

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

14 novembre 2022

**JUSTIFICATION DU
BUDGET GÉNÉRAL
DES DÉPENSES**
pour l'année budgétaire 2023* 33. **SPF MOBILITÉ ET TRANSPORTS****Voir:**Doc 55 **2933/ (2022/2023):**

- 001: Liste des justifications par section.
- 002: 01. Dotations et Activités de la Famille Royale
- 003: 02. SPF Chancellerie du Premier Ministre
- 004: 06. SPF Stratégie et Appui
- 005: 07. Organes indépendants
- 006: 12. SPF Justice
- 007: 13. SPF Intérieur
- 008: 14. SPF Affaires étrangères, Commerce extérieur et Coopération au Développement
- 009: 16. Ministère de la Défense nationale
- 010: 17. Police fédérale et Fonctionnement intégré
- 011: 18. SPF Finances
- 012: 19. Régie des Bâtiments
- 013: 23. SPF Emploi, Travail et Concertation sociale
- 014: 24. SPF Sécurité sociale
- 015: 25. SPF Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement
- 016: 32. SPF Économie, PME, Classes moyennes et Énergie
- 017: 33. SPF Mobilité et Transports
- 018: 44. SPP Intégration sociale, Lutte contre la pauvreté et Économie sociale
- 019: 46. SPP Politique scientifique
- 020: 51. SPF Finances, pour la Dette publique
- 021: 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.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

14 november 2022

**VERANTWOORDING
VAN DE ALGEMENE
UITGAVENBEGROTING**
voor het begrotingsjaar 2023* 33. **FOD MOBILITEIT EN VERVOER****Zie:**Doc 55 **2933/ (2022/2023):**

- 001: Lijst van verantwoordingen per sectie.
- 002: 01. Dotaties en activiteiten van de Koninklijke Familie
- 003: 02. FOD Kanselarij van de Eerste Minister
- 004: 06. FOD Beleid en Ondersteuning
- 005: 07. Onafhankelijke organen
- 006: 12. FOD Justitie
- 007: 13. FOD Binnenlandse Zaken
- 008: 14. FOD Buitenlandse Zaken, Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking
- 009: 16. Ministerie van Landsverdediging
- 010: 17. Federale Politie en Geïntegreerde Werking
- 011: 18. FOD Financiën
- 012: 19. Regie der Gebouwen
- 013: 23. FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg
- 014: 24. FOD Sociale Zekerheid
- 015: 25. FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu
- 016: 32. FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie
- 017: 33. FOD Mobiliteit en Vervoer
- 018: 44. POD Maatschappelijke Integratie, Armoedebestrijding en Sociale Economie
- 019: 46. POD Wetenschapsbeleid
- 020: 51. FOD Financiën, voor de Rijksschuld
- 021: 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 Algemene Uitgavenbegroting.

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	: Parti Socialiste
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
cd&v	: Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
Vooruit	: Vooruit
Les Engagés	: Les Engagés
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant - Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de nummering van de publicaties:	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigegekleurig papier)

BUDGET 2023 : 33 SPF MOBILITE ET TRANSPORTS**TABLE DES MATIERES**

- 01.Organes stratégiques du Ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale Des Chemins de Fer Belges
 - 0.Politique et stratégie
- 02.Organes stratégiques du Vice-Premier Ministre et Ministre de la Mobilité
 - 0.Politique et stratégie
- 21.Organes de gestion
 - 0.Programme de subsistance
 - 1.Etudes et actions en matière de mobilité et transports
 - 2.Décompte final des dépenses et prélèvements prévus à la 6^e réforme de l'Etat
 - 3.Présidence belge du Conseil de l'UE – 2024
- 22.Services autonomes
 - 1.Organisme d'enquête rail
 - 2.Organe d'enquête navigation
 - 3.Service médiation aérienne
 - 4.Service médiation voyageurs ferroviaires
 - 5.Service régulation transport ferroviaire et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-national
 - 6.SSICF
 - 8.Organisme d'enquête accidents et incidents aériens
- 41.Entreprises publiques
 - 5.Entreprises publiques
 - 6.E-Commerce durable
- 51.Mobilité durable et ferroviaire
 - 0.Programme de subsistance
 - 1.Transport ferroviaire
 - 7.Mobilité durable
 - 8.Subsides au secteur
- 52.Transport aérien
 - 0.Programme de subsistance
 - 1.Contributions à des organisations internationales
 - 2.skeyes
 - 3.Durabilité secteur aérien
 - 4.Aéroport Bruxelles-national
- 53.Navigation
 - 0.Programme de subsistance
 - 1.Modernisation du droit de la navigation
 - 2.Contributions à des organisations internationales
 - 3.Subsides dans le cadre de la navigation
 - 5.Fonds concernant l'application maritime et marine
- 55.Infrastructure transport
 - 1.Accord de coopération Etat Fédéral - Région

BEGROTING 2023: 33 FOD MOBILITEIT EN VERVOER**INHOUDSOPGAVE**

- 01.Beleidsorganen van de Minister van Mobiliteit belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
 - 0.Beleid en missie
- 02.Beleidsorganen van de Vice-eersteminister en Minister van Mobiliteit
 - 0.Beleid en missie
- 21.Beheersorganen
 - 0.Bestaansmiddelenprogramma
 - 1.Studies en acties inzake mobiliteit en vervoer
 - 2.Eindrekening van de uitgaven en inhoudingen voorzien bij de zesde staatshervorming
 - 3.Belgisch voorzitterschap van de Raad van de EU -2024
- 22.Autonome diensten
 - 1.Onderzoeksorgaan spoor
 - 2.Onderzoeksorgaan scheepvaart
 - 3.Ombudsdienst luchtvaart
 - 4.Ombudsdienst treinreizigers
 - 5.Dienst regulering van het spoorwegvervoer en exploitatie van de luchthaven Brussel-nationaal
 - 6.DVIS
 - 8.Onderzoeksorgaan ongevallen en incidenten luchtvaart
- 41.Overheidsbedrijven
 - 5.Overheidsbedrijven
 - 6.Duurzame E-Commerce
- 51.Mobiliteit en spoorbeleid
 - 0.Bestaansmiddelenprogramma
 - 1.Spoorwegvervoer
 - 7.Duurzame mobiliteit
 - 8.Toelagen aan de sector
- 52.Luchtvaart
 - 0.Bestaansmiddelenprogramma
 - 1.Bijdragen aan internationale instellingen
 - 2.skeyes
 - 3.Verduurzaaming luchtvaartsector
 - 4.Luchthaven Brussel-nationaal
- 53.Scheepvaart
 - 0.Bestaansmiddelenprogramma
 - 1.Modernisering van het scheepvaartrecht
 - 2.Bijdragen aan internationale instellingen
 - 3.Subsidies in het kader van de scheepvaart
 - 5.onfd betreffende de maritieme en mariene handhaving
- 55.Vervoerinfrastructuur
 - 1.Samenwerkingsakkoord Federale Staat -

Bruxelles Capitale	Brussels Hoofdstedelijk Gewest
2.Fonds de financement du rôle international et de la fonction de capitale de Bruxelles	2.Fonds ter financiering van de internationale rol en de hoofdstedelijke functie van Brussel
56.Mobilité, transport routier et sécurité routière	56.Mobiliteit, wegvervoer en verkeersveiligheid
0.Programme de subsistance	0.Bestaansmiddelenprogramma
1.Contributions à des organisations internationales	1.Bijdragen aan internationale instellingen
4.Immatriculation des véhicules	4.Inschrijving motorvoertuigen
5.Permis de conduire	5.Rijbewijs
7.Subside VIAS Institute	7.Subsidie VIAS Institute
57.Cellule permanente chargée de la gestion du cadre organique distinct du SPF Mobilité et Transports	57.Permanente cel belast met het beheer van de afzonderlijke personeelsformatie van de FOD Mobiliteit en Vervoer
0.Programme de subsistance	0.Bestaansmiddelenprogramma
58.Charges du passé	58.Lasten van het verleden
1.Charges du passé	1.Lasten van het verleden

Section 33

SPF MOBILITE ET TRANSPORTS

DIVISION ORGANIQUE : 02

ORGANES STRATÉGIQUES DU VICE-PREMIER
MINISTRE ET MINISTRE DE LA MOBILITÉ*Missions assignées*

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

Programme 0

POLITIQUE ET STRATEGIE

Moyens mis en œuvre

02 Subsistance

A.B.33 02 01 110001: Traitement et frais de représentation du Ministre.

Sectie 33

FOD MOBILITEIT EN VERVOER

ORGANISATIEAFDELING: 02

BELEIDSORGANEN VAN DE VICE-
EERSTEMINISTER EN MINISTER VAN MOBILITEIT*Toegewezen opdrachten*

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

Programma 0

BELEID EN MISSIE

Aangewende middelen

02 Bestaansmiddelen

B.A.33 02 01 110001: Wedde en representatiekosten van de Minister.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	238	260	248	248	248	248	248	248	Vastleggingen
Liquidations	238	260	248	248	248	248	248	248	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

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

Méthode de calcul de la dépense

Basé sur les besoins réels.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

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

Berekeningsmethode van de uitgave

Gebaseerd op daadwerkelijke behoeften.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Index (3,86%) : + 10 000 euros

CMR 18-10-2022 : - 22 000 euros

Notifications budget pluriannuel 2023-2024 ; Réduction de 8% de la rémunération des ministres et des secrétaires d'État.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 02 01 110002 : Rémunérations et indemnités des membres des organes stratégiques.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

Index (3,86%): + 10 000 euro

CMR 18-10-2022: - 22 000 euro

Notificaties meerjarenbegroting 2023-2024; 8% reductie op vergoeding ministers en staatssecretarissen.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 02 01 110002: Bezoldigingen en vergoedingen van de leden van de beleidsorganen.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	2 520	2 879	3 502	3 473	3 473	3 473	3 473	3 473	Vastleggingen
Liquidations	2 520	2 879	3 502	3 473	3 473	3 473	3 473	3 473	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Les rémunérations et allocations des membres des organes de gestion (à l'exception du personnel détaché).

Méthode de calcul de la dépense

Basé sur les besoins réels.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Index (3,86%) : + 111 000 euros

Economies linéaires : - 29 000 euros (CMR 20-10-2021)

Compensation :

AB 33 02 01 110002 : +541 000 euros

AB 33 02 01 110006 : -541 000 euros

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Bezoldiging en vergoedingen van de leden van het beleidsorgaan (met uitzondering van gedetacheerd personeel).

Berekeningsmethode van de uitgave

Gebaseerd op daadwerkelijke behoeften.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

Index (3,86%): + 111 000 euro

Lineaire besparingen: - 29 000 euro (CMR 20-10-2021)

Compensatie:

AB 33 02 01 110002: +541 000 euro

AB 33 02 01 110006: -541 000 euro

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

A.B. 33 02 01 110006 : Rémunérations et indemnités des experts.

B.A. 33 02 01 110006: Bezoldigingen en vergoedingen van experts.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	212	760	240	232	232	232	232	232	Vastleggingen
Liquidations	212	760	240	232	232	232	232	232	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Les rémunérations et allocations des experts.

Méthode de calcul de la dépense

Basé sur les besoins réels.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Index (3,86%) : + 29 000 euros

Economies linéaires : - 8 000 euros
(CMR 20-10-2021)

Compensation :
AB 33 02 01 110002 : +541 000 euros
AB 33 02 01 110006 : -541 000 euros

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 02 01 121104 : Dépenses diverses de fonctionnement relatives à l'informatique.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Bezoldiging en vergoedingen van experts.

Berekeningsmethode van de uitgave

Gebaseerd op daadwerkelijke behoeften.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

Index (3,86%) : + 29 000 euro

Lineaire besparingen: - 8 000 euro
(CMR 20-10-2021)

Compensatie:
AB 33 02 01 110002: +541 000 euro
AB 33 02 01 110006: -541 000 euro

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 02 01 121104: Allerhande werkingsuitgaven met betrekking tot de informatica.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	21	40	40	40	40	40	40	40	Vastleggingen
Liquidations	29	40	40	40	40	40	40	40	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

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

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

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

Méthode de calcul de la dépense

Basé sur les besoins réels.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 02 01 121119 : *Frais de fonctionnement.*

Berekeningsmethode van de uitgave

Gebaseerd op daadwerkelijke behoeften.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 02 01 121119: *Werkingskosten.*

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	347	462	442	437	437	437	437	437	Vastleggingen
Liquidations	255	462	442	437	437	437	437	437	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Le crédit demandé comprend les dépenses suivantes :

- Fournitures de bureau, entretien des locaux, timbres,... ;
- déplacements, missions à l'étranger ;
- frais divers,... ;
- photocopieurs, fax ;
- téléphonie ;
- presse et communication ;
- leasing voitures ;
- frais d'entretien ;
- carburant ;
- formation, coaching ;
- avis juridiques, consultance externe ;
- catering.

Méthode de calcul de la dépense

Basé sur les besoins réels.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Index (1,1 %) : + 5 000 euros

Compensation :

AB 33 02 01 121119 : - 5 000 euros
 AB 33 02 01 741001 : + 5 000 euros
 AB 33 02 01 121119 : - 10 000 euros
 AB 33 02 01 122148 : + 10.000 euros

Economies linéaires : - 5 000 euros

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Het aangevraagde krediet bevat volgende uitgaven:

- Bureaubenodigdheden, onderhoud lokalen, postzegels,...;
- verplaatsingen, buitenlandse zendingen;
- diverse kosten,...;
- kopieerapparaten, fax;
- telefonie;
- pers en communicatie;
- leasing wagens;
- onderhoudskosten;
- brandstof;
- opleidingen, coaching;
- juridische adviezen, externe consultancy;
- catering.

Berekeningsmethode van de uitgave

Gebaseerd op daadwerkelijke behoeften.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

Index (1,1 %): + 5 000 euro

Compensatie:

AB 33 02 01 121119: - 5 000 euro
 AB 33 02 01 741001: + 5 000 euro
 AB 33 02 01 121119: - 10 000 euro
 AB 33 02 01 122148: + 10.000 euro

Lineaire besparingen: - 5 000 euro

Correction technique : - 5 000 euro
Annulation index (CMR 01-04-2022 Notification Annexe du 14-04-2022)

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 02 01 122148 : Rémunérations du personnel détaché.

Technische correctie: - 5 000 euros
Indexannulering (CMR 01-04-2022 Notificatie Bijlage van 14-04-2022)

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 02 01 122148: Bezoldigingen van het gedetacheerd personeel.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	121	99	110	107	107	107	107	107	Vastleggingen
Liquidations	121	99	110	107	107	107	107	107	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Personnel détaché.

Méthode de calcul de la dépense

Basé sur les besoins réels.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Index (1,1 %) : + 4 000 euros

Economies linéaires : -3 000 euros

Compensation :
AB 33 02 01 121119 : -10 000 euros
AB 33 02 01 122148 : +10.000 euros

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 02 01 741001 : Achat de matériel roulant

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Gedetacheerd personeel.

Berekeningsmethode van de uitgave

Gebaseerd op daadwerkelijke behoeften.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

Index (1,1 %): + 4 000 euro

Lineaire besparingen: - 3 000 euro

Compensatie:
AB 33 02 01 121119: -10 000 euro
AB 33 02 01 122148: +10.000 euro

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 02 01 741001: Aankoop van rollend materieel

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	-	-	5	5	5	5	5	5	Vastleggingen
Liquidations	-	-	5	5	5	5	5	5	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

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

Méthode de calcul de la dépense

Basé sur les besoins réels.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Compensation :
A.B. 33 02 01 121119 : - 5 000 euros
A.B. 33 02 01 741001 : + 5 000 euros

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 02 01 742201 : Dépenses pour l'acquisition de biens meubles durables, à l'exclusion des dépenses informatiques.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Het krediet is bestemd voor de aankoop van rollend materieel.

Berekeningsmethode van de uitgave

Gebaseerd op daadwerkelijke behoeften.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

Compensatie:
A.B. 33 02 01 121119: - 5 000 euro
A.B. 33 02 01 741001: + 5 000 euro

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 02 01 742201: Uitgaven voor de aankoop van duurzame roerende goederen met uitzondering van de informatica-uitgaven.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	29	6	6	6	6	6	6	6	Vastleggingen
Liquidations	12	6	6	6	6	6	6	6	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

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

Méthode de calcul de la dépense

Basé sur les besoins réels.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

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

Berekeningsmethode van de uitgave

Gebaseerd op daadwerkelijke behoeften.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

A.B. 33 02 01 742204 : Dépenses d'investissement relatives à l'informatique.

B.A. 33 02 01 742204: Investeringsuitgaven inzake de informatica.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	4	11	11	11	11	11	11	11	Vastleggingen
Liquidations	4	11	11	11	11	11	11	11	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

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

Méthode de calcul de la dépense

Basé sur les besoins réels.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Het krediet is bestemd voor de aankoop van informaticamateriaal.

