmes ou de manques). Ecorem doit analyser les factures d'assainissement du sol faites par TBAC pour 2008 jusque 2010. Vu qu'Ecorem a commencé en 2010, elle doit contrôler les factures de 2008 et 2009 et donner en plus une seconde opinion sur la procédure de sélection et d'attribution commencée en 2009.

Dans le courant 2011 l'Etat doit prendre une décision sur la question de TBAC concernant les frais de résistance des sols. Le résultat de cette réunion influencera la manière de travail de l'expert (sans doute au cas par cas) et pourra augmenter la charge de travail. Il y a également 4 nouvelles mises en demeure, qui doivent être jugées. Pour ces raisons un budget additionnel de 20 000 EUR est prévu en 2011 afin de couvrir les frais supplémentaires éventuels.

Vu que le cahier de charge prévoit le contrôle des factures de 2008 jusque 2011, il est nécessaire d'introduire une nouvelle demande d'offre en 2011 (pour 3 ans). Actuellement il est difficile pour TBAC d'estimer les frais d'activités de l'expert 2012-2014. TBAC a postposé l'assainissement du sol entre autre en attendant qu'il y ait une décision sur l'opposition des terrains et qu'il y aura donc plus de frais après 2012. En 2011 il est prévu d'engager un montant de 110.000 EUR pour la nouvelle offre avec en 2012 un ordonnancement de 30 000 EUR du montant engagé pour la nouvelle offre et un ordonnancement de 40 000 EUR en 2013 et en 2014.

Vu ce qui est repris ci-dessus (décisions encore à prendre dans le cadre des obligations relatives aux assainissements qui influenceront les travaux d'expertises ; la charge de travail au niveau de l'expertise difficile à définir…), il est nécessaire de prévoir en 2012 un engagement de 40.000 EUR et un ordonnancement de 20.000 EUR en 2012 et 2013 pour permettre de couvrir l'expertise requise répondant aux éventuelles décisions prises et en fonction des dossiers.

opvolging van de saneringswerken te kunnen bewerkstelligen. Dit KB voorziet ook in de mogelijkheid om een deskundige aan te stellen die de uitgevoerde werken zal opvolgen. Gelet op de speciale aard van deze materie werd begin 2008 een expert aangesteld.
In 2009 werd een vastleggingskrediet voorzien van 350 000 EUR, waarvan slechts een gedeelte vastgelegd werd voor het onderzoek van de bodemsaneringskosten.

De nieuwe technische expert vanaf 2010 is Ecorem. Het bedrag van de overheidsopdracht met Ecorem (bestek 2009-06) bedraagt 47.661,90 EUR. Deze opdracht is gebaseerd op het optimistische scenario van de werklast voor de controle van de facturen en het geven van "second opinion" (vb. controle alleen van risicovolle facturen +- 50% en geen bijkomende uren in geval van problemen of onduidelijkheden). ECOREM moet de facturen voor bodemsaneringskosten gemaakt door TBAC van 2008 t/m 2010 analyseren. Aangezien Ecorem in 2010 gestart is, zal ze in 2010 de facturen van 2008 en 2009 moeten controleren plus second opinion geven over de selectie en gunningsprocedure gestart in 2009.
In de loop van 2011 moet de Staat ook een standpunt nemen over de vraag van TBAC ivm de kosten voor grondverzet. Het resultaat van deze vergadering zal invloed hebben op de manier van werken van de expert (vermoedelijk geval per geval) en kan de schatting van de werklast verhogen. Er zijn ook 4 nieuwe aanmaningen die moeten beoordeeld worden. Voor deze reden wordt in 2011 een complementair budget van 20 000 EUR voorzien om de eventuele bijkomende kosten te kunnen dekken.

Aangezien het bestek de controle van de facturen van 2008 t/m 2010 voorziet, is het noodzakelijk om een nieuwe offerteaanvraag in te dienen in 2011 (voor 3 jaar). Het is op dit moment moeilijk voor TBAC de kosten voor de activiteiten van de expert 2012-2014 in te schatten. TBAC heeft de recente sanering uitgesteld onder andere in afwachting van de beslissing rond grondverzet en dus zullen er meer kosten zijn na 2012. In 2011 is er voorzien om een bedrag van 110 000 EUR vast te leggen voor de nieuwe offerte, waarvan een vereffening van 30 000 EUR in 2012 zal uitgevoerd worden en telkens een vereffening van 40 000 EUR in 2013 en 2014.

Naar wat hierboven vermeld werd (nog te nemen beslissingen in het kader van de verplichtingen m.b.t. de saneringen, die de expertisewerken zullen beïnvloeden; de moeilijk in te schatten werklast op het niveau van de expertise), is het nodig om in 2012 een vastlegging te voorzien van 40 000 EUR en een vereffening van 20 000 EUR in 2012 en 2013 om de kosten te kunnen dekken van de vereiste expertise beantwoordend aan de eventuele genomen beslissingen in functie van de dossiers.

Décision conclave budgétaire 2012 : les crédits accordés à l'AB 52 41 12.11.21 ont été adaptés pour 2012 à 39 kEUR en engagement et à 49 kEUR en liquidation.

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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	-	1.415	**426**	426	426	426
b	-	1.415	**426**	426	426	426

Note explicative.

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 12 220 000 EUR de TBAC égal au break-up fee (voir art.3 de l'AR du 12.01.2005). Ce montant pourra être diminué avec la dette éventuelle de l'Etat à TBAC (les frais d'assainissement).

L'estimation pour les frais d'assainissement 2010-2012 est établie par TBAC.
Les frais d'assainissement du sol de The Brussels Airport Company s'estiment à :

- jusque/y compris 2009 : 11 118 264 EUR (hors TVA) et à 13 453 099,84 EUR (TVA comprise).
- pour 2010 : 143 809 EUR (hors TVA) et 174 009 EUR (TVA comprise).
- pour 2011 : 352 000 EUR (hors TVA) et 425 920 EUR (TVA comprise)
- pour 2012 : 601 658 EUR (hors TVA) et 728 006 EUR TVA comprise)
- pour 2013 : 3 543 103 EUR (hors TVA) et 4 287 154 EUR (TVA comprise)

Des réunions sont en cours avec le SPF Finances pour définir si l'Etat doit payer la TVA sur les frais assainissements. Si la décision est prise dans le sens de devoir payer de TVA, l'Etat devra payer à TBAC en 2012 (car les coûts d'une année sont repris dans le budget de l'année suivante) le montant de 425 920

Beslissing conclaaf budget 2012 : de kredieten op BA 52 41 12.11.21 werden aangepast naar 39 kEUR in vastlegging en naar 49 kEUR in vereffening.

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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	-	1.415	**426**	426	426	426
b	-	1.415	**426**	426	426	426

Verklarende nota.

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 12 220 000 EUR verschuldigd voor de break- up fee (zie art. 3 van het KB van 12.01.2005). Dit bedrag zou kunnen verminderd worden met de eventuele schuld van de Staat aan TBAC (de saneringskosten).

De raming voor de saneringskosten 2010-2012 werd opgesteld door TBAC.
De bodemsaneringskosten van The Brussels Airport Company worden geschat op:

- tot en met 2009: 11 118 264 EUR (zonder BTW) en 13 453 099,84 EUR (BTW inbegrepen)
- voor 2010: 143 809 EUR (zonder BTW) en 174 009 EUR (BTW inbegrepen)
- voor 2011: 352 000 EUR (zonder BTW) en 425 920 EUR (BTW inbegrepen)
- voor 2012: 601 658 EUR (zonder BTW) en 728 006 EUR (BTW inbegrepen)
- voor 2013: 3 543 103 EUR (zonder BTW) en 4 287 154 EUR (BTW inbegrepen)

Vergaderingen met de FOD Financiën zijn lopende om te bepalen of de Staat BTW moet betalen op de saneringskosten. Indien de beslissing genomen wordt om de BTW te betalen, zal de Staat aan TBAC in 2012 (vermits de kosten van een jaar opgenomen zijn in de begroting van het volgende jaar) het bedrag van

EUR (compte tenu du fait que TBAC est redevable d'un montant de 12 220 000 EUR). Et ceci pour autant que le payement prévu en 2011 ait été réalisé.

Décision conclave budgétaire 2012 : les crédits accordés à l'AB 52 41 14.10.10 ont été adaptés pour 2012 à 426 kEUR en engagement et en liquidation.

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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	-	850	**832**	832	832	832
b	13	850	**832**	832	832	832

Note explicative.

Cela concerne :
- Les expropriations réalisées par la Direction générale Transport Aérien pour renforcer la position de l'aéroport de Bruxelles-National en tant qu'aéroport international, qui sont reprises dans le plan d'expropriation 001.
- Les procédures juridiques des expropriations, ou l'Etat Belge reste débiteur pour les frais éventuels relatifs à ces litiges.

Pour le calcul, le Comité d'achat estime à 11 les dossiers juridiques d'expropriation en cours. La redevance d'expropriation supplémentaire se monte à 850 000 EUR.

La procédure d'expropriation des installations de signalisation d'approchement de la piste 2 de l'aéroport Bruxelles National concordant avec l'AR d'expropriation du 23/09/1998 a été suspendue en 2005 par le Comité d'achat à cause du risque énorme que le juge pourrait déclarer cette procédure d'expropriation irrégulière de par l'absence de l'urgence de ces expropriations.

Un nouvel AR doit donc être établi où l'urgence de ces expropriations serait motivée (par TBAC). TBAC a informé qu'il n'y a pas d'urgence pour les expropriations suivantes. La DGTA prévoit de traiter de nouveau ce dossier avec TBAC.

Décision conclave budgétaire 2012 : les crédits accordés à l'AB 52 41 71.12.10 ont été adaptés pour 2012 à 832 kEUR en engagement et en liquidation.

PROGRAMME 5 : FONDS POUR LE FINANCEMENT ET L'AMELIORATION DES MOYENS DE

425 920 EUR (rekening houdend met het feit dat TBAC een bedrag van 12 220 000 EUR verschuldigd is) moeten betalen. En dit voor zover de betaling voorzien in 2011 zou gerealiseerd zijn.

Beslissing conclaaf budget 2012 : de kredieten op BA 52 41 14.10.10 werden aangepast naar 426 kEUR in vastlegging en in vereffening.

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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	-	850	**832**	832	832	832
b	13	850	**832**	832	832	832

Verklarende nota.

Dat betreft:
- De onteigeningen die het Directoraat generaal Luchtvaart uitvoert voor de versterking van de positie van de luchthaven Brussel-Nationaal als internationale luchthaven, die in onteigeningsplan 001 zijn opgenomen.
- De juridische procedures van de onteigeningen, waarbij de Belgische Staat nog verwikkeld is en die kunnen leiden tot een vonnis waarbij de Belgische Staat een schadevergoeding kan betalen.

Voor de berekening schat het aankoopcomité de 11 lopende gerechtelijke onteigeningsdossiers. De aanvullende onteigeningsvergoeding bedraagt 850 000 EUR.

De onteigeningsprocedure betreffende de technische installaties van de naderingsbebakening van baan 2 op de luchthaven Brussel-Nationaal in overeenstemmend met het onteigenings-KB van 23/09/1998 werd in 2005 opgeschort door het aankoopcomité wegens het grote risico dat de rechter deze onteigeningsprocedure onregelmatig zou kunnen verklaren door gebrek aan het hoogdringendheidskarakter van deze onteigeningen.
Er moet dus een nieuw KB opgemaakt worden waarin de hoogdringendheid van de onteigeningen gemotiveerd wordt (door TBAC). TBAC heeft laten weten dat er geen hoogdringendheid is voor verdere onteigeningen. DGLV plant om dit dossier opnieuw te bespreken met TBAC.

Beslissing conclaaf budget 2012 : de kredieten op BA 52 41 71.12.10 werden aangepast naar 832 kEUR in vastlegging en in vereffening.

PROGRAMMA 5: FONDS VOOR DE FINANCIERING EN DE VERBETERING VAN DE CONTROLE-,

CONTROLE, D'INSPECTION ET D'ENQUETE ET DES PROGRAMMES DE PREVENTION DE L'AERONAUTIQUE 52/5

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 qui entraînent 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.

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

INSPECTIE- EN ONDERZOEKSMIDDELEN EN VAN DE PREVENTIEPROGRAMMA'S VAN DE LUCHTVAART

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 verantwoorden 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.

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 FTE (1)			
Niveau	31/12/2010	31/12/2011	31/12/2012
A	14,3	18	*18*
B	11,9	11	*11*
C	3,7	5	*5*
D	1	1	*1*
Totalen / Totaux	**30,9**	**35**	***35***
(1) FTE = nombre à la date du 31/12, indépendant de la date d'entrée ou de départ		*(1) FTE = 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

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

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.

Les inspections et domaines de surveillance du service Sécurité sont les suivants :

- Aérodromes, 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

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.

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 grondafhandelingsbedrijven"
- 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;

- Différents projets, en autre 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)

o 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.

Formation du personnel : en collaboration avec EASTI, assurer la formation du personnel conformément aux prescriptions CE.

o Suivi vérification d'antécédents

Participation à toutes les réunions.

o Réalisation d'inspections en matière de sécurité.

Aéronefs belges:
2010: 20 inspections;
2011: 20 inspections;
2012: 20 inspections.

Aéronefs étrangers:
2010: 110 inspections;
2011: 110 inspections;
2012: 110 inspections.

Aéroports:
2010: 40 inspections;
2011: 40 inspections;
2012: 40 inspections.

Marchandises dangereuses:
2010: 40 inspections;
2011: 40 inspections;
2012: 40 inspections.

Compagnies aériennes:
2010: 40 inspections;
2011: 40 inspections;
2012: 40 inspections.

Services techniques :
2010: 16 inspections;
2011: 16 inspections;
2012: 16 inspections.

Contrôle aérien:
2010: 12 inspections;
2011: 12 inspections;
2012: 12 inspections.

Sur base d'analyses de risques : en fonction des analyses de risques réalisées.

o Supervision du respect des prescriptions en matière de nuisances sonores.

Les normes quantitatives annuelles sont respectées:

- Diverse projecten oa advies- en sensibiliseringscampagnes van de industrie inzake veiligheid en de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart.

Operationele doelstellingen (+ indicatoren)

o 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.

Opleiding van het personeel: in samenwerking met EASTI een opleiding verzekeren van het personeel conform aan de EC -voorschriften.

o Opvolging achtergrondcontrole

Aan alle vergaderingen zal deelgenomen worden.

o Uitvoeren van inspecties m.b.t. de veiligheid

Belgische luchtvaartuigen:
2010: 20 inspecties;
2011: 20 inspecties;
2012: 20 inspecties.

Buitenlandse luchtvaartuigen:
2010: 110 inspecties;
2011: 110 inspecties;
2012: 110 inspecties.

Luchthavens:
2010: 40 inspecties;
2011: 40 inspecties;
2012: 40 inspecties.

Gevaarlijke goederen:
2010: 40 inspecties;
2011: 40 inspecties;
2012: 40 inspecties.

Luchtvaartmaatschappijen:
2010: 40 inspecties;
2011: 40 inspecties;
2012: 40 inspecties.

Technische diensten:
2010: 16 inspecties;
2011: 16 inspecties;
2012: 16 inspecties.

Luchtverkeersleiding:
2010: 12 inspecties;
2011: 12 inspecties;
2012: 12 inspecties.

Op basis van risicoanalyses: in functie van de uitgevoerde risicoanalyses.

o Toezicht houden op de naleving van de geluidsvoorschriften

De jaarlijkse kwantitatieve normen worden

2010: 60 inspections;
2011: 60 inspections;
2012: 60 inspections.

o Réalisation d'analyses de risques.

Entrer des données dans la base de donnés (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.

o Traitement des plaintes.

Début du traitement de la plainte dans les 10 jours de la réception.

o Contrôle du respect des créneaux horaires

2010: 40 inspections;
2011: 40 inspections;
2012: 40 inspections.

o 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.

Réalisations 2010

Inspections en 2010 :

Domaine	nombre d'inspections	Nombre de PV	nombre d'avertissements
aérodromes, espace aérien et aviation sportive	64	4	95
prestataire de services de la circulation aérienne	15	0	15
marchandises dangereuses	43	1	20
compagnies aériennes (aviation commerciale)	57	3	50
avions étrangers (SAFA)	144	0	128
avions belges (SANA)	23	0	25
entreprises aéronautiques	21	0	45
nuisances sonores	99	5	43
slots monitoring	186	13	15

geëerbiedigd:
2010: 60 inspecties;
2011: 60 inspecties;
2012: 60 inspecties.

o 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.

o Afhandelen van klachten

Aanvang van de behandeling van de klacht binnen de 10 werkdagen na ontvangst.

o Toezicht op naleving van slots

2010: 40 inspecties;
2011: 40 inspecties;
2012: 40 inspecties.

o 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.

Realisaties 2010

Inspecties in 2010:

domein	aantal inspecties	aantal pv's	aantal waar-schuwingen
luchtvaartterreinen, luchtruim en sportluchtvaart	64	4	95
luchtverkeerdienst-verlener	15	0	15
gevaarlijke goederen	43	1	20
commerciële luchtvaart (luchtvaart-maatschappijen)	57	3	50
buitenlandse vliegtuigen (SAFA)	144	0	128
Belgische vliegtuigen (SANA)	23	0	25
Luchtvaart bedrijven	21	0	45
Geluidsoverlast	99	5	43
slots monitoring	186	13	15

total	663	27	439

totaal	663	27	439

01. Personnel

01. Personeel

Dépenses (en milliers EUR) / (in duizendtallen EUR) **Uitgaven**

Statut	(P.A. B.A.)	2010	2011	**2012**	Statuut
Personnel statutaire	(51 11.00.03)	987	1.083	**1.105**	Statutair personeel
Personnel non-statutaire	(51 11.00.04)	220	253	**255**	Niet-statutair personeel
Totaux	**fc**	**1.207**	**1.336**	**1.360**	**Totalen**
	fb	**1.207**	**1.336**	**1.360**	

Note explicative.

La Direction Inspection est composée de 15 personnes après les recrutements en cours, suite aux obligations dans le domaine de la sécurité et sécurisation aérienne. Suite aux obligations nouvelles, le personnel de ce service doit augmenter.

Verklarende nota.

De Directie Inspectie zal na de lopende aanwervingen, ten gevolge van de verplichtingen op het gebied van de luchtvaartveiligheid en beveiliging, bestaan uit 15 personeelsleden. Ingevolge nieuwe opdrachten zal het personeelsbestand van deze dienst nog dienen versterkt te worden.

02. Frais de fonctionnement

02. Werkingskosten

PA	A.B.	Nature		2010	2011	**2012**	2013	2014	2015	B.A.	Aard
	12.11.01.1	Honoraires	fc	104	317	**315**	315	315	315	12.11.01.1	Erelonen
			fb	92	317	**315**	315	315	315		
	12.11.01.2	Achats	fc	193	232	**232**	232	232	232	12.11.01.2	Aankopen
			fb	144	232	**232**	232	232	232		
	12.11.01.3	Énergie	fc	-	-	**-**	-	-	-	12.11.01.3	Energie
			fb	-	-	**-**	-	-	-		
	12.11.01.5	Indemnités	fc	88	105	**105**	105	105	105	12.11.01.5	Vergoedingen
			fb	80	105	**105**	105	105	105		
51	12.11.01	Totaux	fc	385	654	**652**	652	652	652	12.11.01	Totalen
			fb	316	654	**652**	652	652	652		
51	12.11.04	Informatique	fc	600	320	**319**	319	319	319	12.11.04	Informatica
			fb	608	320	**319**	319	319	319		
51	74.10.01	Matériel	fc	-	17	**17**	17	17	17	74.10.01	Rollend
		roulant	fb	14	17	**17**	17	17	17		materieel
51	74.22.01	Équipement	fc	-	11	**11**	11	11	11	74.22.01	Uitrusting
			fb	-	11	**28**	28	28	28		
51	74.22.04	Informatique	fc	-	35	**35**	35	35	35	74.22.04	Informatica
			fb	-	35	**35**	35	35	35		
		Totaux	fc	985	1.037	**1.034**	1.034	1.034	1.034		**Algemeen**
		généraux	fb	938	1.037	**1.051**	1.051	1.051	1.051		**totaal**

Note explicative.

Ces 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

Verklarende nota.

Deze 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

contrôle aérien (le service a besoin de minimum 2 experts ANS). Etant donné que cette formation ne peut s'acquérir que par la voie de la formation professionnelle de contrôleur aérien il faut pouvoir attirer des anciens experts ATS de Belgocontrol ou de la Défense.

La partie du crédit inscrite à l'AB 12.11.01.1 en 2011 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

Cette cellule, qui est indépendante de la Direction générale Transport aérien, mène des enquêtes sur les accidents et incidents et dresse des rapports sur ces événements, conformément à la réglementation internationale (Annexe 13 de l'OACI et AR du 09/12/1998).

La finalité de la cellule 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 2010

En 2010, la cellule a collaboré activement à la préparation du Règlement européen (UE)996/2010 et à la création du « European Network of Civil Aviation Safety Investigation Authorities ».

En 2010, on a déploré 11 morts dans 7 accidents.

- OO-TRB à Ursel le 3 janvier (2 morts).
- Une aile delta à Beauvechain le 22 mai (1 mort).
- OO-YEB à Weelde le 12 juin (1 mort).
- OO-ZGJ à Saint-Hubert le 13 août (1 mort).
- OO-G08 à Kiewit le 4 juillet (2 morts).
- OO-G15 à Houtain-le-Val le 25 juillet (2 morts).
- Collision en vol entre OO-WAO et OO-G55 en France (délégation de BEA-Fr) le 2 octobre (2 morts).

La cellule a encore enquêté sur 11 autres incidents dans le secteur de l'aviation privée (General Aviation / ULM), qui ont causé quelques dommages matériels.

systemen en procedures gebruikt in de luchtvaartcontrole (de dienst heeft nood aan tenminste 2 ANS-experten). Vermits dat deze vorming slechts kan verkregen worden via een beroepsopleiding tot luchtvaartcontroleur, moet een beroep worden gedaan op oudere experten van Belgocontrol of Defensie.

De kredieten die in 2011 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

Deze cel die onafhankelijk van het Directoraat-generaal Luchtvaart werkt, onderzoekt en rapporteert over ongevallen en incidenten, conform de internationale reglementering (Bijlage 13 van ICAO en KB van 09/12/1998).

De cel 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 2010

In 2010 heeft de cel actief meegewerkt aan de voorbereiding van de Europese Verordening (EU) 996/2010 en het stichten van de "European Network of Civil Aviation Safety Investigation Authorities".

In 2010 vielen er 11 doden in 7 ongevallen:

- OO-TRB in Ursel op 3 januari (2 doden).
- Een deltavleugel in Bevekom op 22 mei (1 dode).
- OO-YEB in Weelde op 12 juni (1 dode)
- OO-ZGJ in Saint-Hubert op 13 augustus (1 dode)
- OO-G08 in Kiewit op 4 juli (2 doden)
- OO-G15 in Houtain-le-Val op 25 juli (2 doden)
- Botsing in vlucht tussen OO-WAO en OO-G55 in Frankrijk (delegatie van BEA-Fr) op 2 oktober (2 doden).

De cel heeft nog 11 andere voorvallen onderzocht in de sector van de private luchtvaart (General Aviation / ULM) waarbij er enkel materiële schade veroorzaakt werd.

La cellule a été présente lors de la journée de la sécurité des vols en ULM du 10 octobre 2010.

Dans le secteur de l'aviation commerciale, 22 incidents ont été analysés, parmi lesquels :

- 2 incidents graves (runway excursion) à Deurne en octobre et décembre ;
- 1 incident grave à Charleroi (runway incursion) le 26 mai ;
- 5 incidents ayant fait l'objet d'enquêtes de la part d'autorités de sécurité étrangères ;
- 1 enquête a été déléguée aux autorités de sécurité irlandaises.

Ces événements ont été discutés avec les compagnies aériennes afin d'éviter leur résurgence à l'avenir.

Environ 100 incidents ATC ont été traités et ont fait l'objet de mesures correctrices. Un « Safety meeting » est organisé tous les six mois avec BELGOCONTROL pour assurer le suivi du respect de la sécurité de la circulation aérienne.

01. Personnel

De cel was aanwezig tijdens de ULM-veiligheidsdag van 10 oktober 2010.

In de sector van de commerciële luchtvaart werden 20 incidenten onderzocht, waarvan:

- 2 ernstige incidenten (runway excursion) in Deurne in oktober en december;
- 1 ernstig incident in Charleroi (runway incursion) op 26 mei;
- 5 incidenten onderzocht door buitenlandse veiligheidsautoriteiten;
- 1 onderzoek werd gedelegeerd naar de veiligheidsautoriteit van Ierland.

Deze voorvallen werden met de luchtvaartmaatschappijen besproken teneinde herhaling in de toekomst te voorkomen.

Ongeveer 100 ATC-incidenten werden behandeld en correctieve maatregelen werden genomen. Om de zes maanden vindt een "Safety Meeting" plaats met BELGOCONTROL teneinde de handhaving van de verkeersveiligheid op te volgen.

01. Personeel

Dépenses (en milliers EUR) / (in duizendtallen EUR) **Uitgaven**

Statut	(P.A. B.A.)	2010	2011	**2012**	Statuut
Personnel statutaire	(52 11.00.03)	3	-	**-**	Statutair personeel
Personnel non-statutaire	(52 11.00.04)	89	85	**85**	Niet-statutair personeel
Totaux	**fc**	**92**	**85**	**85**	**Totalen**
	fb	**92**	**85**	**85**	

02. Frais de fonctionnement

02. Werkingskosten

PA	A.B.	Nature		2010	2011	**2012**	2013	2014	2015	B.A.	Aard
	12.11.01.1	Honoraires	fc	8	44	**42**	42	42	42	12.11.01.1	Erelonen
			fb	2	44	**42**	42	42	42		
	12.11.01.2	Achats	fc	13	14	**16**	16	16	16	12.11.01.2	Aankopen
			fb	10	14	**16**	16	16	16		
	12.11.01.3	Énergie	fc	-	-	**-**	-	-	-	12.11.01.3	Energie
			fb	-	-	**-**	-	-	-		
	12.11.01.5	Indemnités	fc	-	-	**-**	-	-	-	12.11.01.5	Vergoedingen
			fb	-	-	**-**	-	-	-		
52	12.11.01	Totaux	fc	21	58	**58**	58	58	58	12.11.01	Totalen
			fb	12	58	**58**	58	58	58		
52	12.11.04	Informatique	fc	-	-	**-**	-	-	-	12.11.04	Informatica
			fb	-	-	**-**	-	-	-		
52	74.10.01	Matériel roulant	fc	-	-	**-**	-	-	-	74.10.01	Rollend materieel
			fb	-	-	**-**	-	-	-		
52	74.22.01	Équipement	fc	1	6	**6**	6	6	6	74.22.01	Uitrusting
			fb	1	6	**6**	6	6	6		
52	74.22.04	Informatique	fc	-	-	**-**	-	-	-	74.22.04	Informatica
			fb	-	-	**-**	-	-	-		
		Totaux généraux	fc	22	64	**64**	64	64	64		**Algemeen totaal**
			fb	13	64	**64**	64	64	64		

Note explicative.

Verklarende nota.

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. Sur base des chiffres 2007-2008 des enquêtes d'accidents, une moyenne de 20 enquêtes d'accidents est à réaliser par an. Une partie de ces enquêtes exigera 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,…).