Berekeningsmethode van de uitgave

Gebaseerd op daadwerkelijke behoeften.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

Section 33 SPF MOBILITE ET TRANSPORTS DIVISION ORGANIQUE : 21 ORGANES DE GESTION	
Missions assignées	
Les services de la Présidente Les Services de la Présidence sont responsables du pilotage de l'organisation. Ils sont composés de 5 Services : le Service Stratégie, le Service Sécurité et Sûreté, le Service Juridique, le Service Tactique et le Service Support/Secrétariat.	
Service Stratégie La cellule Eurocoordination et questions parlementaires est le point de contact central et le point de convergence pour tout ce qui concerne la législation européenne et les questions parlementaires. Le Service Communication travaille en soutien à tous les autres services du SPF. Son champ d'action couvre l'ensemble du domaine de la communication, c'est-à-dire aussi bien la communication interne qu'externe. Ce Service veille à l'optimisation de tous les outils de communication, établit des plans de communication et donne des avis. Il est responsable de la politique en matière de médias et des contacts du SPF avec la presse. Le Service Communication est un partenaire stratégique du Comité de Direction et surveille l'image du SPF vis-à-vis des partenaires externes et internes.	
Service Sécurité et Sûreté La Cellule de crise remplit le rôle qui est prévu dans les plans d'urgence et d'intervention pour les situations de crise nécessitant une gestion à l'échelon national. La Cellule de crise traite toutes les questions liées à la défense, aux plans civils de défense, à la gestion de crise (stratégique), et ce en collaboration avec les différentes directions générales. La Cellule de crise traite tous les aspects de la coopération civilo-militaire en matière de transport.	

Sectie 33 FOD MOBILITEIT EN VERVOER ORGANISATIEAFDELING: 21 BEHEERSORGANEN	
Toegewezen opdrachten	
Diensten van de Voorzitter De Diensten van de Voorzitter staan in voor het sturen van de organisatie. Zij bestaan uit 5 Diensten: de Dienst Strategie, de Dienst Veiligheid en Beveiliging, de Juridische Dienst, de Tactische Dienst en de Dienst Ondersteuning/Secretariaat.	
Dienst Strategie De Eurocoördinatie en parlementaire vragen cel is het centraal aanspreekpunt en knooppunt voor alles wat betreft Europese regelgeving en parlementaire vragen. De Dienst Communicatie werkt ondersteunend ten aanzien van alle andere diensten van de FOD. Het werkterrein strekt zich uit over het hele communicatieveld, zowel interne als externe communicatie. Deze Dienst zorgt voor de optimalisatie van alle communicatietools, werkt communicatieplannen en adviezen uit, is verantwoordelijk voor het mediabeleid en de perscontacten van de FOD. De Dienst Communicatie is een strategische partner van het Directiecomité en bewaakt het imago van de FOD tegenover externe en interne partners.	
Dienst Veiligheid en Beveiliging De Crisiscel speelt de rol die is voorzien in de nood- en interventieplannen in crisissituaties op nationaal niveau. De Crisiscel behandelt alle kwesties van defensie, civiele verdedigingsplannen, crisisbeheersing (strategisch) en dit in samenwerking met de verschillende directoraten-generaal. De Crisiscel behandelt alle aspecten van de civiel-militaire samenwerking met betrekking tot vervoer.	

L'officier de sécurité du SPF fait partie de la cellule de crise.

Le Service assure, en outre, la coordination des tâches en matière de sûreté et sécurité avec les différentes cellules sûreté/sécurité au sein des Directions Générales. Il convient d'assurer une cohérence transversale dans ces deux domaines.

Service Juridique

Les missions du Service Juridique peuvent être divisées en trois grandes catégories :

- La prévention des contentieux et, le cas échéant, assurer la défense des intérêts du SPF devant les instances judiciaires ;
- la fourniture d'avis juridiques internes et soutien juridique étendu à l'ensemble des services du SPF Mobilité et Transports qui sont confrontés à des questions ou des problèmes juridiques (y compris le traitement des dossiers en matière de responsabilité : accidents de roulage, accidents de travail, les dossiers concernant des règlements collectifs de dettes, etc.) ;
- collaborer à la rédaction ou bien rédiger lui-même des textes réglementaires.

Le Service juridique définit les options stratégiques en matière de contentieux et il est responsable de la gestion/organisation des ressources juridiques.

Service tactique

Ce service conseille l'organisation en matière de sécurité de l'information et de protection de la vie privée tant des clients que des collaborateurs. Il veille à la confidentialité, l'intégrité et la disponibilité des données.

Il fait le suivi des audits et s'occupe du monitoring et rapportage.

Il soutient les services du SPF, ainsi que ses organismes associés pour ce qui concerne les traductions.

Ce Service est responsable de la gestion, du suivi et du rapportage des questions et des plaintes réceptionnées par le SPF. On y travaille de manière très transversale et des possibilités d'amélioration sont recherchées en continu, de même que des adaptations des méthodes de travail et des moyens utilisés en fonction des besoins du client interne et externe, ceci dans le but de rendre le service à la clientèle le plus rapide et le plus efficace possible.

De veiligheidsofficier van de FOD, maakt deel uit van de crisiscel.

De Dienst coördineert ook de veiligheids- en beveiligingstaken met de verschillende veiligheids- en beveiligingscellen binnen de Directoraten-Generaal. Het is van belang te zorgen voor een functieoverschrijdende samenhang op deze twee gebieden.

Juridische Dienst

De opdrachten van de Juridische Dienst kunnen worden ingedeeld in de volgende drie grote categorieën:

- Het vermijden van geschillen en, in voorkomend geval, zorgen voor de verdediging van de belangen van de FOD voor de rechterlijke instanties;
- het verstrekken van interne juridische adviezen en uitgebreide juridische ondersteuning aan alle diensten van de FOD Mobiliteit en Vervoer die met juridische vragen of problemen worden geconfronteerd (met inbegrip van de behandeling van aansprakelijkheidsdossiers: verkeersongevallen, arbeidsongevallen, de dossiers inzake collectieve schuldenregelingen, enz.);
- medewerking verlenen bij, dan wel zelf regelgevende teksten opstellen.

De Juridische Dienst bepaalt de strategische opties op het vlak van geschillen en staat in voor het beheer/organisatie van de juridische middelen.

Tactische Dienst

Deze dienst adviseert de organisatie inzake informatieveiligheid en bescherming van de persoonlijke levenssfeer van zowel klanten als medewerkers. Hij waakt over de vertrouwelijkheid, integriteit en beschikbaarheid van de gegevens.

Hij zorgt voor de opvolging van de audits en is verantwoordelijk voor het toezicht en de verslaglegging.

Hij ondersteunt de Diensten van de FOD en zijn geassocieerde organisaties op het gebied van vertaling.

Deze Dienst is verantwoordelijk voor het beheer, de opvolging en rapportering van de informatieaanvragen en klachten die we binnen onze FOD ontvangen. Men werkt sterk transversaal en is continu op zoek naar verbetermogelijkheden, aanpassingen aan de werkmethode en middelen in functie van de noden van de interne en externe klant teneinde de dienstverlening zo vlot en efficiënt mogelijk te laten verlopen.

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

- Contribue à l'élaboration de la stratégie budgétaire du SPF et est responsable des processus liés au cycle budgétaire.
 - Coordonne la rédaction du budget annuel du SPF ainsi que toutes les modifications.
 - Soutient et aide les gestionnaires dans la rédaction de dossiers de nature financière et des dossiers relatifs aux marchés publics.
 - Surveille les engagements budgétaires et les réservations des crédits pour les engagements à prendre.
 - Est responsable des paiements.
 - Gère les factures sortantes et les invitations à payer du SPF et veille à leur encaissement.
 - Veille à la tenue de la comptabilité générale du SPF.
 - Développe une comptabilité analytique.
 - Remplit nos obligations fiscales.
 - Assure une assistance permanente aux managers de ligne et leurs collaborateurs pour la gestion des processus budgétaires et la comptabilité.
 - Est responsable du contrôle interne des processus financiers.
 - Offre des prestations logistiques à l'ensemble des services et des collaborateurs du SPF.
- Entre autres :
- o L'accueil (réception et téléphone) ;
 - o la gestion du bâtiment ;
 - o l'aménagement des lieux de travail et l'organisation des déménagements ;
 - o le contrôle et la sécurisation des accès aux bâtiments ;
 - o la gestion des biens ;
 - o la gestion des fournitures de bureau ;
 - o la gestion de l'entretien et de l'hygiène ;
 - o la distribution du courrier et la gestion du transport de biens ;
 - o la gestion de la reprographie ;
 - o la gestion du transport de personnes ;
 - o la gestion des salles et des facilités de réunion ;
 - o l'organisation des événements ;
 - o ...

Service d'encadrement Personnel et Organisation

- Participe à la définition d'une stratégie comme décrit dans le contrat d'administration et le plan d'administration et d'une mission RH en vue d'atteindre les objectifs du SPF en tenant compte

Stafdienst Budget, Beheerscontrole en Logistiek

- Helpt mee bij de uitwerking van de budgettaire strategie van de FOD en is verantwoordelijk voor de processen die aan de budgettaire cyclus verbonden zijn.
 - Coördineert de opmaak van de jaarlijkse begroting voor de FOD alsook alle aanpassingen.
 - Ondersteunt en helpt de beheerders bij het opstellen van dossiers van financiële aard en bij de dossiers omtrent overheidsopdrachten.
 - Houdt toezicht op de budgettaire vastleggingen en reservaties van de kredieten voor de geplande vastleggingen.
 - Is verantwoordelijk voor de betalingen.
 - Beheert de uitgaande facturen en de uitnodigingen voor betaling van de FOD en bewaakt de inning ervan.
 - Houdt toezicht op de algemene boekhouding van de FOD.
 - Ontwikkelt een analytische boekhouding.
 - Voldoet aan onze fiscale verplichtingen.
 - Verzekert een permanente ondersteuning voor de lijnmanagers en hun medewerkers bij het beheer van de budgettaire processen en bij de boekhouding.
 - Is verantwoordelijk voor de interne controle van de financiële processen.
 - Biedt een logistieke dienstverlening aan het geheel van diensten en medewerkers van de FOD.
- Waaronder:
- o Het onthaal (receptie en telefoon);
 - o het beheer van het gebouw;
 - o het inrichten van werkplekken en het organiseren van verhuizingen;
 - o de toegangscontrole van het gebouw en de beveiliging ervan;
 - o het beheer van eigendommen;
 - o het beheer van bureaubenodigdheden;
 - o het beheer van het onderhoud en de hygiëne;
 - o de postbedeling en het beheer van goederenvervoer;
 - o het beheer van de reprografie;
 - o het beheer van personenvervoer;
 - o het beheer van de vergaderzalen en -faciliteiten;
 - o de organisatie van evenementen;
 - o ...

Stafdienst Personeel en Organisatie

- Neemt deel aan de Human Resourcesstrategie zoals beschreven in de bestuursovereenkomst en het bestuursplan, en aan de opdracht met het oog op het bereiken van de doelstellingen van de FOD,

des intérêts des individus et des besoins de l'organisation.

- Assume entre autres la responsabilité des processus Ressources Humaines suivants :
 - Recrutement et sélection du personnel : revue du personnel, analyse des besoins, processus de recrutement, gestion des engagements, accueil et intégration et des départs ;
 - développement du personnel de l'organisation : aptitudes, gestion des compétences, évaluation, développement de la carrière, conditions de travail (sécurité, bien-être, harcèlement, diversité, intégrité...), formation et documentation, leadership, gestion et accompagnement du changement, gestion de projets P&O et de management ;
 - gestion administrative du personnel : gestion du personnel (en collaboration avec Persopoint), rémunérations, pensions, indemnités et allocations, facilités de circulation, concertation syndicale, enregistrement des congés et absences et suivi des accidents de travail.
- Assure la gestion opérationnelle spécifique des budgets relatifs aux missions du service.
- Assure le monitoring de tous les crédits de personnel.
- Assure l'élaboration de tous les plans de personnel de toutes les entités du SPF.
- Assure un soutien permanent aux managers pour la gestion opérationnelle spécifique des processus RH décrits.
- Assure et coordonne le respect des obligations en matière de concertation syndicale et donne des avis si nécessaire.
- Assure une politique transversale concernant les formations, le coaching et le développement du personnel.
- Assure le suivi et la mise en œuvre de tous les changements réglementaires concernant la gestion et le développement du personnel.
- Assure la coordination et l'exécution du plan global de prévention concernant la politique de bien-être et ce pour les aspects relevant de la responsabilité du SE P&O. Les lignes de force de cette politique portent sur les différents domaines du bien-être : la sécurité du travail, la protection de la santé des travailleurs au travail, la charge psychosociale, l'ergonomie, l'hygiène du travail et l'embellissement des lieux de travail.

rekening houdend met de behoeften van de mensen en de noden van de organisatie.

- Draagt onder meer de verantwoordelijkheid voor de hierna vermelde Human Resources processen:
 - Aanwerving en selectie van het personeel: personeelsreview, analyse van de behoeften, aanwervingsprocedure, beheer van de aanwervingen, onthaal en integratie en de uitdiensttredingen;
 - personeelsontwikkeling van deze organisatie: vaardigheden, competentiebeheer, evaluatie, loopbaanontwikkeling, werkomstandigheden (veiligheid, welzijn, pesten, diversiteit, integriteit...), opleiding en documentatie, leiderschap, changemanagementbeheer van P&O- en managementprojecten;
 - administratief beheer van het personeel: personeelsbeheer, (in samenwerking met Persopoint) bezoldigingen, pensioenen, vergoedingen en toelagen, verkeersvoordelen, syndicale aangelegenheden, registratie van verloven en afwezigheden en opvolging arbeidsongevallen.
- Verzekert het specifiek operationeel beheer van de begroting dat betrekking heeft op de opdrachten van de dienst.
- Verzekert de monitoring van alle personeelskredieten.
- Verzekert de opmaak van de personeelsplanning voor alle entiteiten van de FOD.
- Verzekert een permanente steun aan de managers in verband met het bijzonder operationeel beheer van de omschreven HR-processen.
- Verzekert en coördineert het nakomen van de verplichtingen inzake syndicaal overleg en geeft advies waar nodig.
- Verzekert een transversaal beleid in verband met opleidingen, coaching en ontwikkeling van het personeel.
- Verzekert de opvolging en implementatie van alle reglementaire wijzigingen inzake personeelsbeheer en personeelsontwikkeling.
- Verzekert de coördinatie en uitvoering van het globaal preventieplan inzake het welzijnsbeleid voor de aspecten die onder de verantwoordelijkheid van de SD P&O vallen. De krachtlijnen van dit beleid zijn verspreid over de verschillende welzijnsdomeinen: arbeidsveiligheid, bescherming van de gezondheid van de werknemers op het werk, de psychosociale belasting, de ergonomie, de arbeidshygiëne en op het gebied van de verfraaiing van de werkplaatsen.

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

Le service TIC a une mission composée de trois volets :

- Optimiser le fonctionnement interne du SPF et de ses processus de soutien.
- Optimiser les prestations de service du SPF pour les clients et partenaires externes.
- Préparer le SPF et l'intégrer dans l'avenir de la transformation numérique.

Cela inclut les tâches suivantes non exhaustives :

- L'acquisition, l'exploitation et le développement d'une architecture d'application intégrée et cohérente. Le service d'encadrement TIC joue donc un rôle primordial d'architecte dans la définition du "master plan ICT", dans la définition de l'implantation correcte, dans l'utilisation des parties externes et dans l'assurance de l'implantation finale. Pour les projets stratégiques, le Service TIC développe aussi ses propres aptitudes d'implantation.
- Le développement, l'entretien et l'amélioration des applications créées tant dans le cadre des missions assignées au SPF Mobilité et Transports que dans le cadre des activités internes des services/directions générales.
- De répondre aux besoins internes des services et DG du SPF Mobilité et Transports en matière d'achat de biens et services informatiques.
- De fournir une assistance en cas de problèmes (pc, imprimantes défectueux,...), d'installation d'application, de configuration de nouveaux matériels et de gérer le parc des machines (pc, imprimantes...).
- D'assurer la continuité du système de téléphonie VoIP et le fonctionnement du réseau, ainsi que les connexions entre les différentes implantations du SPF Mobilité et Transports et l'Europe.

PROGRAMME 0

PROGRAMME DE SUBSISTANCE

Objectifs poursuivis par le programme

Les services de la Présidente

Service Stratégie

Au sein du Service Stratégie, une cellule support est en charge de définir les principes de méthodologie de gestion du SPF et d'assurer un suivi des dossiers

Stafdienst Informatie en Communicatietechnologie

De Stafdienst ICT heeft een drieledige opdracht:

- Optimaliseren van de interne werking van de FOD en haar ondersteunende processen.
- Optimaliseren van de dienstverlening van de FOD naar de externe klanten en partners.
- De FOD voorbereiden op en meenemen in de toekomst van digitale transformatie.

Daartoe behoren onder andere deze taken:

- Het ondersteunen, verwerven, uitbaten en uitbouwen van een coherente, geïntegreerde toepassingsarchitectuur. De ICT-stafdienst speelt daarbij in de eerste plaats de rol van de architect bij het vastleggen van het "ICT-masterplan", bij het bepalen van de juiste implementatieaanpak, het inzetten van externe partijen en het verzekeren van de finale implementatie. Voor strategische projecten worden binnen ICT ook eigen implementatievaardigheden uitgebouwd.
- De ontwikkeling, het onderhoud en de verbetering van 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/directoraten-generaal gecreëerd zijn.
- Aan de interne behoeften van de diensten en DG's van de FOD Mobiliteit en Vervoer wat betreft de aankoop van computergoederen en -diensten voldoen.
- Ondersteuning verzorgen in geval van problemen (defecte pc's, printers...), voor de installatie van toepassingen, voor de configuratie van nieuw materiaal en voor 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 Europa.

PROGRAMMA 0

BESTAANSMIDDELENPROGRAMMA

Nagestreefde doelstellingen door het programma

Diensten van de Voorzitter

Dienst Strategie

Binnen de Dienst Strategie is een ondersteunende cel belast met het vaststellen van de beginselen van de beheersmethodologie van de FOD en met het toezicht

stratégiques. Elle s'occupe de la définition et la mise en place du Contrat d'administration et des Plans d'administration associés, en collaboration avec le Service tactique. Elle s'occupe de la définition et mise en place d'indicateurs dans le cadre du Contrat d'administration et d'indicateurs généraux pour le SPF, en collaboration avec la cellule Maîtrise de l'organisation et le service tactique.

Le Contrat d'administration prévoit l'analyse et mise en place d'une méthodologie de gestion des projets. Elle analyse les tendances et les évolutions dans les matières gérées, à tout niveau (sociétal, régional, fédéral, etc.) afin de formuler des conseils susceptibles d'affiner la stratégie globale du SPF, les objectifs opérationnels qui en découlent, les processus de travail définis.

La Cellule Eurocoordination et questions parlementaires coordonne les questions, les plaintes et les mises en demeure reçues par le SPF de la Commission européenne. Elle est également tenue de veiller aux délais pour la transposition dans le droit belge des directives européennes relevant de la compétence du SPF.

La Cellule est le point de contact pour les dossiers européens horizontaux pour le Cabinet et les autres administrations publiques. Dans ce contexte, elle facilite le positionnement des dossiers européens. Elle prépare également avec la Représentation Permanente UE et nos experts les Conseils des Ministres européens du Transport auxquels le ministre participe. La Cellule a la charge de la consultation nécessaire avec d'autres autorités et représente également le SPF lors de diverses réunions de coordination sur des sujets européens. Dans ce contexte, la Cellule est le point de contact du Benelux.

Elle assure également la coordination des réunions du groupe administratif BE4MOVE en charge des relations en matière de dossiers européens de transport et de mobilité entre le SPF et les administrations fédérées en charge de la mobilité et des transports. Elle assure ainsi une coordination et coopération entre entités fédérale et fédérées sur les questions européennes.

Elle assure également le secrétariat de la Conférence Interministériel de la Mobilité (CIM) en coordination avec le Cabinet Mobilité.

La Cellule coordonne la réponse des questions parlementaires écrites et orales de la Chambre et du Sénat, qui relèvent de la compétence du Ministre de la Mobilité.

Le Service Communication travaille en soutien à tous les services du SPF.

op de strategische kwesties. Hij is verantwoordelijk voor het opstellen en uitvoeren van het beheerscontract en de bijbehorende beheersplannen, in samenwerking met de Tactische Dienst. Hij is verantwoordelijk voor de definitie en de toepassing van de indicatoren in het kader van het Beheerscontract en van de algemene indicatoren voor de FOD, in samenwerking met de cel Organisatiebeheer en de Tactische Dienst.

Het Beheerscontract voorziet in de analyse en de uitvoering van een methodologie voor projectbeheer. Hij analyseert de tendensen en evoluties in de behandelde materies, op alle niveaus (maatschappelijk, gewestelijk, federaal, enz.) om adviezen te formuleren die kunnen worden gebruikt om de algemene strategie van de FOD, de daaruit voortvloeiende operationele doelstellingen en de gedefinieerde werkprocessen te verfijnen.

De Cel Eurocoördinatie en parlementaire vragen coördineert de vragen, klachten en ingebrekestellingen die de FOD ontvangt van de Europese Commissie. Er wordt ook toegezien op de tijdige omzetting in Belgisch recht van Europese richtlijnen onder de bevoegdheid van de FOD.

De Cel is het aanspreekpunt voor Europese horizontale dossiers voor het kabinet en andere overheden. In dit kader faciliteert zij de standpuntbepaling in Europese dossiers. Zij bereidt bovendien samen met de Permanente Vertegenwoordiging EU en onze experts de Europese Ministerraden Transport voor waar de Minister aan deelneemt. De Cel staat in voor het nodige overleg met andere overheden en vertegenwoordigt eveneens de FOD op diverse coördinatievergaderingen over Europese onderwerpen. In dit kader is de Cel het aanspreekpunt voor de Benelux.

De Cel verzekert ook de coördinatie van vergaderingen van de administratieve werkgroep BE4MOVE voor de relaties tussen de FOD en de gewestelijke mobiliteitsadministraties in Europese transport -en mobiliteitsdossiers. Het zorgt dus voor coördinatie en samenwerking tussen federale en gefedereerde entiteiten voor Europese thema's.

Zij verzorgt ook het secretariaat van de interministeriële conferentie voor mobiliteit (IMC), in coördinatie met het Kabinet Mobiliteit.

De Cel coördineert de beantwoording van de schriftelijke en mondelinge parlementaire vragen van de Kamer en Senaat die onder de bevoegdheid vallen van de Minister van Mobiliteit.

De Dienst Communicatie werkt ondersteunend ten aanzien van alle andere diensten van de FOD.

En outre, il est également responsable de la politique en matière de médias et des contacts du SPF avec la presse, ainsi que du support aux Directions Générales et aux Services d'encadrement pour ce qui concerne la qualité du service fourni aux citoyens et aux clients internes et externes.

En communiquant de manière proactive et rapide si nécessaire, le SPF vise à renforcer sa présence positive dans les médias (sociaux) et à mettre en place une coopération durable et professionnelle avec les journalistes, les partenaires et les clients internes. L'actualité est suivie de près et une revue de presse est organisée quotidiennement.

Le Service Communication est également un partenaire stratégique du Comité de Direction et transmet les valeurs du SPF à tous les clients externes et internes.

Le Service Communication assure également la coordination et la gestion des sites Web et Intranet, en coordination avec les Directions Générales.

Service sécurité et sûreté / Gestion de crise

La Cellule de crise :

- est le point de contact avec le Centre de crise National du SPF Intérieur (NCCN) et avec l'Organe de Coordination pour l'Analyse de la Menace (OCAM) ;
- travaille avec les différentes directions générales sur des questions telles que : infrastructures critiques et prestataires de services essentiels, vérification de sécurité en vue de l'obtention d'un avis de sécurité ;
- soutient l'organisation d'exercices de crise en ce qui concerne les crises ayant un impact sur la mobilité et les transports, et ce aussi bien à l'échelle nationale qu'à l'échelle internationale ;
- contrôle le respect des obligations qui découlent de la loi du 11/12/1998 relative à la classification, aux habilitations de sécurité, etc.

Affaires juridiques

Le Service Juridique représente et défend les intérêts des diverses Directions générales, des Services d'appui et Services d'encadrement du SPF devant tous les cours et tribunaux nationaux et internationaux, ainsi que les juridictions administratives, y compris la Cour Constitutionnelle.

En ce qui concerne les affaires européennes et internationales, le Service Juridique collabore de manière structurelle avec les eurocoördinateurs du

Daarnaast is de Dienst ook verantwoordelijk voor het mediabeleid en de perscontacten van de FOD, en voor de ondersteuning van de Directoraten-Generaal en Stafdiensten inzake een kwalitatieve dienstverlening aan de burgers, de interne en externe klanten.

Door proactief en indien nodig snel reactief te communiceren, streeft men er naar de positieve aanwezigheid van de FOD in de (sociale) media te verhogen en een duurzame en professionele samenwerking tot stand te brengen met de journalisten, partners en interne klanten. Men volgt de actualiteit op de voet en stelt dagelijks het persoverzicht op.

De Dienst Communicatie is ook een strategische partner van het Directiecomité en draagt de waarden van de FOD uit naar alle externe en interne klanten.

De Dienst Communicatie coördineert en beheert ook de websites en het intranet, in coördinatie met de Directoraten-Generaal.

Dienst Veiligheid en Beveiliging / Crisisbeheer

De Crisiscel:

- is het contactpunt met Nationaal Crisiscentrum van de FOD Binnenlandse Zaken (NCCR) en met het Orgaan voor de Coördinatie en Analyse van de Dreiging (OCAD) ;
- werkt met de verschillende directoraten-generaal op dossiers zoals: de kritieke infrastructures en aanbieders van essentiële diensten, veiligheidsverificatie tot het bekomen van een veiligheidsadvies ;
- ondersteunt de organisatie van crisisoefeningen met betrekking tot crisissen met impact op de mobiliteit en vervoer en dit zowel op nationaal als internationaal niveau ;
- houdt toezicht op het naleven van de verplichtingen die voortvloeien uit de wet van 11/12/1998 betreffende de classificatie, de veiligheidsmachtigingen, enz.

Juridische aangelegenheden

De Juridische Dienst vertegenwoordigt en verdedigt de belangen van de diverse Directoraten-generaal, Ondersteunings- en Stafdiensten van de FOD voor alle nationale en internationale hoven en rechtbanken, en administratieve rechtscolleges, met inbegrip van het Grondwettelijk Hof.

Inzake Europese en internationale aangelegenheden werkt de Juridische Dienst structureel samen met de eurocoördinatoren van de FOD, met de Permanente

SPF, avec la Représentation Permanente de la Belgique et 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 la base de l'article 258 TFUE, 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 ou de sa propre initiative, le Service Juridique donne un avis et/ou fournit un soutien étendu sur des questions et/ou des problèmes juridiques qui se posent au sein des Directions Générales, des Services d'appui et des Services d'encadrement du SPF Mobilité et Transports. Ces avis concernent des questions juridiques générales, ainsi que des problèmes juridiques spécifiques.

Le Service Juridique traite les dossiers en matière de responsabilité (accidents de roulage, accidents de travail, etc.), les dossiers concernant des règlements collectifs de dettes, etc.

Le Service Juridique collabore également à la rédaction des textes réglementaires et, le cas échéant, rédige lui-même de tels textes, prêtant attention aux choix politiques. Il donne également un avis sur les conséquences possibles et sur l'interprétation de la nouvelle réglementation.

Service Tactique

Privacy et sécurité de l'information

Les objectifs sont :

- informer et conseiller le responsable du traitement ou le sous-traitant ainsi que les employés qui procèdent au traitement sur les obligations qui leur incombent ;
- contrôler le respect des dispositions réglementaires et de la politique en matière de protection des données à caractère personnel ;
- coopérer avec l'autorité de contrôle et faire office de point de contact pour cette autorité ;
- conseiller le fonctionnaire dirigeant, au sujet de tous les aspects de la sécurité de l'information ;
- veiller au respect de la politique de la sécurité de l'information et des règles de sécurité.

Monitoring et rapportage

Vertegenwoordiging van België en met het Directoraat-generaal Juridische Zaken van de FOD Buitenlandse Zaken.

Inzake precontentieuze procedures die door de Europese Commissie worden ingeleid op basis van artikel 258 VWEU 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 of op eigen initiatief verleent de Juridische Dienst advies en/of een meer uitgebreide ondersteuning met betrekking tot juridische vragen en/of problemen die rijzen binnen de Directoraten-Generaal, Ondersteunings- en Stafdiensten van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Deze adviezen betreffen zowel algemene juridische vragen als specifieke juridische problemen.

De Juridische Dienst behandelt de aansprakelijkheidsdossiers (verkeersongevallen, arbeidsongevallen, enz.), de dossiers inzake collectieve schuldenregelingen, enz.

De Juridische Dienst verleent tevens medewerking bij de opmaak van regelgevende teksten en stelt desgevallend zelf dergelijke teksten op, met aandacht voor de gemaakte beleidskeuzes. Hij geeft ook advies over de mogelijke gevolgen en de interpretatie van nieuwe regelgeving.

Tactische Dienst

Privacy en informatieveiligheid

De doelstellingen zijn:

- de verwerkingsverantwoordelijke of de verwerker en de werknemers die verwerken, informeren en adviseren over hun verplichtingen;
- toezien op naleving van de reglementaire bepalingen en van het beleid met betrekking tot de bescherming van persoonsgegevens;
- met de toezichthoudende autoriteit samenwerken en optreden als contactpunt voor deze autoriteit;
- de leidend ambtenaar adviseren aangaande alle aspecten van de informatieveiligheid;
- toezien op de naleving van het informatieveiligheidsbeleid en de veiligheidsvoorschriften.

Monitoring en rapportering

- suivi de l'exécution du plan opérationnel et rapportage ;
- coordination, planning, suivi des audits ;
- suivi d'autres plan d'action.

Traduction

Le service de traduction assure :

- la traduction et révision de textes (en interne ou en externe) ;
- la coordination de la traduction en langue allemande des arrêtés royaux et ministériels ;
- d'autres services (les conseils linguistiques, interprètes,...).

Information et plaintes

- réception des demandes d'information et plaintes concernant les services fournis par notre organisation ;
- le transfert, le suivi, le contrôle qualité des réponses, l'analyse du type de questions et de plaintes ;
- sur base du protocole de coopération avec le Médiateur fédéral, les plaintes de deuxième ligne sont traitées et gérées de manière centralisée.

Support

Contrôle interne

Le service appuie le SPF pour que le niveau de maturité en matière de contrôle interne soit augmenté.

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, donne un appui pour les dossiers de marchés publics et assure le soutien logistique.

Budget et gestion des dépenses

- responsable du budget du SPF, de l'élaboration du budget, de la gestion et de la répartition du budget, du contrôle et de l'approbation de engagements, de la planification et du suivi de l'exécution budget ;
- suivi et paiement de toutes les factures du SPF.

Recettes

- opvolging van de uitvoering van het operationeel plan en rapportering;
- coördinatie, planning, opvolging van de audits;
- opvolging van andere actieplannen.

Vertalingen

De vertaaldienst staat in voor:

- de vertaling en revisie van teksten (intern of uitbesteed);
- de coördinatie van de vertaling naar het Duits van de koninklijke en ministeriële besluiten;
- overige dienstverlening (taaladvies, tolk,...).

Info en klachten

- ontvangst van vragen voor informatie en klachten over de dienstverlening van onze organisatie;
- dispatch, opvolging, kwaliteitscontrole van de antwoorden, analyse van het type vragen en klachten en de rapportering ervan;
- op basis van het samenwerkingsprotocol met de federale ombudsman, worden in deze dienst de tweedelijnsklachten centraal behandeld en beheerd.

Ondersteuning

Interne controle

De dienst ondersteunt de FOD om het maturiteitsniveau inzake interne controle te verhogen.

Stafdienst Budget, Beheerscontrole en Logistiek

De Stafdienst Budget, Beheerscontrole en Logistiek coördineert het financieel beleid van de FOD, biedt ondersteuning voor de dossiers inzake overheidsopdrachten en verzekert de logistieke ondersteuning.

Begroting en uitgavenbeheer

- 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;
- opvolging en betaling van alle binnenkomende facturen van de FOD.

Ontvangsten

- responsable de l'élaboration, de la gestion et du suivi du budget des voies et moyens du SPF ;
- responsable pour la gestion des recettes, la facturation aux clients et la perception des recettes.

Comptabilité

Coordination de la comptabilité générale et la comptabilité analytique du SPF. Pré-enregistrement des factures, notes de crédit et notes de frais. Accomplissement des obligations fiscales.

Achats

- le contrôle du respect de la réglementation des marchés publics ;
- le soutien et l'information vers les Services d'Encadrement et les Directions générales en matière de marché public ;
- la réalisation de certains marchés publics ;
- la réalisation des marchés publics pour lesquels une publicité, tant au niveau belge qu'européen, est requise ;
- l'inventorisation des contrats ;
- la planification de tous les marchés publics.

Logistique

- l'accueil (réception & téléphone) ;
- la gestion des bâtiments, le contrôle et la sécurisation des accès ;
- l'aménagement des espaces de travail ;
- la gestion des fournitures de bureau ;
- l'entretien et l'hygiène ;
- la distribution et l'envoi du courrier ;
- la reprographie ;
- le transport des biens et des personnes ;
- les facilités de réunion ;
- la gestion de l'environnement et des déchets.

Service d'encadrement Personnel et Organisation

En prise directe avec le contrat d'administration du SPF, il vise à la mise en œuvre des missions concernant P&O et contribue à la réalisation des objectifs du SPF en utilisant au mieux les ressources disponibles.

En 2023, les priorités du service P&O seront focalisées sur 6 domaines :

Domaine d'activité « Projets »

Cela concerne les activités qui ont un lien avec :

- l'exécution progressive et annuelle du contrat d'administration du SPF ;

- verantwoordelijk voor de opmaak, het beheer en de opvolging van de rijksmiddelenbegroting van de FOD;
- verantwoordelijk voor het ontvangstenbeheer, de facturatie aan de klanten en de inning van de ontvangsten.

Boekhouding

Coördinatie van de algemene boekhouding en de analytische boekhouding van de FOD. Registratie van facturen, creditnota's en onkostennota's. Voldoen aan fiscale verplichtingen.

Aankopen

- het toezicht op de naleving van de reglementering inzake overheidsopdrachten;
- de ondersteuning en het verstrekken van informatie aan de stafdiensten en de directoraten-generaal inzake overheidsopdrachten;
- de realisatie van sommige overheidsopdrachten;
- de realisatie van overheidsopdrachten waarvoor bekendmaking, zowel op Belgisch als op Europees niveau, vereist is;
- de inventarisering van contracten;
- de planning van alle overheidsopdrachten.

Logistiek

- het onthaal (receptie & telefoon);
- het beheer van gebouwen, de toegangscontrole en de beveiliging ervan;
- de inrichting van de werkplekken;
- het beheer van bureaubenodigdheden;
- het onderhoud en de hygiëne;
- de verdeling en verzending van de post;
- de reprografie;
- het goederen- en personenvervoer;
- de vergaderfaciliteiten;
- het milieu- en afvalbeheer.