Un montant de 6 000 EUR est prévu en 2012 pour l'achat de matériel d'enquête, à savoir un microscope optique pour l'étude des fractures des éléments métalliques (3 000 EUR), d'un appareil photographique permettant la photographie d'images au microscope (1 000 EUR), de petit outillage mécanique de démontage (1 000 EUR) et d'un GPS (1 000 EUR).

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).

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

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. Op basis van de cijfers 2007 – 2008 inzake ongevallenenquêtes worden er jaarlijks gemiddeld 20 onderzoeken uitgevoerd. Een aantal van deze onderzoeken zullen vereisen 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…).

Voor 2012 wordt er voorzien in een bedrag van 6 000 EUR voor de aankoop van onderzoeksmateriaal m.n. een optische microscoop voor het bestuderen van materiaalbreuk (3 000 EUR), een fototoestel om microscopische opnames te maken (1 000 EUR), klein mechanisch demontagemateriaal (1 000 EUR) en een GPS (1 000 EUR).

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).

De basisactiviteiten worden als volgt samengevat :

- 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

- 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
2010 : 60 inspections (20 relatives à des aéroports et 40 au personnel de sûreté);
2011 : 60 inspections (20 relatives à des aéroports et 40 au personnel de sûreté);
2012 : 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:

2010: 32 inspections;
2011: 32 inspections;
2012: 32 inspections;

Supervision des compagnies aériennes internationales: les normes quantitatives annuelles sont respectées :

2010: 32 inspections;
2011: 32 inspections;
2012: 32 inspections;

- 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:
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
2010: 60 inspecties (20 op luchthavens en 40 op beveiligingspersoneel)
2011: 60 inspecties (20 op luchthavens en 40 op beveiligingspersoneel)
2012: 60 inspecties (20 op luchthavens en 40 op beveiligingspersoneel)

Goedkeuren van de beveiligingsplannen van Belgische luchtvaartmaatschappijen: goedkeuring zal gegeven worden binnen de de maand na ontvangst van een volledig beveiligingsplan of diens wijzigingen.

Houden van toezicht op de Belgische luchtvaartmaatschappijen: de jaarlijkse kwantitatieve normen worden geëerbiedigd:
2010: 32 inspecties;
2011: 32 inspecties;
2012: 32 inspecties;

Houden van toezicht op de internationale luchtvaartmaatschappijen: de jaarlijkse kwantitatieve normen worden geëerbiedigd:
2010: 32 inspecties;
2011: 32 inspecties;
2012: 32 inspecties.

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.

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.

Supervision la de sûreté des installations de contrôle aérien: les normes quantitatives annuelles sont respectées
2010: 5 inspections;
2011: 5 inspections;
2012: 5 inspections;

Houden van toezicht op de beveiliging van luchtverkeersleidingsinstallaties: de jaarlijkse kwantitatieve normen worden geëerbiedigd
2010: 5 inspecties;
2011: 5 inspecties;
2012: 5 inspecties.

- Formation, le cas échéant certification du personnel chargé des tâches de sûreté aérienne.

- Opleiden, desgevallend certificeren van personeel belast met luchtvaartbeveiligingstaken

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.

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.

- Supervision et/ou certification d'équipements de sûreté (AR 03.05.1991)

- Toezicht op en/of certificeren van de beveiligingsapparatuur (KB 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.

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.

- Elaboration d'une politique sur le plan sûreté/sécurité.

- Uitwerken van een beleid op het vlak van beveiliging/veiligheid

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.

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.

- Coordination des inspections aéroportuaires.

- Coördineren van de luchthaveninspecties

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 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.

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 luchtvaartbeveiligingsoverheid en van het Nationaal Veiligheidscomité en zal deelgenomen worden aan minsten 75 % van de vergaderingen van de Lokale

Réalisations 2010

Dans le domaine sûreté :

Domaine d'audit et de contrôle	Nombre d'audits
Compagnies aériennes (avions, passagers, cabine, bagage/cargo et mail)	57
Personnel de sûreté des aéroports	95
Agents de fret agréés (regulated air cargo agents)	52
Installations de trafic aérien	5
total	209

veiligheidscomités en van andere coördinatie-instanties.

Realisaties 2010

In het domein beveiliging:

audit- en controledomein	Aantal audits
luchtvaartmaatschappijen (vliegtuigen, passagiers, cabine, bagage/cargo en mail)	57
beveiligingspersoneel luchthavens	95
erkende luchtvrachtagenten (regulated air cargo agents)	52
Luchtverkeersinstallaties	5
totaal	209

01. Personnel

01. Personeel

Dépenses (en milliers EUR) / (in duizendtallen EUR) **Uitgaven**

Statut	(P.A. B.A.)	2010	2011	**2012**	Statuut
Personnel statutaire	(53 11.00.03)	95	126	**128**	Statutair personeel
Personnel non-statutaire	(53 11.00.04)	33	34	**34**	Niet-statutair personeel
Totaux	**fc**	**128**	**160**	**162**	**Totalen**
	fb	**128**	**160**	**162**	

02. Frais de fonctionnement

02. Werkingskosten

PA	A.B.	Nature		2010	2011	**2012**	2013	2014	2015	B.A.	Aard
	12.11.01.1	Honoraires	fc	-	379					12.11.01.1	Erelonen
			fb	-	379						
	12.11.01.2	Achats	fc	26	110					12.11.01.2	Aankopen
			fb	20	110						
	12.11.01.3	Énergie	fc	-	-					12.11.01.3	Energie
			fb	-	-						
	12.11.01.5	Indemnités	fc	27	65					12.11.01.5	Vergoedingen
			fb	21	65						
53	12.11.01	Totaux	fc	53	554	**505**	505	505	505	12.11.01	Totalen
			fb	41	554	**488**	488	488	488		
53	12.11.04	Informatique	fc	89	580	**579**	579	579	579	12.11.04	Informatica
			fb	77	580	**579**	579	579	579		
53	74.10.01	Matériel	fc	-	30	**30**	30	30	30	74.10.01	Rollend
		roulant	fb	24	30	**30**	30	30	30		materieel
53	74.22.01	Équipement	fc	9	-	**-**	-	-	-	74.22.01	Uitrusting
			fb	9	-	**-**	-	-	-		
53	74.22.04	Informatique	fc	-	50	**50**	50	50	50	74.22.04	Informatica
			fb	-	50	**50**	50	50	50		
		Totaux	fc	151	1.214	**1.415**	1.415	1.415	1.415		**Algemeen**
		généraux	fb	151	1.214	**1.398**	1.398	1.398	1.398		**totaal**

Note explicative.

La DGTA est en tant que " appropriate authority " responsable pour la formation et certification du personnel de sûreté aéronautique et est tenue –

Verklarende nota.

Het DGLV is als "appropriate authority" verantwoordelijk voor de opleiding en certificatie van het luchtvaart- beveiligingspersoneel en is er dan ook

conformément à la règlementation 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 (28 000 EUR) ;
- prestations de services telles que des cours et des missions spécifiques (26 000 EUR) ;
- les redevances des instructeurs (25 000 EUR) ;
- l'homologation des appareils de sécurité par des tiers (75 000 EUR). Conformément au règlement UE 2320/2002, chaque état membre doit faire homologuer tous les appareils de sécurité de ses aéroports, et les inspecter régulièrement. Pour la Belgique, cela représente environ 120 appareils à rayon-X, 50 portiques de détection de métaux, 40 détecteurs de métaux portables et tous les systèmes de contrôle d'accès et de fermeture des aéroports belges ;
- l'approbation des " known consignors " (0 EUR, soit une diminution de 200 000 EUR par rapport à 2011). Suite à la révision du règlement de la CE 2320/2002 il est conclu que les " appropriate authorities nationales " doivent prévoir l'approbation des " known consignors " qui s'occupent de la livraison du chargement aux " regulated agents " ou aux " handlingagents " ou aux sociétés aéronautiques ; des surveys de ces known consignors auront lieu par des contrôleurs indépendants (independent validators), qui seront engagés par la DGTA en conformité des CE-règlements. Actuellement, il y a au total 7 000 known consignors. On suppose que environ 600 ou 700 demanderont une approbation, qui est valable pendant 3 ans (tous les 3 ans un survey).
- des achats divers pour un montant de 35 000 EUR (location et entretien matériel audio-visuel, photocopieurs, achat de matériel didactique,…)
- des frais de missions à l'étranger, réunions et workshops au sujet de la sûreté aéronautique (15 000 EUR) et des frais de formation par experts internes (40 000 EUR). Une nouvelle règlementation a été adoptée par la Commission Européenne DGTREN en ce qui concerne la formation en sûreté aéronautique du personnel d'aviation afin de garantir un niveau de sûreté plus élevé dans nos aéroports. Au total, la formation est prévue pour 23 groupes-cibles différents. Répartis sur une période de 5 ans (2009-2013), des modules de formation relatifs à la sûreté de la navigation aérienne seront mis sur pieds par un effort commun de l'industrie, de Bruxelles-Airport, des Régions et des autres Etats-

– 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 (28 000 EUR);
- Externe dienstverlening zoals cursussen en specifieke opdrachten (26 000 EUR) ;
- Vergoeding lesgevers (25 000 EUR) ;
- Homologatie van de beveiligingsapparatuur door 3den (75 000 EUR). Conform de EU Verordening 2320/2002 moet elke lidstaat de veiligheidsapparaten van zijn luchthavens laten homologeren en ze regelmatig inspecteren. Voor België betekent dit ongeveer 120 X-stralen apparaten, 50 metaaldetectiepoorten, 40 draagbare metaaldetectors en alle controlesystemen voor toegang en afsluiten van de Belgische luchthavens;
- erkenning van de "known consignors (0 EUR wat een vermindering met 200 000 EUR betekent t.o.v. 2011). Bij herziening van EU-verordening 2320/2002 wordt vermeld dat de nationale appropriate authorities dienen te voorzien in een erkenning van de "known consignors" die instaan voor de aflevering van vracht aan "regulated agents" of aan handlingagents en luchtvaartmaatschappijen; daartoe zullen surveys gebeuren van deze known consignors door onafhankelijke controleurs (independent validators) die aangesteld zullen worden door het DGLV en dit volledig conform uniforme EC-voorschriften. In totaal zijn er momenteel 7000 know.
- diverse aankopen voor een bedrag van 35.000 EUR (huur en onderhoud audio-visueel materiaal, kopiemachines, didactisch materieel …)
- buitenlandse zendingen personeelsleden, vergaderingen en workshops op gebied van luchtvaartbeveiliging (15 000 EUR) en de vormingskosten door interne experten (40 000 EUR). Een nieuwe regulering werd uitgebracht door de Europese Commissie DGTREN inzake de luchtvaartbeveiligingsopleiding van het luchtvaartpersoneel. In totaal wordt in de opleiding voorzien van 23 verschillende doelgroepen. Gespreid over de periode van 5 jaar (2009-2013) worden deze opleidingsmodules in een gezamenlijke inspanning met de industrie, Brussels Airport, de gewesten (conform het samenwerkingsakkoord) en ook met andere EU-

membres de l'UE. En ce qui concerne la Belgique, des discussions spécifiques portent sur la réalisation de 7 modules de formation qui devront être mis à jour de manière régulière et également traduits dans les 2 langues nationales.

Le projet e-learning a été lancé au cours de l'année 2005. Il s'agit d'une obligation découlant de l'inspection de l'UE en 2004. Il est opérationnel à partir de juin 2006 et couvre les aspects suivants: formation et certification de security managers, sensibilisation du personnel aéroportuaire (porteurs de badges d'identification de l'aéroport), sensibilisation des agents de fret aérien et formation / certification des screeners.

Le crédit prévu pour l'e-learning sera diminué en 2012 de 500 000 EUR à 300 000 EUR pour compenser une partie du projet "badges d'identification aéroportuaires" issu de la Directive européenne 185/2010. Un montant de 500 000 EUR est de nouveau prévu à partir de 2013.

La réglementation européenne 185/2010 en matière de sûreté aérienne exige qu'une vérification des antécédents du demandeur de badge soit effectuée préalablement à toute délivrance de badge d'identification aéroportuaire.

En droit belge, c'est la vérification de sécurité visée par les articles 22quinquies et 22sexies la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification et aux habilitations, attestations et avis de sécurité (ci-après, loi de 1998) qui met en œuvre l'exigence européenne.

Actuellement, la délivrance des badges d'identification d'aéroports sur l'ensemble du territoire du Royaume est soumise à un régime transitoire accordé jusqu'au 31 décembre 2011 par la loi du 3 mai 2005 modifiant la loi de 1998.

La création par le projet d'arrêté royal d'une Commission nationale de Sûreté aéroportuaire chargée d'effectuer les vérifications de sécurité visées à l'art. 22sexies de la loi de 1998 avant la délivrance des badges d'aéroport ne pourra traiter les nombreuses demandes (plus de 20 000 par an) que si elle dispose d'un réseau informatique performant pour l'y aider.

Selon l'analyse fonctionnelle réalisée par le SE ICT, un montant provisoire de 500 000 EUR est inscrit pour ce projet, réparti en 400 000 EUR à l'AB 52 53 12.11.04 (dépenses de fonctionnement ICT) et en 100 000 EUR à l'AB 52 53 74.22.04 (dépenses d'investissement ICT). A partir de 2013, des frais récurrents de 100 000 EUR sont prévus pour ce projet à l'AB 52 53 12.11.04.

Décision conclave budgétaire 2012 : les crédits

staten uitgewerkt. Wat België betreft gelden specifieke afspraken over de uitwerking van 7 opleidingspakketten, die evenwel geregeld dienen geüpdate te worden en die tevens in de twee landstalen dienen vertaald te worden.

Het e-learningproject werd in de loop van 2005 opgestart. Het betreft een verplichting die voortvloeit uit de inspectie van de EU in 2004. Het is operationeel sedert juni 2006 en dekt volgende aspecten: vorming en certificatie van veiligheidsmanagers, sensibilisering van het luchthavenpersoneel (dragers van een identificatiebatch van de luchthaven), sensibilisering van de luchtvrachtagenten en opleiding/certificatie van de screeners.

Het voorziene krediet voor e-learning zal in 2012 verminderd worden van 500 000 EUR tot 300 000 EUR om een deel van het project "identificatiebadge luchthaven" te compenseren. Dit project vloeit voort uit de Europese richtlijn 185/2010.
Vanaf 2013 wordt opnieuw een bedrag van 500 000 EUR voorzien.

De Europese richtlijn 185/2010 op gebied van luchthavenveiligheid eist dat bij elke aflevering van een identificatiebadge voor de luchthaven voorafgaandelijk een onderzoek naar de voorgeschiedenis van de aanvrager wordt uitgevoerd.

Het veiligheidsonderzoek dat beoogd wordt in de artikelen 22quinquies en 22sexies van de wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen (hierna de wet van 1998 genoemd) zet de Europese eis om naar Belgisch Recht.

Door de wet van 3 mei 2005, wet houdende wijziging van de wet van 1998 is de uitreiking van de luchthaven identificatiebadges tot 31 december 2011 in het hele Koninkrijk onderworpen aan een overgangsregime.

De oprichting d.m.v. een ontwerp van koninklijk besluit van een nationale Commissie van luchthavenveiligheid belast met het uitvoeren van de nodige onderzoeken naar de veiligheid bedoeld in artikel 22sexies van de wet van 1998 kan enkel de talrijke aanvragen (meer dan 20 000 per jaar) behandelen als ze beschikt over een informatica netwerk om hen te helpen.

N.a.v. de functionele analyse uitgevoerd door de SD ICT wordt een voorlopig bedrag van 500 000 EUR ingeschreven voor dit project. 400 000 EUR wordt voorzien op de BA 52 53 12.11.04 (werkingsuitgaven ICT) en 100 000 EUR op BA 52 53 74.22.04 (investeringsuitgaven ICT). Vanaf 2013 worden de terugkerende kosten voor dit project voorzien op BA 52 53 12.11.04.

Beslissing conclaaf budget 2012 : de kredieten op BA

accordés à l'AB 52 53 12.11.01 ont été adaptés pour 2012 à 505 kEUR en engagement et à 488 kEUR en liquidation, les crédits accordés à l'AB 52 53 12.11.04 ont été adaptés pour 2012 à 579 kEUR en engagement et en liquidation.

Selon le nouveau plan de Mobilité SPF MT le parc d'automobile doit verdir. Les voitures, qui sont meilleures pour l'environnement comme les voitures hybrides ou électriques, sont plus chères à achat. Tenant compte des directives du Comité de direction, une voiture plus verte sera achetée, de préférence une voiture hybride. Les prix du marché varient entre 25 000 EUR et 30 000 EUR.

Un montant de 50 000 EUR est prévu à l'AB 74.22.04 en 2012 pour l'affiliation au système de réseau sécurisé pour l'échange d'informations relatives aux menaces OCAM (Organe de Coordination pour l'Analyse des Menaces). Ce réseau résulte d'une collaboration entre les services d'informations, la Police Fédérale, le SPF Mobilité & Transports, la Douane, le SPF Finances et les Affaires Etrangères.

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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
fc	150	251	**251**	251	251	251
fb	150	251	**251**	251	251	251

Note explicative.

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 251 000 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 garantirent beaucoup de goodwill des autorités concernées, ainsi que dans des situations de crises.

52 53 12.11.01 werden aangepast naar 505 kEUR in vastlegging en naar 488 kEUR in vereffening; de kredieten op BA 52 53 12.11.04 weden aangepast naar 579 kEUR in vastleggin en vereffening.

Volgens het nieuwe Mobiliteitsplan FOD MV moet het wagenpark vergroenen. De wagens, die beter zijn voor het milieu zoals hybride of elektrische wagens, zijn duurder in aankoop. Rekening houdend met de richtlijnen van het directiecomité zal een meer groenere wagen aangekocht worden, bij voorkeur een hybride wagen. De marktprijzen variëren tussen de 25 000 EUR en de 30 000 EUR

Een bedrag van 50 000 EUR wordt voorzien op BA 74.22.04 in 2012 voor aansluiting op het beveiligd netwerk van het Coördinatieorgaan voor Analyse van de Dreiging (OCAM). Dit netwerk is het resultaat van samenwerking tussen inlichtingendiensten, de federale politie, de FOD Mobiliteit en Vervoer, de douanediensten, de FOD Financiën en de FOD Buitenlandse zaken.

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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
fc	250	251	**251**	251	251	251
fb	250	251	**251**	251	251	251

Verklarende nota.

De bijdragen van België aan ICAO/ECAC.

Met het oog op de beveiliging van de Belgische luchtvaart- maatschappijen 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 251 000 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 goede komt, en daarenboven heel wat goodwill garandeert van de betrokken autoriteiten, ook in geval van crisistoestanden.

PROGRAMME 7 : SERVICE DE MEDIATION

Objectifs poursuivis

Le Conseil des Ministres du 1er juin 2001 a, sur proposition du Ministre de la Mobilité et des Transports, approuvé un projet d'arrêté royal portant sur la création du "Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National" indépendant au sein du Ministère des Communications et de l'Infrastructure.

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).

Missions

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 :
- 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 ;
- Recueillir et traiter les plaintes et suggestions des riverains de l'aéroport sur l'utilisation de l'aéroport de Bruxelles-National ;
- Collecter, enregistrer et analyser tous les renseignements qui sont pertinents pour traiter et déterminer les causes des plaintes des riverains de l'aéroport ;
- Tenir à jour la documentation relative aux nuisances sonores et aux trajectoires des aéronefs à l'aéroport de Bruxelles-National ;

PROGRAMMA 7: OMBUDSDIENST

Nagestreefde doelstellingen

Op voorstel van de Minister van Mobiliteit en Vervoer heeft de Ministerraad van 1 juni 2001 een ontwerp van koninklijk besluit goedgekeurd betreffende de oprichting van de onafhankelijke Ombudsdienst voor de luchthaven Brussel-Nationaal binnen het ministerie van Verkeer en Infrastructuur.

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 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 Controle des Nuisances Sonores Aéroportuaires).

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-

- Fournir un support logistique et administratif et alimenter le secrétariat du Forum de concertation, constitué des différente 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.

Le Service de Médiation assurait jusqu'en mai 2003 également le fonctionnement et le secrétariat du Forum de Concertation pour l'Aéroport de Bruxelles-National. Ensuite, le Forum de Concertation ne s'est plus rassemblé.
Suite à la décision du Conseil des Ministres du 19 décembre 2008, le Forum de Concertation a de nouveau été activé le 14 septembre 2009 sous la présidence de la Direction générale Transport Aérien. Le Service de Médiation en a également fait partie et a contribué à son rapport avec les collaborateurs de la DGTA.

Par ailleurs, le Service de Médiation doit rédiger un rapport annuel de ses activités, qui doit être remis au Ministre / Secrétaire d'Etat à la Mobilité.

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.

Fonctionnement

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

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 geluidhinder die door het gebruik daarvan wordt veroorzaakt.

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

Tot mei 2003 verzekerde de Ombudsdienst tevens de werking en het secretariaat van het Overlegforum voor de Luchthaven Brussel-Nationaal. Daarna kwam het Overlegforum niet meer bijeen.

Ingevolge de beslissing van de Ministerraad van 19 december 2008 werd het Overlegforum op 14 september 2009 opnieuw geactiveerd onder voorzitterschap van de Directoraat-ganeraal Luchtvaart. De Ombudsdienst nam hieraan ook deel en verzorge samen met medewerkers van het DGLV het verslag.

Tevens dient de Ombudsdient een jaarverslag op te stellen van de activiteiten, dat aan de Minister / Staatsecretaris voor Mobiliteit en Vervoer gestuurd dient te worden.

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.

Werking

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-

sont nécessaires à l'exécution de ses missions.

L'équipe du Service de Médiation est composée de 6 personnes, à savoir 2 directeurs-coordinateurs (dont 1 momentanément détaché auprès d'une Cellule Stratégique) et 4 collaborateurs (qui sont mis à disposition par contrat de service avec Belgocontrol, entrés en fonction le 16 mai 2002).

Depuis l'entrée en fonction du Service de Médiation, le nombre de dossiers à traiter a sans cesse augmenté au fil des ans. En 2009, pas moins de 6 919 014 plaintes ont été reçues ; un nombre record pour une petite équipe de 5 collaborateurs actifs.

Certaines mesures politiques comme l'introduction d'un plan de dispersion, le nombre de vols de nuits, la fixation de quotas sonores, l'utilisation de pistes ou de routes aériennes donnent lieu à un afflux de plaintes.

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.

02. Frais de fonctionnement

Nationaal en Belgocontrol beschikken en die nodig zijn voor de uitvoering van zijn opdrachten.

Het team van de Ombudsdienst bestaat uit 6 personen, met name 2 directeuren-coördinator (waarvan 1 momenteel gedetacheerd is naar een Beleidscel) en 4 medewerkers (die ter beschikking zijn gesteld door een dienstenopdracht met Belgocontrol, in werking getreden op 16 mei 2002).

Sinds de start van de Ombudsdienst is het aantal te behandelen dossiers alsmaar in stijgende lijn. In 2009 zijn er maar liefst 6 919 014 klachten binnengekomen; een record aantal voor een toch wel kleine ploeg van 5 actieve medewerkers.

Bepaalde politieke maatregelen zoals het invoeren van een spreidingsplan, het aantal nachtvluchten, het bepalen van de geluidsquota, het gebruik van bepaalde banen of vliegroutes geven aanleiding tot een toevloed aan klachten.

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.

02. Werkingskosten

PA	A.B.	Nature		2010	2011	**2012**	2013	2014	2015	B.A.	Aard
	12.11.01.1	Honoraires	c	-	-	**-**	-	-	-	12.11.01.1	Erelonen
			b	-	-	**-**	-	-	-		
	12.11.01.2	Achats	c	3	17	**17**	17	17	17	12.11.01.2	Aankopen
			b	3	17	**17**	17	17	17		
	12.11.01.3	Énergie	c	1	3	**3**	3	3	3	12.11.01.3	Energie
			b	1	3	**3**	3	3	3		
	12.11.01.5	Indemnités	c	1	1	**1**	1	1	1	12.11.01.5	Vergoedingen
			b	1	1	**1**	1	1	1		
71	12.11.01	Totaux	c	5	21	**21**	21	21	21	12.11.01	Totalen
			b	5	21	**21**	21	21	21		
71	12.11.04	Informatique	c	1	3	**3**	3	3	3	12.11.04	Informatica
			b	-	3	**3**	3	3	3		
71	74.10.01	Matériel	c	-	-	**-**	-	-	-	74.10.01	Rollend
		roulant	b	-	-	**-**	-	-	-		materieel
71	74.22.01	Équipement	c	-	3	**3**	3	3	3	74.22.01	Uitrusting
			b	-	3	**3**	3	3	3		
71	74.22.04	Informatique	c	-	8	**8**	8	8	8	74.22.04	Informatica
			b	-	8	**8**	8	8	8		
		Totaux	c	6	35	**35**	35	35	35		**Algemeen**
		généraux	b	5	35	**35**	35	35	35		**totaal**

Note explicative.

Les crédits doivent permettre de financer des dépenses telles que les frais de déplacement, de représentation, de séminaires, de GSM, de véhicule, de papier,

Verklarende nota.

De kredieten moeten toelaten uitgaven te financieren zoals verplaatsingsonkosten, representatiekosten, kosten voor seminaries, GSM, dienstwagen, papier,

d'informatique et d'équipement de bureau.

informatica en bureaumateriaal.

DIVISION ORGANIQUE 53. — DIRECTION GÉNÉRALE TRANSPORT MARITIME

Missions

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

ORGANISATIEAFDELING 53 : DIRECTORAAT-GENERAAL MARITIEM VERVOER.

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 scheepvaartaangelegenheden 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 negotieert 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

juridiques que nautico-techniques nécessaires à l'élaboration de la réglementation en la matière. La 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.

zake juridische adviezen. Ook wordt nautisch-technisch advies verstrekt bij het opstellen van de 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 scheepvaartaangelegenheden 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

Sur base du premier tour des consultations et du travail effectué par les spécialistes en 2010, une série de «plans directeurs» ont été élaborés en 2010 sur les différentes questions de droit privé, qui forment ensemble un « test du Code maritime belge », ainsi que l'objet du second tour des consultations. Après le deuxième tour de ces consultations, la rédaction définitive des textes suivra encore en 2012 et ensuite, l'approbation de la nouvelle législation par le Parlement et la publication des décisions d'exécution. Les aspects de droit public seront aussi inclus dans le nouveau Code de la marine.

realiseren.

Op basis van de eerste consultatieronde en van het door de specialisten geleverde werk werden in 2010 een reeks "blauwdrukken" gemaakt over de verschillende privaatrechterlijke aspecten, die samen een "proeve van Belgische Scheepvaartwetboek" vormen en het voorwerp uitmaken van de tweede consultatieronde. Na de tweede consultatieronde volgen nog in 2012 en nadien de finale afwerking van de teksten, de goedkeuring van de nieuwe wetgeving door het parlement en de publicatie van de uitvoeringsbesluiten. Ook de publiekrechterlijke aspecten zullen worden opgenomen in het nieuwe Scheepvaartwetboek**.**

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 Committe, 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.

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 ontwerpteksten 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 eerstelijnsondersteuning van de computerhardware en software en van de communicatiemiddelen.

Exécution de la politique

Beleidsuitvoering

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.

La Direction contrôle de la navigation étend sa

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.

De Directie Scheepvaartcontrole is ook bevoegd met

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

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

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 scheepvaartregelgeving 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

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

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.

Pour le financement du concept du CFSG, un nouveau système de rétribution a été introduit à partir du 1er août 2009 avec des revenus réservés et couvrant tous les coûts indirects du fonctionnement du CFSG. (Arrêté royal du 12 juillet 2009 modifiant l'arrêté royal du 13 juillet 1989 fixant les tarifs des rétributions pour certaines prestations, fournies par le Service de l'Inspection maritime).

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 à 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-Carrrefour d'Information Maritime ») à Zeebrugge.

Organigramme de la Direction générale Transport maritime

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.

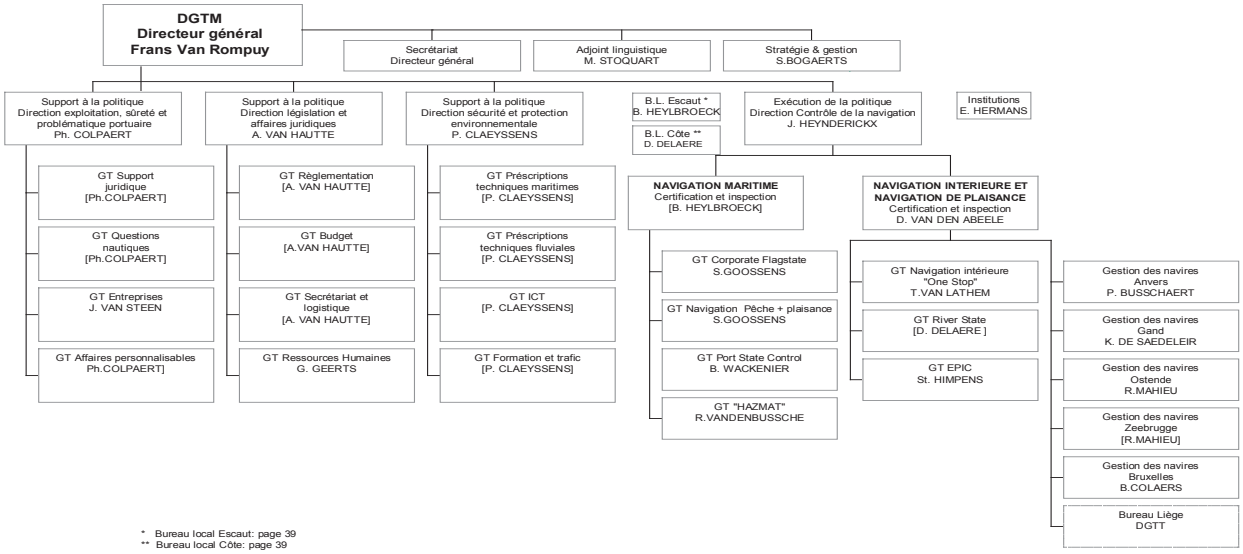
Voor het financieren van het CFSG concept werd vanaf 1 augustus 2009 een nieuw retributiesysteem ingevoerd met voorbehouden inkomsten die volledig alle kosten, inclusief de indirecte kosten voor de werking van CFSG afdekken (KB van 12 juli 2009 tot wijziging van het koninklijk besluit van 13 juli 1989 tot vaststelling van de tarieven der retributies voor sommige prestaties, geleverd door de Dienst van de Zeevaartinspectie).

Long Range Identification & Tracking System

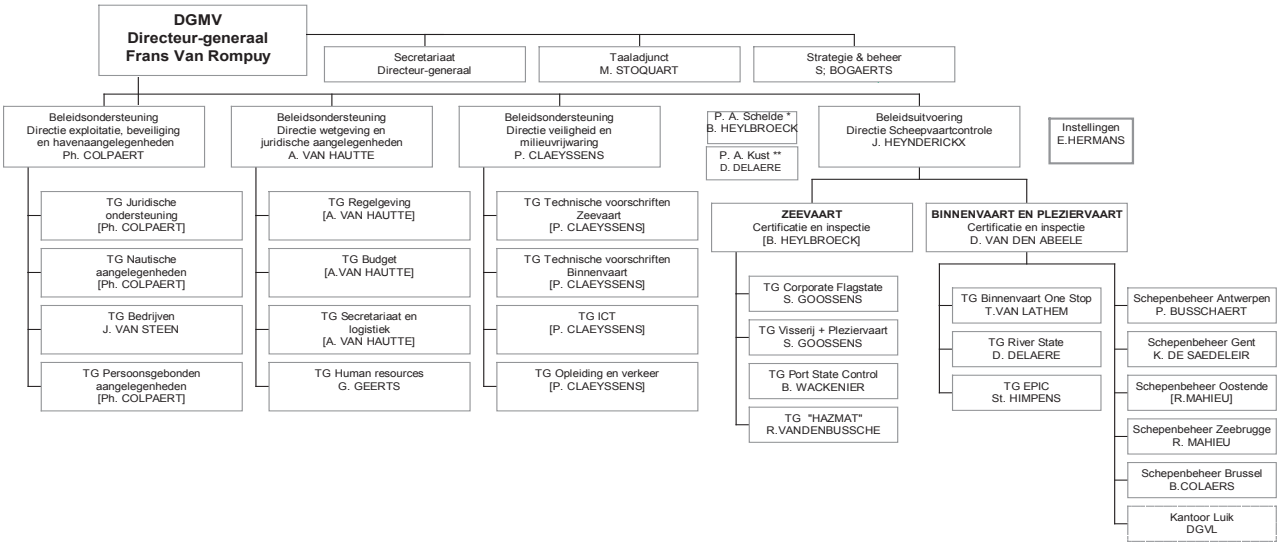
Het LRIT-systeem (Long Range Identification & Tracking System) laat toe om zeeschepen wereldwijd te identificeren en te traceren.

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.

Organigram van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer



* Bureau local Escaut: page 39
** Bureau local Côte: page 39



* Plaatsadministratie Schelde: zie bladzijde 39
** Plaatsadministratie Kust: zie bladzijde 39

Programme		2010 réalisé	2011 initial	2012 proposition	+/- 2012-2011	2013 estimation	2014 estimation	2015 estimation	Programma
		2010 realisatie	2011 initieel	**2012** voorstel	+/- 2012-2011	2013 raming	2014 raming	2015 Raming	
0. Subsistance	c	10 571	11 646	**11 418**	-228	1 358	1 358	1 358	0.Bestaansmiddelen
	b	10 602	11 746	**11 690**	-56	1 630	1 630	1 630	
2. Marine Marchande	c	231	308	**313**	+5	313	313	313	2.Koopvaardij
	b	231	308	**313**	+5	313	313	313	
3. OFEAN	fc	-	-						3. FOSO
	fb	-	-						
Totaux	**c**	**10 802**	**11 954**	**11 731**	**-223**	**1 671**	**1 671**	**1 671**	**Totalen**
	b	**10 833**	**12 054**	**12 003**	**-51**	**1 943**	**1 943**	**1 943**	
	fc	**-**	**-**						
	fb	**-**	**-**						

PROGRAMME 53/0. — SUBSISTANCE

Ce programme comprend aussi bien les frais de fonctionnement spécifiques des services centraux que des services extérieurs.

01. PERSONNEL

Effectifs

Niveau	2010	2011	**2012**
A	44,4	47,4	**46,4**
B	44,9	48,9	**47,9**
C	57,07	57,07	**57,07**
D	8,56	6,86	**6,86**
Totaux	154,93	160,23	**158,23**

Remarque: Les effectifs sont exprimés en équivalents temps plein.

PROGRAMMA 53/0 : BESTAANSMIDDELEN

Dit programma omvat zowel de specifieke werkingskosten van de centrale diensten als van de buitendiensten.

01. PERSONEEL

Effectieven

Niveau	2010	2011	**2012**
A	44,4	47,4	**46,4**
B	44,9	48,9	**47,9**
C	57,07	57,07	**57,07**
D	8,56	6,86	**6,86**
Totalen	154,93	160,23	**158,23**

Opmerking : De effectieven zijn uitgedrukt in voltijdse equivalenten.

Dépenses (en milliers d'euros) / (in duizendtallen euro) **Uitgaven**

Statut	(PA B.A.)		2010	2011	**2012**	Statuut
Personnel statutaire	(01 11.00.03)	c	9 588	9 233	**9 317**	Statutair personeel
		b	9 588	9 233	**9 317**	
Personnel non-statutaire	(01 11.00.04)	c	209	307	**249**	Niet-statutair personeel
		b	209	307	**249**	
Totaux		c	9 797	9 540	**9 566**	Totalen
Totaux		b	9 797	9 540	**9 566**	Totalen

Note explicative.

Pour 2012, les crédits relatifs au Personnel ont été adaptés comme indiqué à la DO 21 AB 11.00.03.

A la date du premier février 2011 la mise à disposition de la Société communale autonome du port d'Ostende à la suite de la fermeture de la RTM 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).

Verklarende nota.

Voor 2012 werden de personeelskredieten aangepast zoals vermeld onder OA 21 BA 11.00.03

Op 1 februari 2011 kwam voor 3 van de 5 personeelsleden - die als gevolg van de sluiting van de RMT 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

02. WERKINGSKOSTEN

PA	B.A.	Nature		2010	2011	**2012**	2013	2014	2015	AB	Aard
	12.11.01.1	Honoraires	c	47	57					12.11.01.1	Erelonen
			b	45	57						
	12.11.01.2	Achats	c	110	195					12.11.01.2	Aankopen
			b	106	195						
	12.11.01.3	Énergie	c	80	74					12.11.01.3	Energie
			b	73	74						
	12.11.01.5	*Indemnités*	c	283	283					12.11.01.5	Vergoedingen
			b	283	283						

02	**12.11.01**	**Totaux**	**c** **b**	**520** **507**	**609** **609**	**551** **627**	**551** **627**	**551** **627**	**551** **627**	**12.11.01**	**Totalen**
02	12.11.04	Informatique	c b	81 58	71 71	**71** **71**	71 71	71 71	71 71	12.11.04	Informatica
02	12.21.48	Personnel détaché	c b	- -	60 60						Gedetacheerd personeel
02	74.10.01	Matériel roulant	c b	108 108	94 94	**94** **94**	94 94	94 94	94 94	74.10.01	Rollend materieel
02	74.22.01	Équipement	c b		16 16	**16** **16**	16 16	16 16	16 16	74.22.01	Uitrusting
02	74.22.04	Informatique	c b	8 14	120 120	**10** **120**	10 120	10 120	10 120	74.22.04	Informatica
		Totaux généraux	**c** **b**	**717** **687**	**970** **970**	**742** **928**	**742** **928**	**742** **928**	**742** **928**		**Algemene totalen**

Note explicative.

Suite à la centralisation de tous les frais de fonctionnement liés à la personne, une partie des crédits qui étaient inscrits jadis sur ces allocations de base, est intégrée à la division 21. — Organes de gestion.

Sont ici inscrits les crédits liés à la mission.

12.11.01.1 Honoraires

1. Le conseil d'enquête maritime
Le conseil d'enquête maritime est constitué par la loi du 30 juillet 1926 pour contrôler les mariniers, aussi bien dans la marine marchande que dans la pêche marine.

Tous les membres d'équipage des navires sous pavillon belge sont sous la responsabilité du Conseil d'enquête maritime. Le Conseil d'enquête prend des sanctions disciplinaires si nécessaire, ce qui équivaut à une interdiction d'exercer une certaine fonction à bord des navires sous pavillon belge pendant un certain temps.

Les séances du Conseil d'enquête liées à la pêche maritime auront lieu à Ostende. Les sessions sur la marine marchande auront lieu à Anvers.

Les cas les plus fréquents soumis au Conseil d'enquête sont des infractions à la réglementation du trafic maritime, des absences au moment du départ, l'absence de la garde, les accidents mortels, l'ivresse à bord avec ou sans perturbation, les collisions, chavirements et le naufrage des navires. La Direction Générale Transport maritime (DGTM) paie des indemnités et des allocations à des personnes impliquées dans le fonctionnement du Conseil d'enquête maritime. On s'attend à ce qu'en 2012, le Conseil d'enquête maritime tienne plus de sessions étant donné que la marine marchande y sera a nouveau traitée. Au cours des dernières années les

Verklarende nota.

Door de centralisatie van alle persoonsgebonden werkingskosten van deze afdeling, wordt een gedeelte van de voorheen op deze basisallocaties ingeschreven kredieten, samengevoegd op de afdeling 21 – Beheersorganen.

Hierin worden de aan de missie gebonden werkingskredieten voorzien.

12.11.01.1 Erelonen

1. De Onderzoeksraad voor de scheepvaart
De Onderzoeksraad voor de scheepvaart (hierna de Onderzoeksraad) werd ingesteld bij de wet van 30 juli 1926 om controle te houden op de zeelieden zowel ter koopvaardij als ter zeevisserij.

Alle bemanningsleden van de schepen die de Belgische vlag voeren, vallen onder de bevoegdheid van de Onderzoeksraad. De onderzoeksraad spreekt in voorkomend geval tuchtstraffen uit, wat neerkomt op een verbod om gedurende een bepaalde tijd in een bepaalde functie aan boord van Belgische schepen te varen.

De zittingen van de Onderzoeksraad die betrekking hebben op de zeevisserij vinden plaats te Oostende. De zittingen met betrekking tot de koopvaardij zullen plaatsvinden te Antwerpen.

De meest voorkomende gevallen die worden voorgelegd aan de Onderzoeksraad zijn overtredingen op de verkeersreglementering op zee, afwezigheden bij afvaart, afwezigheden van de wacht, al dan niet dodelijke arbeidsongevallen, dronkenschap aan boord al dan niet met rustverstoring, aanvaringen, kapseizen en zinken van schepen. Het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer (DGMV) betaalt een aantal vergoedingen en toelagen aan personen die betrokken zijn bij de werking van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart. Verwacht mag worden dat er in 2012 meer zittingen van de Onderzoeksraad zullen plaatsvinden aangezien de zittingen met betrekking tot de

sessions étaient uniquement dédiées à la pêche.

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.

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.

1. 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

5 Contrôle de qualité : certification ISO
Pour les audits externes de la certification ISO (norme ISO 9001:2008) en 2012, les fonds nécessaires sont prévus pour un audit de certification de la pêche, pour un audit de suivi de la convention STCW et pour un audit de suivi par l'état du pavillon.

12.11.01.2 Achats

1. Le parc automobile
La DGTM a un parc automobile de 48 voitures. Ce parc nécessite des dépenses pour les loyers, les entretiens, les réparations et le nettoyage des voitures.

2. Travaux, publications, journaux
Compte tenu des ressources budgétaires limitées, la

koopvaardij zullen worden hernomen. Gedurende de voorbije jaren werden er immers enkel zittingen voor de visserij georganiseerd.

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.

3. Examencommissies
Het DGMV organiseert examens die ertoe strekken bevoegdheidsbewijzen te verlenen inzake de pleziervaart (brevetten 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.

4. 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 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

5. Kwaliteitsbewaking : ISO-certificatie
Voor externe audits van de ISO-certificatie (norm ISO 9001:2008) dient in 2012 in de nodige kredieten voorzien te worden voor een certificeringsaudit voor de visserij, een opvolgingsaudit voor de STCW conventie en een opvolgingsaudit voor de vlaggenstaat.

12.11.01.2 Aankopen

1. Wagenpark
Het DGMV heeft een wagenpark van 48 auto's. Dit wagenpark vergt kosten voor huren, onderhoud, het reinigen en herstellen van de wagens.

2. Werken, publicaties, dagbladen
Gelet op de beperkte budgettaire middelen voert het

DGTM mettra en œuvre une politique de retrait progressif en ce qui concerne les publications et les journaux. Un certain nombre d'abonnements à des magazines et des journaux ont déjà été dénoncés. Seule la littérature spécialisée nécessaire et technique à été préservée.

3. Fournitures, papier, impressions
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.

4. Les impôts, les redevances, les frais administratifs
Comme en 2011, la DGTM prévoit un montant à payer pour l'assurance automobile spécifiques (assurance bris +, l'assurance pour les véhicules de l'Etat qui circulent à l'étranger).

5. Habillement
En 2012, il y aura lieu d'achats de vêtements de sécurité et vêtements de travail (chaussures de sécurité, casques de sécurité, bottes d'hiver, combinaisons, gants, parkas, manteaux, ...)

6. Divers
Pour l'année 2012, comme les années précédentes, un montant devraient être prévu pour la participation à des séminaires, coaching, restauration, etc.

En outre, les fonds nécessaires doivent être prévus pour la participation à certains événements comme le Belgian Boat Show à Gand et le salon annuel de la navigation de plaisance à Nieuwpoort, (CAPOKAZ)…

12.11.01.3 Énergie

Les crédits sont utilisés pour approvisionner les voitures de service en diesel ou essence. Compte tenu du rajeunissement de la flotte, une somme de 74 000 EUR devrait suffire pour 2012.

12.11.01.5 Indemnités

Le montant de 283 000 EUR, qui a été inscrit dans le budget depuis 2008, ne sera pas suffisant pour couvrir les dépenses de 2011. Sur base des dépenses réelles en 2010, une augmentation du crédit pour 2012 de 22 000 EUR est prévue.

12.11.04 Dépenses de fonctionnement informatique

1. En vertu de AR du 22 décembre 2010 relatif au contrôle par l'Etat de port, le service d'inspection belge pour l'état de port doit passer à un nouveau système européen d'information et de gestion de données (THETIS) développé et mis en œuvre par l'Agence Européenne de Sécurité Maritime (EMSA). Pour le bon fonctionnement de l'inspection, les procédures d'exploitation et de soutien doivent être adaptées en vue d'un échange automatique de données avec

DGMV een afbouwend beleid. Aldus werden er reeds een aantal abonnementen op kranten en tijdschriften opgezegd. Alleen de gespecialiseerde en noodzakelijke vakliteratuur bleef behouden.

3.Kantoormateriaal, papier, drukwerken
Voor de aankoop van zeemansboekjes, veiligheidspapier, papier voor de vlaggenbrieven, plastificeerhoezen en immatriculatieplaten moet er worden voorzien in de nodige kredieten.

4.Belastingen, retributies, bestuursuitgaven
Zoals in 2011 wordt voorzien in een bedrag voor het betalen van specifieke autoverzekeringen (pech-plus verzekering, verzekering voor voertuigen van de Staat die zich naar het buitenland begeven.)

5.Kleding
Ook in 2012 zullen aankopen plaatsvinden van veiligheidskledij en werkkleding (veiligheidsschoenen, veiligheidshelmen, winterlaarzen overalls, werkhandschoenen, parka's, jassen, ….)

6.Diversen
Voor het jaar 2012 dient zoals voorgaande jaren te worden voorzien in een bedrag voor deelname aan seminaries, coaching, catering, enz

Verder dienen de nodige kredieten te worden voorzien voor de deelname aan bepaalde evenementen zoals bvb de Belgian Boat Show te Gent, de jaarlijkse beurs voor de pleziervaart te Nieuwpoort, (CAPOKAZ) … .

12.11.01.3 Energie:

De kredieten worden aangewend om de dienstwagens te voorzien van diesel of benzine. Rekening houdend met de verjonging van het wagenpark, moet een bedrag van 74 000 EUR volstaan voor 2012.

12.11.01.5 Vergoedingen

Het bedrag van 283 000 EUR, dat vanaf 2008 werd ingeschreven in de begroting zal niet voldoende zijn om de uitgaven van 2011 te dekken. Op basis van de gerealiseerde uitgaven in 2010 wordt voor 2012 in een verhoging van het krediet met 22 000 EUR voorzien.

12.11.04 Werkingskosten in verband met informatica

1.Overeenkomstig het KB van 22 december 2010 betreffende havenstaatcontrole dient de Belgische inspectiedienst voor havenstaatcontrole over te schakelen op een nieuw Europees informatie- en databeheersysteem THETIS ontwikkeld en geïmplementeerd door het Europese Agentschap voor Maritieme Veiligheid (EMSA). Voor de efficiënte werking van deze inspectiedienst zullen de werkingsprocedures en ondersteunende applicaties

THETIS. En 2011, une analyse fonctionnelle et technique est à développer. Cette analyse doit être mise en œuvre et programmée en 2012. Cela nécessite un crédit de 34 000 EUR pour payer un programmeur pendant 50 jours/homme.

2. ICC : La Résolution n°40 de la Commission économique pour l'Europe de l'Organisation des Nations Unies à Genève, prévoit la délivrance d'un certificat international de conducteur de bateau de plaisance (ICC). La délivrance de l'ICC en Belgique a été lancée en octobre 2011. Pour permettre la délivrance et la gestion des ICC, la base de données centrale de la navigation (CDS) sera étendue et adaptée après la réalisation d'une analyse fonctionnelle et technique. En 2011, un budget de 50 000 EUR était prévu pour la réalisation des analyses et pour paiement d'un programmeur pour effectuer les modifications à la CDS. Cette application prendra effet à la fin de 2011. Pour 2012, les budgets nécessaires doivent être prévus pour assurer l'entretien et les éventuelles corrections nécessaires. A cette fin, un budget de 10 000 EUR est nécessaire pour payer un analyste programmeur pendant 12 jours/homme.
3. En 2011, le SPF Mobilité et Transports a passé un arrangement administratif avec Via Donau, gestionnaire de la base européenne de données des bateaux. Pour qu'un échange automatique d'informations soit possible entre la base de données centrale européenne pour la navigation intérieure et la base de données centrale pour la navigation du SPF Mobilité et Transports, une interface doit être conçue et programmée pour que les données puissent être transmises automatiquement, mais également demandées de sorte que le fardeau administratif pour les entreprises de la navigation intérieures soit réduit. Un budget de 27 000 EUR est nécessaire pour payer un analyste programmeur pendant 40 jours/homme pour rédiger des analyses et pour la programmation des adaptations du CDS.

74.10.01 Dépenses pour l'achat de matériel roulant

La Direction Générale Transport Maritime (DGTM) a un parc automobile de 48 voitures de service. Compte tenu de l'engagement de replacement, la DGTM essaie de rajeunir 1/6^{ième} de son parc automobile. (= 8 voitures de service).
Le budget 2012 prévoit un crédit total de 94 000 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).

74.22.01 Équipement

moeten worden aangepast met het oog op een automatische data-uitwisseling met 'THETIS'. In 2011 wordt een functionele en technische analyse uitgewerkt. Deze analyse moet worden geïmplementeerd en geprogrammeerd in 2012. Voor de implementatie en het programmeren is een krediet van 34 000 EUR nodig om een programmeur te betalen gedurende 50 mandagen
2. ICC: Resolutie n°40 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties in Genève voorziet in de afgifte van een Internationaal vaarbewijs voor pleziervaartuigen (ICC). De afgifte van het ICC in België is van start gegaan in oktober 2011. Ter ondersteuning van de afgifte en het beheer van de ICC-certificaten moet de centrale databank van de scheepvaart (CDS) worden uitgebreid en aangepast op basis van een functionele en technische analyse. In 2011 werd in een budget van 50 000 EUR voorzien voor het opmaken van de analyses en een programmeur te betalen voor het programmeren van de aanpassingen van de CDS. Deze toepassing zal in werking treden einde 2011. Voor 2012 moeten de nodige budgetten worden voorzien voor onderhoud en mogelijk noodzakelijke aanpassingen. Daartoe is een budget van 10 000 EUR nodig om 1 analist-programmeur te betalen gedurende 12 mandagen.

3. In 2011 werd door de FOD Mobiliteit en Vervoer een administratieve overeenkomst afgesloten met Via Donau, beheerder van de Europese centrale databank voor scheepsgegevens van binnenschepen. Om een automatische gegevensuitwisseling mogelijk te maken tussen de Europese centrale databank voor de binnenvaart en de centrale databank voor de scheepvaart van de FOD Mobiliteit en Vervoer moet een interface worden ontworpen en geprogrammeerd waardoor automatisch gegevens kunnen worden doorgestuurd maar ook worden opgevraagd zodat de administratieve lasten voor de binnenvaartondernemers verminderen. Een krediet van 27 000 EUR is nodig om een analist-programmeur te betalen gedurende 40 mandagen voor het opmaken van de analyses en voor het programmeren van de aanpassingen van de CDS.

74.10.01 Uitgaven voor de aankoop van rollend materieel

Het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer (DGMV) heeft een wagenpark van 48 dienstauto's. Naar aanleiding van het vervangingsengagement tracht het DGMV 1/6 van haar wagenpark te vernieuwen (= 8 dienstauto's)
Voor de begroting 2012 wordt voorzien in een totaal krediet van 94 000 EUR waarmee een 6-tal wagens kunnen worden aangekocht ter vervanging van een zelfde aantal dienstauto's (hetgeen minder is dan het vervangingsengagement).

74.22.01 Uitrusting

- Pour 2012 un budget de 12 000 EUR doit être prévu pour l'achat d'une mise à jour d'une quarantaine de clés mémoires USB avec la réglementation intégrale de l'OMI (appelée KR-CON) ainsi que l'achat de cinq nouvelles clés mémoires USB. En effet, les agents responsables du contrôle de la navigation et les juristes doivent disposer d'une réglementation à jour.
- Enfin, 4 000 EUR sont nécessaires pour l'achat de tous les autres outils de travail destinés à effectuer des inspections, des mesures, des jaugeages et des métrages. (Instruments de mesures, oxygénomètre, des marteaux, des burins, ...)

74.22.04 Informatique

Un crédit de 10 000 EUR est nécessaire afin de pouvoir remplacer du matériel informatique spécifique (lap tops inclus) âgé de plus de 5 ans ainsi que pour l'achat d'une licence pour un logiciel de calcul de stabilité applicable aux navires et d'autres logiciels complémentaires de CAO.

04. DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT DES SERVICES

A.B. 33 53 04 12.11.30 (Bud DO PA AB) — Achats spécifiques en vue de l'exécution des obligations de l'État fédéral en ce qui concerne la navigation.

(en milliers d'euros)

sc	2010	2011	2012	2013	2014	2015
c	0	31	**0**	0	0	0
b	0	31	**0**	0	0	0

Note explicative.

Selon l'arrêté royal du 21 novembre 2005 réglementant les enquêtes sur les accidents et les incidents en mer, la Belgique doit enquêter sur tous les accidents en mer graves et très graves dans le cas où la Belgique est le pays du pavillon.

Pour ce faire, une cellule autonome est mise sur pied pendant toute la durée de l'enquête, qui peut faire appel à des experts externes. Faire appel à des experts externes entraîne des implications budgétaires.

Dans le cadre de la directive 2009/18/CE du parlement Européen et du Conseil le 23 avril 2009 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes la Belgique doit à partir du 17 juin 2011 établir une autorité nationale permanente pour les enquêtes sur les accidents maritimes.

A cet effet, un fonds est créé pour le fonctionnement de l'agence fédérale d'enquête sur les accidents de navigation.

- Voor 2012 dient te worden voorzien in een bedrag van 12 000 EUR voor de aankoop van up-dates van een 40-tal USB Memory Sticks met de volledige IMO-regelgeving (de zogenaamde KR-CON) en voor de aankoop van 5 nieuwe USB Memory Sticks. De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren en de juristen dienen immers over een up to date regelgeving te beschikken.
- Tenslotte is er nood aan 4 000 EUR voor de aankoop van allerlei ander werkmateriaal nodig voor het uitvoeren van inspecties, schouwingen en metingen. (meetapparatuur, zuurstofmeters, hamers, beitels, ….)

74.22.04 Informatica

een aantal PC's (inclusief laptops) die meer dan 5 jaar oud zijn dienen vervangen te worden. Verder is de aankoop gepland van een licentie voor een softwarepakket voor stabiliteitsberekeningen voor vaartuigen en bijbehorende CAD-software. Dit alles ten bedrage van 10 000 EUR.

04. WERKINGSUITGAVEN VAN DE DIENSTEN

B.A. 33 53 04 12.11.30 (Beg OA AP BA) — Specifieke aankopen voor het uitvoeren van de verplichtingen van de federale overheid inzake de scheepvaart.