Stafdienst Personeel en Organisatie

Nauw samenhangend met de bestuursovereenkomst van de FOD realiseert de dienst de taken inzake P&O en draagt bij tot de verwezenlijking van de doelstellingen van de FOD door een optimale aanwending van de beschikbare middelen.

In 2023 zal de dienst P&O zijn prioriteiten focussen op 6 gebieden:

Activiteitsdomein "Projecten"

Het betreft activiteiten op het gebied van:

- de progressieve en jaarlijkse uitvoering van de bestuursovereenkomst van de FOD;

- l'accompagnement et la gestion des projets de changement au sein du SPF ; - le soutien et l'implémentation du nouveau système et processus d'évaluation, et la promotion d'une culture de feedback ouverte ; - stimuler la gestion efficace des ressources humaines.	- de ondersteuning en het beheer van de veranderingsprojecten binnen de FOD; - ondersteuning en implementatie van het nieuwe evaluatiesysteem en -proces, en het promoten van een open feedbackcultuur; - het efficiënt beheer van human resources stimuleren.
Domaine d'activité « Planification du personnel et mouvements du personnels » Cela concerne les activités qui ont un lien avec : - la planification du personnel ; - les plans du personnel et budgets ; - l'engagement : recrutement et sélection ; - les mouvements : promotion et opportunités de carrière (mobilité horizontale et verticale).	Activiteitsdomein "Personeelsplanning en personeelsbewegingen" Het betreft activiteiten op het gebied van: - personeelsplannen; - personeelsplanning en begrotingen; - instroom: rekrutering en selectie; - doorstroom: bevorderings- en loopbaanmogelijkheden (verticale en horizontale mobiliteit).
Domaine d'activité « Conditions de travail » Cela concerne les activités qui ont un lien avec : - l'application correcte de la réglementation concernant le personnel ; - la gestion correcte des dossiers du personnel ; - la gestion de l'absentéisme ; - concertation syndicale.	Activiteitsdomein "Arbeidsvoorwaarden" Het betreft activiteiten inzake: - correcte toepassing regelgeving personeelszaken; - correct beheer van personeelsdossiers; - beheer van het absentisme; - syndicaal overleg.
Domaine d'activité « Développement du personnel » Cela concerne les activités qui ont un lien avec : - la politique de développement du SPF ; - la formation, le training, le coaching et les cours ; - le management des connaissances et le partage des connaissances ; - les évaluations ; - accompagnement d'équipes ; - le développement du management ; - accompagnement de carrière et coaching ; - la diversité ; - politique de sortie ; - politique d'intégrité ; - l'introduction de nouveaux instruments de management.	Activiteitsdomein "Personeelsontwikkeling" Het betreft activiteiten inzake: - ontwikkelbeleid FOD; - vorming, training, coaching en opleiding; - kennismanagement en kennisdeling; - evaluaties; - teambegeleiding; - managementontwikkeling; - loopbaanbegeleiding en coaching; - diversiteit; - exitbeleid; - integriteitsbeleid; - introductie van nieuwe managementinstrumenten.
Domaine d'activité « Allocations, indemnités et avantages » - paiement correct des allocations et de indemnités; - gestion des avantages de déplacements.	Activiteitsdomein "Toelagen, vergoedingen en voordelen" - correcte uitbetaling van de toelagen en vergoedingen; - beheer van de verkeersvoordelen.
Domaine d'activité « Fonctionnement du service d'encadrement P&O » Cela concerne les activités qui ont un lien avec : - l'organisation et le fonctionnement interne du service d'encadrement ; - le développement des compétences ; - les instruments de management et de gestion.	Activiteitsdomein "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	Stafdienst Informatie en Communicatietechnologie

- Management stratégique : formulation des buts stratégiques, conditions préalables, et hypothèses et élaboration de plans politiques.
- Management tactique : concrétisation de stratégie, répartition de temps, d'argent et de moyens au niveau opérationnel, fournir de la gestion au niveau opérationnel, suivi de la gestion au niveau opérationnel dans la stratégie définie.

À cet égard, le service d'encadrement TIC dispose de différentes équipes :

ProFin

L'équipe Profin est chargée de la préparation, de l'introduction et du suivi du budget ICT ainsi que du lancement et de l'attribution des commandes sur base de ce budget approuvé, afin de répondre aux demandes du business. Elle assure également un suivi de la comptabilité analytique et des inventaires des biens TIC.

ITSO

L'« IT Security Office » est le point de convergence au sein du service TIC pour toutes les questions liées à la sécurité informatique. Il veille notamment à :

- conseiller, mettre en œuvre et soutenir la politique de sécurité de l'information dans le domaine des TIC ;
- définir et assurer le suivi des normes en matière de sécurité informatique ;
- collecter et gérer la documentation, les informations, les schémas,... en ce qui concerne la sécurité ;
- faire office de point de contact central pour les parties internes et externes en ce qui concerne la sécurité et la confidentialité des données.

SIGI

La SIGI (stratégie–innovation–gouvernance–information) aide la direction TIC au niveau de la gestion et se charge des tâches suivantes :

- élaborer la stratégie TIC en collaboration avec le directeur et en adéquation avec celle du SPF ;
- réaliser des études de marché et des POCs afin de découvrir des opportunités pour le SPF ;
- accompagner le business dans les dossiers liés aux technologies de l'information ;
- améliorer la gouvernance par des initiatives favorisant la maturité (structures

- Strategisch management: formuleren van strategische doelen, randvoorwaarden en uitgangspunten en samenstellen van beleidsplannen.

- Tactisch management: concretiseren van strategie, toewijzen van tijd, geld en middelen aan het operationele niveau, inrichten van het beheer op operationeel niveau, bewaken van het beheer op operationeel niveau binnen de uitgestippelde strategie.

Hierbij kent de stafdienst ICT verschillende teams:

ProFin

Het Profin-team is verantwoordelijk voor de voorbereiding, invoering en monitoring van het ICT-budget en de lancering en toewijzing van bestellingen op basis van dit goedgekeurde budget, om aan de behoeften van de business te voldoen. Het volgt ook de analytische boekhouding en de inventaris van ICT-goederen op.

ITSO

Het "IT Security Office" is het convergentiepunt binnen ICT voor alle IT-security-gerelateerde thema's, zoals:

- adviseren, implementeren en ondersteunen van het informatieveiligheidsbeleid binnen ICT;
- definiëren en opvolgen van standaarden met betrekking tot IT-security;
- verzamelen en beheren van documentatie, informatie, schema's,... inzake security;
- centraal aanspreekpunt voor interne en externe partijen met betrekking tot security en dataprivacy.

SIGI

SIGI (strategie–innovatie–gouvernance–informatie) biedt managementondersteuning aan de ICT-directie:

- opstellen van de ICT-strategie in samenwerking met de directeur en in lijn met die van de FOD;
- uitvoeren van marktverkenningen en POCs teneinde opportuniteiten voor de FOD te ontdekken;
- begeleiden van business in IT-gerelateerde dossiers;

d'organisation et de concertation, gestion des risques, service management,...) et apporter un soutien lors des audits ;

- sélectionner, adapter et implémenter des méthodologies standard du marché ;
- mettre en place et accompagner des trajets visant à améliorer la gestion et la circulation des informations.

PMO

Le « Project Management Office » forme un pont entre les équipes de développeurs opérationnels du service TIC et le client :

- assurer l'« Intake » des nouvelles questions commerciales ;
- gérer le portefeuille des trajets de développement ;
- définir des priorités en concertation avec les équipes internes et le business ;
- procéder à une analyse fonctionnelle pour les demandes de modification ou pour de nouveaux développements ;
- optimiser l'utilisation des ressources ;
- contrôler les disponibilités des collaborateurs ;
- assurer le suivi des prestations (feuilles de temps) des consultants ;
- élaborer, implémenter et entretenir des outils et méthodologies qui sont applicables ;
- rédiger des rapports sur l'état d'avancement et les adresser aux parties prenantes externes, avec escalades si nécessaire.

Front office

Le front office assure le contact direct de première ligne entre le service TIC et ses utilisateurs :

- installer, configurer et livrer du matériel pour les utilisateurs finaux (laptops, tablettes, imprimantes,...) et en assurer le support ;
- installation des logiciels standard et en assurer le support ;
- assurer la fonction d'helpdesk ;
- assurer le support pour l'équipement informatique destiné aux salles de réunion.

Back office

Garantir la disponibilité et la continuité de la plateforme informatique pour les utilisateurs et les applications du SPF :

- installer, gérer, suivre et optimiser le parc de serveurs, le réseau de communication de données et la téléphonie IP ;
- assurer la disponibilité et installer la capacité requise (tant sur site que dans les environnements « cloud » sélectionnés), gérer et optimiser l'environnement de l'infrastructure, les possibilités de stockage

- verbetering van het bestuur door middel van maturiteitsverhogende initiatieven (organisatie- en overlegstructuren, risicobeheersing, service management,...) en ondersteuning bij audits;
- selecteren, aanpassen en implementeren van marktstandaard methodologieën;
- opstarten en begeleiden van trajecten ter verbetering van de informatiebeheersing- en doorstroming.

PMO

De «Project Management Office» vormt de brug tussen de operationele ontwikkelteams binnen ICT en de klant:

- "intake" van nieuwe businessvragen;
- beheer van de portfolio van development trajecten;
- prioritering in overleg met de interne teams en de business;
- functionele analyse voor wijzigingsaanvragen of nieuwe ontwikkelingen;
- optimalisering van resourcegebruik;
- opvolging van beschikbaarheden van medewerkers;
- opvolging van prestaties (timesheets) van consultants;
- opstellen, implementeren en onderhouden toepasselijke tools en methodologieën;
- rapportering van status naar externe stakeholders en escalaties indien noodzakelijk.

Front Office

Front Office verzorgt het directe eerstelijnscontact tussen ICT en haar gebruikers:

- installeren, configureren, leveren en ondersteunen van materiaal voor de eindgebruikers (laptops, tablets, printers,...);
- installatie en ondersteuning van standaard softwarepakketten;
- helpdesk;
- ondersteuning computeruitrusting van de vergaderzalen.

Back Office

Garanderen van de beschikbaarheid en de continuïteit van het IT-platform voor de gebruikers en applicaties van de FOD:

- inrichten, beheren, opvolgen en optimaliseren van het serverpark, het datacommunicatienetwerk en de IP-telefonie;
- verzekeren van de beschikbaarheid en de benodigde capaciteit (zowel on-site als in de geselecteerde "cloud"-omgevingen), inrichten, beheren en optimaliseren van de infrastructurele omgeving, de centrale

central, l'environnement de sauvegarde et les « security appliances » ;

- gérer les salles d'ordinateurs ;
- optimiser les possibilités de communication et de collaboration offertes par les solutions de nos principaux partenaires technologiques (notamment Microsoft 365) ;
- gérer les incidents de deuxième et troisième ligne.

Développement

- développer les applications du « core business » qui apportent une plus-value à l'organisation et qui sont adaptées aux objectifs de cette dernière ;
- optimiser le cycle de vie du développement de logiciels et les outils et méthodologies utilisés afin d'accroître l'efficacité et favoriser un alignement optimal entre le business et l'IT ainsi que le développement de technologies informatiques assorties de normes d'analyse et de développement.

Architecture

- définir des outils et des normes dans le domaine de l'architecture technique et logicielle afin de parvenir à une convergence technique ;
- augmenter les possibilités de réutilisation des composants ;
- parvenir à une intégration plus facile des composants.

ESB

L'équipe ESB gère l'« Enterprise Service Bus », une solution logicielle qui fournit :

- une connectivité gérée de manière centralisée entre les différentes applications (services) internes ;
- une connectivité gérée de manière centralisée entre les services du SPF et ses clients externes ;
- le « logging » central de toutes les communications entre les systèmes concernés.

Quality & Testing

L'équipe Q&T contrôle la qualité des logiciels livrés par les développeurs en assurant les tâches suivantes en étroite collaboration avec eux :

- définir des normes de qualité ;
- élaborer des plans de test en concertation avec le business quant aux fonctionnalités et résultats attendus ;

opslagmogelijkheden, de back-upomgeving en de « security appliances » ;

- het beheer van de computerzalen ;
- optimaliseren van de communicatie- en collaboratiemogelijkheden geboden door de oplossingen van onze belangrijkste technologiepartners (in het bijzonder Microsoft 365) ;
- tweede- en derdelijns incidentmanagement.

Development

- ontwikkeling van « core business » toepassingen met meerwaarde voor de organisatie en afgestemd op haar objectieven ;
- optimalisatie van de « software development lifecycle » en de gebruikte tools en methodologieën met het oog op een verhoging van de efficiëntie en een optimale afstemming tussen business en IT, evenals de ontwikkeling van IT-technologieën met analyses- en ontwikkelingsstandaarden.

Architecture

- definiëren van tools en standaarden op gebied van technische en softwarearchitectuur om een technische convergentie te bekomen ;
- verhogen herbruikbaarheid van componenten ;
- makkelijkere integratie van componenten.

ESB

Het ESB-team beheert de « Enterprise Service Bus », een softwareoplossing die zorgt voor :

- centraal beheerde connectiviteit tussen de verschillende interne applicaties (services) onderling ;
- centraal beheerde connectiviteit tussen de services van de FOD en haar externe afnemers ;
- centrale « logging » van alle communicatie tussen de betrokken systemen.

Quality & testing

Het Q&T-team waakt over de kwaliteit van de door development opgeleverde software door in nauwe samenwerking met hen :

- kwaliteitsstandaarden te definiëren ;
- testplannen uit te werken in overleg met de business rond de verwachte functionaliteiten en resultaten ;

- sélectionner et optimiser les outils de support ;
- automatiser les tests là où c'est opportun ;
- accompagner les utilisateurs pour les « end user acceptance tests » ;
- accompagner les utilisateurs finaux pour les « end user acceptance tests ».

DBBI

L'équipe « databases & business intelligence » est responsable de :

- la disponibilité opérationnelle des systèmes de bases de données pour les applications du « core business » ;
- l'optimisation des performances de ces systèmes et les mesures de sauvegarde nécessaires pour sécuriser les données ;
- l'élaboration et la maintenance du « Data Warehouse » à des fins opérationnelles et de reporting ;
- le contact avec les clients internes en ce qui concerne leurs besoins de reporting et l'élaboration et fourniture des rapports demandés ;
- la gestion des données au sein du SPF ;
- l'inventorisation des données, ainsi que l'amélioration de la qualité des données et de la gouvernance.

Moyens mis en œuvre

01. Personnel

A.B. 33 21 01 110003 : Rémunérations et allocations quelconque : personne statutaire définitif et stagiaire.

- de ondersteunende tools te selecteren en optimaliseren;
- testen te automatiseren waar opportuun;
- gebruikers te begeleiden bij de "end user acceptance tests";
- eindgebruikers te begeleiden bij de "end user acceptance tests".

DBBI

Het team "databases & business intelligence" staat in voor:

- de operationele beschikbaarheid van de databasesystemen voor de "core business" applicaties;
- de optimalisatie van de performantie van deze systemen en de noodzakelijke backup maatregelen om de gegevens veilig te stellen;
- de opbouw en het onderhoud van het "Data Warehouse" voor operationele en rapporteringsdoeleinden;
- het contact met de interne klanten met betrekking tot hun rapporteringsnoden en het uitwerken en aanbieden van de gevraagde rapporten;
- het datamanagement binnen de FOD;
- de inventarisatie van data om datakwaliteit en bestuur te verbeteren.

Aangewende middelen

01. Personeel

B.A. 33 21 01 110003: Bezoldigingen en allerhande toelagen: vast en stagelopend personeel.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	12 659	15 159	15 800	15 619	15 619	15 619	15 619	15 619	Vastleggingen
Liquidations	12 659	15 163	15 804	15 623	15 623	15 623	15 623	15 623	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Ces crédits font partie de l'enveloppe globale de personnel du SPF :

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Deze kredieten maken deel uit van de globale personeelsomgeving van de FOD:

AB/BA	En milliers d'euros / In duizenden euro	En milliers d'euros / In duizenden euro
	ENG/ VASTL	LIQ/ VEREF
Crédits de personnel classiques/ Klassieke personeelskredieten		
33 21 01 110003	15 800	15 804
33 21 01 110004	2 772	2 772
33 22 80 110003	228	228
33 22 80 110004	132	132
33 51 01 110003	5 648	5 648
33 51 01 110004	64	64
33 52 01 110003	12 357	12 357
33 52 01 110004	996	996
33 53 01 110003	9 333	9 333
33 53 01 110004	254	254
33 56 01 110003	13 150	13 150
33 56 01 110004	1 770	1 770
Subtotal / subtotaal	62 504	62 508
Crédits de personnel spécifiques/ Specifieke personeelskredieten		
33 56 01 110016	323	323
33 57 01 110003	194	194
Subtotal / subtotaal	517	517
Indemnités forfaitaires/ Forfaitaire vergoedingen		
33 21 02 121199	1 016	1 016
33 22 31 121199	1	1
33 22 80 121199	2	2
Subtotal / subtotaal	1 019	1 019
Personnel détaché/ Gedetacheerd personeel		
33 52 01 122148	955	956
Subtotal / subtotaal	955	956
TOTAL / TOTAAL	64 995	65 000

Méthode de calcul de la dépense

Basé sur les besoins réels.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Corrections techniques :

1) -20 000 euros

Berekeningsmethode van de uitgave

Gebaseerd op daadwerkelijke behoeften.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

Technische correcties:

1) -20 000 euro

2022 : -37 000 euros
 2023 : -57 000 euros
 2024 et années suivantes : -75 000 euros
 CMR 20-10-2021 : Economies sur la fonction publique administrative fédérale

2) +30 000 euros

Maintien de l'ordre dans la Mer du Nord
 2022 : +30 000 euros
 A partir de 2023 : +60 000 euros
 CMR 01-04-2022 Notification Annexe du 14-04-2022

Total corrections techniques 2023 : +10 000 euros

CMR 20-10-2021 Notification budget pluriannuel 2022-2024 (p52) : +30 000 euros

Plateforme d'échange
 2022 : +90 000 euros
 2023 : +120 000 euros
 2024 : +120 000 euros

Index crédits de personnel (3,86%) : + 586 000 euros

Compensation : +178 000 euros

(e.a. transfert : +15 000 euros de l'A.B. 57 01 110003)

Economies linéaires : - 163 000 euros
 CMR 20-10-2021

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 21 01 110004 : Rémunérations et allocations quelconques : personnel autre que statutaire.