(in duizendtallen euro)

ks	2010	2011	2012	2013	2014	2015
c	0	31	**0**	0	0	0
b	0	31	**0**	0	0	0

Verklarende nota.

Blijkens het koninklijk besluit van 21 november 2005 tot 'regeling van het onderzoek van ongevallen en incidenten op zee' moet België alle ernstige en zeer ernstige ongevallen op zee onderzoeken als België vlaggenstaat is.

Daartoe wordt voor de duur van het onderzoek een autonome cel opgericht die een beroep kan doen op externe deskundigen. Het beroep op deze externe deskundigen brengt budgettaire implicaties mee.

In het kader van 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 moet België vanaf 17 juni 2011 een permanente nationale instantie voor het onderzoek van scheepvaartongevallen oprichten.

Hiertoe zal een begrotingsfonds betreffende de werking van de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen worden opgericht.

B.A. 33 53 04 12.11.30 n'aura plus de raison d'exister en 2012.

05. Commission de Révision du Droit Maritime.

A.B. 33 53 05 12.11.21 (Bud DO PA AB) — Frais divers liés aux travaux de révision du droit maritime hors frais informatiques.

(en milliers d'euros)

sc	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	520	520	**519**	519	519	519
b	516	620	**617**	617	617	617

Note explicative.

En vertu de l'AR du 27 avril 2007 portant création d'une Commission chargée de la révision du droit maritime privé et public, la Commission de Droit Maritime (COMAR) a pour mission de formuler des propositions relatives à la révision du droit maritime privé et public.

Elle est entre autres chargée de l'identification des dispositions réglementaires et légales à réviser, de la rédaction de notes directrices concernant l'orientation des révisions, de l'analyse préparatoire des points litigieux spécifiques, de la rédaction de projets de textes, de la concertation avec les secteurs concernés, de l'accompagnement de la procédure législative jusqu'au vote final aux Chambres législatives ou l'adoption d'arrêtés royaux.

Le processus de révision ambitieux actualisera un secteur de droit complet et aura des conséquences importantes pour la marine marchande, la navigation, les entreprises portuaires et la pratique judiciaire.

Basé sur le premier tour des consultations et sur le travail effectué par des spécialistes en 2010 une série de «plans» a été faite sur les différentes questions de droit privé, ce qui représente un «test de Code maritime belge" et forme l'objet de la second tour de consultation. Après la deuxième ronde de consultations aura lieu plus tard en 2012 et plus tard la finition définitive des textes, l'approbation de nouvelles lois par le Parlement et la publication de la réalisation des décisions. Les aspects de droit public sera inclus dans la nouvelle Code de la marine

B.A. 33 53 04 12.11.30 zal in 2012 geen reden van bestaan meer hebben.

05. Commissie voor herziening van het Maritiem Recht.

B.A. 33 53 05 12.11.21 (Beg OA AP BA) — Diverse kosten verbonden aan de herziening van het Maritiem Recht met uitzondering van informatica kosten.

(in duizendtallen euro)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	520	520	**519**	519	519	519
b	516	620	**617**	617	617	617

Verklarende nota.

Overeenkomstig het KB van 27 april 2007 houdende oprichting van een commissie belast met de herziening van het privaatrechtelijk en publiekrechtelijk maritiem recht heeft de Commissie Maritiem Recht (COMAR) tot taak voorstellen te formuleren betreffende de herziening van het privaatrechtelijk en publiekrechtelijk maritiem recht.

Zij is onder meer belast met de identificatie van de te herziene wets- en reglementsbepalingen, het opstellen van oriënterende nota's omtrent de richting van de herzieningen, voorbereidend onderzoek van bijzondere knelpunten, redactie van ontwerpteksten, overleg met de betrokken sectoren, begeleiding van de wetgevende procedure tot aan de eindstemming in de Wetgevende Kamers of de aanneming van koninklijke besluiten.

Het ambitieuze herzieningsproces zal een volledige rechtstak actualiseren en belangrijke gevolgen hebben voor de zeehandel, de scheepvaart, het havenbedrijf en de rechtspraktijk.

Op basis van de eerste consultatieronde en van het door de specialisten geleverde werk werden in 2010 een reeks "blauwdrukken" gemaakt over de verschillende privaatrechterlijke aspecten, die samen een "proeve van Belgische Scheepvaartwetboek" vormen en het voorwerp uitmaken van de tweede consultatieronde. Na de tweede consultatieronde volgen nog in 2012 en nadien de finale afwerking van de teksten, de goedkeuring van de nieuwe wetgeving door het parlement en de publicatie van de uitvoeringsbesluiten. Ook de publiekrechterlijke aspecten zullen worden opgenomen in het nieuwe Scheepvaartwetboek.

06. Long Range Identification & Tracking System.

A.B. 33 53 06 12.11.24 (Bud DO PA AB) — Frais de fonctionnement informatiques liés à la mise en place du LRIT.

(en milliers d'euros)

sc	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	0	10	**10**	10	10	10
b	84	10	**10**	10	10	10

Note explicative

Le system LRIT (Long-Range Identification and 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 qui envoie certaines informations via satellite. L'application de LRIT nécessite une organisation internationale qui gère et distribue l'information précitée. En vertu de la résolution prise en matière au Conseil TTE (Transport, Télécommunication et Energie) de l'UE le 2 octobre 2007, l'Agence européenne pour la sécurité maritime (EMSA) gère 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 EMSA qui permet l'envoi et la réception des messages d'une manière sûre afin de supporter le LRIT. A ces fins, une application à été développée et implémentée en 2010 qui permet l'envoi téléinformatique automatique de données via le SafeSeaNet européen selon les critères développés par l'EMSA. Ce système a été installé au MIK (« Maritiem-Informatie-Kruispunt » / « Banque-Carrrefour d'Information Maritime ») à Zeebrugge.

Un crédit de 5 000 EUR doit être prévu en 2011 pour l'entretien et l'exécution des adaptations au système.

Un crédit de 5 000 EUR devra également être prévu en 2011 pour la rémunération de l'EMSA pour les demandes de données électroniques LRIT des navires.

07. Corporate Flag State Governance.

A.B. 33 53 07 11.00.16 (Bud DO PA AB) — Frais de personnel liés à la mise en œuvre de la CFSG.

(en milliers d'euros)

sc	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	86	560	**494**			
b	86	560	**494**			

Note explicative.

06. Long Range Identification and Tracking System

B.A. 33 53 06 12.11.24 (Beg OA AP BA) — Werkingskosten informatica m.b.t. LRIT.

(in duizendtallen euro)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	0	10	**10**	10	10	10
b	84	10	**10**	10	10	10

Verklarende nota

Het LRIT-systeem (Long-Range Identification and 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, dat bepaalde informatie via satelliet doorstuurt. 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 zal het European Maritime Safety Agency (EMSA) de bijdragen van de EU Lidstaten aan deze internationale organisatie voor de werking ervan voor zijn rekening nemen. 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 ontwikkeld heeft. Dit systeem werd geïnstalleerd in het Maritiem – Informatie – Kruispunt (MIK) te Zeebrugge.

Voor het onderhoud en het uitvoeren van aanpassingen aan het systeem zal in 5 000 EUR moeten worden voorzien.

Ook zal er in 5 000 EUR moeten worden voorzien voor het vergoeden van EMSA voor het opvragen van elektronische LRIT data van schepen.

07. Corporate Flag State Governance

*B.A. 33 53 07 11.00.16 (Beg OA AP BA) — Bezoldigingen en allerhande toelagen m.b.t. CFS*G.

(in duizendtallen euro)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	86	560	**494**			
b	86	560	**494**			

Verklarende nota.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

Le but est d'atteindre et de maintenir les normes de qualité les plus hautes et ce, pas uniquement en vue 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.

Daarbij wordt het in stand houden van de hoogste kwaliteitsnormen nagestreefd en dit niet alleen met het oog op een veilige en milieuvriendelijke scheepvaart. De kwaliteitsreputatie van een maritieme vlag is een van de belangrijke parameters die de concurrentiële positie van de koopvaardijvloot van een land op de zeevervoermarkt bepalen.

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.

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.

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.

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.

A.B. 33 53 07 12.11.21 (Bud DO PA AB) — Frais de fonctionnement divers liés à la CFSG.

B.A. 33 53 07 12.11.21 (Beg OA AP BA) — Allerhande werkingskosten m.b.t. CFSG.

(en milliers d'euros)

(in duizendtallen euro)

sc	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015

c	15	36	**48**	48	48	48
b	13	36	**36**	36	36	36

Note explicative.

Les frais suivants ont été inscrits à cette AB:

Audit de suivi	2 000 EUR
Entretiens de voitures + vêtements de sécurité	15 000 EUR
Frais de carburants	9 000 EUR
Frais de parcours et indemnités	22 000 EUR
TOTAL	48 000 EUR

Vu le recrutement de 2 employés en 2011, les crédits devraient être augmentés en 2012.

A.B. 33 53 07 12.11.24 (Bud DO PA AB) — Frais de fonctionnement informatiques liés à la mise en œuvre de la CFSG.

(en milliers d'euros)

sc	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	24	20	**20**	20	20	30
b	0	20	**20**	20	20	30

Note explicative.

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 démarrage du CFSG, une simple feuille de calcul électronique était utilisée pour le RFSR. Dans une deuxième étape, le système sera harmonisé avec la base de données centrale pour la navigation dans laquelle toutes les données techniques nécessaires des navires battant pavillon belge seront disponibles. Dans la troisième phase de la RFSR, quelques données extérieures devraient pouvoir être chargées et les résultats doivent être mis à la disposition des partenaires.

En 2012, un site portail commencera à être développé, au moyen duquel les données qui sont disponibles dans la base de données centrale de la navigation du SPF Mobilité et Transports pourront être mises à disposition des navires sous pavillon belge. La

c	15	36	**48**	48	48	48
b	13	36	**36**	36	36	36

Verklarende nota.

Volgende kosten werden onder deze BA ingeschreven:

opvolgingsaudit	2 000 EUR
Onderhoud wagenpark + aankoop van veiligheidskledij	15 000 EUR
Brandstof wagens	9 000 EUR
Verblijfs- en verplaatsingskosten	22 000 EUR
TOTAAL	48 000 EUR

Gelet op het aanwerven van 2 personeelsleden in 2011, dienen de kredieten voor 2012 te worden verhoogd.

B.A. 33 53 07 12.11.24 (Beg OA AP BA) — Werkingskosten informatica m.b.t. CFSG.

(in duizendtallen euro)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	24	20	**20**	20	20	30
b	0	20	**20**	20	20	30

Verklarende nota.

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 Directoraat-generaal Maritiem Vervoer is verantwoordelijk voor de kwaliteit van schepen die de Belgische vlag voeren. Het centrale beheersinstrument zijnde 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. In de derde fase van het RFSR moeten sommige externe gegevens automatisch kunnen worden ingeladen en moeten resultaten online beschikbaar worden gesteld voor de partners.

In 2012 zal worden gestart met het ontwikkelen van een portaalsite waardoor gegevens welke beschikbaar zijn in de Centrale databank voor de scheepvaart van de FOD Mobiliteit en Vervoer nuttig ter beschikking kunnen worden gesteld aan de schepen onder Belgische vlag. Een eerste fase hierin is het online

première étape ici est de mettre les données LRIT des navires battant pavillon belge on-line (sécurisé) à disposition des armateurs respectifs de ces navires.

Un crédit de 20 000 EUR est nécessaire pour le développement et la mise en œuvre de la première phase du portail.

A.B. 33 53 07 74.22.21 (Bud DO PA AB) — Achat de biens meubles durables pour la CFSG.

(en milliers d'euros)

sc	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	1	16	**16**	16	16	16
b	1	16	**16**	16	16	16

Note explicative.

En 2011, le crédit a été utilisé pour l'achat d'une voiture. Ce montant a évidemment d'abord été redistribué vers l'AB correct 74.10.21.

En 2012, un crédit est prévu, qui sera utilisé pour l'achat de matériel de travail des inspecteurs et des ingénieurs (jauges d'épaisseur, matériel photo,...) du groupe Corporate Flag State Governance.

A.B. 33 53 07 74.22.24 (Bud DO PA AB) — Dépenses d'investissement relatives à l'informatique liées à la mise en œuvre de la CFSG.

(en milliers d'euros)

sc	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	24	3	**3**	3	3	3
b	19	3	**3**	3	3	3

Note explicative

En 2010 un montant de 19 000 EUR a été engagé et payé pour l'achat d'un software spécifique. Des laptops commandés fin 2009, ont également été payé en 2010.

Le montant inscrit en 2012 à cette AB (3 000 EUR) concerne l'achat de l'équipement informatique portable spécifique.

PROGRAMME D'ACTIVITES 53/2:

MARINE MARCHANDE (CONVENTIONS INTERNATIONALES, PROMOTION ET DEVELOPPEMENT DE LA MARINE MARCHANDE ET DE LA FLOTTE DE PECHE).

Objectifs poursuivis.

(beveiligd) beschikbaar stellen van LRIT-data van schepen die de Belgische vlag voeren aan de respectievelijke reders van die schepen.

Een krediet van 20 000 EUR is nodig om te voorzien in de ontwikkeling en implementatie van de eerste fase van de portaalsite.

B.A. 33 53 07 74.22.21 (Beg OA AP BA) — Uitgaven voor de aankoop van duurzame goederen m.b.t. CFSG.

(in duizendtallen euro)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	1	16	**16**	16	16	16
b	1	16	**16**	16	16	16

Verklarende nota.

Het krediet in 2011 werd aangewend voor de aankoop van een dienstwagen. Uiteraard werd dit bedrag eerst herverdeeld naar de correcte BA 74 10 21.

In 2012 is in een krediet voorzien voor de aanschaf van werkmateriaal voor de inspecteurs en de ingenieurs (diktemeters, fotoapparaten,…) van de taakgroep Corporate Flag State Governance.

B.A. 33 53 07 74.22.24 (Beg OA AP BA) — Investeringsuitgaven inzake informatica m.b.t. CFSG.

(in duizendtallen euro)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	24	3	**3**	3	3	3
b	19	3	**3**	3	3	3

Verklarende nota

In 2010 werd specifieke software aangekocht ten bedrage van 19 000 EUR. Tevens werden eind 2009 laptops gekocht dit pas in 2010 werden betaald.

De ingeschreven kredieten voor 2012 (3 000 EUR) zullen aangewend worden voor de aankoop van draagbaar ICT-materiaal.

ACTIVITEITENPROGRAMMA 53/2:

KOOPVAARDIJ (INTERNATIONALE VERDRAGEN, BEVORDERING EN ONTWIKKELING VAN DE KOOPVAARDIJ EN DE VISSERSVLOOT).

Nagestreefde doelstellingen.

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 obligations internationales en tant qu'État de pavillon et de suivre de près les évolutions en matière de navigation internationale.

22. Respect des engagements internationaux.

A.B. 33 53 22 35.40.01 (Bud DO PA AB) — Subsides, cotisations et contributions aux diverses organisations internationales.

(Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(en milliers d'euros)

sc	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	43	55	**55**	55	55	55
b	43	55	**55**	55	55	55

Note explicative.

Un crédit de 55 000 EUR est prévu à l'allocation de base 35.40.01 (Subsides, cotisations et contributions aux diverses organisations internationales) pour l'année budgétaire 2012.

Pour 2011, le montant de la contribution de la Belgique dans les frais de fonctionnement du Secrétariat du système d'information dans le cadre du Mémorandum d'Entente de Paris concernant le contrôle des navires par l'État de Port, ainsi que l'accord financier y afférent, signé à Paris le 26 janvier 1982, est fixé à 43 323,50 EUR.

Le Port State Control Committee a décidé lors de sa 38ème session des 9 – 13 mai 2005, qu'un nouveau système d'information devait être instauré. A cause de l'introduction de ce nouveau système d'information, les États-membres devront, dans une première phase, verser une contribution bien plus importante; ensuite, la contribution sera comparable à celle que l'on a dû payer jusqu'à présent.

Etant donné qu'il subsiste encore une grande incertitude sur le coût et le moment où le nouveau système sera instauré et où les contributions plus

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 zeevaartinspectie, 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. Door de invlagging van schepen onder de Belgische vlag is het voor België als vlagstaat van belang om aan zijn internationale verplichtingen te voldoen en de evoluties in de internationale scheepvaart van nabij te volgen.

22. Nakomen van internationale verbintenissen.

B.A. 33 53 22 35.40.01 (Beg OA AP BA) — Toelagen, lidgelden en bijdragen voor diverse internationale organisaties.

(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen euro)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	43	55	**55**	55	55	55
b	43	55	**55**	55	55	55

Verklarende nota.

Op basisallocatie 35.40.01 (toelagen, lidgelden en bijdragen voor diverse internationale organisaties) wordt voor het begrotingsjaar 2012 in een krediet van 55 000 EUR voorzien.

Voor het begrotingsjaar 2011 werd 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 alsmede het bijbehorende financieel akkoord, ondertekend te Parijs op 26 januari 1982 vastgesteld op 43 323,50 EUR.

Het Port State Control Committee heeft op zijn 38ste zitting van 9 – 13 mei 2005 beslist dat een nieuw informatiesysteem moest worden ingevoerd. Door het invoeren van dat nieuwe informatiesysteem zullen de lidstaten in een eerste fase een veel grotere bijdrage moeten leveren; nadien zal de bijdrage vergelijkbaar zijn met wat tot nog toe moest worden betaald.

Aangezien er nog grote onzekerheid bestaat over de kostprijs en het tijdstip waarop het nieuwe systeem zal worden ingevoerd en de verhoogde bijdragen moeten

élevées devront être payées, il est proposé pour 2012 de prévoir un crédit de 55 000 EUR.

A.B. 33 53 22 35.40.03 (Bud DO PA AB) — Contribution de la Belgique à l'Organisation maritime intergouvernementale (O.M.I., Londres).

(Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(en milliers d'euros)

sc	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
b	188	252	**257**	257	257	257
c	188	252	**257**	257	257	257

Note explicative.

Loi du 26 juin 1951. Ce crédit est destiné à couvrir la contribution de la Belgique à l'Organisation Maritime Internationale (O.M.I.) en vue du financement des frais de fonctionnement.

L'empavillonnement belge accroît les recettes, mais a aussi pour conséquence de faire augmenter les contributions internationales.

La contribution des États membres aux frais de fonctionnement de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) est en effet composée de 3 éléments:
- un montant minimum fixe identique pour chaque État membre;
- un pourcentage dépendant de la contribution NU de chaque État membre;
- un montant variable sur la base du tonnage brut de la flotte de l'État membre.

Il est proposé pour 2012 de prévoir un budget de 257 000 EUR.

A.B. 33 53 22 35.40.04 (Bud DO PA AB) — Quote-part de la Belgique dans les frais résultant de l'organisation d'un service de patrouille pour l'observation des icebergs dans l'Atlantique Nord.

(Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(en milliers d'euros)

sc	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	0	1	**1**	1	1	1
b	0	1	**1**	1	1	1

Note explicative.

Base légale: loi du 10 août 1979. Suite à l'effet de l'empavillonement, la Belgique devra payer à nouveau une quote-part dans les frais résultant de l'organisation d'un service de patrouilles pour l'observation des icebergs dans l'Océan Atlantique Nord.

worden betaald, wordt voorgesteld om voor 2012 te voorzien in een krediet van 55 000 EUR.

B.A. 33 53 22 35.40.03 (Beg OA AP BA) — Bijdrage van België aan de Intergouvernementale Maritieme Organisatie (I.M.O., Londen).

(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen euro)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	188	252	**257**	257	257	257
b	188	252	**257**	257	257	257

Verklarende nota.

Wet van 26 juni 1951. Dit krediet is bestemd om de bijdrage van België in de werkingskosten van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) te betalen.

De "invlagging" veroorzaakt enerzijds een stijging van de inkomsten, maar heeft anderzijds tot gevolg dat de internationale bijdragen dienen verhoogd te worden.

De bijdrage van de lidstaten in de werkingskosten van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) is inderdaad samengesteld uit 3 componenten:
- een vast minimumbedrag dat voor elke lidstaat gelijk is;
- een percentage dat afhankelijk is van de VN-bijdrage van de lidstaat;
- een veranderlijk bedrag dat bepaald wordt op basis van de brutotonnenmaat van de vloot van de lidstaat.

Voor 2012 wordt voorzien in een krediet van 257 000 EUR.

B.A. 33 53 22 35.40.04 (Beg OA AP BA) — Aandeel van België in de onkosten voortspruitend uit het organiseren van een patrouilledienst voor de waarneming van ijsbergen in de Noord-Atlantische Oceaan.

(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen euro)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	0	1	**1**	1	1	1
b	0	1	**1**	1	1	1

Verklarende nota.

Wettelijke basis: wet van 10 augustus 1979. Ten gevolge van de invlagging zal België opnieuw een aandeel moeten betalen in de kosten voortspruitende uit het organiseren van een patrouilledienst voor de waarneming van ijsbergen in de Noord-Atlantische Oceaan.

Il est toutefois encore incertain que des demandes de paiement soient envoyées en 2012. De plus, il est impossible d'en estimer les montants.

Het is echter nog onzeker of er in 2012 schuldvorderingen zullen worden toegestuurd. Bovendien is het onmogelijk om dit bedrag vooraf te ramen.

Pour l'année budgétaire 2012, seul un crédit provisionnel de 1 000 EUR est inscrit à l'AB 35.40.04.

Voor het begrotingsjaar 2012 wordt voorzien in een provisioneel krediet van 1 000 EUR op BA 35.40.04.

PROGRAMME D'ACTIVITES 53/3: L'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation (OFEAN).

ACTIVITEITENPROGRAMMA 53/3: Federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen (FOSO).

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 :

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:

"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. "

"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".

Art. 25 de la directive détermine que les Etats membres doivent s'y conformer avant le 17 juin 2011.

Art. 25 van de richtlijn bepaalt dat moet worden voldaan aan de bepalingen van de richtlijn uiterlijk op 17 juni 2011.

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.

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.

La loi 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.

De wet 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.

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.

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. Deze instantie moet zijn onderzoeken kunnen uitvoeren volledig los van het bepalen van aansprakelijkheden en gerechtelijke onderzoeken.

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

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

Commission européenne, etc.

andere vlaggenstaten, het rapporteren aan de Europese Commissie e.d.

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

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

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.

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.

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.

Om een onafhankelijke en structurele financiering van FOSO mogelijk te maken, wordt 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.

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.

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.

L'art. 15 de l'avant-projet de loi relatif à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation, qui a été approuvé en CM le 1er juillet 2011, stipule notamment que les exploitants de navires belges paient 1/10 de la contribution annuelle de 800 000 EUR et les ports 9/10. Cette répartition repose sur une étude du nombre d'accidents et d'incidents de navigation impliquant des navires belges et du nombre d'accidents et d'incidents de navigation survenus dans les zones relevant de la juridiction belge en 2007 et 2008.

In art.15 van het voorontwerp van wet betreffende de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen, dat in de MR van 1 juli 2011 werd goedgekeurd, wordt onder meer bepaald 'dat de exploitanten van de Belgische schepen 1/10 betalen van de jaarlijkse bijdrage van 800 000 EUR en de havens 9/10 den. Deze verdeling is gebaseerd op een studie van het aantal scheepvaartongevallen en incidenten met Belgische schepen en het aantal scheepvaartongevallen en incidenten in de zones onder Belgische jurisdictie in 2007 en 2008.

Décision conclave budgétaire 2012 : les crédits pour le programme 53/3 n'ont pas été retenus.

Beslissing begrotingsconclaaf 2012: de kredieten voor programma 53/3 werden niet te weerhouden.

DIVISION ORGANIQUE 54

SERVICE DE RÉGULATION DU TRANSPORT FERROVIAIRE ET DE L'EXPLOITATION DE L'AÉROPORT DE 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.

Le Service de Régulation se situe sous l'autorité directe du Ministre (Secrétaire d'État) de la Mobilité. 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).

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

ORGANISATIEAFDELING 54

DIENST REGULERING VAN HET SPOORWEGVERVOER 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.

De Dienst Regulering staat onder het directe administratieve gezag van de minister (staatssecretaris) voor Mobiliteit. 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.

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

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 1er 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.

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 1er janvier 2009 de son propre budget afin qu'il puisse accueillir son logement et ses propres moyens ICT.

Comptez tenu de ce qui précède, il a été décidé de créer, à partir du 1er 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 Bruxelles-National". Auparavant, ces crédits étaient inscrits sous la DO 21 "Organes de Gestion".

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. 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 1er février 2006 modifiant l'arrêté royal du 25 octobre 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

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 verkapte vorm van binnenlands vervoer is;
- kaderovereenkomsten tussen de beheerder van de spoorweginfrastructuur en verleners van internationale passagiersvervoerdienst goedkeurt.

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

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. 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.

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 exploitatielicentie van de luchthaven Brussel- Nationaal voor ten behoeve van de bevoegde minister. Hij volgt eveneens het goed gebruik van deze exploitatielicentie op. Tevens adviseert hij de minister betreffende de eventuele herziening en

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.

Les coûts de fonctionnement du Service de Régulation sont financés par un montant annuellement perçu auprès d'Infrabel (783 000 EUR indexés, pour 2012 866 000 EUR) et auprès de la Brussels Airport Company (350 000 EUR indexés, pour 2012 397 000 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 2012 pour des montants respectivement de 866 000 EUR et de 397 000 EUR en tant que recettes affectées sous les articles 33 01 26 16.11.19 et 33 01 26 16.11.20

11. PERSONNEL

Service de Régulation du Transport Ferroviaire et de l'Exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National

ETP 31/12

Niveau	2010	2011	**2012**
A	5	6	**8**
B	1	1	**2**
C	2	2	**2**
D	0	0	**0**
Total ETP	8	9	**12**

intrekking van de exploitatielicentie;
- 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.

De werkingskosten van de Dienst Regulering worden gedekt door jaarlijkse bijdragen van Infrabel (783.000 EUR, geïndexeerd voor 2012 866 000 EUR) en van The Brussels Airport Company (350 000 EUR, geïndexeerd voor 2012 397.000 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 2012 respectievelijk voor 866 000 EUR en 397 000 EUR ingeschreven als geaffecteerde ontvangsten onder de artikelen 33 01 26 16.11.19 en 33 01 26 16.11.20.

11 PERSONEEL

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

FTE 31/12

Niveau	2009	2010	**2012**
A	5	6	**8**
B	1	1	**2**
C	2	2	**2**
D	0	0	**0**
Totaal FTE	8	9	**12**

Dépenses

(en milliers EUR)

Uitgaven

(in duizendtallen EUR)

	(AP BA) (PA AB)	2010	2011	**2012**	
Personnel Service de Régulation du transport ferroviaire et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National	(01 11 00 17) fc fb	472 471	677 677	**594** **594**	Personeel Dienst Regulering van het spoorwegvervoer en van de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal

Note explicative

Décision conclave budgétaire 2012 : les crédits du personnel ont été limités à 594 kEUR en engagement et en liquidation.

Verklarende nota

Bij conclaaf budget 2012 werd beslist de personeelskredieten te beperken tot 594 kEUR in vastlegging en vereffening.

12. FRAIS DE FONCTIONNEMENT

12. WERKINGSKOSTEN

AP/PA	**BA/BA**	**Aard/ Nature**	**ks sc**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
	12.11.01.1	Honoraria/ Honoraires	fc fb	0 0	0 0	**0** **0**	0 0	0 0	0 0
	12.11.01.2	Aankopen div. goederen en diensten/ Achats biens et services divers	fc fb	11 11	76 76	**76** **76**	76 76	76 76	76 76
	12.11.01.3	Energie/ Énergie	fc fb	0 0	0 0	**0** **0**	0 0	0 0	0 0
	12.11.01.5	Vergoedingen/ Indemnités	fc fb	27 11	25 25	**25** **25**	25 25	25 25	25 25
		Conclave 2012 **Conclaaf 2012**				**- 17** **- 17**	- 17 - 17	- 17 - 17	- 17 - 17
12	**12 11.01**	**Totalen/ Totaux**	**fc fb**	**38 22**	**101 101**	**84 84**	**84 84**	**84 84**	**84 84**
12	12 11.04	Informatica/ Informatique	fc fb	1 37	63 63	40 40	40 40	40 40	40 40
		Conclave 2012 **Conclaaf 2012**				**- 40** **- 40**	- 40 - 40	- 40 - 40	- 40 - 40
Totalen/ Totaux			**fc fb**	**39 59**	**164 164**	**84 84**	**84 84**	**84 84**	**84 84**

Note explicative

missions : ……	25 000 EUR
petites dépenses diverses : ……..	10 000 EUR
organisation séminaires :……	5 000 EUR
consultance régulation : …….	61 000 EUR
TOTAL	101 000 EUR

Les frais informatique inscrits à l'AB 12 12.11.04 pour un montant de 40 000 EUR sont nécessaires pour les frais de fonctionnement ICT liés à la mission suivants :

outsourcing : …….....	30 000 EUR
petites dépenses : …….	10 000 EUR

Étant donné que les recettes affectées ne seront seulement perçues que dans le courant de 2012, une disposition légale relative à une position débitrice éventuelle du fonds doit bien être reprise (522 000 EUR).

Verklarende nota

missies: ……	25 000 EUR
diverse kleine uitgaven: ……	10 000 EUR
organisatie seminarie: ……..	5 000 EUR
consultancy regulering: ……	61 000 EUR
TOTAAL	101 000 EUR

De informaticakosten ingeschreven op BA 12 12.11.04 voor een bedrag van 40 000 EUR zijn noodzakelijk voor volgende missiegebonden werkingsmiddelen voor ICT voorzien:

outsourcing: …….....	30 000 EUR
kleine aankopen: …….	10 000 EUR

.

Vermits de toegewezen ontvangsten slechts in de loop van 2012 zullen ontvangen worden, zal wel een wettelijke bepaling i.v.m. een eventuele debetpositie van het fonds dienen opgenomen te worden (522 000 EUR).

DIVISION ORGANIQUE 56

DIRECTION GENERALE MOBILITE ET SECURITE ROUTIERE

Dans le cadre de ses objectifs stratégiques, la DGMSR veille à mettre en œuvre les priorités définies par le gouvernement :

1. **Développer la mobilité durable, dans sa triple dimension économique, sociale et environnementale, prioritairement par une offre de services de qualité renforcée**

La promotion d'une mobilité durable repose sur une approche intégrant les trois piliers de la durabilité : économique, social et environnemental.
Garantir durablement et équitablement la mobilité, répondre adéquatement à l'évolution économique et mieux préserver l'environnement, exige d'appréhender sur le long terme les problèmes de l'insécurité routière, de la dégradation des conditions de travail, du temps perdu, de la surconsommation énergétique, des nuisances pour les riverains d'infrastructures de transport, de la dégradation de la santé publique et du climat en raison d'émissions polluantes.

Notre direction générale, doit contribuer

- à une meilleure connaissance des déplacements des personnes et des transports de biens, ainsi que des politiques de mobilité et de transports des autorités fédérées en Belgique et des autres Etats-membres de l'Union européenne et au développement subséquent d'une approche stratégique en matière de politique de la mobilité et des transports ;

- à soutenir les projets et études en cours au niveau européen, notamment le projet d'eurovignette, qui doit permettre l'introduction d'une redevance kilométrique intelligente ; les réseaux de transport transeuropéens (TEN), programme de l'UE pour promouvoir les liaisons internationales d'infrastructures ;

- à la promotion et à la coordination de cette approche auprès des entités fédérées belges et aussi des instances européennes et internationales, en renforçant ses collaborations et partenariats avec les instances ci-dessus mais également avec ses partenaires transversaux que sont les autres organismes ou services publics fédéraux (IBSR, autres SPF…).

2. **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

ORGANISATIEAFDELING 56

DIRECTORAAT-GENERAAL MOBILITEIT EN VERKEERSVEILIGHEID

In het kader van zijn strategische doelstellingen zal het DGMVV waken over de uitvoering van de prioriteiten vastgelegd door de regering.

1. **Een duurzame mobiliteit bevorderen, in zijn drievoudige economische, sociale en leefmilieu dimensie, prioritair door een versterkte dienstverlening**

Een duurzame mobiliteit bevorderen doe je met een geïntegreerde aanpak vanuit de drie pijlers van de duurzaamheid: economie, maatschappij en leefmilieu.
Instaan voor een duurzame en evenwichtige mobiliteit, gepast antwoorden op de economische ontwikkeling en het leefmilieu beter beschermen, vereist een lange termijnvisie over de problemen van verkeersonveiligheid, de verslechtering van de arbeidsomstandigheden, het tijdverlies, het overmatige energieverbruik, de hinder voor de omwonenden ingevolge de vervoersinfrastructuur, de afbraak van de volksgezondheid en van het milieu door vervuilende uitstoot.

Ons directoraat-generaal moet bijdragen tot

- een betere kennis van het personen- en goederenvervoer, en van het mobiliteits- en vervoersbeleid van de federale overheden in België en in de andere lidstaten van de Europese Unie, en tot de daaropvolgende ontwikkeling van een strategische aanpak inzake het mobiliteits- en vervoersbeleid;

- het steunen van projecten en lopende onderzoeken op Europees vlak, zoals het eurovignetproject, dat een slimme kilometerheffing moet invoeren; de trans-Europese vervoersnetwerken (TEN), een programma van de EU om de internationale infrastructuurverbindingen te bevorderen;

- de bevordering en de coördinatie van deze aanpak bij de Belgische federale entiteiten en de Europese en internationale instanties, door de samenwerking en partnerships te versterken, niet alleen met voornoemde instanties maar ook met hun transversale partners, d.w.z. de andere instellingen of federale overheidsdiensten (BIVV, andere FOD's, enz.).

2. **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,

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'européen (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 direction générale, en synergie avec le secteur "Route" de la DGTT, 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
- établir les normes minimales de sécurité avec les gestionnaires d'infrastructure
- sécuriser le trafic lourd
- 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
- 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

Elle doit également jouer un rôle dynamique de proposition et apporter un soutien efficace au Comité interministériel pour la sécurité routière et à sa Task Force, de façon à garantir la mise en œuvre d'une politique intégrée de sécurité routière, impliquant les Régions.

3. Protéger les consommateurs, renforcer la régulation, et développer des contrôles de qualité

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 ons directoraat-generaal, in samenwerking met de sector wegvervoer van het DGVL, 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.
- De wetgeving en de regelgeving inzake de verkeerspolitie te vereenvoudigen en er zo duidelijkere en beter gekende en begrepen instrumenten van maken.
- De acties ondersteunen die de beveiliging van het wegvervoer willen verhogen door een goede kennis van het wagenpark, van de immatriculatiebestanden en van de registratie van de eigenaars.

Zij moet ook een dynamische rol spelen door voorstellen te doen en door een efficiënte steun te geven aan het Interministeriële Comité Verkeersveiligheid en haar Taskforce, om zo, samen met de Gewesten, voor de uitvoering van een geïntegreerd verkeersveiligheidsbeleid te zorgen.

3. De gebruikers beschermen, de regulering versterken, en de kwaliteitscontrole ontwikkelen

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 DGMSR apporte sa contribution à ces objectifs dans le cadre de ses activités de certification (reconnaissance et audit) et d'inspection, tant par le cadre légal et réglementaire qui les régit que par la manière dont elle les organise.

4. 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 générale 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.

Structure/organigramme de la Direction générale

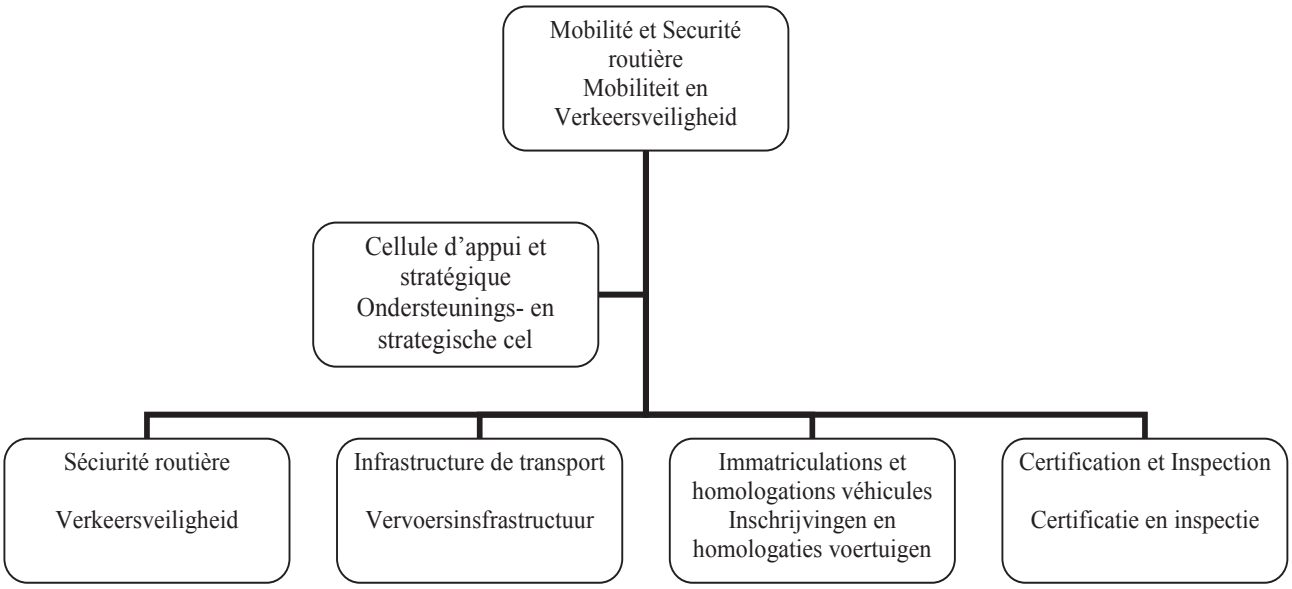
Om een duurzame mobiliteit in een duurzame economie te bevorderen, zijn een voldoende en eerlijke competitiviteit en een voortdurende aandacht voor de noden van de gebruikers essentieel.
Bescherming van de gebruiker, effectieve en doeltreffende regulering en hoog kwaliteitsniveau zijn zeer nauw verbonden.
Het DGMVV draagt bij tot deze doelstellingen in het kader van zijn taken inzake certificatie (erkenning en audit) en inspectie, zowel middels het wettelijk en reglementair kader waardoor zij worden gestuurd als door de wijze waarop zij worden georganiseerd.

4. 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.
Ons directoraat-generaal 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, Terkamerenbos, Josaphat, Leopoldpark, …)
- herinrichting van de Groene wandeling

Structuur/organigram van het Directoraat generaal



Crédits attribués à la Division Organique / Kredieten toegekend aan de Organisatieafdeling									
Programma / Programme		2010 realisatie réalisé	2011 initieel initial	2011 aangepast ajusté	2012 voorstel proposition	+/- 2012 - 2011	2013 raming estimation	2014 raming estimation	2015 raming estimation
Bestaansmidd. / Subsistance	c	12.605	12.970	12.970	**13.046**	+76	445	445	445
	b	12.586	12.970	12.970	**13.090**	+120	489	489	489
DVI / DIT	c	-	-	-	**-**	-	-	-	-
	b	79	465	465	**465**	-	465	465	465
	fc	123.384	149.991	149.991	**124.844**	-25.147	124.844	124.844	124.844
	fb	143.557	150.078	150.078	**124.836**	-25.242	124.836	124.836	124.836
Privé-weg-vervoer / Transport privé par route	c	7.273	5.615	5.615	**5.598**	-17	5.275	5.275	5.275
	b	7.581	5.996	5.996	**5.215**	-781	4.892	4.892	4.892
	fc	166	619	619	**551**	-68	551	551	551
	fb	-	786	786	**648**	-138	648	648	648
Totaux / Totalen	**c**	**19.878**	**18.585**	**18.585**	**18.644**	**+59**	**5.720**	**5.720**	**5.720**
	b	**20.246**	**19.431**	**19.431**	**18.770**	**-661**	**5.846**	**5.846**	**5.846**
	fc	**123.550**	**150.610**	**150.610**	**125.395**	**-25.215**	**125.395**	**125.395**	**125.395**
	fb	**143.557**	**150.864**	**150.864**	**125.484**	**-25.380**	**125.484**	**125.484**	**125.484**

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 Mobilité et Sécurité Routière.

01. Personnel

Effectifs

Niveau	2010	2011	**2012**
A	56,4	58,4	**57,4**
B	22,5	21	**21**
C	100,8	103,1	**103,1**
D	82	78,1	**76,1**
Totaux	261,7	260,6	**257,6**

PROGRAMMA 0: BESTAANSMIDDELEN

Het bestaansmiddelenprogramma kent op budgettair vlak de middelen (personeelskosten en bepaalde specifieke werkingsmiddelen) toe voor de werking van de diverse diensten van het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid.

01. Personeel

Effectieven

Niveau	2010	2011	**2012**
A	56,4	58,4	**57,4**
B	22,5	21	**21**
C	100,8	103,1	**103,1**
D	82	78,1	**76,1**
Totalen	261,7	260,6	**257,6**

Effectif plans d'action	1	6	**6**
Effectif certificat. et inspection	10	12	**12**

Remarque : Les effectifs sont exprimés en équivalents temps plein.

Effectief actieplannen	1	6	**6**
Effectief controle en toezicht	10	12	**12**

Opmerking: De effectieven zijn uitgedrukt in voltijdse equivalenten.

Dépenses (en milliers EUR) / (in duizendtallen EUR) **Uitgaven**

Statut	(P.A. B.A.)	2010	2011	**2012**	Statuut
Personnel statutaire	(01 11.00.03)	9.875 9.817	9.588 9.588	**9.675** **9.675**	Statutair personeel
Personnel non-statutaire	(01 11.00.04)	2.003 2.003	2.206 2.206	**2.226** **2.226**	Niet-statutair personeel
Personnel "plans d'actions sécurité routière"	(01 11.00.16)	48 48	260 260	**269** **269**	Personeel "actieplannen inzake verkeersveiligheid"
Personnel "Direction certification et inspection"	(01 11.00.17)	321 321	426 426	**431** **431**	Personeel "Directie controle en toezicht"
Totaux	**c** **b**	**12.247** **12.189**	**12.480** **12.480**	**12.601** **12.601**	**Totalen**

Note explicative.

Les crédits relatifs au Personnel ont été adaptés comme indiqué à la DO 21.

Personnel "plans d'actions sécurité routière"
En 2008, le financement du personnel "plans d'actions – sécurité routière" à l'AB 11.00.06 était assuré par un prélèvement annuel de 150 000 EUR (indexés) sur le Fonds de la Sécurité routière.

La loi-programme (Titre X) du 8 juin 2008 a mis fin aux modalités de financement précitées.
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, cette possibilité de financement devait toutefois être réintroduite. Pour cette raison, la réinsertion d'un subside dans la loi du 6 décembre 2005 a été réglée via la loi-programme du 23/12/2009. Par un AR délibéré en Conseil des Ministres, un montant de 300 000 EUR sera attribué au SPF M&T pour le suivi de la politique en matière de sécurité routière des services de police. Ce montant est adapté annuellement au montant de l'indice des prix à la consommation atteint au 31 décembre de l'année précédente. La procédure d'approbation n'est pas encore terminée

Ce montant permet le maintien et l'engagement de 4 niveaux A et 2 niveaux B (pour un total de 6 ETP) 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

Verklarende nota.

Voor de berekening van de personeelskredieten wordt verwezen naar OA 21.

Personeel "actieplannen inzake verkeersveiligheid"
Voor 2008 werd de financiering van het personeel "actieplannen verkeersveiligheid" aangerekend op BA 11.00.06 gedekt door een jaarlijkse geïndexeerde afhouding van 150 000 EUR afkomstig van het verkeersboetefonds.
Bij de Programmawet van 8 juni 2008 (Titel X) werd voormelde financieringsmodaliteit stopgezet.
Om de opvolging van het verkeersveiligheidsbeleid van de lokale politie en de federale verkeerspolitie mogelijk te maken dient deze financieringsmogelijkheid echter terug te worden ingevoerd. Daarom werd de wederopname van een toelage in de wet van 6 december 2005 via de Programmawet van 23/12/20009 geregeld. Via een in Ministerraad overlegd KB zal dan een bedrag van 300 000 EUR worden toegekend aan de FOD M&V voor de opvolging van het verkeersveiligheidsbeleid van de politiediensten. Dit bedrag wordt jaarlijks aan de consumptieprijsindex aangepast die op 31 december van het vorige jaar werd bereikt. De procedure van goedkeuring is nog niet afgerond

Dit bedrag laat toe om het bestaande personeelseffectief te behouden en zelfs uit te breiden met 2 niveaus A tot 6 VTE. Zij 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

que celle disponible actuellement.

Le montant de ce prélèvement est inscrit à l'article §5 46.20.01 "Recettes provenant d'amendes de circulation pour le suivi et le contrôle administratif des plans d'action de sécurité routière" du Budget des Voies et Moyens.

Décision conclave budgétaire 2012 : les crédits accordés à l'AB 56 01 11.00.16 ont été adaptés pour 2012 à 269 kEUR en engagement et en liquidation.

Personnel "Direction certification et inspection"
A partir de 2008, une redevance de 598 000 EUR indexée est à verser au compte du SPF Mobilité et Transports afin de couvrir les frais de contrôle et de surveillance des organismes chargés du contrôle des véhicules mis en circulation (Direction Certification et Inspection), selon les termes de l'AR du 26 avril 2007 fixant les redevances à percevoir pour couvrir les frais de contrôle et de surveillance concernant les organismes chargés du contrôle des véhicules mis en circulation.

Les redevances des organismes chargés des contrôles sont inscrites aux articles §5 16.11.15 du Budget des Voies et Moyens

Décision conclave budgétaire 2012 : les crédits accordés à l'AB 56 01 11.00.17 ont été adaptés pour 2012 à 431 kEUR en engagement et en liquidation.

02. Frais de fonctionnement

politiediensten te kunnen schetsen dan wat er vandaag bestaat.
De ontvangst is ingeschreven op de lopende ontvangsten artikel §5 46.20.01 "Ontvangsten uit verkeersboetes voor de administratieve opvolging en controle van de actieplannen verkeersveiligheid" van de Rijksmiddelenbegroting.

Beslissing conclaaf budget 2012: de toegekende kredieten voor 2012 op de BA 56 01 11.00.16 werden in vastlegging als in vereffening aangepast naar 269 kEUR.

Personeel "Directie controle en toezicht"
Met ingang van 2008 dient een geïndexeerde bijdrage van 598 000 EUR te worden gestort op rekening van de FOD Mobiliteit en Vervoer tot dekking van de kosten van controle en toezicht betreffende de instellingen belast met de technische controle van de in verkeer gebrachte voertuigen. (Directie Certificatie en Inspectie) en dit overeenkomstig het KB van 26 april 2007 tot vaststelling van de retributies te innen voor dekking van de kosten van controle en toezicht betreffende de instellingen belast met de technische controle van de in verkeer gebrachte voertuigen
De bijdrage van de met de controle belaste instituten wordt ingeschreven op artikels §5 16.11.15 van de Rijksmiddelenbegroting.

Beslissing conclaafbudget 2012: de toegekende kredieten voor 2012 op de BA 56 01 11.00.17 werden in vastlegging als in vereffening aangepast naar 431 kEUR.

02. Werkingskosten

PA	A.B.	Nature		2010	2011	**2012**	2013	2014	2015	B.A.	Aard
02	12.11.01		c	350	461	**416**	416	416	416	12.11.01	
			b	389	461	**460**	460	460	460		
02	12.11.04	Informatique	C	-	17	**17**	17	17	17	12.11.04	Informatica
			b	-	17	**17**	17	17	17		
02	74.10.01	Matériel	c	-	-	**-**	-	-	-	74.10.01	Rollend
		roulant	b	-	-	**-**	-	-	-		materieel
02	74.22.01	Équipement	c	-	-	**-**	-	-	-	74.22.01	Uitrusting
			b	-	-	**-**	-	-	-		
02	74.22.04	Informatique	c	-	-	**-**	-	-	-	74.22.04	Informatica
			b	-	-	**-**	-	-	-		
		Totaux	c	350	478	**433**	433	433	433		**Algemeen**
		généraux	b	389	478	**477**	477	477	477		**totaal**

Note explicative.

Un montant de 163 kEUR est inscrit à l'AB 12.11.01.2 (achats) :
- Projet supplémentaire de la Direction Certification et Inspection : développer une méthode d'analyse des risques pour les inspections en communes (voir plus-haut). Etant donné qu'en moyenne, un jour de consultance revient à 1 600 EUR par jour

Verklarende nota.

Een krediet van 163 kEUR werd ingeschreven op BA 12.11.01.2 (aankopen)
- Bijkomend project van de Directie Certificatie en Inspectie: een methode van risicoanalyse uitwerken om de risico's te bepalen bij de inspecties in de gemeenten. Rekening houden dat 1 dag consultancy ongeveer 1 600 EUR BTW

TVA incluse, il s'agirait de 40 jours de consultance pour un budget de 64 000 EUR.

- Cotisations et inscriptions E-Government : 5 000 EUR
- Frais liés à une activité d'équipe : 11 000 EUR. Une activité d'équipe peut être organisée 1 fois par an maximum.
- Paiements de factures de moins de 2 500 EUR. Il s'agit la plupart du temps de paiements ponctuels (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 et le paiement des factures Proximus.

Un montant de 323 kEUR est inscrit à l'AB 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

Décision conclave budgétaire 2012 : les crédits accordés à l'AB 56 02 12.11.01 ont été adaptés pour 2012 à 416 kEUR en engagement et à 460 kEUR en liquidation, les crédits accordés à l'AB 56 02 12.11.04 ont été adaptés pour 2012 à 17 kEUR en engagement et en liquidation.

A.B. 33 56 02 33.00.02 (Bud DO PA AB) — Affiliation à des organismes belges et internationaux.

(Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(en milliers EUR)

sc	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	3	12	**12**	12	12	12
b	3	12	**12**	12	12	12

Note explicative.

- Affiliation à l'Association belge des Congrès de la Route et organismes divers. On peut estimer que le montant 2011 excédera les 3 000 EUR. Un montant de 4 000 EUR est dès lors inscrit au budget 2012.
- Un montant de 6 000 EUR est également inscrit en tant qu'affiliation à l'organisation ITS (Intelligent Transport Systems). Cet organisme procure du support pour des solutions et des innovations liées à l'ICT dans le domaine du transport et de la mobilité.

inbegrepen kost en dat de consultancy periode ongeveer 40 dagen zal duren is er een budget voorzien van 64 000 EUR.
- Lidgelden en inschrijvingen E-Government: 5 000 EUR
- Kosten verbonden aan een teamactiviteit: 11 000 EUR. Maximaal 1 keer per jaar kan een teamactiviteit georganiseerd worden.
- Betaling van facturen kleiner dan 2 500 EUR. De meeste betalingen gebeuren voor verschillende herstellingswerken, deelnames aan congressen en opleidingen, abonnementen op tijdschriften, aankoop van documenten en nodige technische en wetgevende werken, betalingen van de Proximus facturen, enz …

Een bedrag van 323 kEUR wordt ingeschreven op BA 12 11.01.5 (vergoedingen)
Krediet bestemd voor de 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

Beslissing conclaaf 2012: de toegekende kredieten voor 2012 op de BA 56 02 12.11.01 werden in vastlegging aangepast naar 416 kEUR en in vereffening naar 460 kEUR, de toegekende kredieten voor 2012 op de BA 56 02 12.11.04 werden in vastlegging als in vereffening aangepast naar 17 kEUR.

B.A. 33 56 02 33.00.02 (Beg OA AP BA) — Toetreding tot Belgische en internationale organisaties.

(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	3	12	**12**	12	12	12
b	3	12	**12**	12	12	12

Verklarende nota.

- Aansluiting bij de Belgische Vereniging van Wegencongressen en diverse organismen. Voor 2011 zal de bijdrage zal vermoedelijk hoger liggen dan 3 000 EUR. Vanaf 2012 wordt een bedrag van 4 000 EUR voorzien.
- Een bedrag van 6 000 EUR wordt eveneens voorzien als bijdrage aan de organisatie ITS ingeschreven (Intelligent Vervoer Systems). Deze instantie verschaft steun voor oplossingen en innovaties in verband met ICT op het gebied van het vervoer en de mobiliteit.

PROGRAMME 2 : DIRECTION INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT

Objectifs poursuivis

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, § 1er, X, l'article 6, § 3, 5° et l'article 92 bis, § 1er ;
- 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;
- 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 nos 1 à 10 a été traduite en termes financiers dans les budgets successifs du département.

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

PROGRAMMA 2: DIRECTIE VERVOERINFRASTRUCTUUR

Nagestreefde doelstellingen

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;

- 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 10 werd in financiële termen vertaald in de achtereenvolgende begrotingen van het departement.

Het samenwerkingsakkoord tussen de Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is een politiek akkoord waarbij de Federale Staat zich verbindt om van 1993 tot

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, et 375 000 000 sur 3 ans (2008 à 2010) 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.

La conséquence de cela est que certains programmes sont approuvés tardivement et le commencement des procédures administratives encourt également des retards.
A cela s'ajoutent les 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.

Dès lors, 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 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° 9, approuvé au printemps 2005, prévoit une série d'initiatives pour le programme globalisé 2005-2006-2007 pour un montant total de 327 380 000 EUR (cumulés). Compte tenu d'un montant de 169 278 000 EUR prévu à l'avenant n° 8 concernant des initiatives non engagées, le budget total à l'avenant n° 9 se monte à 496 658 000 EUR.

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 en 375 000 000 EUR voor de periode van 3 jaar (2008 tem. 2010) 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.

Het gevolg hiervan is dat sommige programma's laattijdig worden goedgekeurd en dat de aanvang van de administratieve procedures eveneens vertraging oploopt.
Hieraan moeten nog de belangrijke termijnen toegevoegd worden 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.
Hierdoor 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 56.22 "Fonds ter financiering van de internationale rol en de hoofdstedelijke functie van Brussel" werd aldus in het huidige programma ingelast.

Bijakte nr. 9, goedgekeurd in het voorjaar 2005, voorziet in een reeks initiatieven voor de programma's 2005 tem. 2007 voor een totaal budget van 327 380 000 EUR (samengevoegd). Rekeninghoudend met een bedrag van 169 278 000 EUR aan niet vastgelegde initiatieven voorzien in bijakte 8, bedraagt het totale budget voor bijakte 9: 496 658 000 EUR.

L'avenant n° 10 a été approuvé le 6 mai 2008 et prévoit les crédits relatifs aux années budgétaires 2008-2010. Ce programme porte sur un montant global de 375 000 000 EUR, réparti dans un premier temps à concurrence de 125 000 000 en 2008, 2009 et 2010.

Le Conseil des Ministres du 16 juin 2011 a approuvé l'avenant 10bis qui actualise le programme des réalisations défini à l'avenant 10 et prévoit un programme budgétaire pour l'année 2011. Cet avenant 10bis a été promulgué le 27/07/2011, publié au Moniteur Belge le 30/08/2011 et porte sur un montant de 334 096 045,96 EUR (report 2010 compris).