2022: -37 000 euro
 2023: -57 000 euro
 2024 en de volgende jaren: -75 000 euro
 CMR 20-10-2021: Besparingen op het federaal administratief openbaar ambt

2) +30 000 euro

Ordehandhaving Noordzee
 2022: +30 000 euro
 Vanaf 2023: +60 000 euro
 CMR 01-04-2022 Notificatie Bijlage van 14-04-2022

Totaal technische correcties 2023: +10 000 euro

CMR 20-10-2021 Notificaties meerjarenbegroting 2022-2024 (p52): +30 000 euro

Platform gegevensuitwisseling
 2022: +90 000 euro
 2023: +120 000 euro
 2024: +120 000 euro

Index personeelskredieten (3,86%): + 586 000 euro

Compensatie: +178 000 euro

(o.a. overdracht: +15 000 euro van de B.A. 5701 110003)

Lineaire besparingen: - 163 000 euro
 CMR 20-10-2021

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 21 01 110004: Bezoldigingen en allerhande toelagen: ander dan statutair personeel.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	2 874	3 105	2 772	2 739	2 739	2 739	2 739	2 739	Vastleggingen
Liquidations	2 874	3 105	2 772	2 739	2 739	2 739	2 739	2 739	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Ces crédits font partie de l'enveloppe globale de personnel du SPF et ont été adaptés conformément aux instructions et décisions (voir A.B. 21 01 110003).

Méthode de calcul de la dépense

Basé sur les besoins réels.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Index crédits de personnel (3,86%) : + 120 000 euros

Economies linéaires : - 33 000 euros (CMR 20-10-2021)

Compensation : -420 000 euros

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

02.Fonctionnement

A.B. 33 21 02 114005 : Dépenses diverses du service social.

Deze kredieten maken deel uit van de globale personeelsenveloppe van de FOD en werden aangepast overeenkomstig de onderrichtingen en beslissingen (zie B.A. 21 01 110003).

Berekeningsmethode van de uitgave

Gebaseerd op daadwerkelijke behoeften.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

Index personeelskredieten: 3,86%: + 120 000 euro

Lineaire besparingen: - 33 000 euro (CMR 20-10-2021)

Compensatie: -420 000 euro

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

02.Werking

B.A. 33 21 02 114005: Diverse uitgaven voor sociaal dienstbetoon.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	44	64	63	62	62	62	62	62	Vastleggingen
Liquidations	40	64	63	62	62	62	62	62	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

- 1) Contrat conclu avec AG Insurance concernant l'assurance hospitalisation et les soins de santé en faveur des membres du personnel des services publics fédéraux et des membres de leur famille.
Crédits réservés à l'intervention dans les frais de l'assurance collective hospitalisation en faveur du personnel (34 000 euros).

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

- 1) Contract afgesloten met AG Insurance betreffende de hospitalisatieverzekering en gezondheidszorg voor de personeelsleden van de federale overheidsdiensten en hun familieleden.
Krediet bestemd voor de tussenkomst in de kosten van de collectieve hospitalisatieverzekering ten gunste van het personeel (34 000 euro).

2) Oeuvres sociales.

Participation aux œuvres sociales prises en charge par le Service Social :

- Dépenses de fonctionnement du secrétariat, renouvellement du matériel non durable, nettoyage, entretien, réparation des appareils de cuisine, nettoyage et entretien des vêtements de travail (20 000 euros).
- Intervention dans le prix des repas servis aux agents du SPF par les restaurants ou traiteurs agréés (9 000 euros).

2) Sociale dienstverlening.

Deelname aan sociale dienstverlening die ten laste is van de Sociale Dienst:

- Werkingskosten van het secretariaat, vervanging van niet-duurzaam materiaal, schoonmaak, onderhoud, herstelling van keukenapparatuur, schoonmaak en onderhoud van de werkkledij (20 000 euro).
- Tussenkomen in de prijs voor geserveerde maaltijden door erkende restaurants of traiteurs aan de medewerkers van de FOD (9 000 euro).

Méthode de calcul de la dépense

1) Assurance hospitalisation : 34 000 euros.

Le montant a été ajusté aux besoins.

En 2022, les primes d'assurance hospitalisation n'ont pas été augmentées par rapport aux primes de 2021.

Cependant, nous tenons compte d'une augmentation du prix des primes en 2023 par rapport aux primes de 2022 (en 2021, il y a eu une augmentation de 4,96 %).

Les coûts de l'assurance hospitalisation augmentent chaque année.

2018 : 26 695 euros

2019 : 27 268 euros

2020 : 28 032 euros

2021 : 30 758 euros

2022 : 30 302 euros pour la facture annuelle globale.

Des décomptes mensuels (1 500 euros sur base annuelle) suivront en raison de nouvelles affiliations en 2022.

Nous pensons également qu'à la suite de la crise Corona, plus de gens souscriront une assurance hospitalisation.

Il faut aussi tenir compte de l'augmentation du nombre d'affiliés (en suite aux recrutements à la DG Aéronautique).

2) Les dépenses concernant les interventions des frais de restaurant sont limitées à celles concernant les services extérieurs qui n'ont pas été centralisés au City Atrium.

Berekeningsmethode van de uitgave

1) Hospitalisatieverzekering: 34 000 euro.

Het bedrag werd aangepast aan de behoeften.

In 2022 werden de premies voor de hospitalisatieverzekering niet verhoogd t.o.v. de premies van 2021.

We houden echter rekening met een verhoging van de prijs van de premies voor 2023 t.o.v. de premies van 2022 (in 2021 was er een verhoging van de prijs met 4,96 %).

De kosten voor de hospitalisatieverzekering verhogen ieder jaar.

2018: 26 695 euro

2019: 27 268 euro

2020: 28 032 euro

2021: 30 758 euro

2022: 30 302 euro voor de globale jaarlijkse factuur.

Er volgen voor 2022 nog maandafrekeningen (1 500 euro op jaarbasis) ten gevolge van nieuwe aansluitingen in 2022.

We denken ook dat er ten gevolge van de Coronacrisis meer personen een hospitalisatieverzekering zullen afsluiten.

We moeten ook rekening houden met de verhoging ten gevolge van het aantal aangeslotenen (o.a. door de aanwervingen bij DG Luchtvaart).

2) De uitgaven voor tussenkomst in restaurantkosten zijn beperkt tot degene voor externe diensten die niet in het City Atrium zijn gecentraliseerd.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022**P&O**

Application de la méthode BBZ (Budget Base Zéro).

Prévision pluriannuelles à politique constante.

LOG

Diminution de 1 000 euros dans les frais d'intervention dans le prix des repas servis aux agents du SPF par les restaurants ou traiteurs agréés

Compensation : -1 000 euros

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 21 02 121101 : Dépenses permanentes pour achat de biens non durables et de services, à l'exclusion des dépenses informatiques.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022**P&O**

Toepassing van de methode BBZ (Budget Base Zéro).

Meerjarige ramingen bij een aanhoudend beleid.

LOG

Verlaging van 1 000 euro van de kosten voor de tussenkomsten in de prijs voor geserveerde maaltijden door erkende restaurants of traiteurs aan de medewerkers van de FOD.

Compensatie: -1 000 euro

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 21 02 121101: Bestendige uitgaven voor aankoop van niet-duurzame goederen en van diensten met uitsluiting van de informatica-uitgaven.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	4 043	5 776	5 834	5 344	5 344	5 344	5 344	5 344	Vastleggingen
Liquidations	3 540	6 476	6 529	6 053	6 053	6 053	6 053	6 053	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Les services de la Présidente

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Diensten van de Voorzitter

Pilotage de l'organisation notamment dans les aspects de sécurité de l'information, de contrôle interne, de gestion de crise et de suivi de la gestion des projets. Ces domaines seront abordés de manière intégrée et transversale, conformément aux lignes stratégiques du Plan Stratégique 2021-2023.

Les projets et activités en cours seront intégrés dans cette approche transversale. Il s'agit de la préparation des plans de continuité des activités, de la sécurité de l'information et de la protection des données, ainsi que des activités de la cellule de crise. En outre, le contrôle interne et la gestion de projets seront développés. Enfin, un exercice de définition d'indicateurs et de tableau de bord doit être intégré au Contrat d'administration.

Contrôle interne

- AR du 17 août 2007 relatif au système de contrôle interne dans certains services du pouvoir exécutif fédéral. (Mise en place d'un contrôle interne de cellule selon le système COSO).

Cellule de crise et officier de sécurité

- AR du 31 janvier 2003 portant fixation du plan d'urgence ;
- AR du 1^{er} mai 2016 portant fixation du plan d'urgence national relatif à l'approche d'une prise d'otage terroriste ou d'un attentat terroriste ;
- AR du 28 novembre 2006 portant exécution de la loi du 10 juillet 2006 relative à l'analyse de la menace ;
- décision du Conseil des ministres du 28 juin 2019 : gestion de crise au sein de l'Union européenne et de l'OTAN : création d'une cellule de gestion [l'International Crisis Centre (ICC) au sein du CGCCR] ;
- AR du 02 juin 2015 portant création du Comité stratégique et du Comité de coordination du renseignement et de la sécurité ;
- contribution transversale aux travaux dans le cadre de la mise en œuvre :
 - de la loi du 1^{er} juillet 2011 relative à la sécurité et à la protection des infrastructures critiques ;
 - de l'A.R. du 02 décembre 2011 concernant les infrastructures critiques dans le sous-secteur du transport aérien ;
 - du projet de loi transposant la directive européenne 2016/1148 concernant la sécurité des réseaux et des systèmes d'information ;

Aansturing van de organisatie, met name op het gebied van informatieveiligheid, interne controle, crisisbeheer en het bewaken van het projectbeheer. Deze gebieden zullen overeenstemmen met de beleidslijnen van het Strategische Plan 2021-2023.

De lopende projecten en activiteiten zullen in deze transversale aanpak worden geïntegreerd, dit betreft de opmaak van business continuity plannen, informatieveiligheid en gegevensbescherming, alsook de activiteiten van de crisiscel. Daarenboven zullen de interne controle en het projectbeheer worden uitgebouwd. Ten slotte moet in het beheerscontract een oefening worden opgenomen om indicatoren en een scorebord op te stellen.

Interne controle

- KB van 17 augustus 2007 betreffende het intern controlesysteem binnen sommige diensten van de federale uitvoerende macht (Opzetten van een cel interne controle volgens het COSO-systeem).

Crisiscel en veiligheidsofficier

- KB van 31 januari 2003 betreffende de noodplanning;
- KB van 01 mei 2016 tot vaststelling van het nationaal noodplan betreffende de aanpak van een terroristische gijzelneming of terroristische aanslag;
- KB van 28 november 2006 tot uitvoering van de wet van 10 juli 2006 betreffende de analyse van de dreiging;
- beslissing van de Ministerraad van 28 juni 2019: Crisismanagement in de Europese Unie en in de NAVO: oprichting van een management cel [het zogenaamde International Crisis Centre (ICC) op het CGCCR];
- KB van 02 juni 2015 betreffende het Strategisch Comité en Coördinatiecomité voor inlichting en veiligheid;
- werkt transversaal mee aan de werkzaamheden in het kader van de uitvoering van:
 - wet van 01 juli 2011 betreffende de beveiliging en de bescherming van de kritieke infrastructuur;
 - KB van 02 december 2011 betreffende de kritieke infrastructuur in de deelsector van het luchtvervoer;
 - ontwerp van de wet die de Europese Richtlijn 2016/1148 betreffende de beveiliging van netwerken en informatiesystemen omzet;

- loi du 11 décembre 1998 relative à la classification et aux habilitations, attestations et avis de sécurité ;
- loi du 03 septembre 2015 portant assentiment à l'Accord entre les États-membres de l'Union européenne, réunis au sein du Conseil, relatif à la protection des informations classifiées échangées dans l'intérêt de l'Union européenne, fait à Bruxelles le 25 mai 2011.

Service Juridique

Arrêté ministériel du 7 mai 1951 relatif à la délégation du Ministre chargé de la Mobilité au Service Juridique du SPF Mobilité et transports.

Le budget de 1 090 000 euros/an prévu pour 2023 et les années suivantes, qui est le même que les années précédentes, est nécessaire pour payer les frais et honoraires des avocats, huissiers, experts, ... qui sont consultés pour des conseils ou des interventions dans les procédures juridiques ((pré-)contentieuses) actuelles et nouvelles.

Une estimation pour les années à venir s'appuie sur des comparaisons avec les années précédentes et sur les évolutions qui en découlent, ou sur le déroulement d'un certain nombre de procédures en cours :

- Problématique des routes aériennes de l'aéroport de Bruxelles-National ;
- formation auprès de l'institution BFS ;
- projet parc éolien au large de Dunkerque ;
- dossier « Flinterstar » ;
- quelques veilles procédures judiciaires (Pazogri, Demolin-Martinaux, Ballast Nedam, etc.) ;
- augmentation du nombre de litiges relatifs aux amendes administratives ;
- litiges liés au statut des fonctionnaires ;
- litiges suite à la Sixième Réforme de l'Etat ;
- litiges en matière du RGPD ;
- dossiers de contentieux très spécifiques (par ex. concernant la saisie conservatoire des navires, l'échange des permis de conduire étrangers, etc.) ;
- ...

Protection des données et sécurité de l'information

- Règlement Général sur la Protection des Données (RGPD), plus connu sous le nom de

- wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen;
- wet van 03 september 2015 houdende instemming met de overeenkomst tussen lidstaten van de Europese Unie, overeengekomen binnen de Raad, betreffende de bescherming van uitgewisselde en geclassificeerd informatie in het belang van de Europese Unie, gedaan te Brussel op 25 mei 2011.

Juridische Dienst

Ministerieel besluit van 7 mei 1951 betreffende de delegatie door de Minister bevoegd voor Mobiliteit aan de Juridische Dienst van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Het voor 2023 en de daaropvolgende jaren voorziene budget van 1 090 000 euro/jaar, dat hetzelfde is als de voorgaande jaren, is noodzakelijk om de kosten en ereloonstaten te betalen van advocaten, gerechtsdeurwaarders, experten, ... die worden geraadpleegd voor advies of tussenkomst in lopende en nieuw in te stellen juridische ((pre)geschillen) procedures.

Een raming voor de komende jaren is gebaseerd op vergelijkingen met voorgaande jaren en op hieruit af te leiden evoluties, dan wel uit het verloop van een aantal lopende procedures:

- Problematiek van de vliegroutes van de luchthaven Brussel-Nationaal;
- opleiding bij de instelling BFS;
- project windmolenpark voor de kust van Duinkerke;
- dossier "Flinterstar";
- Een aantal oudere geschillenprocedures (Pazogri, Demolin-Martinaux, Ballast Nedam, enz.);
- de stijging van het aantal geschillen inzake administratieve boetes;
- geschillen inzake het ambtenarenstatuut;
- geschillen ingevolge de Zesde Staatshervorming;
- geschillen inzake de GDPR;
- erg specifieke geschillendossiers (bv. aangaande het conservatoir beslag op schepen, de omwisseling van buitenlandse rijbewijzen, enz.);
- ...

Gegevensbescherming en informatieveiligheid

- Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG), beter bekend als "General Data Protection Regulation (GDPR)", EU 2016/679;

« General Data Protection Regulation (GDPR) », UE 2016/679 ;

- loi du 30 juillet 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel ;
- Arrêté royal du 17 mars 2013 relatif aux conseillers en sécurité institués par la loi du 15 août 2012 relative à la création et à l'organisation d'un intégrateur de services fédéral.

Traductions

- Lois coordonnées du 18 juillet 1966 sur l'emploi des langues en matière administrative ;
- loi du 21 avril 2007 réglant la publication en langue allemande des lois et arrêtés royaux et ministériels d'origine fédérale et modifiant la loi du 31 mai 1961 relative à l'emploi des langues en matière législative, à la présentation, à la publication et à l'entrée en vigueur des textes légaux et réglementaires, les lois sur l'emploi des langues en matière administrative, coordonnées le 18 juillet 1966, ainsi que la loi du 31 décembre 1983 de réformes institutionnelles pour la Communauté germanophone.

Traduction de textes administratifs, de législation, traduction en langue allemande des arrêtés royaux et ministériels, révision, assistance à la sous-traitance, conseils linguistiques.

Communication

Interne

Le Service Communication soutient la culture organisationnelle ouverte et dynamique du SPF.

Externe

Nous renforçons la visibilité de notre SPF en tant qu'organisation professionnelle et orientée client.

Le Service Communication lancera de nouvelles initiatives en matière de corporate communication et d'employer branding.

Le nouveau site web corporate lancé en 2022 doit être maintenu et développé sur la base des idées, des besoins et des analyses des utilisateurs.