Les grands axes de cet avenant n° 10bis

1. Le réseau métro : rénovation des stations de la gare Schuman et de Arts-Loi ;
2. La mobilité des grands boulevards : prolongation de la ligne de tram 94, création d'un nouveau tronçon au Boulevard Léopold III et rénovation de la Rue Théodore Verhaegen;
3. Du Mont des Arts aux abords de la Grand Place : renforcer l'attractivité de ce quartier en poursuivant la rénovation de ses nombreux musées ;
4. Les zones stratégiques du Plan de Développement International (PDI) : jeter les bases d'une politique de développement dynamique et ambitieuse pour Bruxelles pour permettre de mieux asseoir sa position de double capitale au plan international ;
5. La revitalisation urbaine : contrats de quartier pour l'embellissement du cadre de vie de certains quartiers moins favorisés et rénovation de logements sociaux, tant à l'intérieur qu'aux abords de ces logements ;
6. Les espaces verts : réaménagement de parcs et d'espaces verts ;
7. Le patrimoine : restauration d'établissements appartenant au domaine culturel.

21. Accord de coopération Etat Fédéral - Région de Bruxelles Capitale.

A l'activité 21 sont inscrits les crédits de liquidation pour les payements à charge des engagements obtenus avant la création du fonds.

A.B. 33 56 21 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)

Bijakte nr. 10 werd goedgekeurd op 6 mei 2008 en voorziet in de kredieten voor de begrotingsjaren 2008–2010. Het totale programma betreft een globaal bedrag van 375 000 000 EUR, voorlopig gelijkmatig verdeeld over de jaren 2008, 2009 en 2010 per schijf van 125 000 000 EUR.

De Ministerraad heeft op 16 juni 2011 bijakte 10 bis goedgekeurd. Deze actualiseert het programma vastgesteld bij bijakte nr 10 en voorziet in een programma voor begrotingsjaar 2011. Deze bijakte werd afgekondigd op 27/07/2011 en gepubliceerd in het Belgisch staatsblad van 30/08/2011. Het totaal voorziene budget bedraagt 334 096 045,96 EUR (incl. overdracht 2010).

De hoofdlijnen van bijakte 10bis

1. Het metronet : vernieuwing van de metrostations Schuman en Kunst-Wet;
2. De mobiliteit op de grote lanen: verlenging van de tramlijn 94, aanleg van een nieuwe lijn aan de Leopold III laan en renovatie van Théodore Verhaegenstraat;
3. Van de Kunstberg naar de omgeving van de Grote Markt: de aantrekkelijkheid van deze wijk verhogen door de renovatie van zijn talrijke musea voor te zetten;
4. De strategische zones van het Plan voor Internationale Ontwikkeling: de basis leggen van een dynamisch en ambitieus ontwikkelingsbeleid voor Brussel dat het zal mogelijk maken dat Brussel beter omgaat met zijn plaats als dubbele hoofdstad op internationaal vlak;
5. Nieuwe levenskracht aan de stad geven: wijkcontracten voor het verfraaien van het leefmilieu van de minder bevoordeelde wijken en de renovatie van de sociale woningen: zowel binnen als in de omgeving van deze woningen;
6. De groene ruimten: herinrichting van de parken en de groene ruimten;
7. Het patrimonium: restauratie van het culturele patrimonium.

21. Samenwerkingsakkoord Federale Staat-Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

In activiteit 21 worden alleen vereffeningskredieten ingeschreven voor betalingen op vastleggingen van voor de oprichting van het fonds.

B.A. 33 56 21 65.33.03 (Beg OA AP BA) — Samenwerkingsakkoord Federale Saat/Brussels Hoofdstedelijk Gewest (art. 43 van de wet van 12 januari 1989)

(in duizendtallen EUR)

sc	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	-	-	**-**	-	-	-
b	79	465	**465**	465	465	465

Note explicative.

Pour 2012, l'estimation provisoire des montants à liquider est de 465 000 EUR.

22. Fonds de financement du rôle international et de la fonction de capitale de Bruxelles.

01. Personnel

Effectifs

Niveau	2010	2011	**2012**
A	43,2	46,9	**46,9**
B	36,7	36,5	**36,5**
C	15,2	15,6	**15,6**
D	8,4	6,8	**6,8**
Totaux	103,5	105,8	**105,8**

Remarque: Les effectifs sont exprimés en équivalents temps plein.

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	-	-	**-**	-	-	-
b	79	465	**465**	465	465	465

Verklarende nota.

Voor 2012 wordt voorlopig 465 000 EUR aan vereffeningskredieten ingeschreven.

22. Fonds ter financiering van de internationale rol en de hoofdstedelijke functie van Brussel.

01. Personeel

Effectieven

Niveau	2010	2011	**2012**
A	43,2	46,9	**46,9**
B	36,7	36,5	**36,5**
C	15,2	15,6	**15,6**
D	8,4	6,8	**6,8**
Totalen	103,5	105,8	**105,8**

Opmerking: De effectieven zijn uitgedrukt in voltijdse equivalenten.

Dépenses (en milliers EUR) / (in duizendtallen EUR) **Uitgaven**

Statut	(P.A. B.A.)	2010	2011	**2012**	Statuut
Personnel statutaire	(22 11.00.03)	3.169	4.526	**4.598**	Statutair personeel
		3.178	4.526	**4.598**	
Personnel non-statutaire	(22 11.00.04)	1.261	1.590	**1.603**	Niet-statutair personeel
		1.261	1.590	**1.603**	
Totaux	**fc**	**4.430**	**6.116**	**6.201**	**Totalen**
	fb	**4.439**	**6.116**	**6.201**	

Note explicative.

L'étude du bureau d'études ICTINOS a notamment conclu à la création d'un bureau d'études interne au sein de la Direction Infrastructure de Transports, ainsi que l'engagement de plusieurs urbanistes afin d'améliorer la réalisation de projets relatifs à l'aménagement ou le réaménagement d'espaces publics.
Sur base de l'étude précitée, le plan de personnel 2007 prévoyait, pour la mise en œuvre de l'accord de Coopération Beliris, un cadre de 85 personnes chargé de mettre en œuvre un programme annuel de 100 000 000 EUR.

Entre temps d'une part, l'avenant n°9 à l'Accord de Coopération du 15 septembre 1993 a prévu, à partir de 2007, une augmentation du budget annuel de Beliris de 25 000 000 EUR pour atteindre un montant total de 125 000 000 EUR par an et, d'autre part, l'avenant n°10 à l'Accord de Coopération, approuvé le 6 mai dernier, a

Verklarende nota.

Op basis van een externe studie uitgevoerd door ICTINOS werd besloten om binnen deze directie een intern studiebureau op te richten en om een aantal stedenbouwkundigen aan te werven teneinde de projecten inzake aanleg of heraanleg van openbare ruimten te optimaliseren.

Op basis van voormelde studie, voorzag het personeelsplan 2007 voor de uitvoering van het Samenwerkingsakkoord Beliris in een effectief van 85 personen om een jaarlijks programma van 100 000 000 EUR uit te werken.

Ondertussen werd enerzijds door bijakte nr. 9 aan het Samenwerkingsakkoord van 15 september 1993 voorzien dat met ingang van 2007 het jaarlijks budget van Beliris met 25 000 000 EUR werd verhoogd om zo een jaarlijks bedrag van 125 000 000 EUR te bereiken en anderzijds werd bij bijakte nr. 10,

consolidé ce budget annuel de 125 000 000 EUR pour les années 2008, 2009 et 2010. Cette augmentation des moyens budgétaires de la D.I.T. génère une nouvelle demande de renforcement de personnel concrétisée dans le plan de personnel 2008 à hauteur de 29 agents complémentaires.

Le personnel pour les années 2009 à 2011 comprend le recrutement de 6 collaborateurs complémentaires (1 niveau A4, 2 niveau A21, 2 niveau B et 1 niveau D). A l'exception du niveau A4 dont le recrutement s'inscrit dans le cadre du développement et de l'encadrement des services d'exécution, les 5 autres postes s'inscrivent dans le cadre d'une internalisation de prestations qui étaient précédemment externalisées (topographie, traduction, expertise en marchés publics d'infrastructure, nettoyage, consultance informatique). Cette internalisation permet de réaliser une économie récurrente d'environ 100 000 EUR par an.

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.

goedgekeurd op 6 mei 2008, dit bedrag van 125 000 000 EUR geconsolideerd voor de jaren 2008, 2009 en 2010. Deze verhoging van budgettaire werkingsmiddelen voor de DVI heeft geleid tot een nieuwe aanvraag voor versterking van het personeelsbestand zoals dat vertaald werd in het personeelsplan 2008 o.v.v. een verhoging met 29 bijkomende personeelsleden.

Het personeelsplan voor de jaren 2009 tot en met 2011 omvat de rekrutering van 6 bijkomende medewerkers (1 niveau A4, 2 niveau A21, 2 niveau B en 1 niveau D). Buiten het niveau A4 waarvan de rekrutering de ontwikkeling en omkadering van de uitvoeringsdiensten betreft, liggen de 5 andere posten in de lijn van een internalisering van prestaties die tevoren uitbesteed werden (plaatsbeschrijving, vertaling, expertise in overheidsopdrachten van infrastructuur, schoonmaken, informaticaconsultancy). Deze internalisering maakt het mogelijk om een recurrente besparing van ongeveer 100 000 EUR per jaar te verwezenlijken.

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.

02. Frais de fonctionnement

02. Werkingskosten

PA	A.B.	Nature		2010	2011	**2012**	2013	2014	2015	B.A.	Aard
22	12.11.01	Totaux	fc	976	1.089	**1.086**	1.086	1.086	1.086	12.11.01	Totalen
			fb	766	1.060	**1.057**	1.057	1.057	1.057		
22	12.11.04	Informatique	fc	61	199	**199**	199	199	199	12.11.04	Informatica
			fb	120	250	**249**	249	249	249		
22	74.10.01	Matériel	fc	-	-	**-**	-	-	-	74.10.01	Rollend
		roulant	fb	-	-	**-**	-	-	-		materieel
22	74.22.01	Équipement	fc	50	112	**66**	66	66	66	74.22.01	Uitrusting
			fb	69	92	**148**	148	148	148		
22	74.22.04	Informatique	fc	363	243	**242**	242	242	242	74.22.04	Informatica
			fb	43	450	**448**	448	448	448		
		Totaux	fc	1.450	1.643	**1.593**	1.593	1.593	1.593		**Algemeen**
		généraux	fb	998	1.852	**1.902**	1.902	1.902	1.902		**totaal**

Note explicative.

Depuis mi-2008, Beliris a connu, en exécution du plan de personnel 2008, une forte augmentation des charges du personnel. Cela entraîne en toute logique une augmentation des divers frais de fonctionnement relatifs à l'achat de biens non-durables et de services.

Les estimations des engagements ont été réalisées moyennant une indexation annuelle.

Verklarende nota.

Sedert midden 2008 heeft Beliris in uitvoering van het personeelsplan 2008 een enorme uitbreiding van het personeelsbestand gekend. Dit brengt een logische verhoging van diverse werkingsuitgaven m.b.t. de aankoop van niet duurzame goederen en diensten met zich mee.

De ramingen van de vastleggingen werden ingeschat tegen een jaarlijkse indexering.

Les ordonnancements ont été calculés pour l'ensemble de l'allocation de base 56 22 12.11.01 en respectant la clé de répartition suivante :

n-3	5,00%
n-2	5,00%
n-1	15,00%
n	75,00%

La clé de répartition pour les frais de fonctionnement ci-dessus a été établie par la DIT sur base des données historiques.

Le montant estimé comprend les dépenses de fonctionnement relatives à :
- Examens
- Avocats
- Prestations de tiers et experts : le projet relatif à l'assistance pour le développement de la gestion des risques à la Direction Infrastructure de Transports représente ici une grande partie du budget.
- Assistance technique
- Jetons de présence et frais de route

Le budget formation doit être fortement augmenté, étant donné que tous les (nouveaux) collaborateurs doivent être formés.
Dans un futur proche, Beliris va énormément investir dans la publicité de ses projets. Cela nécessite une augmentation du budget consacré aux folders, frais de représentation, catering pour vernissages, cadeaux relationnels,…

Les frais pour la consommation de gaz et d'électricité ont été estimés sur base des dépenses des années antérieures. Pour la période 2012-2014, les montants ont seulement été indexés.

Les indemnités kilométriques et les frais de transport ont été indexés pour la période 2011-2014.
Etant donné que Beliris ne dispose pas d'un restaurant ou d'une cafétéria, un chèque repas de 3 EUR par jour de travail presté est attribué au personnel.

Les frais informatiques sont les suivants :
- Cartouches d'encre et toners pour imprimantes
- Achat de matériel pour du backup et de l'envoi de données
- Frais pour assistance externe (entretien, support, expertise)
- Licences
- Location des lignes

A.B. 33 56 22 21.40.01 (Bud DO PA AB) — Intérêts de retard pour factures payées en retard.

(en milliers EUR)

De vereffeningen worden voor de gehele basisallocatie 56 22 12.11.01 berekend aan de hand van volgende verdeelsleutel:

n-3	5,00%
n-2	5,00%
n-1	15,00%
n	75,00%

Bovenstaande verdeelsleutel voor werkingskredieten werd opgesteld door de DVI op basis van historische gegevens.

Het geraamde bedrag omvat de werkingsuitgaven m.b.t.:
- Examens
- Advocaten
- Prestaties van derden en experts: hierbij behelst het project rond de bijstand voor het uitwerken van het risicobeheer bij de Directie Vervoersinfrastructuur een groot deel van het budget.
- Technische assistentie
- Zitpenningen en reiskosten

Het vormingsbudget dient fors te worden verhoogd, aangezien alle (nieuwe) medewerkers een vorming dienen te krijgen.
In de nabije toekomst wil Beliris fors investeren in de bekendmaking van haar projecten. Dit vereist een verhoging van het budget voor folders, representatiekosten, catering voor openingsrecepties, relatiegeschenken,…

De kosten voor het verbruik van gas en elektriciteit werden geraamd op basis van de uitgaven van voorgaande jaren. Voor de periode 2012-2014 werden de bedragen enkel geïndexeerd.

De km-vergoedingen en vervoerskosten worden voor de periode 2011-2014 geïndexeerd.
Aangezien Beliris niet over een restaurant of cafetaria beschikt, wordt er aan het personeel een *maaltijdbon* van 3 EUR per gepresteerde werkdag toegekend.

De informatica-uitgaven:
- Inktpatronen en toners voor de printers
- Aankoop materiaal voor back-up en verzenden van data
- Kosten voor externe bijstand (onderhoud, steun, expertise)
- Licenties
- Huur van datalijnen

B.A. 33 56 22 21.40.01 (Beg OA AP BA) — Verwijlinteresten wegens te laat betaalde facturen.

(in duizendtallen EUR)

sc	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
fc	783	500	**511**	511	511	511
fb	997	500	**511**	511	511	511

Note explicative.

Suite à l'entrée en vigueur de la loi du 22 mai 2003 portant organisation du budget et de la comptabilité de l'Etat fédéral et conformément aux règlements SEC, les intérêts de retard en faveur des fournisseurs doivent être comptabilisés sur une nouvelle AB 21.40.01. Vu que ces dépenses ne peuvent pas ou à peine être estimées à l'avance, la nouvelle allocation de base est inscrite au budget avec un montant fixe correspondant à une provision estimée. En fonction des besoins, ceux-ci seront alimentés au moyen d'une redistribution au départ des crédits de fonctionnement et d'investissement.

En 2012, un grand nombre de décomptes finaux seront débloqués suite d'une part à l'approbation d'une note sur la gestion des décomptes et au recrutement de comptable.

A.B. 33 56 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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
fc	-	-	**-**	-	-	-
fb	5.777	1.000	**1.021**	-	-	-

Note explicative.

La subvention de 11 000 000 EUR accordée au cours de l'année 2009 continuera à être liquidée au cours des années 2011, 2012 et 2013 en fonction du rythme de liquidation des subventions et compte tenu du report des crédits de liquidation prévus les années précédentes.

Ce report est par conséquent pris en compte pour l'estimation des liquidations des années à venir.
La clé de répartition pour les subventions est la suivante :

n-4	10,00%
n-3	10,00%
n-2	15,00%
n-1	20,00%
n	45,00%

A.B. 33 56 22 51.30.05 (Bud DO PA AB) — Accord de coopération Beliris - Transferts en capital entreprises et institutions financières.

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
fc	783	500	**511**	511	511	511
fb	997	500	**511**	511	511	511

Verklarende nota.

Ingevolge de invoering van de wet van 22 mei 2003 houdende organisatie van de begroting en van de comptabiliteit van de federale staat en conform de ESR-regels moeten vanaf 2009 de verwijlintresten ten gunste van de leveranciers op een nieuwe BA 21.40.01 worden aangerekend. Vermits zulke uitgaven nauwelijks of niet op voorhand kunnen worden geraamd zal de nieuwe 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 investeringsuitgaven gespijsd worden.

In 2012 zal een groot aantal definitieve afrekeningen worden gedeblokkeerd enerzijds door de goedkeuring van een nota betreffende het beheer van afrekeningen en anderzijds door de rekrutering van een boekhouder.

B.A. 33 56 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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
fc	-	-	**-**	-	-	-
fb	5.777	1.000	**1.021**	-	-	-

Verklarende nota.

De toelage van 11 000 000 EUR toegekend in het jaar 2009 zal verder vereffend worden in de jaren 2011, 2012 en 2013 volgens het vereffeningsritme van toelagen en rekeninghoudend met de overdracht van de vereffeningskredieten voorzien in vorige jaren.

Deze overdracht wordt bijgevolg mede in rekening genomen bij het ramen van de vereffeningen van de komende jaren. De verdeelsleutel voor toelagen ziet er als volgt uit:

n-4	10,00%
n-3	10,00%
n-2	15,00%
n-1	20,00%
n	45,00%

B.A. 33 56 22 51.30.05 (Beg OA AP BA) — Samenwerkingsakkoord Beliris - Kapitaaloverdrachten bedrijven en financiële instellingen.

(Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(en milliers EUR)

sc	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
fc	3.763	44.400	**42.117**	42.117	42.117	42.117
fb	6	6.000	**2.823**	2.823	2.823	2.823

Note explicative.

Pour l'estimation des crédits d'engagement pour les prochaines années, l'année 2010 a été prise comme année de référence en l'absence d'un programme pour les années à venir (c'est-à-dire d'avenant n°11 à l'Accord de Coopération).

L'estimation des crédits d'engagement pour l'année 2012 a été calculée en partant de l'idée de la continuation de l'exécution des projets en cours relatifs à l'avenant n°10 au cours des prochaines années :

Pour ce qui concerne les liquidations, le montant demandé a été calculé en appliquant une clé de répartition sur les engagements des années précédentes. Cette clé de répartition est la suivante :

n-8	1,00%
n-7	1,00%
n-6	1,00%
n-5	2,00%
n-4	5,00%
n-3	15,00%
n-2	30,00%
n-1	35,00%
n	10,00%

A.B. 33 56 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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
fc	-	-	**-**	-	-	-
fb	-	275	**281**	281	281	281

Note explicative.

La subvention de 650 000 EUR accordée au cours de l'année 2009 continue à être liquidée en 2011 et sera liquidée au cours des années 2011, 2012 et 2013 en fonction du rythme de liquidation des subventions et compte tenu du report des crédits de liquidation prévus les années précédentes.

La clé de répartition pour les subventions est la suivante :

n-4	10,00%
n-3	10,00%

(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
fc	3.763	44.400	**42.117**	42.117	42.117	42.117
fb	6	6.000	**2.823**	2.823	2.823	2.823

Verklarende nota.

Voor de raming van de vastleggingskredieten voor de komende jaren werd – bij gebrek aan een programma voor de komende jaren (nl. bijakte nr. 11 van het Samenwerkingsakkoord) – het jaar 2010 als referentiepunt genomen.

De raming van de vastleggingskredieten werd voor het jaar 2012 uitgegaan van de verdere uitvoering in de komende jaren van de lopende projecten van bijakte nr. 10. Dit leidt tot volgende budgetverdeling:

Voor wat de vereffeningen betreft, wordt het gevraagde bedrag berekend door toepassing van een verdeelsleutel op de vastleggingen van voorgaande jaren. Deze verdeelsleutel ziet er als volgt uit:

n-8	1,00%
n-7	1,00%
n-6	1,00%
n-5	2,00%
n-4	5,00%
n-3	15,00%
n-2	30,00%
n-1	35,00%
n	10,00%

B.A. 33 56 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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
fc	-	-	**-**	-	-	-
fb	-	275	**281**	281	281	281

Verklarende nota.

De toelage van 650 000 EUR toegekend in het jaar 2009 wordt verder vereffend in 2011 en zal vereffend worden in de jaren 2011, 2012 en 2013 volgens het vereffeningsritme van toelagen en rekeninghoudend met de overdracht van de vereffeningskredieten voorzien in vorige jaren.

De verdeelsleutel voor toelagen ziet er als volgt uit:

n-4	10,00%
n-3	10,00%

n-2	15,00%
n-1	20,00%
n	45,00%

A.B. 33 56 22 52.20.05 (Bud DO PA AB) — Accord de coopération Beliris - Transferts en capital ASBL de droit privé.

(Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(en milliers EUR)

sc	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
fc	731	620	**633**	633	633	633
fb	-	500	**511**	511	511	511

Note explicative.

Voir AB 56 22 51.30.05.

A.B. 33 56 22 61.41.05 (Bud DO PA AB) — Accord de coopération Beliris - Transferts en capital à l'intérieur d'un groupe institutionnel.

(Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(en milliers EUR)

sc	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
fc	566	9.295	**9.490**	9.490	9.490	9.490
fb	117	2.000	**2.042**	2.042	2.042	2.042

Note explicative.

Voir AB 56 22 51.30.05.

A.B. 33 56 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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
fc	1.545	-	**-**	-	-	-
fb	-	150	**153**	153	153	153

Note explicative.

La subvention de 3 300 000 EUR accordée au cours de l'année 2009 sera partiellement liquidée en 2011 et continuera à être liquidée au cours des années 2012, 2013 et 2014 en fonction du rythme de liquidation des subventions et compte tenu du report des crédits de liquidation prévus les années précédentes.

Ce report est par conséquent pris en compte pour l'estimation des liquidations des années à venir.

Le montant en liquidation prévu pour la période 2011-

n-2	15,00%
n-1	20,00%
n	45,00%

B.A. 33 56 22 52.20.05 (Beg OA AP BA) — Samenwerkingsakkoord Beliris - Kapitaaloverdrachten privaatrechtelijke VZW's.

(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
fc	731	620	**633**	633	633	633
fb	-	500	**511**	511	511	511

Verklarende nota.

Zie BA 56 22 51.30.05.

B.A. 33 56 22 61.41.05 (Beg OA AP BA) — Samenwerkingsakkoord Beliris - Kapitaaloverdrachten binnen institutionele groep.

(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
fc	566	9.295	**9.490**	9.490	9.490	9.490
fb	117	2.000	**2.042**	2.042	2.042	2.042

Verklarende nota.

Zie BA 56 22 51.30.05.

B.A. 33 56 22 61.41.11 (Beg OA AP BA) — Toelage aan de Koninklijke Muntschouwburg.

(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
fc	1.545	-	**-**	-	-	-
fb	-	150	**153**	153	153	153

Verklarende nota.

De toelage van 3 300 000 EUR toegekend in het jaar 2009 zal gedeeltelijk vereffend worden in 2011 en zal verder vereffend worden in de jaren 2012, 2013 en 2014 volgens het vereffeningsritme van toelagen en rekeninghoudend met de overdracht van de vereffeningskredieten voorzien in vorige jaren.

Deze overdracht wordt bijgevolg mede in rekening genomen bij het ramen van de vereffeningen van de komende jaren.

Het vereffeningsbedrag voorzien in de periode 2011-

2014 a été déterminé sur base du rythme de liquidation pour les subventions :

n-4	10,00%
n-3	10,00%
n-2	15,00%
n-1	20,00%
n	45,00%

A.B. 33 56 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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
fc	1.500	-	**-**	-	-	-
fb	-	690	**704**	704	704	704

Note explicative.

La subvention de 1 500 000 EUR accordée au cours de l'année 2010 sera partiellement liquidée en 2011 et continuera à être liquidée au cours des années 2012, 2013 et 2014 en fonction du rythme de liquidation des subventions et compte tenu du report des crédits de liquidation prévus les années précédentes.

Ce report est par conséquent pris en compte pour l'estimation des liquidations des années à venir.

Le montant en liquidation prévu pour la période 2011-2014 a été déterminé sur base du rythme de liquidation pour les subventions :

n-4	10,00%
n-3	10,00%
n-2	15,00%
n-1	20,00%
n	45,00%

A.B. 33 56 22 63.31.05 (Bud DO PA AB) — Accord de coopération Beliris - Transferts en capital administrations publiques locales.

(Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(en milliers EUR)

sc	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
fc	25.463	43.400	**29.311**	29.311	29.311	29.311
fb	832	15.000	**25.315**	25.315	25.315	25.315

Note explicative.

Voir AB 56 22 51.30.05.

2014 werd bepaald op basis van het vereffeningsritme voor toelagen:

n-4	10,00%
n-3	10,00%
n-2	15,00%
n-1	20,00%
n	45,00%

B.A. 33 56 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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
fc	1.500	-	**-**	-	-	-
fb	-	690	**704**	704	704	704

Verklarende nota.

De toelage van 1 500 000 EUR toegekend in het jaar 2010 zal gedeeltelijk vereffend worden in 2011 en zal verder vereffend worden in de jaren 2012, 2013 en 2014 volgens het vereffeningsritme van toelagen en rekeninghoudend met de overdracht van de vereffeningskredieten voorzien in vorige jaren.

Deze overdracht wordt bijgevolg mede in rekening genomen bij het ramen van de vereffeningen van de komende jaren.

Het vereffeningsbedrag voorzien in de periode 2011-2014 werd bepaald op basis van het vereffeningsritme voor toelagen:

n-4	10,00%
n-3	10,00%
n-2	15,00%
n-1	20,00%
n	45,00%

B.A. 33 56 22 63.31.05 (Beg OA AP BA) — Samenwerkingsakkoord Beliris - Kapitaaloverdrachten lokale overheden.

(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
fc	25.463	43.400	**29.311**	29.311	29.311	29.311
fb	832	15.000	**25.315**	25.315	25.315	25.315

Verklarende nota.

Zie BA 56 22 51.30.05.

A.B. 33 56 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.

(Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(en milliers EUR)

sc	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
fc	417	1.000	**1.021**	1.021	1.021	1.021
fb	174	1.000	**1.021**	1.021	1.021	1.021

Note explicative.

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.

L'avenant n° 10 a introduit plusieurs nouveaux contrats de quartiers destinés à l'embellissement du cadre de vie de certains quartiers moins favorisés et à la rénovation de logements sociaux, tant à l'intérieur qu'aux abords de ces logements.

Les crédits d'engagement prévus en 2012 constituent un point de référence pour l'estimation des engagements pour les années futures.

A.B. 33 56 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).

(Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(en milliers EUR)

sc	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
fc	2.403	11.850	**2.099**	2.099	2.099	2.099
fb	71.708	99.937	**67.036**	67.306	67.036	67.036

Note explicative.

Voir AB 56 22 51.30.05.

A.B. 33 56 22 65.33.04 (Bud DO PA AB) — Subvention au transport public de haute performance et extension de l'étude Nord/Sud.

(Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(en milliers EUR)

B.A. 33 56 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.