Etudes

Crédits destinés à couvrir les dépenses relatives à des études ; soit à la demande d'une direction, d'une direction générale ou de la cellule stratégique.

- wet van 30 juli 2018 betreffende de bescherming van natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens;
- Koninklijk besluit van 17 maart 2013 betreffende de veiligheidsadviseurs ingevoerd door de wet van 15 augustus 2012 houdende oprichting en organisatie van een federale dienstenintegrator.

Vertalingen

- Gecoördineerde wetten van 18 juli 1966 op het gebruik van de talen in bestuurszaken;
- wet van 21 april 2007 tot regeling van de bekendmaking in het Duits van de wetten en de koninklijke en ministeriële besluiten afkomstig van de federale overheid en tot wijziging van de wet van 31 mei 1961 betreffende het gebruik der talen in wetgevingszaken, het opmaken, bekendmaken en inwerkingtreden van wetten en verordeningen, van de wetten op het gebruik van de talen in bestuurszaken, gecoördineerd op 18 juli 1966, alsook van de wet van 31 december 1983 tot hervorming der instellingen voor de Duitstalige Gemeenschap.

Vertaling van administratieve teksten, wetgeving, vertaling van koninklijke en ministeriële besluiten in het Duits, revisie, hulp bij uitbesteding, taalkundig advies.

Communicatie

Intern

De Dienst Communicatie ondersteunt de open en dynamische organisatiecultuur van de FOD.

Extern

We versterken de zichtbaarheid van onze FOD als een professionele en klantgerichte organisatie.

De Dienst Communicatie zal nieuwe initiatieven lanceren op het gebied van corporate communication en employer branding.

De nieuwe corporate website die in 2022 werd gelanceerd moet verder onderhouden en ontwikkeld worden op basis van inzichten en analyses van de gebruikers.

Studies

Kredieten om de uitgaven voor studies te dekken; hetzij op verzoek van een directie, van een directoraat-generaal of van de Beleidsceel.

AGENA

L'Autorité de gestion des nuisances aéroportuaires est chargée de contrôler l'ensemble des dispositifs de lutte contre les nuisances sonores générées par le transport aérien au départ et à l'arrivée de l'aéroport de Bruxelles-National. Elle a pour mission de définir les normes applicables aux mesures du bruit des plateformes aéroportuaires. Elle doit également satisfaire à un devoir d'information et de transparence notamment vis-à-vis des riverains.

Actuellement, il n'y a pas de mise en œuvre du règlement 598/2014 au niveau fédéral.

e-Payment

Paiement en ligne

Le contrat de base avec Worldline pour le paiement en ligne est un marché public passé par le SPF BOSA en 2021 avec Worldline. A l'aide du module « e-Payment », les clients du SPF Mobilité peuvent payer en ligne. Cette manière de payer est beaucoup plus simple pour les clients et permet au SPF de délivrer ses prestations aux clients plus rapidement. En 2020 et 2021, le module de paiement en ligne a été mis à disposition pour les services qui n'avaient pas encore fait les connexions nécessaires pour l'utiliser.

DIVERS

Crédits destinés à couvrir les dépenses imprévues relatives à la gestion du SPF ; soit à la demande d'une direction, d'une direction générale ou de la cellule stratégique.
Les crédits de liquidation sont prévus pour couvrir les encours.

LOGISTIQUE**EMAS**

- 9 OCTOBRE 2014. - Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 22 septembre 2004 portant création des cellules de développement durable au sein des services publics fédéraux, des services publics fédéraux de programmation et du Ministère de la Défense.
- Règlement UE – EMAS – 2017/1505 du 28 août 2017.

AGENA

De autoriteit voor het beheer van de geluidshinder van de luchthaven is belast met het toezicht op alle maatregelen ter bestrijding van het geluid dat wordt veroorzaakt door het luchtvervoer van en naar de luchthaven van Brussel-Nationaal. Zij heeft tot taak de normen vast te stellen die van toepassing zijn op geluidsmetingen op luchthavenplatforms. Zij heeft ook de plicht informatie te verstrekken en transparantie te betrachten, met name ten behoeve van de omwonenden.

Op dit ogenblik is er nog geen uitvoering van de verordening 598/2014 op federaal vlak.

e-Payment

Online betaling

Het basiscontract met Worldline voor online betaling is een overheidsopdracht die de FOD BOSA in 2021 aan Worldline heeft gegund. Met behulp van de module "e-Payment" kunnen de klanten van de FOD Mobiliteit online betalen. Deze betalingswijze is voor de klanten veel eenvoudiger en de FOD kan een snellere dienstverlening aan de klanten verzekeren. In 2020 en 2021 werd de online betaalmodule beschikbaar gesteld voor diensten die nog niet de nodige aansluitingen hadden om er gebruik van te maken.

DIVERS

Kredieten om de onverwachte uitgaven in verband met het beheer van de FOD te dekken; hetzij op verzoek van een directie, van een directoraat-generaal of van de Beleidsceel.
Er worden vereffeningskredieten voorzien om de uitstaande bedragen te dekken.

LOGISTIEK**EMAS**

- 9 OKTOBER 2014. - Koninklijk besluit houdende wijziging van het koninklijk besluit van 22 september 2004 houdende oprichting van cellen duurzame ontwikkeling in de federale overheidsdiensten, de programmatorische federale overheidsdiensten en het Ministerie van Landsverdediging.
- EU-EMAS-verordening - 2017/1505 van 28 augustus 2017.

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> - 14 JUIN 2018. - Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif au Plan Local d'Action pour la Gestion énergétique (PLAGE). - 7 NOVEMBRE 2018. - Arrêté ministériel fixant les échelles d'effort dans le cadre de la détermination de l'objectif chiffré du PLAGE p90663. - 7 NOVEMBRE 2018. - Arrêté ministériel fixant les modalités et les conditions de la procédure en cas de mise en œuvre d'un système équivalent au PLAGE p90668. | <ul style="list-style-type: none"> - 14 JUNI 2018. - Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende het Plan voor Lokale Actie voor het Gebruik van Energie (PLAGE). - 7 NOVEMBER 2018. - Ministerieel besluit tot vaststelling van de inspanningsschalen in het kader van de bepaling van de becijferde doelstelling van het PLAGE p90663. - 7 NOVEMBER 2018. - Ministerieel besluit tot vaststelling van de uitvoeringsbepalingen en voorwaarden van de procedure in het geval van de uitvoering van een systeem dat gelijkwaardig is aan het PLAGE p90668. |
|---|---|

Cellule Développement durable
– EMAS – REGISTRATIE (AUDIT) :

La cellule de développement durable a pour mission de coordonner en interne les différents projets en lien avec le développement durable et avec les SDG's en particulier.

Elle participe également à la rédaction du Plan Fédéral de Développement durable.

Dans le cadre d'EMAS des audits doivent être réalisés une fois par an. Un budget doit être prévu à cet effet.

LOGISTIQUE

Ces crédits sont nécessaires afin de donner au Service Logistique les moyens nécessaires pour prendre en charge les dépenses de toutes natures relatives à des prestations logistiques destinées à l'ensemble des services et des collaborateurs du SPF Mobilité et Transports. Entre autres :

- L'accueil (réception et téléphone)
- La gestion et l'exploitation des bâtiments
- L'aménagement des lieux de travail et l'organisation des déménagements
- Le contrôle et la sécurisation des accès aux bâtiments
- La gestion des biens de consommation
- La gestion des fournitures de bureau
- La gestion de l'entretien et de l'hygiène
- La distribution du courrier et la gestion du transport de biens
- La gestion de la reprographie
- La gestion du transport de personnes
- La gestion des salles de réunion
- L'organisation d'événements
- L'achat et la distribution de matériel de lutte contre la pandémie Covid-19 (besoins communs)

Cel Duurzame Ontwikkeling – EMAS – REGISTRATIE (AUDIT):

De cel Duurzame Ontwikkeling heeft als opdracht de interne coördinatie van de verschillende projecten in verband met duurzame ontwikkeling en met de SDG's in het bijzonder.

De cel neemt ook deel aan de opmaak van het Federaal Plan voor Duurzame Ontwikkeling.

In het kader van EMAS moeten eenmaal per jaar audits worden uitgevoerd. Hiervoor moet een budget worden voorzien.

LOGISTIEK

Deze kredieten zijn nodig om de Sienst Logistiek de nodige middelen te geven voor het dragen van alle soorten uitgaven in verband met logistieke dienstverlening voor alle diensten en medewerkers van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Onder meer:

- Het onthaal (receptie en telefoon)
- Het beheer en de exploitatie van de gebouwen
- De inrichting van de werkplekken en de organisatie van verhuizen
- De controle en de beveiliging van de toegang tot de gebouwen
- Het beheer van de verbruiksartikelen
- Het beheer van de kantoorbenodigdheden
- Het beheer van het onderhoud en van de hygiëne
- De postverdeling en het beheer van het vervoer van goederen
- Het beheer van de reprografie
- Het beheer van het vervoer van personen
- Het beheer van de vergaderzalen
- De organisatie van evenementen
- De aankoop en verdeling van materiaal tegen Covid-19-pandemie (gemeenschappelijke behoeften)

Le Service d'encadrement Personnel et Organisation

A.

- Arrêté Royal du 11 mars 2005 portant création d'un service commun pour la prévention et la protection au travail pour certains services publics fédéraux (SLA du 30.05.2005 avec Santé publique).

B.

- Chapitre X « Accueil et formation » de l'A.R. du 19 novembre 1998 relatif aux congés et aux absences accordés aux membres du personnel des administrations de l'État.
- A.R. du 26 septembre 1994 portant réforme de diverses dispositions réglementaires applicables aux agents de l'État (notamment art. 8, 1^{er} alinéa droit à la formation continue et art.11, § 3 obligation de se tenir au courant des évolutions).
- Arrêté royal du 14 janvier 2022 relatif à l'évaluation dans la Fonction publique fédérale.
- Le code du bien-être au travail.

C.

- A.R du 13 juillet 2017 fixant les indemnités et remboursements des membres du personnel de la fonction publique fédérale.

D.

- L'utilisation des crédits pour le recrutement est conforme à l'objectif du contrat d'administration en matière de développement de l'identité et de l'image du SPF.

E.

- A.R. du 7 décembre 2018 relatif à l'application du travail intérimaire dans certains services fédéraux, dans les entreprises publiques et HR rail en exécution de l'article 48 de la loi du 24 juillet 1987 sur le travail temporaire, le travail intérimaire et la mise de travailleurs à la disposition des clients utilisateurs.

1. Conformément à la législation existante en matière du bien-être des travailleurs lors de l'exécution de leur travail, il y a lieu :

- d'organiser des examens médicaux préventifs des travailleurs ;
- de contrôler les lieux de travail ;
- d'émettre des avis sur les maladies professionnelles et les troubles liés au travail ;
- d'offrir un support multidisciplinaire en matière de sécurité du travail, d'hygiène et de sécurité de l'entreprise, d'ergonomie et

Stafdienst Personeel en Organisatie

A.

- Koninklijk besluit van 11 maart 2005 tot oprichting van een gemeenschappelijke dienst voor preventie en bescherming op het werk voor sommige federale overheidsdiensten (SLA van 30.05.2015 met Volksgezondheid).

B.

- Hoofdstuk X "Opvang en opleiding" van het K.B. van 19 november 1998 betreffende de verloven en afwezigheden toegestaan aan de personeelsleden van de Rijksbesturen.
- K.B. van 26 september 1994 houdende hervorming van verscheidene verordeningsbepalingen die toepasselijk zijn op het rijkspersoneel (bijzonder art. 8, 1^o lid houdende het recht op voortgezette opleiding en art.11, § 3 plicht tot bijscholing).
- Koninklijk besluit van 14 januari 2022 betreffende de evaluatie in het federaal openbaar ambt
- De codex over het welzijn op het werk.

C.

- K.B van 13 juli 2017 tot vaststelling van de toelagen en vergoedingen van de personeelsleden van het federaal openbaar ambt.

D.

- De benutting van de kredieten voor rekrutering sluit aan bij de doelstelling uit de bestuursovereenkomst met betrekking tot het ontwikkelen van de identiteit en het imago van de FOD.

E.

- K.B. van 7 december 2018 betreffende de toepassing van uitzendwerk in bepaalde federale diensten, overheidsbedrijven en HR Rail overeenkomstig artikel 48 van de wet van 24 juli 1987 betreffende uitzendwerk, uitzendarbeid en terbeschikkingstelling van werknemers aan gebruikers.

1. Ingevolge de bestaande wetgeving op het welzijn van de werknemers bij de uitvoering van hun werk dienen regelmatig:

- preventieve medische onderzoeken te worden verricht bij werknemers;
- werkplaatsen te worden gecontroleerd;
- adviezen te worden uitgebracht over beroepsziekten en werk gerelateerde aandoeningen;
- multidisciplinaire bijstand te worden verleend inzake arbeidsveiligheid, bedrijfshygiëne en -veiligheid, ergonomie en psychosociale aspecten van arbeid

des aspects psychosociaux au travail, comme la violence, le harcèlement moral et le harcèlement sexuel au travail.

2. Crédit destiné à toutes les initiatives portant sur le développement professionnel des agents du SPF Mobilité et Transports :

2.1 Projets de formation pour élargir les connaissances professionnelles et les compétences génériques des agents : 240 000 euros :

- formations en rapport avec les instruments de gestion et les compétences fonctionnelles, comme les descriptions de processus, l'audit interne, l'audit externe, la communication avec les clients et/ou les personnes contrôlées, la connaissance juridique ;
- formations de compétences techniques : ex. formations pour les agents ayant un mandat de police judiciaire, formations en rapport avec le transport routier, la navigation, la mobilité durable et politique ferroviaire, le transport aérien (85 000 euros pour la politique de formation exigée au niveau international, formations JAA incluses) ;
- formations renforcement des compétences ;
- formations informatique pour les professionnels et les utilisateurs finaux des TICS : 60 000 euros. Dans le cadre de la mise à niveau de nos applications TIC, nos informaticiens doivent fournir des efforts supplémentaires pour soutenir cette modernisation via les applications les plus récentes. Cela nécessite également une formation supplémentaire pour les utilisateurs finaux ;
- participations à des congrès, séminaires, journées d'étude ;
- formations individuelles ;
- formation sur le bilinguisme ;
- ...

2.2 Projets stratégiques du SPF 45 000 euros :

- accompagnement des réorganisations internes ;
- formations et autres actions de développement au soutien de la réalisation du contrat d'administration et du plan d'administration ;
- formation et accompagnement pour le développement du « nouveau normal » par exemple le leadership, le travail à distance et le travail hybride ;
- renforcer les compétences de sécurité et de sûreté au sein du SPF ;
- renforcer la gestion des connaissances et des compétences à travers des projets d'intelligence collective et de facilitation.

zoals geweld, pesten en ongewenst seksueel gedrag op het werk.

2. Krediet bestemd voor alle initiatieven gericht op de professionele ontwikkeling van de personeelsleden van de FOD Mobiliteit en Vervoer:

2.1 Opleidingsprojecten om de vakkennis en de generieke competenties van de personeelsleden te verhogen: 240 000 euro:

- opleidingen in verband met beheersinstrumenten en functiegebonden vaardigheden zoals procesbeschrijvingen, interne audit, externe audit, communicatie met klanten en/of personen die worden gecontroleerd, juridische kennis;
- vaktechnische opleidingen: bijvoorbeeld opleidingen voor ambtenaren met een mandaat van gerechtelijke politie, opleidingen in verband met wegvervoer, scheepvaart, duurzame mobiliteit en spoorbeleid, luchtvaart (85 000 euro voor het internationaal voorgeschreven opleidingsbeleid, JAA-opleidingen inbegrepen);
- opleidingen ter versterking van de competenties;
- ICT-opleidingen voor ICT-professionals en eindgebruikers: 60 000 euro. In het kader van het upgraden van onze ICT-toepassingen moeten onze ICT'ers een extra inspanning doen om deze modernisering te kunnen ondersteunen met de meest recente toepassingen. Ook voor eindgebruikers vraagt dit bijkomende vorming;
- deelname aan congressen, seminaries en studiedagen;
- individuele opleidingen;
- opleidingen inzake tweetaligheid;
- ...

2.2 Strategische projecten van de FOD 45 000 euro:

- begeleiding van interne reorganisaties;
- opleidingen en andere ontwikkelingsacties ter ondersteuning van de realisatie van de bestuursovereenkomst en het bestuursplan;
- opleiding en begeleiding bij het ontwikkelen van het "nieuwe normaal" bijvoorbeeld leiderschap, werken van op afstand en hybride werken;
- versterken van de competenties inzake beveiliging en veiligheid binnen de FOD;
- versterken van kennis- en competentiebeheer via projecten inzake collectieve intelligentie en facilitering.

2.3 Autres activités dans le cadre du développement du personnel 57 000 euros :

- formations dans des universités ou des hautes écoles dans le cadre de la promotion au niveau A ;
- participation à des conférences, des séminaires et des journées d'étude ;
- formation individuelle et formation pour petits groupes ;
- achat de documentation, d'adhésion et de matériel éducatif et de logiciels didactique.

2.4 Actions pour améliorer le bien-être : 20 000 euros entre autres pour l'organisation des cours de secourisme, des formations de premiers secours de l'équipe de première intervention, prévention du stress et burn out. L'utilisation de ces crédits est en ligne avec l'objectif du contrat d'administration concernant le développement continu et renouvelé des compétences et qualités de nos collaborateurs et de leurs dirigeants pour les métiers spécifiques du SPF.