(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
fc	417	1.000	**1.021**	1.021	1.021	1.021
fb	174	1.000	**1.021**	1.021	1.021	1.021

Verklarende nota.

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.

In bijakte nr. 10 zijn een aantal nieuwe wijkcontracten voorzien bestemd voor de verfraaiing van het leefkader van sommige minderbedeelde wijken en voor de renovatie van sociale woningen en waarbij zowel de binnenzijde als de omgeving van de woningen zal worden aangepakt.

De vastleggingskredieten voorzien in het jaar 2012 worden als referentiepunt genomen voor de raming van de vastleggingen voor de komende jaren.

B.A. 33 56 22 65.33.03 (Beg OA AP BA) — Samenwerkingsakkoord Federale Staat/Brussels Hoofdstedelijk Gewest (art. 43 van de wet van 12 januari 1989).

(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
fc	2.403	11.850	**2.099**	2.099	2.099	2.099
fb	71.708	99.937	**67.036**	67.036	67.036	67.036

Verklarende nota.

Zie BA 56 22 51.30.05.

B.A. 33 56 22 65.33.04 (Beg OA AP BA) — Toelage aan het hoogperformant openbaar vervoer en uitbreiding studie Noord/Zuid.

(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

sc	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
fc	-	-	**-**	-	-	-
fb	-	-	**-**	-	-	-

Note explicative.

La subvention de 10 000 000 EUR accordée au cours de l'année 2009 sera liquidée au cours des années 2012, 2013 et 2014. Le solde sera liquidé au cours des années qui suivront.

A.B. 33 56 22 65.33.05 (Bud DO PA AB) — Accord de coopération Beliris - Transferts en capital Région de Bruxelles Capitale.

(Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(en milliers EUR)

sc	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
fc	23.838	31.213	**31.868**	31.868	31.868	31.868
fb	1.164	15.000	**15.315**	15.315	15.315	15.315

Note explicative.

Voir AB 56 22 51.30.05.

PROGRAMME 4 : ORGANISATION ET SECURITE DU TRANSPORT PRIVE PAR ROUTE

Objectifs poursuivis.

Ce programme couvre les missions relatives aux conditions techniques concernant la circulation des véhicules (homologation, immatriculation, contrôle technique) et celles relatives à la sécurité du trafic (règles de circulation et permis de conduire).

La première 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... Ces

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
fc	-	-	**-**	-	-	-
fb	-	-	**-**	-	-	-

Verklarende nota.

De toelage van 10 000 000 EUR toegekend in het jaar 2009 zal vereffend worden in de jaren 2012, 2013 en 2014. Het saldo zal in de daaropvolgende jaren vereffend worden.

B.A. 33 56 22 65.33.05 (Beg OA AP BA) — Samenwerkingsakkoord Beliris - Kapitaaloverdrachten Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
fc	23.838	31.213	**31.868**	31.868	31.868	31.868
fb	1.164	15.000	**15.315**	15.315	15.315	15.315

Verklarende nota.

Zie BA 56 22 51.30.05.

PROGRAMMA 4: ORGANISATIE EN VEILIGHEID VAN HET PRIVE-WEGVERVOER

Nagestreefde doelstellingen.

Dit programma dekt de opdrachten inzake de technische voorwaarden omtrent het verkeer van voertuigen (homologatie, inschrijving en technische controle) en deze met betrekking tot de veiligheid van het verkeer (verkeersregels en rijbewijs).

De eerste 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 opzoekingen, 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

informations s'inscrivent également dans le cadre des projets de lutte contre la criminalité organisée (traité EUCARIS) et contre la criminalité automobile (NOA – plate-forme interministérielle sur la criminalité automobile, RegNet, Convention de Prüm,…).

Il va sans dire que l'immatriculation nécessite d'importants moyens informatiques. Une immatriculation ne s'accorde qu'après vérification de nombreuses données administratives, donc après consultation de multiples banques de données. Celles-ci sont exécutées dans la journée même. Il est dès lors indispensable de disposer d'un centre informatique performant ainsi que d'une maintenance permanente des programmes informatiques permettant le traitement en direct et immédiat des demandes d'immatriculation tant à Bruxelles que dans les antennes extérieures.

Depuis 2003 l'immatriculation peut également s'effectuer par internet (Web-DIV). Cette possibilité est toutefois réservée aux compagnies d'assurance, aux courtiers, sociétés de leasing, etc… Ce mode d'immatriculation prend de plus en plus de l'importance.

La deuxième activité concerne la sécurité routière stricto sensu. A côté des dépenses à charge des crédits de fonctionnement du programme de subsistance (indemnités de déplacement pour les inspecteurs notamment), cette activité couvre le placement de panneaux routiers dans certains cas réglementés (41 12.11.24), la commande d'études en vue de fonder scientifiquement les décisions gouvernementales en matière de sécurité et le lancement d'actions diverses visant à sensibiliser certaines catégories d'usagers à certains aspects de la sécurité routière (41 33.00.01).

La troisième activité concerne la délivrance des permis de conduire et le suivi du permis de conduire ;
- dans l'attente de l'émission généralisée du permis de conduire au format carte bancaire, l'approvisionnement des communes en permis de conduire vierges et formulaires divers étant donné qu'elles sont chargées de la délivrance effective des permis de conduire ;
- la rémunération de deux commissions (appel et auto-écoles) ;
- la réalisation d'une banque de données centrale du permis de conduire et le soutien aux communes dans l'apport et la consultation des données.

La quatrième activité concerne les frais de fonctionnement découlant des objectifs du fonds budgétaire "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 itinéraires les plus rationnels et

gegevens op economisch en conjunctureel vlak, enz… Deze informatie is tevens belangrijk voor projecten in het kader van de strijd tegen de georganiseerde misdaad (EUCARIS-verdrag) en tegen de autocriminaliteit (NOA: Nationaal Overlegplatform Autocriminaliteit; Regnet; Verdrag van Prüm…).

Vanzelfsprekend vereist de inschrijving belangrijke informaticamiddelen. Een inschrijving wordt slechts toegekend na nazicht van talrijke administratieve gegevens, dus na raadpleging van meerdere gegevensbanken. Deze worden uitgevoerd de dag zelf. Onmisbaar zijn bijgevolg: een performant informaticacentrum en een permanente bijwerking van de informaticaprogramma's die de rechtstreekse en onmiddellijke verwerking van de inschrijvingsaanvragen mogelijk maakt, zowel in Brussel als in de externe antennes.

Vanaf 2003 kan de inschrijving van een voertuig eveneens gebeuren via het internet (Web-DIV). Deze mogelijkheid is momenteel nog voorbehouden aan de verzekeringsmaatschappijen, makelaars leasingmaatschappijen, enz…, maar neemt meer en meer uitbreiding.

De tweede activiteit betreft de verkeersveiligheid stricto sensu. Naast de uitgaven die in het bestaansmiddelenprogramma zijn opgenomen (met name verplaatsingsvergoedingen voor de inspecteurs), dekt deze activiteit de plaatsing van wegpanelen in bepaalde gereglementeerde gevallen (41 12.11.24), de uitbesteding van studies om op wetenschappelijke wijze de regeringsbeslissingen inzake verkeersveiligheid te onderbouwen en de lancering van diverse acties om bepaalde categorieën weggebruikers te sensibiliseren voor zekere aspecten van de verkeersveiligheid (41 33.00.01).

De derde activiteit heeft betrekking op de aflevering en de opvolging van het rijbewijs:
- In afwachting van de veralgemeende uitgifte van het rijbewijs bankkaartmodel de opvolging van de bevoorrading van gemeenten met blanco rijbewijzen en allerhande formulieren gezien zij belast zijn met de effectieve aflevering van rijbewijzen;
- de bezoldiging van twee commissies (beroep en autorijscholen);
- opmaak van een centraal bestand van rijbewijzen en de steun aan de gemeenten bij de inbreng en de raadpleging van de gegevens.

De vierde activiteit betreft de werkingskosten die voortvloeien uit de opdrachten van het organiek fonds "Uitzonderlijk vervoer". Dit fonds wordt 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 reiswegen te laten verlopen en om

offrant éventuellement des alternatives à la route.

En vue d'atteindre cet objectif, de nouvelles AB ont été créées afin d'optimiser l'utilisation des crédits alimentés par le fonds.

La cinquième activité concerne le Service Véhicule et consiste essentiellement en 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.

40. Immatriculation des véhicules automobiles.

A.B. 33 56 40 12.11.23 (Bud DO PA AB) — Direction pour l'Immatriculation des Véhicules DIV. Achat de plaques, de certificats d'immatriculation et autres formulaires ou documents relatifs à l'immatriculation des voitures. Entretien du matériel informatique et achat de software pour le traitement journalier des demandes d'immatriculation.

(en milliers EUR)

sc	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	2.635	650	**844**	844	844	844
b	4.266	650	**648**	648	648	648

Note explicative.

Ce crédit est destiné à couvrir les frais suivants :
- Frais de participation au projet Eucaris et E-Reg : 50 000 EUR
- Frais d'expédition des documents de rappel de plaques d'immatriculation : 30 000 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 : 7 000 EUR
- Achat des certificats d'immatriculation : 9 000 EUR
- Achat des formulaires de demande d'immatriculation : 45 000 EUR
- Achat de vignettes autocollantes pour plaques d'immatriculation : 31 000 EUR
- Contrats d'entretien : lecteurs optiques de plaques et visionneuses pour microfilms : 49 000 EUR
- Petits frais : réparations, interventions techniques, matériel : 32 000 EUR
- Frais de participation pour consultation de banques de données internationales (CARFAX) : 9 000 EUR
- Campagne de promotion auprès des propriétaires de cyclomoteurs pour l'inscription au Web-DIV en 2012 : 150 000 EUR
- Compensation au concessionnaire pour l'envoi

desgevallend aan het wegvervoer nieuwe alternatieven te bieden.
Om dit objectief te bereiken werden nieuwe BA's gecreëerd teneinde de aanwending van de door het fonds ter beschikking gestelde middelen optimaal aan te wenden.

De vijfde activiteit betreft de Dienst voertuigen en bestaat hoofdzakelijk uit 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. Inschrijving van voertuigen.

B.A. 33 56 40 12.11.23 (Beg OA AP BA) — Dienst Inschrijving Voertuigen DIV. Aankoop van autoplaten, inschrijvingsbewijzen, en andere formulieren of documenten met betrekking tot de inschrijving van voertuigen. Onderhoud informaticamaterieel, aankoop software, dagelijkse behandeling van inschrijvingsaanvragen.

(in duizendtallen EUR)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	2.635	650	**844**	844	844	844
b	2.635	650	**648**	648	648	648

Verklarende nota.

Dit krediet zal volgende kosten dekken :
- Deelnemingskosten aan het project Eucaris en E-Reg : 50 000 EUR
- Verzendingskosten inzake rappels voor immatriculatieplaten : 30 000 EUR
- Aankoop immatriculatieplaten : ingevolge de aflevering van immatriculatieplaten door de concessionaris dienen enkel nog transitplaten te worden aangekocht : 7 000 EUR
- Aankoop inschrijvingsbewijzen : 9 000 EUR
- Aankoop aanvraagformulieren voor een inschrijvingsbewijs : 45.000 EUR
- Aankoop van zelfklevende vignetten voor immatriculatieplaten : 31 000 EUR
- Onderhoudscontracten : optische lezers voor platen en viewers voor microfilms: 49 000 EUR
- Kleine onkosten : herstellingen, technische tussenkomsten, materieel : 32 000 EUR
- Deelnemingskosten voor consultatie internationale databanken (CARFAX) : 9 000 EUR
- Campagne ter promotie van gebruik van Web-DIV bij de eigenaars van bromfietsen: 150 000 EUR
- Vergoeding aan de Concessionaris voor het

des certificats d'immatriculation sans plaque : 580 000 EUR
- Documents de demande d'immatriculation pour cyclomoteurs : 20 000 EUR

Décision conclave budgétaire 2012 : les crédits accordés à l'AB 56 40 12.11.23 ont été adaptés pour 2012 à 844 kEUR en engagement et à 648 kEUR en liquidation.

A.B. 33 56 40 12.11.54 (Bud DO PA AB) — Frais afférents au financement d'une aide externe à la réalisation de la modernisation de la DIV.

(en milliers EUR)

sc	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	1.735	1.010	**1.008**	1.008	1.008	1.008
b	1.413	1.010	**1.008**	1.008	1.008	1.008

Note explicative.

Ce crédit est destiné à la maintenance des applications existantes de la DIV (Immatriculation des Véhicules et WebDIV réalisée par la firme CSC) et à la mise en service à partir du 1er janvier 2011 de la nouvelle application. Les frais récurrents à prévoir sont estimés à 960 000 EUR.

Un montant de 50 000 EUR est également à prévoir pour le microfilmage de la DIV, à savoir les coûts d'entretien de la microfilmeuse et l'achat de microfilms d'une part, qui étaient précédemment inscrits à l'AB 33 21 02 74.22.04 mais qui doivent être repris sur une allocation de type 12.11.XX puisqu'il s'agit de consommables, et d'autre part le développement proprement dit de ces microfilms.

Décision conclave budgétaire 2012 : les crédits accordés à l'AB 56 40 12.11.54 ont été adaptés pour 2012 à 1.008 kEUR en engagement et liquidation.

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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	2	140	**100**	100	100	100
b	2	140	**140**	140	140	140

Note explicative.

Un crédit de 16 000 EUR est prévu chaque année pour l'achat de matériel de surveillance vidéo destiné à améliorer la sécurité du personnel des antennes de la DIV.
Décision conclave budgétaire 2012 : les crédits accordés à l'AB 56 40 74.22.01 ont été adaptés pour

verzenden van inschrijvingsbewijzen : 580 000 EUR
- Aanvraagformulieren voor inschrijving van bromfietsen : 20 000 EUR

Beslissing conclaaf 2012: de toegekende kredieten voor 2012 op de BA 56 40 12.11.23 werden in vastlegging aangepast naar 844 kEUR en in vereffening naar 648 kEUR.

B.A. 33 56 40 12.11.54 (Beg OA AP BA) — Kosten voortvloeiend uit de financiering van een externe bijstand voor de verwezenlijking van de modernisering van de DIV.

(in duizendtallen EUR)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	1.735	1.010	**1.008**	1.008	1.008	1.008
b	1.413	1.010	**1.008**	1.008	1.008	1.008

Verklarende nota.

Dit krediet is bestemd voor het onderhoud van de bestaande DIV-applicaties (inschrijving voertuigen en WebDIV die door CSC werden ontwikkeld) en voor de indienststelling van de nieuwe toepassing per 01/01/2011. De te voorziene recurrente kosten worden geschat op 960 000 EUR.

Tevens is een bedrag van 50 000 EUR te voorzien; enerzijds voor de aankoop door de DIV van microfilms en voor het onderhoud van de microfilmmachine, voorheen opgenomen op BA 33 21 02 74.22.04 maar vermits het verbruiksgoederen betreft op een BA 12.11.XX dienen geïmputeerd te worden en anderzijds voor de ontwikkeling van de microfilms.

Beslissing conclaaf 2012: de toegekende kredieten voor 2012 op de BA 56 40 12.11.54 werden in vastlegging en in vereffening aangepast naar 1.008 kEUR.

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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	2	140	**100**	100	100	100
b	2	140	**140**	140	140	140

Verklarende nota.

Elk jaar wordt een krediet van 16 000 EUR voorzien voor de aankoop materieel bestemd voor de bewakingscamera's die de veiligheid van het personeel in de DIV-kantoren moeten verbeteren.
Beslissing conclaaf 2012: de toegekende kredieten voor 2012 op de BA 56 40 74.22.01 werden in

2012 à 100 kEUR en engagement et à 140 kEUR en liquidation.

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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	124	127	**127**	127	127	127
b	4	127	**127**	127	127	127

Note explicative.

Dans le cadre de l'entrée en vigueur de certaines Directives Européennes, il est nécessaire de faire réaliser des études complémentaires pour mieux évaluer l'impact de l'implémentation de ces directives.
Un crédit de 77 000 EUR est inscrit.

Un crédit de 50 000 EUR est également inscrit pour l'organisation d'un « Village de la sécurité routière », en collaboration avec la Police Fédérale et Locale et la Ville de Bruxelles.

A.B. 33 56 41 33.00.01 (Bud DO PA AB) — Subsides en rapport avec la sécurité routière.

(Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(en milliers EUR)

sc	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	49	140	**140**	140	140	140
b	84	140	**140**	140	140	140

Note explicative.

Ces subsides sont destinés aux associations actives dans le domaine de la sécurité routière et sont accordés via des arrêtés royaux après approbation du Ministre.

Pour 2012 on prévoit un budget de 140 kEUR.

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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	760	380	**889**	889	889	889
b	263	736	**733**	733	733	733

vastlegging aangepast naar 100 kEUR en in vereffening naar 140 kEUR.

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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	124	127	**127**	127	127	127
b	4	127	**127**	127	127	127

Verklarende nota.

Tengevolge de invoering van verscheidene Europese richtlijnen is het nodig enkele bijkomende studies aan te vragen ter evaluatie van de impact van de invoering van die richtlijnen.
Een bedrag van 77 000 EUR werd ingeschreven.

Een bedrag van 50 000 EUR werd ook ingeschreven voor het inrichten van een "Dorp voor verkeersveiligheid" in samenwerking met de Federale en Lokale Politie en Stad Brussel.

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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	49	140	**140**	140	140	140
b	84	140	**140**	140	140	140

Verklarende nota.

Toelagen voor verenigingen die actief zijn in het domein van de verkeersveiligheid en worden goedgekeurd door Koninklijke Besluiten na goedkeuring van de Minister of Staatssecretaris.

Voor 2012 wordt een bedrag 140 kEUR voorzien.

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 rijschoolbrevetten, enz…).

(in duizendtallen EUR)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	760	380	**889**	889	889	889
b	263	736	**733**	733	733	733

Note explicative.

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 488 000 EUR est inscrit pour couvrir les frais suivants :

1. Imprimés (divers formulaires de demande, nouveaux modèles de permis de conduire, permis provisoires) : 134 000 EUR.
   Le service Permis de conduire est responsable de l'impression et la diffusion au public, via les communes ou centres d'examen, de divers documents officiels, à savoir les permis de conduire au format papier (85 000 EUR), les permis internationaux (16 000 EUR), les permis de conduire provisoires (15 000 EUR), les formulaires de demandes de permis (16 000 EUR) et les enveloppes spécifiques (2 000 EUR).

2. Rémunération de la commission des examens (brevets) : 180 000 EUR.
   La réglementation sur le permis de conduire prévoit une rémunération des membres composant le jury d'examen pour moniteurs d'auto-écoles (tarif fixé par fonction, par demi-heure + indemnités de séjour).
   Il y a 3 sessions par an ; chacune d'elles comporte un nombre variable de membres du jury, et un nombre variable de jours de présence. On ne peut estimer des crédits que par similitude d'une année à l'autre, pour autant qu'il n'y ait pas révision des jetons de présence.

3. Affiliation à des organisations internationales (CIECA) : 6 000 EUR.
   La CIECA (Commission Internationale des Examens de Conduite Automobile) est active dans les domaines de la sécurité routière et des examens de conduite auprès de 32 pays dans le monde.
   La CIECA tient à contribuer à l'amélioration de la sécurité routière et à encourager le développement de normes communes de haut niveau en matière d'examens de conduite dans les pays-membres. Elle élabore des recommandations de "meilleures pratiques" pour les aptitudes à la conduite dans l'UE et au-delà de ses frontières. La contribution 2011 est estimée à 6 000 EUR.

4. Transport des permis aux communes et avances de fonds : 48 000 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. Compte tenu du projet de délivrance

Verklarende nota.

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 488 000 EUR werd ingeschreven om volgende kosten te dekken:

1. Drukwerken (diverse aanvraagformulieren, nieuwe modellen van rijbewijs, voorlopige rijbewijzen): 134 000 EUR.
   De dienst Rijbewijzen is verantwoordelijk voor het drukken en het verspreiden naar het publiek toe, via de gemeenten of de examencentra, van een aantal officiële documenten m.n. rijbewijs papierenmodel (85 000 EUR), internationale rijbewijzen (16 000 EUR) voorlopig rijbewijs (15 000 EUR), aanvraagformulieren rijbewijs (16 000 EUR) en specifieke omslagen (2 000 EUR).

2. Vergoeding van de examencommissie (brevetten): 180 000 EUR.
   De reglementering op het rijbewijs voorziet in een vergoeding voor de leden van de examencommissie voor kandidaat instructeurs (tarief vastgesteld per functie, per half uur + verblijfsvergoeding).
   Er zijn 3 examensessies per jaar; elk van hen bestaat uit een variabel aantal leden en zitdagen. De kredieten kunnen dus, voor zover de zitpenningen niet werden aangepast, enkel worden ingeschat naar analogie met voorgaand jaar.

3. Aansluiting bij internationale instellingen (CIECA): 6 000 EUR.
   De CIECA (International Commission for driver testing authorities) is in 32 landen in de wereld actief op gebied van verkeersveiligheid en rijexamens.

   De CIECA ijvert voor de verbetering van de verkeersveiligheid en moedigt de invoering van hoge gemeenschappelijke standaarden op het vlak van rijexamens bij haar lidstaten aan. Zij werkt aanbevelingen uit voor 'best practices' inzake rijgedrag in de EU en daarbuiten. De bijdrage voor 2011 wordt geraamd op 6 000 EUR.

4. Vervoer van rijbewijzen en geldvoorschotten: 48 000 EUR.
   De rijbewijzen zijn beveiligde documenten met een hoge waarde. Zij dienen naar de gemeenten te worden gebracht, die belast zijn met de uitreiking ervan. Hiervoor wordt beroep gedaan op een firma voor beveiligd vervoer.

des permis de conduire modèle carte bancaire mentionné plus haut, ces frais de transports sont amenés à diminuer progressivement à partir de 2011 (63 kEUR en 2011).

5. Traduction de documents, formations spécifiques : 10 000 EUR.
   Dans le cadre de la gestion du service, apparaissent ponctuellement divers besoins en traductions de documents (circulaires aux communes, ..) et en formations spécifiques dont le coût est estimé à 10 000 EUR pour 2012.

6. Permis de conduire modèle carte bancaire : 109 kEUR en crédits de liquidation.
   Le Conseil des Ministres a décidé de lancer en 2010 un projet pilote (second semestre 2010) ayant pour objet la délivrance des permis de conduire modèle carte bancaire dans 17 communes sélectionnées à cet effet. A partir de 2012, environ 300 communes seront intégrées au projet afin que d'ici 2013, toutes les communes délivrent le nouveau type de permis. A partir de 2013, et pendant une période de 10 ans, tous les permis de conduire en version papier seront progressivement remplacés par un modèle carte bancaire.
   En 2012, un nouveau marché public pour l'ensemble des communes de Belgique sera lancé pour les années suivantes, Les ordonnancements de ce nouveau marché seront répartis au cours du temps. Parallèlement, les frais liés aux divers imprimés (point 1) et aux transports des permis (point 5) diminueront progressivement à partir avec la généralisation de la délivrance des permis au modèle carte bancaire.

7. Avec l'introduction du permis de conduire format bancaire dans toutes les communes en Belgique, il faut préparer le personnel communal, expliquer les nouveaux processus, apprendre à utiliser les nouveaux écrans pour l'entrée les données dans la base de données des licences et coopérer avec le concessionnaire. En 2012, il y aura encore 550 communes qui devront recevoir cette information et ce n'est pas réalisable de donner cette information sur place. Les roll-out restants seront organisés par province.
   L'intention est que dans chaque province, 2 à 3 événements soient organisés, par exemple sur le thème « Le nouveau permis est arrivé dans votre commune ». On pense à demander de l'aide aux gouverneurs pour l'organisation de ces événements. Pour le projet global, le budget nécessaire est estimé à 110 000 EUR.

Décision conclave budgétaire 2012 : les crédits accordés à l'AB 56 42 12.11.01 ont été adaptés pour 2012 à 887 kEUR en engagement et à 733 kEUR en liquidation.

Rekeninghoudend met de invoering van het rijbewijs bankkaartmodel zullen de transportkosten met ingang van 2011 geleidelijk aan verminderen (2011 = 63 kEUR).

5. Vertaling documenten, specifiek opleiding: 10 000 EUR.
   In het kader van het algemeen beheer van de dienst bestaan specifieke behoeften omtrent de vertaling van documenten (onderrichtingen voor de gemeenten) en specifieke opleidingen. Deze kost wordt voor 2012 geraamd op 10 000 EUR.

6. Rijbewijs bankkaartmodel: 109 kEUR in vereffeningskredieten.
   Er werd in de Ministerraad beslist om vanaf het tweede semester 2010 een pilootproject op te starten in 17 gemeenten voor de aflevering van rijbewijzen bankkaartmodel. Vanaf 2012 zal het project worden uitgebreid tot een 300-tal gemeenten zodat er vanaf 2013 in alle gemeenten rijbewijzen volgens het nieuwe model worden afgeleverd.
   Vanaf 2013 en gespreid over een periode van 10 jaar zullen alle papieren rijbewijzen vervangen worden door het nieuwe type rijbewijs.

   In 2012 zal er voor de volgende jaren voor het geheel van de Belgische gemeenten een nieuwe overheidsopdracht worden gelanceerd. De vereffening van deze nieuwe opdracht zal worden gespreid in de tijd. Tegelijkertijd zullen de kosten verbonden aan de drukwerken (punt 1) en aan het transport (punt 5) progressief dalen door de verhoging van het aantal afgeleverde rijbewijzen nieuw model.

7. Met de invoering van het rijbewijs in bankkaartformaat in alle gemeenten van België, moet aan het gemeentepersoneel, de nieuwe processen uitgelegd worden, ze te leren werken met de nieuwe invoerschermen van de databank rijbewijzen en de samenwerking met de concessionaris uitleggen. In 2012 moeten er nog een 550-tal gemeenten opleiding krijgen en dat is praktisch niet realiseerbaar in iedere gemeente. Er wordt gedacht de resterende roll-out per provincie te organiseren.
   De bedoeling is dat er per provincie 2 tot 3 events georganiseerd worden, met bijvoorbeeld als onderwerp "Het nieuw rijbewijs komt naar uw gemeente". Er wordt gedacht om steun te vragen aan de gouverneurs voor de organisatie van die samenkomsten. Voor het totaal project ramen we het nodige budget op 110 000 EUR.

Beslissing conclaaf 2012: de toegekende kredieten voor 2012 op de BA 56 42 12.11.01 werden in vastlegging aangepast naar 887 kEUR en in vereffening naar 733 kEUR.

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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	1.011	1.668	**1.184**	1.184	1.184	1.184
b	359	1.668	**1.042**	1.042	1.042	1.042

Note explicative.

Les crédits inscrits aux AB 56 42 12.11.24 et 56 42 74.22.04 concernent ce projet dénommé Mercurius.

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 plus renouveler le permis, l'aptitude de conduite et l'aptitude médicale du conducteur, la capacité professionnelle, …). Il faut donc prévoir 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

B.A. 33 56 42 12.11.24 (Beg OA AP BA) — Centrale databank rijbewijzen: uitgaven informatica.

(in duizendtallen EUR)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	1.011	1.668	**1.184**	1.184	1.184	1.184
b	359	1.668	**1.042**	1.042	1.042	1.042

Verklarende nota.

De kredieten ingeschreven op BA 56 42 12.11.24 en 56 42 74.22.04 hebben betrekking op dit project "Mercurius" genaamd

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 toekomende 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 van het rijbewijs mag worden gegeven, de rijgeschiktheid en de medische geschiktheid van de bestuurder, de vakbekwaamheid,…). Er moet dus voorzien worden in een gecentraliseerd systeem waar de data op een coherente manier opgeslagen worden.

3. Consulteermogelijkheden 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

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.

Décision conclave budgétaire 2012 : les crédits accordés à l'AB 56 42 12.11.24 ont été adaptés pour 2012 à 1.184 kEUR en engagement et à 1.042 kEUR en liquidation.

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	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	-	200	**71**	71	71	71
b	50	200	**51**	51	51	51

Note explicative.

La mise en place de ce projet engendrera des frais d'investissements pour l'achat d'une imprimante spécifique pour l'impression des nouveaux permis de conduire (100 000 EUR).

A partir de 2011, l'infrastructure adéquate sera mise en place pour un montant estimé à 200 000 EUR la première année et 100 000 EUR les années suivantes.

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-rijbewijzennetwerk 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) rijbewijsdossiers, 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.

Beslissing conclaaf 2012: de toegekende kredieten voor 2012 op de BA 56 42 12.11.24 werden in vastlegging aangepast naar 1.184 kEUR en in vereffening naar 1.042 kEUR.

B.A. 33 56 42 74.22.24 (Beg OA AP BA) — Investeringen ICT centrale databank rijbewijzen.

(in duizendtallen EUR)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	-	200	**71**	71	71	71
b	50	200	**51**	51	51	51

Verklarende nota.

Het opzetten van dit project vereist investeringskredieten voor de aankoop van een specifieke printer voor de afdruk van de rijbewijzen nieuw model (100 000 EUR).

Vanaf 2011 zal de vereiste infrastructuur worden geïnstalleerd voor een geraamd bedrag van 200 000 EUR voor het eerste jaar en 100 000 EUR voor de volgende jaren.

Décision conclave budgétaire 2012 : les crédits accordés à l'AB 56 42 74.22.24 ont été adaptés pour 2012 à 71 kEUR en engagement et à 51 kEUR en liquidation.

44. Fonds Transport exceptionnel.

La circulation des convois hors-normes est une problématique qui jusqu'à présent a été peu médiatisée parce qu'elle ne concerne directement qu'un petit nombre d'intervenants. Ceux-ci sont bien-entendu les transporteurs spécialisés souvent représentés par leur 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 la mise sur pied d'un système informatique performant.

Dans ce but, un système informatique efficace, performant et orienté client, et permettant à

Beslissing conclaaf 2012: de toegekende kredieten voor 2012 op de BA 56 42 74.22.24 werden in vastlegging aangepast naar 71 kEUR en in vereffening naar 51 kEUR.

44. Fonds Uitzonderlijk Vervoer

De problematiek omtrent het uitzonderlijk vervoer kon tot nog toe slechts op weinig mediabelangstelling rekenen omdat hij slechts een beperkt aantal onmiddellijk betrokkenen telt. Het 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 hoofdopdracht 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 overgereglementeerde 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 verkeersvoorwaarden 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 indien een performant informaticasysteem wordt ontwikkeld.

Zoals al aangehaald, is een efficiënt, performant en klantgericht systeem vereist dat de Administratie

l'Administration de délivrer ces autorisations, est nécessaire. Ce système nécessite le développement d'un "package" d'outils informatiques nouveaux. Ces objectifs ne sont pas en effet pas réalisables avec les applications actuelles.

01. Personnel

Effectifs

Niveau	2010	2011	**2012**
A	-	1,0	**1,0**
B	-	4,0	**4,0**
C	-	6,0	**6,0**
D	-	-	**-**
Totaux	-	11,0	**11,0**

Remarque: Les effectifs sont exprimés en équivalents temps plein.

toelaat vergunningen af te leveren. Dit systeem maakt de ontwikkeling van een aantal nieuwe informaticatools noodzakelijk. Met de bestaande toepassingen kunnen de vooropgestelde objectieven niet bereikt worden.

01. Personeel

Effectieven

Niveau	2010	2011	**2012**
A	-	1,0	**1,0**
B	-	4,0	**4,0**
C	-	6,0	**6,0**
D	-	-	**-**
Totalen	-	11,0	**11,0**

Opmerking : De effectieven zijn uitgedrukt in voltijdse equivalenten.

(en milliers EUR) / (in duizendtallen EUR)

Dépenses					**Uitgaven**
Statut	(P.A. B.A.)	2010	2011	**2012**	Statuut
Personnel statutaire	(44 11.00.03)	- -	394 394	**409** **409**	Statutair personeel
Personnel non-statutaire	(44 11.00.04)	- -	- -	**-** **-**	Niet-statutair personeel
Totaux	**fc** **fb**	**-** **-**	**394** **394**	**409** **409**	**Totalen**

Note explicative.

02. Frais de fonctionnement

Verklarende nota.

02. Werkingskosten

PA	A.B.	Nature		2010	2011	**2012**	2013	2014	2015	B.A.	Aard
44	12.11.01	Totaux	fc	-	110	**29**	29	29	29	12.11.01	Totalen
			fb	-	110	**29**	29	29	29		
44	12.11.04	Informatique	fc	166	115	**113**	113	113	113	12.11.04	Informatica
			fb	-	282	**210**	210	210	210		
		Totaux généraux	fc	166	225	**142**	142	142	142		**Algemeen totaal**
			fb	-	392	**239**	239	239	239		

Note explicative.

Un crédit de 30 kEUR est inscrit à l'AB 56 44 12.11.01. Etant donné que les licences sont demandées par correspondance écrite, le Service Transport Exceptionnel répond toujours par lettres recommandées (25 000 EUR). Un budget de 5 000 EUR est prévu pour une communication vers le secteur.

Un crédit de 115 000 EUR est inscrit à l'AB 56 44 12.11.04 pour le développement dans une première phase des applications permettant les demandes de licences on-line. Dans une seconde phase (2014), l'intégration avec un système GIS sera également

Verklarende nota.

Een krediet van 30 kEUR wordt ingeschreven op de BA 56 44 12.11.01. Vermits de vergunningen nog steeds per briefwisseling worden aangevraagd, antwoordt de directie Uitzonderlijk Vervoer antwoord steeds via een aangetekend schrijven (25 000 EUR). Er wordt een bedrag van 5.000 EUR ingeschreven voor communicatie naar de sector toe.

Een krediet van 115 000 EUR wordt ingeschreven op BA 56 44 12.11.04 om in de eerste fase software te ontwikkelen voor het on-line aanvragen van de vergunningen. In een tweede fase (2014) wordt er gewerkt voor een integratie in een GIS systeem.

développée.

Décision conclave budgétaire 2012 : les crédits accordés à l'AB 56 44 12.11.01 ont été adaptés pour 2012 à 29 kEUR en engagement et en liquidation, les crédits accordés à l'AB 56 44 12.11.04 ont été adaptés pour 2012 à 113 kEUR en engagement et à 210 kEUR en liquidation.

45. Service Homologation des véhicules.

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. Elle constitue le cadre juridique et administratif étendu à l'ensemble des états membres de l'Union européenne de tous les aspects touchant à l'homologation et la conformité des véhicules routiers à quatre roues et plus, leurs remorques ainsi que leurs composants.

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.

Par rapport à la situation actuelle, la Directive 2007/46 introduit de nombreuses nouveautés. Les plus importantes ont des répercussions au niveau de l'organisation des services chargés de l'homologation des véhicules et de la certification :

- toutes les catégories de véhicules seront désormais concernés par la procédure communautaire ;
- la réception multi-étape pour les véhicules nécessitant l'intervention d'un carrossier indépendant du constructeur du châssis ;
- l'intégration dans le processus d'homologation communautaire des véhicules produits en petites séries ;
- sous réserve de l'accord de l'autorité, le constructeur peut réaliser lui-même des essais prévus dans ces actes réglementaires et peut être autorisé à émettre le rapport technique ;
- l'introduction d'un contrôle obligatoire de la conformité de la production d'un constructeur ;
- la désignation et le suivi obligatoire des missions confiées aux services techniques auxquels un Etat membre délègue ses compétences pour un domaine bien défini.

L'échange d'informations techniques et administratives entre les Etats membres est le pilier sur lequel s'appuient tous ces 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

Beslissing conclaaf 2012: de toegekende kredieten voor 2012 op de BA 56 44 12.11.01 werden in vastlegging als in vereffening aangepast naar 29 kEUR, de toegekende kredieten voor 2012 op de BA 56 44 12.11.04 werden in vastlegging aangepast naar 113 kEUR en in vereffening naar 210 kEUR.

45. Dienst Homologatie Voertuigen

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. Zij biedt een uitgebreid juridisch en administratief kader aan alle EG-lidstaten op het vlak van goedkeuring en eenvormigheid van alle motorvoertuigen met vier of meer wielen, hun aanhangwagens en hun onderdelen.

In concreto houdt de Europese homologatie van voertuigen in na te kijken of voor elk aangeboden protype van voertuig de onderdelen en systemen beantwoorden aan de specifieke voorschriften die op hen van toepassing zijn.

In vergelijking met de huidige situatie worden bij Richtlijn 2007/46 een groot aantal nieuwigheden geïntroduceerd. De belangrijkste hebben invloed op het niveau van de organisatie van de met homologatie van voertuigen en certificatie belaste diensten:

- alle categorieën van voertuigen vallen voortaan onder de EG-procedure;
- de meerfasentypegoedkeuring van voertuigen verplicht de tussenkomst van een carrosseriebouwer die onafhankelijk is van de fabrikant van het chassis;
- integratie van de voertuigen geproduceerd in beperkte series in de homologatieprocedure van de gemeenschap
- mits akkoord van de bevoegde instantie, kan de constructeur zelf de bij deze regelgeving voorziene tests uitvoeren en kan hij gemachtigd worden zelf het technisch rapport op te stellen;
- invoeren van een verplichte controle op de eenvormigheid van de productie van een constructeur;
- het aanduiden en verplicht opvolgen van de taken die, in een nauwkeurig omschreven domein, door een lidstaat werden toevertrouwd aan technische diensten.

De uitwisseling van technische en administratieve informatie tussen de lidstaten is de peiler waarop al deze 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,

communiquent entre tous les Etats membres de l'UE.

01. Personnel

Effectifs

Niveau	2010	2011	**2012**
A	2,0	4,0	**4,0**
B	3,0	4,0	**4,0**
C	0,9	1,0	**1,0**
D	0,8	-	**-**
Totaux	6,7	9,0	**9,0**

Remarque: Les effectifs sont exprimés en équivalents temps plein.

intrekkingen, controles enz. tussen de lidstaten uitgewisseld.

01. Personeel

Effectieven

Niveau	2010	2011	**2012**
A	2,0	4,0	**4,0**
B	3,0	4,0	**4,0**
C	0,9	1,0	**1,0**
D	0,8	-	**-**
Totalen	6,7	9,0	**9,0**

Opmerking: De effectieven zijn uitgedrukt in voltijdse equivalenten.

(en milliers EUR) / (in duizendtallen EUR)

Dépenses					**Uitgaven**
Statut	(P.A. B.A.)	2010	2011	**2012**	Statuut
Personnel homologation	(45 11.00.16)	158	320	**323**	Personeel homologatie
		158	320	**323**	
Totaux	**c**	**158**	**320**	**323**	**Totalen**
	b	**158**	**320**	**323**	

Note explicative.

02. Frais de fonctionnement

A.B. 33 56 45 12.11.21 (Bud DO PA AB) — Etudes pour les homologations et les centres de contrôle technique.

(en milliers EUR)

sc	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	90	114	**48**	48	48	48
b	57	114	**114**	114	114	114

Note explicative.

Un crédit de 3 000 EUR est inscrit pour affiliation de la Belgique au Réseau Européen d'homologation ETAESII.

Un crédit de 3 000 EUR est également prévu pour la connexion de la Belgique à la banque de donnée constituée par l'Allemagne, de manière à respecter les dispositions en matière d'échanges de données imposées par la Directive Européenne 2007/46.

Un crédit de 57 000 EUR est destiné à une étude pour optimaliser les méthodes de contrôles d'émission.

Une étude est nécessaire afin de pouvoir suivre la réglementation internationale.

Décision conclave budgétaire 2012 : les crédits

Verklarende nota.

02. Werkingskosten

B.A. 33 56 45 12.11.21 (Beg OA AP BA) — Studies voor homologaties en technische keuringen.

(in duizendtallen EUR)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	90	114	**48**	48	48	48
b	57	114	**114**	114	114	114

Verklarende nota.

Een bedrag van 3 000 EUR is ingeschreven voor het lidgeld ETAESII, het Europees homologatienetwerk waarvan België verplicht lid is.

De invoering van kaderrichtlijn 2007/46 vereist een verplichte uitwisseling van gegevens tussen de leden van de E.U. Duitsland heeft reeds een databank opgebouwd en waarbij het voor België wenselijk is aangesloten te worden op die databank. Kostprijs: 3 000 EUR per jaar.
Een bedrag van 57 000 EUR is nodig voor een studie om meetmethodes bij emissiemetingen te optimaliseren.
Om de internationale reglementering te kunnen volgen hebben we de behoefte aan deze studie

Beslissing conclaaf 2012: de toegekende kredieten

accordés à l'AB 56 45 12.11.21 ont été adaptés pour 2012 à 48 kEUR en engagement et à 114 kEUR en liquidation.

A.B. 33 56 45 12.11.24 (Bud DO PA AB) — Dépenses diverses de fonctionnement relatives à l'informatique.

(en milliers EUR)

sc	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	707	754	**752**	752	752	752
b	560	754	**752**	752	752	752

Note explicative.

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.

La mise en application doit être répartie sur plusieurs années, en commençant en 2009 par l'implémentation d'un premier workflow de base, qui sera élargi et affiné au cours des années suivantes.

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.

Décision conclave budgétaire 2012 : les crédits accordés à l'AB 56 45 12.11.24 ont été adaptés pour 2012 à 752 kEUR en engagement et en liquidation.

A.B. 33 56 45 74.22.24 (Bud DO PA AB) — Dépenses d'investissement relatives à l'informatique.

(en milliers EUR)

sc	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	-	112	**112**	112	112	112
b	363	137	**137**	137	137	137

Note explicative.

Les frais récurrents d'investissement tels que prévus depuis le budget 2010 consistent principalement en :

- Le contrat de maintenance du système de stockage de données 12Tb : 12 000 EUR
- Les licences Adobes acquises dans le cadre du projet : 72 000 EUR
- Les licences de développement Advantage GEN nécessaires au projet : 19 000 EUR
- Les licences additionnelles (croissance) Lotus Domino Server : 9 000 EUR.

voor 2012 op de BA 56 45 12.11.21 werden in vastlegging aangepast naar 48 kEUR en in vereffening naar 114 kEUR.

B.A. 33 56 45 12.11.24 (Beg OA AP BA) — Allerhande werkingsuitgaven met betrekking tot de informatica.

(in duizendtallen EUR)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	707	754	**752**	752	752	752
b	560	754	**752**	752	752	752

Verklarende nota.

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.

De implementatie ervan moet over meerder jaren gespreid worden. In 2009 werd een eerste eenvoudige basis workflow geïmplementeerd. In de loop der jaren moet deze uitgebreid en verfijnd worden naar de diverse type-homologaties.

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.

Beslissing conclaaf 2012: de toegekende kredieten voor 2012 op de BA 56 45 12.11.24 werden in vastlegging als in vereffening aangepast naar 752 kEUR.

B.A. 33 56 45 74.22.24 (Beg OA AP BA) — Investeringsuitgaven inzake de informatica.

(in duizendtallen EUR)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	-	112	**112**	112	112	112
b	363	137	**137**	137	137	137

Verklarende nota.

De recurrente kosten die sedert het budget 2010 werden opgenomen bestaan in hoofdzaak uit:

- Het onderhoudscontract voor het systeem van databeheer 12Tb: 12 000 EUR
- De licenties Adobes nodig in het kader van het project: 72 000 EUR
- De licenties voor ontwikkeling Advantage GEN nodig voor het project: 19 000 EUR
- Bijkomende licenties (uitbreiding) Lotus Domino Server: 9 000 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 1er mars 1997. Elle a subsisté 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), allocation de base destinée à apurer les dépenses résultant de la liquidation de la Régie ainsi que le coût des travaux d'assainissement des sols.

0. PROGRAMME DE SUBSISTANCE 57/0

01. Personnel

Effectifs (ETP)

Niveau	2010	2011	**2012**
A	3	1	**1**
B	5	4	**2**
C	3	3	**3**
D	7	1	**1**
Total	18	9	**7**

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 Verkeer 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), de basisallocaties bestemd om de uitgaven die voortvloeien uit de vereffening van de Regie te kunnen aanzuiveren, alsook de kosten van de bodemsaneringswerken.

0. ACTIVITEITENPROGRAMMA 57/0

01. Personeel

Effectieven (FTE)

Niveau	2010	2011	**2012**
A	3	1	**1**
B	5	4	**2**
C	3	3	**3**
D	7	1	**1**
Totaal	18	9	**7**

Dépenses **Uitgaven**

(en milliers EUR) (in duizendtallen EUR)

Statuut		(PA - BA)	2010	2011	**2012**
Statutair personeel /	c		1 337	1 069	**879**
Personnel statutaire	b	(01 11.00.03)	1 337	1 069	**879**
Niet statutair personeel /	c	(01 11.00.04)	-	-	**-**
Personnel Non- statutaire	b		-	-	**-**
Totaal / Total	c		1 337	1 069	**879**
	b		1 337	1 069	**879**

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).

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 spoorwegnet 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	BA/AB		2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
02	12.11.01	c	20	21	**21**	21	21	21
		b	16	21	**21**	21	21	21
02	12.11.04	c	1	1	**1**	1	1	1
		b	1	1	**1**	1	1	1
02	74.22.01	c	0	0	**0**	0	0	0
		b	0	0	**0**	0	0	0
02	74.22.04	c	0	2	**2**	2	2	2
		b	0	2	**2**	2	2	2

Algemene totalen	c	21	24	**24**	24	24	24
Totaux généraux	b	17	24	**24**	24	24	24

Note explicative

Pour l' A.B. 12.11.01 Dépenses permanentes pour achat de biens non durables et de services à l'exclusion des dépenses informatiques un montant de 21 000 EUR (=montant 2011) est prévu.

Pour l'A.B. 74.22.04 Dépenses d'investissement relatives à l'informatique, un montant de 2 000 EUR (=montant 2011) est prévu.

04. Dépenses diverses et variées

AB 33 57 04 14.10.10 — Travaux d'assainissement des sols ex-RTM.

(en milliers EUR)

sc	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	0	0	**0**	0	0	0
b	8	4	**0**	0	0	0

Note explicative

Les travaux d'assainissement ont commencé en juillet 2003 et se sont terminés en 2006, soit un an plus tôt que prévu. L'OVAM a cependant décidé qu'il était encore nécessaire de faire du monitoring dans un certain nombre de zones, ce qui est réalisé par la firme ABO SA qui accompagne les travaux d'assainissement. Compte tenu des résultats de ce monitoring, l'accompagnement ne pouvait pas encore être terminé. Dans le courant de 2009, un crédit de 10 000 EUR a par conséquent été engagé. De cela, 8 000 EUR ont été payés en 2010.

AB *33 57 04 34.31.05 —Dépenses découlant de la liquidation de la RTM*

(en milliers EUR)

sc	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	705	134	**125**	125	125	125
b	699	134	**125**	125	125	125

Note explicative

Le montant prévu de 125 000 EUR à cet A.B. est réparti entre le passif social de la CIWLT et de la Régie des Transports maritimes.

1. La provision de 7 000 EUR pour la partie du passif social qui est constituée des indemnités de rupture à verser, en exécution d'une convention collective du travail conclue en 1997, aux ex-agents contractuels de la RTM remis au travail après la dissolution de la RTM, mais qui se sont

Verklarende nota

Voor de B.A. 12.11.01 Bestendige uitgaven voor de aankoop van niet-duurzame goederen en diensten met uitsluiting van de informatica-uitgaven is een bedrag voorzien van 21 000 EUR (=bedrag 2011).

Voor de B.A. 74.22.04 Investeringsuitgaven inzake informatica is 2 000 EUR (=bedrag 2011) voorzien.

04 - Diverse verscheiden uitgaven

BA 33 57 04 14.10.10 — Saneringswerken gronden ex-RMT.

(in duizendtallen EUR)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	0	0	**0**	0	0	0
b	8	4	**0**	0	0	0

Verklarende nota

De saneringswerken van de vervuilde gronden zijn gestart in 2003 en beëindigd in 2006, één jaar vroeger dan voorzien. OVAM besliste wel dat een aantal zones verder gemonitord moesten worden wat gebeurde door de firma ABO NV die tevens de saneringswerken begeleidde. Gelet op de resultaten van de monitoring kon de begeleiding nog niet beëindigd worden. In de loop van 2009 werd bijgevolg een bedrag van 10 000 EUR vastgelegd. Hiervan werd in 2010 nog 8 000 EUR betaald.

BA 33 57 04 34.31.05 — Uitgaven voortspruitend uit de vereffening van de Regie voor Maritiem Transport

(in duizendtallen EUR)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	705	134	**125**	125	125	125
b	699	134	**125**	125	125	125

Verklarende nota

Het voorziene bedrag van 125 000 EUR op deze B.A. wordt verdeeld over het sociaal passief van CIWLT en de Regie voor Maritiem Transport.

1. De provisie van 7 000 EUR die een deel van het sociaal passief betreft van de verbrekingsvergoedingen die, in uitvoering van de in 1997 gesloten collectieve arbeidsovereenkomsten, moeten betaald worden aan ex-contractuelen van de RMT die na ontbinding

néanmoins retrouvés à nouveau sans travail devient sans objet.

2. Une autre partie du passif social de la CIWLT/RTM est constituée :
   - de l'allocation sociale complémentaire à payer en plus de l'indemnité de chômage de certains agents de la CIWLT/RTM. Cela concerne encore une personne. Le premier septembre de l'année 2012, la personne bénéficera de la pension de retraite.
   - 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 dernier.
   Total 4 000 EUR

3. 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 EUR).

4. Frais d'assurance d'hospitalisation pour les (ex-) travailleurs de la CIWLT/RTM (98.000 EUR). L'indexation des tarifs est compensée par une réduction naturelle du nombre des affiliés (décès).

5. 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 (20 000 EUR).

AB 33 57 04 41.60.05 — Subside à l'ASBL Service Social (ex AB 11.00.05)

(en milliers EUR)

sc	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	117	117	**119**	119	119	119
b	117	117	**119**	119	119	119

Note explicative

Une contribution de 119 000 EUR est prévue en 2012 pour couvrir les frais d'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 de RMT tewerkgesteld werden, doch hun werk opnieuw kwijt raken valt zonder voorwerp.

2. Een ander deel van het sociaal passief van CIWLT/RMT betreft:
   - De aanvullende sociale toeslag bovenop de werkloosheidsvergoeding te betalen aan sommige ex-personeelsleden van CIWLT/RMT. Het betreft nog één persoon. Op 1 augustus 2012 gaat de betrokken persoon met pensioen.
   - Eventuele terug te betalen bijdragen van de partner, betaald aan de groepshospitalisatieverzekering CIWLT, dit als gevolg van het overlijden van een personeelslid of van zijn (haar) partner.
   Totaal 4 000 EUR.

3. Opzegvergoedingen te betalen aan personeel van CIWLT/RMT die na langdurige arbeidsongeschiktheid terug arbeidsgeschikt wordt verklaard (een provisie van 3 000 EUR).

4. Hospitalisatieverzekering voor de (ex)-werknemers van CIWLT/RMT (98 000 EUR). Indexering van de tarieven wordt gecompenseerd door de natuurlijke afvloei van aangeslotenen (overlijden).

5. 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 (20 000 EUR).

BA 33 57 04 41.60.05 — Toelage aan VZW Sociale dienst (ex BA 11.00.05)

(in duizendtallen EUR)

ks	2010	2011	**2012**	2013	2014	2015
c	117	117	**119**	119	119	119
b	117	117	**119**	119	119	119

Verklarende nota

In 2012 wordt een bedrag van 119 000 EUR 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 PASSÉ

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	2010	2011	2012	2013	2014	2015
c	-	318	318	318	318	318
b	77	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.

L'encours global au 1er janvier 2011 était de 13 214 309 EUR. Les budgets en ordonnancement prévus pour les années 2011 et 2012 s'élèvent à 318 000 EUR. Les payements qui seront exécutés au cours de ces années, réduiront d'autant l'encours.

14. Travaux publics

AB 33 58 14 73.20.25 — Apurement des créances découlant d'engagements contractés avant le 1er 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	2010	2011	2012	2013	2014	2015
c	-	200	196	196	196	196
b	0	200	196	196	196	196

Note explicative

Les crédits inscrits sur cette allocation de base ont trait aux dépenses qui restent à charge de l'État fédéral

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	2010	2011	2012	2013	2014	2015
c	-	318	318	318	318	318
b	77	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.

Op 1 januari 2011 bedroeg de totale encours 13 214 309 EUR. De begrotingen voor 2011 en 2012 voorzien vereffeningskredieten van elk 318 000 EUR. De betalingen die werkelijk uitgevoerd worden gedurende deze jaren zullen met dit bedrag de encours verminderen.

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	2010	2011	2012	2013	2014	2015
c	-	200	196	196	196	196
b	0	200	196	196	196	196

Verklarende nota

De op deze basisallocatie ingeschreven kredieten hebben betrekking op de uitgaven die ten laste van

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 essentiellement par les anciennes administrations des Routes et des Voies hydrauliques.

Les dossiers de travaux à charge de la présente allocation de base sont gérés par les divers services que l'ex-ministère des Travaux Publics et l'ex-Fonds des Routes avaient dans les provinces et qui ont été régionalisés au 1/1/1989.

Le département ne peut donc pas estimer exactement le montant qui pourrait être liquidé en 2011. Bien que l'on ait constaté une diminution constante des liquidations, il est estimé indispensable de prévoir un crédit suffisant étant donné l'ampleur de l'encours subsistant.

En vertu de la loi spéciale de financement, le département doit s'acquitter des factures introduites pour les travaux engagés avant le 1/1/1989 dans la limite des sommes engagées et en s'assurant préalablement de ce que la facturation corresponde exactement et exclusivement à l'objet engagé (exclusion faite de tout incident d'exécution).

L'encours au 1/1/2011 est de 113 772 316 EUR. Un crédit d'ordonnancement de 196 000 EUR est prévu en 2012.

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 in hoofdzaak ondernomen door de toenmalige besturen Wegen en Waterwegen.

De dossiers betreffende werken ten laste van deze basisallocatie worden beheerd door verschillende diensten die het ex-ministerie van Openbare werken en het ex-Wegenfonds in de provincies hadden, en die op 1/1/1989 werden geregionaliseerd.

Het departement kan dus niet precies bepalen welke bedragen in 2011 kunnen worden vereffend. Hoewel men tot op heden een stelselmatige vermindering van de vereffeningen heeft vastgesteld, wordt het noodzakelijk geacht om voldoende kredieten te voorzien, rekening houdend met de omvang van de bestaande encours.

Krachtens de bijzondere financieringswet, moet het departement de facturen vereffenen in verband met werken waarvan de vastlegging voor 1/1/1989 werd genomen met als beperking het bedrag van de vastlegging en op voorafgaandelijke voorwaarde dat het gefactureerde exact en exclusief overeenkomt met het onderwerp van de vastlegging (uitgezonderd alle onvoorziene gebeurtenissen bij de uitvoering).

De encours bedroeg op 1/1/2011 113 772 316 EUR. Voor 2012 wordt een vereffeningskrediet van 196 000 EUR voorzien.