3. Crédit destiné au :

- paiement des indemnités forfaitaires pour frais de séjour dans le cadre des missions à l'étranger ;
- remboursement des cartes de services et des frais de transport ;
- paiement des (notes de) frais pour les missions à l'étranger (+ assurance).

4. Pour 2023, un certain nombre de recrutements sont prévus pour des emplois critiques ou des fonctions pour lesquelles il existe une forte concurrence sur le marché du travail : ingénieurs, agents de sécurité, juristes, techniciens et profils informatiques.

- Des actions de recrutement spécifiques sont nécessaires pour ces profils : Publications diverses dans le cadre d'un recrutement spécifique ;
- recours à des entreprises externes pour la diffusion numérique des offres d'emploi ;
- participation à des foires d'emploi ;
- faire appel à des conseils externes dans le cadre d'employer branding.

Afin d'attirer de bons candidats, il est important à la fois de diffuser les postes vacants existants par le biais de différents canaux de recrutement et de mettre en évidence notre SPF en tant qu'employeur attractif.

5. Au cours des mois de janvier et février le SE P&O aimerait faire appel à des travailleurs intérimaires (Référence FORCMS-INTERIM-124 TOFA 113). A chaque fois 3 personnes (2 NL et 1F) pendant 8

2.3 Andere activiteiten in het kader van ontwikkeling van het personeel 57 000 euro:

- opleidingen aan universiteiten of hogescholen in het kader van de bevordering naar niveau A;
- deelname aan congressen, seminaries en studiedagen;
- individuele opleidingen en opleidingen voor kleine groepen;
- aankoop van documentatie, lidmaatschappen en ondersteunend didactisch materiaal en software.

2.4 Acties om het welzijn te verbeteren: 20 000 euro voor onder andere de organisatie van, opleidingen EHBO opleidingen eerste interventieploeg, preventie van stress en burn out. De benutting van deze kredieten sluit aan bij de doelstelling uit de bestuursovereenkomst met betrekking tot het continu en constant ontwikkelen van de vaardigheden en kwaliteiten van onze medewerkers en hun leidinggevenden voor de specifieke beroepen van onze FOD.

3. Krediet bestemd voor:

- de betaling van de forfaitaire vergoedingen voor verblijfkosten in het kader van buitenlandse zendingen;
- de terugbetaling van dienstkaarten en vervoerskosten;
- de betaling van (on)kosten voor buitenlandse zendingen (+ verzekering).

4. Voor 2023 worden er een aantal aanwervingen voorzien voor knelpuntberoepen of functies waarvoor sterke concurrentie op de arbeidsmarkt bestaat: ingenieurs, veiligheidsfuncties, juristen, technici en IT-profielen.

- Specifieke rekruteringsacties zijn noodzakelijk voor deze profielen: diverse publicaties in het kader van specifieke wervingen;
- beroep doen op externe firma's voor digitale verspreiding van vacatures;
- deelname aan jobbeurzen;
- beroep doen op externe consultancy in het kader van employer branding.

Om goede kandidaten aan te trekken is het belangrijk om zowel de bestaande vacatures te verspreiden via verschillende rekruteringskanalen als onze FOD als aantrekkelijke werkgever in de verf te zetten.

5. In de maanden januari en februari zou de SD P&O een beroep willen doen op interimarbeid (Referentie FORCMS-INTERIM-124 TOFA 113). Telkens 3 personen (2 NL en 1 F) gedurende 8 weken in totaal per

semaines au total par personne et cela pour la distribution des tickets gratuits SNCB. Le budget estimé (21 000 euros) a été calculé sur base du formulaire ajouté dans le TOFA.

Méthode de calcul de la dépense

Les Services de la Présidente
CFC 2 290 000 euros

Pilotage : 401 300 euros

Pilotage de l'organisation notamment dans les aspects de sécurité de l'information, de contrôle interne, de gestion de crise et de suivi de la gestion des projets : 401 300 euros récurrents en engagements et en liquidations.

Ces crédits seront utilisés pour l'aide extérieure avec une approche horizontale des domaines suivants, conformément au contrat d'administration : gestion de crise, contrôle interne, gestion de projets, protection des données, principalement RGPD, continuité des activités, définition d'indicateurs et tableaux de bord.

Le nombre de jours-homme est estimé à 320/an avec un coût estimé à 1 000 euros/jour hors TVA. (320 kEUR+67,2 kEUR TVA = 387,2 kEUR). Nous devons revoir complètement la structure de notre site Intranet compte tenu que le système actuel tourne sur Sharepoint et ne serait plus compatible avec les prochains release de Microsoft. Le SPF Sécurité Sociale faisant face au même problème a lancé un cahier des charges pour une analyse d'outil, implémentation et mise en place. Nous nous basons en terme de budget sur les réponses qu'ils ont reçu.

Budget estimé : 274 670 euros

En matière de maîtrise de l'organisation et sûreté, une étude de réorganisation du Service aura lieu en 2022 et en 2023 les conclusions sera opérationnalisées avec l'aide de consultants.

Budget estimé : 112 530 euros.

En outre, en matière de sûreté, nous aurons :

- Bleu light Mobile : **1 100 euros**
- Matériel sécurité mise en ordre BINII et procédures sécurité : **6 000 euros**
- Dépenses expert OTAN : **7 000 euros** (basé sur une année « normale »)

Service Juridique : 1 090 000 euros

persoon en dit voor de verdeling van de gratis ticketten van de NMBS. Het geraamde budget (21 000 euro) werd berekend op basis van het toegevoegde formulier in de TOFA.

Berekeningsmethode van de uitgave

Diensten van de Voorzitter
CFC 2 290 000 euro

Aansturing: 401 300 euro

Aansturing van de organisatie, met name op het gebied van informatieveiligheid, interne controle, crisisbeheer en het bewaken van het projectbeheer: 401 300 euro in zowel vastleggingen als vereffeningen.

Deze kredieten zullen worden aangewend voor de externe ondersteuning met een horizontale aanpak van volgende domeinen, conform de bestuursovereenkomst: crisisbeheer, interne controle, projectbeheer, gegevensbescherming, voornamelijk GDPR, business continuity, definitie van indicatoren en dashboards.

Het aantal mandagen wordt geraamd op 320/jaar met een geraamde kost van 1 000 euro/dag excl BTW. (320 kEUR+ 67,2 kEUR BTW = 387,2kEUR). Wij zullen de structuur van onze intranetsite volledig moeten herzien, aangezien het huidige systeem op Sharepoint draait en niet meer compatibel is met de volgende Microsoft-versie. De FOD Sociale Zekerheid wordt met hetzelfde probleem geconfronteerd en heeft een aanbesteding uitgeschreven voor de analyse, de implementatie en het opzetten van een instrument. Wij baseren onze begroting op de antwoorden die zij hebben gekregen.

Geraamde begroting: 274 670 euro

Wat organisatie beheer en beveiliging betreft, in 2022 vindt een dienstvernieuwingsonderzoek plaats en in 2023 worden de bevindingen met hulp van adviseurs geoperationaliseerd.

Geraamde begroting: 112 530 euro.

Bovendien, in termen van veiligheid, zullen we hebben:

- Blue light Mobile: **1 100 euro**
- Veiligheidsuitrusting voor BINII en veiligheidsprocedures: **6 000 euro**
- Kosten voor NAVO-deskundigen: **7 000 euro** (op basis van een "normaal" jaar).

Juridische Dienst: 1 090 000 euro

Évaluation basée sur des comparaisons avec les années précédentes et sur les évolutions qui peuvent en être déduites, ou sur le déroulement d'un certain nombre de procédures en cours, de tendances, etc. examinées ci-dessus (à savoir les dossiers auxquels le Service Juridique s'attend déjà pour les années à venir, sur la base des informations dont il dispose. Ces dossiers auront évidemment un impact budgétaire).

Traductions : 38 000 euros

Bureau de traduction externe : **38 000 euros**

Communication : 60 000 euros

- Campagnes de communication en soutien des DG/SE : 15 000 euros ;
- campagnes de médias sociaux sponsorisées : 10 000 euros ;
- organisation d'événements d'entreprise du SPF (tels que des conférences (de presse), des journées portes ouvertes et d'autres activités) : 5 000 euros ;
- imprimés (affiches, brochures, rapports, dépliants,...) : 1 000 euros ;
- achat de matériel visuel : 1 000 euros ;
- financement des abonnements annuels pour les outils de communication au service du SPF : 4 000 euros ;
- abonnement annuel à la base de données de presse en ligne GoPress : 14 000 euros ;
- maintenance nouveau site internet : 5 000 euros ;
- traduction de pages Facebook en allemand : 5 000 euros.

Études : 411 000 euros

Les besoins sont estimés sur base des différents types de marchés qui sont susceptibles d'être passés.

AGENA : 547 000 euros en crédit d'engagement et **742 000 euros** en crédit de liquidation :

Les coûts sont estimés sur la base des différents coûts susceptibles d'être encourus.

e-Payment : 12 500 euros

L'estimation est basée sur le nombre et le montant des paiements effectués par les clients du SPF Mobilité et Transport via la plateforme « e-Payment » au cours des années précédentes. Il a été tenu compte de la forte baisse du nombre de transactions en 2021, due à une diminution du nombre de

Raming gebaseerd op vergelijkingen met voorgaande jaren en op hieruit af te leiden evoluties, dan wel uit het verloop van een aantal lopende procedures, tendensen, enz. die hierboven aan bod komen (namelijk de dossiers waaraan de Juridische Dienst zich nu reeds verwacht voor de komende jaren, op grond van de informatie waarover het reeds beschikt, en die een budgettaire weerslag zullen hebben).

Vertalingen: 38 000 euro

Extern vertaalbureau: **38 000 euro**

Communicatie: 60 000 euro

- Communicatiecampagnes ter ondersteuning van de DG/SD: 15 000 euro;
- gesponsorde sociale mediacampagnes: 10 000 euro;
- de organisatie van corporate evenementen van de FOD (zoals (pers)conferenties, opendeurdagen en andere activiteiten): 5 000 euro;
- drukwerk (affiches, brochures, rapporten, flyers,...): 1 000 euro;
- de aankoop van beeldmateriaal: 1 000 euro;
- het bekostigen van jaarabonnementen voor communicatie tools ten dienste van de FOD: 4 000 euro;
- jaarabonnement online persdatabank GoPress: 14 000 euro;
- onderhoud van de nieuwe website: 5 000 euro;
- vertaling van Facebook-pagina's in het Duits: 5 000 euro.

Studies: 411 000 euro

De behoeften worden geraamd op basis van de verschillende soorten opdrachten die waarschijnlijk zullen worden gegund.

AGENA: 547 000 euro in vastleggingskrediet en **742 000 euro** in vereffeningkrediet:

De kosten worden geraamd op basis van de verschillende kosten die waarschijnlijk zullen worden gemaakt.

e-Payment: 12 500 euro

De raming is gebaseerd op het aantal en de hoogte van de betalingen die de klanten van de FOD Mobiliteit en Vervoer via het "e-Payment" platform hebben uitgevoerd in de voorafgaande jaren. Hierbij werd rekening gehouden met de sterke daling van het aantal transacties in 2021 wegens een daling in het aantal

services fournis en raison de la crise de Corona. Le nouveau contrat-cadre, qui est entré en vigueur le 1^{er} mai 2021, implique une réduction supplémentaire des coûts pour le SPF Mobilité et Transports pour l'utilisation de la plateforme de paiement en ligne. Comme nous prévoyons une augmentation du nombre de clients et de services opérationnels souhaitant utiliser la plateforme de paiement en ligne en 2023 et compte tenu des arguments d'économie ci-dessus, les coûts resteront stables.

Carte de paiement : 1 000 euros

DIVERS :

Engagement : 0 euro
Liquidation : 567 000 euros

Ajusté en fonction des besoins du SPF.

LOGISTIQUE : 2 978 000 euros

Ces dépenses sont habituellement regroupées comme suit :

1. Frais d'occupation des bâtiments, d'entretien ou de sécurisation : **825 400 euros.**
2. Location et entretien des machines, mobiliers et matériels : **99 200 euros.**
3. Dépenses liées aux collectes et enlèvement déchets en vue de leur recyclage ou valorisation : **46 000 euros.**
4. Frais d'affranchissement : **260 000 euros.**
5. Ouvrages, abonnements, publications juridiques et diverses : **48 000 euros.**
6. Frais de nettoyage des locaux, des vitres, et fourniture de produits de nettoyage : **116 200 euros.**
7. Dépenses d'assistance et d'assurance des véhicules, ainsi que les frais d'entretien, de remplacement des pneus, ... à l'exception des frais de carburant : **66 000 euros.**
8. Matériel de bureau, papier et travaux d'impression : **139 500 euros.**
9. Impôts, rétributions, cotisation Repobel : **15 000 euros.**
10. Vêtements de travail : **30 000 euros.**
11. Divers : menues dépenses autorisées, dépenses pour fournitures diverses, frais de restauration pour réunions et événements, frais pour organisation d'activités & teambuilding, frais d'organisation de la réception de nouvel an, réparations, commandes de boissons chaudes, petites caisses, etc. : **152 700 euros.**
12. Distribution d'électricité pour l'ensemble des bâtiments occupés : **817 000 euros.**

afgeleverde prestaties vanwege de Coronacrisis. Het nieuwe raamcontract dat op 1 mei 2021 inging brengt bijkomend lagere kosten mee voor de FOD Mobiliteit en Vervoer voor het gebruik van het online betaalplatform. Aangezien we in 2023 een toename verwachten van het aantal klanten en operationele diensten dat gebruik wenst te maken van het online betaalplatform en rekening houdend met bovenstaande kostenbesparende argumenten, blijven de kosten stabiel.

Betaalkaart: 1 000 euro

DIVERS:

Vastlegging: 0 euro
Vereffening: 567 000 euro

Aangepast aan de behoeften van de SPF.

LOGISTIEK: 2 978 000 euro

Deze uitgaven worden doorgaans als volgt gegroepeerd:

1. Bezettings-, onderhouds- of beveiligingskosten van de gebouwen: **825 400 euro.**
2. Huur en onderhoud van machines, meubilair en materiaal: **99 200 euro.**
3. Uitgaven in verband met de inzameling en ophaling van afval met het oog op de recycling of het hergebruik ervan: **46 000 euro.**
4. Frankeerkosten: **260 000 euro.**
5. Naslagwerken, abonnements, juridische en diverse publicaties : **48 000 euro.**
6. Kosten voor de schoonmaak van lokalen en ramen, en de levering van schoonmaakproducten: **116 200 euro.**
7. Uitgaven voor bijstand aan en verzekering van de voertuigen, evenals de kosten voor het onderhoud, de vervanging van de banden, ... met uitzondering van de brandstofkosten: **66 000 euro.**
8. Kantoorbenodigdheden, papier en drukwerk: **139 500 euro.**
9. Heffingen, vergoedingen, bijdrage Repobel: **15 000 euro.**
10. Werkkledij : **30 000 euro.**
11. Overige: toegestane kleine uitgaven, uitgaven voor diverse benodigdheden, cateringkosten voor vergaderingen en evenementen, kosten voor de organisatie van activiteiten & teambuildings, kosten voor de organisatie van de nieuwjaarsreceptie, herstellingen de bestelling van warme dranken, kleine transacties, enz.: **152 700 euro.**
12. Elektriciteitsdistributie voor alle bezette gebouwen: **817 000 euro.**

13. Distribution de gaz pour l'ensemble des bâtiments occupés : **244 000 euros.**
14. Distribution d'eau pour l'ensemble des bâtiments occupés : **30 000 euros.**
15. Carburants pour véhicules : **45 000 euros.**
16. Dépenses de lutte contre la pandémie covid 19 : **25 000 euros.**
17. EMAS : **5 000 euros.**
18. Renforcement et accompagnement de la DGTA: **14 000 euros** seulement en crédit d'engagement.

P&O : 566 000 euros

1. Le SLA qui a été conclu prévoit un montant fixe par travailleur pour tous les services publics fédéraux affiliés.
Les dépenses pour 2022 s'élèveront à 98 322,7 euros (68,52 euros pour les obligations de base et la médecine du travail et de 22,10 euros par travailleur pour les aspects psychosociaux et cela pour 1085 membres de personnel).
Nous tenons compte d'une augmentation du nombre d'employés de 1085 à 1114 et d'une augmentation des prix de 4% (identique à l'augmentation des prix de 2021 à 2022).

 $90,62 \text{ euros} \times 4\% \times 1114 = 104\,988,70$ arrondi à **105 000 euros.**

En outre, la mobilité internationale des collaborateurs continue de gagner en importance.
Les collaborateurs sont de plus en plus souvent envoyés à l'étranger.

1 000 euros sont prévus pour le coût des vaccinations/inoculations du personnel envoyé dans des zones à risque.

Total : 106 000 euros

2. Formations :

Calcul :
Projets de formation pour élargir les connaissances professionnelles des membres du personnel : **240 000 euros.**

Projets stratégiques du SPF : **45 000 euros.**
Autres activités dans le cadre du développement du personnel : **57 000 euros.**
Des actions pour améliorer le bien-être du personnel : **20 000 euros.**

Total : 362 000 euros

13. Gasdistributie voor alle bezette gebouwen: **244 000 euro.**
14. Waterdistributie voor alle bezette gebouwen: **30 000 euro.**
15. Brandstof voor voertuigen : **45 000 euro.**
16. Uitgaven in de strijd tegen de pandemie rond covid-19: **25 000 euro.**
17. EMAS: **5 000 euro.**
18. Versterking en begeleiding van het DGLV: **14 000 euro** enkel in vastleggingskrediet.

P&O: 566 000 euro

1. In de afgesloten SLA voorziet men voor alle aangesloten federale overheidsdiensten een forfaitair bedrag per werknemer.
De uitgave voor 2022 zal 98 322,7 euro bedragen (68,52 euro voor de basisverplichtingen en arbeidsgeneeskunde en 22,10 euro per werknemer voor de psychosociale aspecten en dit voor 1085 personeelsleden).

We houden rekening met een stijging van het aantal werknemers van 1085 naar 1114 en een prijsstijging van 4% (idem als prijsverhoging van 2021 naar 2022).

 $90,62 \text{ euro} \times 4\% \times 1114 = 104\,988,70$ afgerond op **105 000 euro.**

Daarnaast blijft de internationale mobiliteit van medewerkers aan belang winnen.

Medewerkers worden steeds vaker naar het buitenland gezonden.

Er wordt **1 000 euro** voorzien voor de kosten verbonden aan vaccinaties/inoculaties voor personeelsleden die naar risicogebieden worden gezonden.

Totaal: 106 000 euro

2. Opleidingen:

Berekening:
Opleidingsprojecten om de vakkennis van de personeelsleden te verhogen: **240 000 euro.**

Strategische projecten van de FOD: **45 000 euro.**
Andere activiteiten in het kader van ontwikkeling van het personeel: **57 000 euro.**
Acties om het welzijn van de personeelsleden te verbeteren: **20 000 euro.**

Totaal: 362 000 euro

3. Depuis le 1^{er} septembre 2018, le SPF s'est associé au contrat-cadre du SPF Économie pour une agence de voyage commune. Le choix s'est porté sur l'agence de voyage FCM Travel Solutions, dont le siège est à Zaventem. Pour chaque mission, un montant est porté en compte pour l'assurance. Le montant de l'assurance varie en fonction de la destination (Europe ou autre continent).

Dans le courant de l'année 2022, un nouveau contrat cadre commun 138 – Voyages de services a été conclu dans lequel le SPF souscrira.

Total : 47 000 euros

4. Recrutements :

Diverses publications : **18 000 euros**
Participation à des salons de l'emploi + matériel publicitaire : **6 000 euros**
Acties employer branding : **6 000 euros**

Total : 30 000 euros

5. Le montant pour les travailleurs intérimaires.

Total : 21 000 euros

Total partie SE P&O : 566 000 euros

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Les services de la Présidente
CFC

- Annulation index (CMR 01-04-2022 Notification Annexe du 14-04-2022) : - 76 000 euros

- Economies linéaires 2023 : - 219 000 euros

(CMR 20- 10-2021) (Economies linéaires cumulées : 567 000 euros)

- Index crédits de fonctionnement et crédits d'investissement (1,1%) : + 58 000 euros en crédit d'engagement et + 65 000 euros en crédit de liquidation.

- Imputation économies des autres AB's (fonctionnement et investissement) du SPF : + 238 000 euros. Cette compensation permet d'absorber une partie des économies.

3. Sinds 1 september 2018 stapte de FOD in het raamcontract van de FOD Economie betreffende een gemeenschappelijk reisbureau. Er werd gekozen voor het reisbureau FCM Travel Solutions met hoofdzetel in Zaventem. Er wordt per zending een bedrag aangerekend voor de verzekering. Het bedrag voor de verzekering verschilt naargelang de bestemming (Europa of ander werelddeel).

In de loop van 2022 werd er een nieuwe gemeenschappelijke overeenkomst GO 138 - Dienstreizen toegekend waarop de FOD zal intekenen.

Totaal: 47 000 euro

4. Aanwervingen:

Diverse publicaties: **18 000 euro**
Deelname aan beurzen + publiciteitsmateriaal: **6 000 euro**
Acties employer branding: **6 000 euro**

Totaal: 30 000 euro

5. Het bedrag voor interim arbeid.

Totaal: 21 000 euro

Totaal deel SD P&O: 566 000 euro

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

Diensten van de Voorzitter
CFC

- Indexannulering (CMR 01-04-2022 Notificatie Bijlage van 14-04-2022): - 76 000 euro

- Lineaire besparingen 2023: - 219 000 euro

(CMR 20-10-2021) (Cumulatieve lineaire besparingen: 567 000 euro)

- Index werkingskredieten en investeringskredieten (1,1%): + 58 000 euro in vastleggingskrediet en + 65 000 euro in vereffeningskrediet.

- Toewijzing van besparingen van andere BA's (werking en investering) van de FOD: + 238 000 euro. Deze compensatie absorbeert een deel van de besparingen.

- Réduction de 90 000 euros en 2023 du fait de la suppression du budget spécial alloué à la traduction du nouveau site web en 2022. - Réduction de 302 000 euros en 2023 en raison de la réduction du budget pour AGENA, e-Payments et les dépenses diverses	- 90 000 euro verlaging in 2023 als gevolg van het schrappen van het speciale budget voor de vertaling van de nieuwe website in 2022. - 302 000 euro verlaging in 2023 als gevolg van het verlagen van het budget voor AGENA, e-Payments en diverse uitgaven.
Logistique	Logistiek
- Annulation index (CMR 01-04-2022 Notification Annexe du 14-04-2022) : - 223 000 euros - Unisono (CMR 13-15-2022 point 3.2.5) : - 5 000 euros. (Le SPF BOSA paiera dorénavant la totalité de musique sur le lieu de travail) - Renforcement et accompagnement de la DGTA (CMR 20-10-2021 Notification budget pluriannuel 2022-2024) : + 14 000 euros en crédit d'engagement et - 60 000 euros en crédit de liquidation - CMR 18-10-2022 : + 271 000 euros Notifications budget pluriannuel 2023-2024 ; Provision énergie unique - Compensation d'autres AB's (fonctionnement et investissement) du SPF : + 392 000 euros.	- Indexannulering (CMR 01-04-2022 Notificatie Bijlage van 14-04-2022): - 223 000 euro - Unisono (CMR 13-15-2022 punt 3.2.5): - 5 000 euro. (De FOD BOSA betaalt de volledige factuur voor muziek op de werkplaats.) - Versterking en begeleiding van het DGLV (CMR 20-10-2021 Notificaties meerjarenbegroting 2022-2024): + 14 000 euro in vastleggingskrediet en - 60 000 euro in vereffeningskrediet - CMR 18-10-2022: + 271 000 euro Notificaties meerjarenbegroting 2023-2024; Eenmalige provisie energie - Compensatie afkomstig van andere BA's (werking en investering) van de FOD: + 392 000 euro.
P&O	P&O
Pas de différence.	Geen verschil.
2024 : -219 000 euros (Economies linéaires CMR 20- 10- 2021)	2024: -219 000 euro (Lineaire besparingen CMR 20- 10- 2021)
2025 et années suivantes : Stabilité des besoins au fil des ans.	2025 en volgende jaren: Stabiliteit van de behoeften in de loop der jaren.
Gender Impact	Gender Impact
Catégorie 3 :	Categorie 3:
Le genre sera pris en compte dans les actions du Service Communication, aussi bien dans ses communications internes qu'externes.	Bij de acties van de Dienst Communicatie, zowel in de interne als in de externe communicatie, zal rekening worden gehouden met het geslacht.
La prise en compte de la dimension de genre dans les communications du SPF Mobilité et Transports est une préoccupation qui se fait dès la conception et la préparation de celles-ci.	In de mededelingen van de FOD Mobiliteit en Vervoer wordt van bij het ontwerp en de voorbereiding ervan rekening gehouden met de genderdimensie.

Cette prise en compte se traduit dans l'accompagnement visuel des informations communiquées vers l'extérieur. Une attention particulière est accordée à la représentation de toutes les catégories de personnes et à l'égalité des sexes ainsi qu'à la lutte contre les stéréotypes. De même, une attention est accordée au choix des messages et des mots utilisés dans les communications ainsi qu'à l'emploi de l'écriture inclusive.

A.B. 33 21 02 121104 : Dépenses diverses de fonctionnement relatives à l'informatique.

Dit komt tot uiting in de visuele begeleiding van de informatie die aan de buitenwereld wordt meegedeeld. Bijzondere aandacht wordt besteed aan de vertegenwoordiging van alle categorieën van personen en aan de gelijkheid van mannen en vrouwen, alsmede aan de bestrijding van stereotypen.

Ook wordt aandacht besteed aan de keuze van de boodschappen en woorden die in mededelingen worden gebruikt en aan het gebruik van "inclusive writing".

B.A. 33 21 02 121104: Allerhande werkingskosten met betrekking tot de informatica.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	12 328	12 416	13 046	12 464	11 687	11 687	11 687	11 687	Vastleggingen
Liquidations	11 680	12 937	13 525	12 991	12 214	12 214	12 214	12 214	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Les dépenses de fonctionnement, les frais d'assistance et de support liées à l'informatique, les frais de natures diverses relatifs aux activités informatiques, les licences et les logiciels.

Méthode de calcul de la dépense

- 1) **267 000 euros (B1)** : Dépenses diverses de fonctionnement liées à l'informatique telles que :
 - o 63 000 euros : Petites dépenses diverses de fonctionnement (réparations en dehors de garantie, petites interventions d'entretien ou d'assistance, workshop et conférence spécifiques IT) et achats de petit matériel et consommable.
 - o 22 000 euros : Consommables informatiques tels que sacs portables, souris, claviers, hub USB, clés USB (contrat CMSFOR).
 - o 15 000 euros : Consommables informatiques entre autres pour l'impression (contrat CMSFOR).
 - o 70 000 euros : GSMs et smartphones (achats et remboursements).
 - o 97 000 euros : Frais de location et de leasing des multicopieurs.
- 2) **92 000 euros (B2)** : Frais de télécommunication

Ligne réseau pour connexion DGN, cloud connect et frais de support et maintenance des

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

De werkingsuitgaven, de bijstands- en ondersteuningskosten verbonden aan de informatica, de kosten van allerlei aard voor de informatica, de licenties en de software.

Berekeningsmethode van de uitgave

- 1) **267 000 euro (B1)**: diverse werkingsuitgaven in verband met informatica zoals:
 - o 63 000 euro: diverse kleine werkingsuitgaven (reparaties buiten de garantie, kleine onderhouds- of bijstandswerkzaamheden, IT-specifieke workshops en conferenties) en de aankoop van klein materiaal en verbruiksartikelen.
 - o 22 000 euro: IT-verbruiksartikelen zoals laptotassen, muizen, toetsenborden, USB-hubs, USB-sticks (contract CMSFOR).
 - o 15 000 euro: IT-verbruiksartikelen onder andere voor drukwerk (contract CMSFOR).
 - o 70 000 euro: gsm's en smartphones (aankoop en terugbetalingen).
 - o 97 000 euro: huur- en leasingkosten van kopieerapparaten.
- 2) **294 000 euro (B2)**: Telecommunicatiekosten

Netwerklijn voor DGN-verbinding, cloud connect & ondersteuning- en onderhoudskosten voor analoge

lignes analogiques (Audiocodes). coûts des lignes et télécommunications fixes pour tout le SPF et mobiles pour le personnel des services d'encadrement et d'appui de la Présidente.

3) 4 386 000 euros : Les frais de consultance pour le développement, l'entretien correctif et adaptif d'applications ainsi que de plateformes communes et pour leur exploitation. Cette consultance est assurée par des consultants externes et par du personnel mis à la disposition du SPF via la SMALS ou via un contrat-cadre. La répartition de ces consultants pour 2022 selon le planning établi, est la suivante :

- 1 523 000 euros pour les frais de consultance pour le développement, l'entretien, le support et l'exploitation des applications du Core Business **(B3)** :
 - développement et l'entretien correctif et adaptif des applications de la DGTRSR (inscription des véhicules (DIV) enregistrement des permis de conduire, etc.) ;
 - développement ainsi que l'entretien correctif et adaptif d'applications pour la Direction générale de la Navigation ;
 - développement et entretien correctif et adaptatif d'applications pour la DGTA ;
 - support nécessaire aux request collectors des partenaires Business ;
 - expertise au niveau développement Java.
- 884 000 euros pour les frais de consultance pour l'environnement technique, les activités transversales et le management **(B4)** ;
- 1 979 000 euros pour les frais de consultance dans le cadre de projets définis par le management **(B5)**.

4) 828 000 euros : les frais de managed services, software-as-a-service ou outsourcing pour la gestion des applications en externe de A à Z, 24h/24h tant au niveau du développement que du suivi ;

- 522 000 euros pour les frais de managed services du Core Business **(B6)** ;
- 306 000 euros pour les frais de managed services pour l'infrastructure centrale et/ou des solutions transversales **(B7)**.

5) 2 093 000 euros : personnel mis à la disposition du SPF par EGOV pour **(B8)** :

- l'assistance pour le développement de plateformes communes des applications et entretien correctif et adaptif d'applications ainsi que de leur exploitation ;
- la maintenance et support de l'infrastructure commune SW et HW (serveurs, réseau, etc.) et l'environnement de collaboration O365 ;

lijnen (Audiocodes). Kosten van vaste lijnen en telecommunicatie voor de hele FOD en mobiele telecommunicatie voor de ondersteuningsdiensten van de Voorzitter en de stafdiensten.

3) 4 386 000 euro: De consultancykosten voor de ontwikkeling, het correctieve en adaptieve onderhoud van applicaties en gemeenschappelijke platforms, en voor de exploitatie ervan. Deze consultancy wordt uitgevoerd door externe consultants en door personeel dat via SMALS of via een raamcontract ter beschikking van de FOD wordt gesteld. De verdeling van deze consultants voor 2022 is volgens de vastgestelde planning als volgt:

- 1 523 000 euro voor de consultancykosten voor de ontwikkeling, het onderhoud, de ondersteuning en de exploitatie van de applicaties van de Core Business **(B3)**:
 - ontwikkeling en het correctieve en adaptieve onderhoud van de applicaties van het DGWVVV (inschrijving van voertuigen (DIV), registratie van rijbewijzen, enz.);
 - ontwikkeling en het correctieve en adaptieve onderhoud van applicaties voor het Directoraat-generaal Scheepvaart;
 - ontwikkeling en het correctieve en adaptieve onderhoud van applicaties voor het DGLV;
 - de nodige ondersteuning te bieden op het gebied van hun request collectors;
 - expertise met betrekking tot Java ontwikkeling.
- 884 000 euro voor de consultancykosten voor de technische omgeving, transversale activiteiten en het management **(B4)**;
- 1 979 000 euro voor de consultancykosten in het kader van door het management vastgestelde projecten **(B5)**.

4) 828 000 euro: kosten van managed services, software as a service en outsourcing voor het externe beheer van de applicaties van A tot Z, 24u/24u, zowel op het gebied van ontwikkeling als monitoring;

- 522 000 euro voor de kosten van managed services van de Core Business **(B6)**;
- 306 000 euro voor de kosten van managed services voor de centrale infrastructuur en/of de transversale oplossingen **(B7)**.

5) 2 093 000 euro: personeel dat door EGOV ter beschikking van de FOD wordt gesteld voor **(B8)**:

- de ontwikkeling van gemeenschappelijke applicatieplatformen en correctief en adaptief onderhoud van applicaties en de exploitatie ervan;
- de onderhoud en ondersteuning van de gemeenschappelijke SW- en HW-infrastructuur (servers, netwerk, enz.) en de samenwerkingsomgeving O365;

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ○ la gestion et la maintenance du matériel (pc's, laptops, imprimantes, scanners,...) et des logiciels mis à la disposition des utilisateurs et des applications de télécommunication (frontoffice) ; ○ la maintenance et support des bases de données et le datawarehouse ; ○ les activités de « testing » pour les applications livrées par la cellule développement du service d'encadrement TIC. <p>6) 813 000 euros (B9) : entretien et maintenance de licences autres que les licences Microsoft :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ entretien et maintenance de licences pour l'ensemble du SPF ainsi que pour l'équipe développement, le frontoffice et le backoffice ; ○ entretien et maintenance de licences spécifiques pour les directions générales ou services d'encadrement et d'appui. <p>7) 1 177 000 euros (B10) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - En 2015, le SPF Mobilité et Transports a adhéré à un contrat d'Entreprise Agreement de Microsoft via un contrat de la SMALS. ○ licences Windows ; ○ licences Office 365 et quelques modules de sécurité supplémentaires ; ○ utilisation de la plateforme Azure ; ○ utilisation des licences serveurs. <p>Augmentation selon le nombre de cores dans le serveur (+ évolué donc + de cores)</p> <ul style="list-style-type: none"> - En 2020, le cabinet a également passé une commande de licences Microsoft qui sont rattachées au contrat de la Chancellerie sur les crédits de fonctionnement ICT. Cette dépense s'élèvera en 2022 à 24 500 euros pour 67 licences dont 10 nouvelles. En 2023, il y en aura encore 10 supplémentaires. <p>8) 1 042 000 euros (B11) : Coût de l'environnement central.</p> <p>9) 55 000 euro (B12) : IT Security.</p> <p>10) 180 000 euros (B13) : Rétributions des consultations du Registre National. Une forte baisse du montant de ces rétributions est envisagée en 2022.</p> <p>11) 727 000 euros :
 CMR 20-10-2021 - Notifications budget pluriannuel 2022-2024 : Plateforme d'échange (DGN) :</p> <p>En vue d'un échange efficace d'informations, d'un meilleur contrôle et d'une meilleure</p> | <ul style="list-style-type: none"> ○ het beheer en onderhoud van hardware (pc's, laptops, printers, scanners,...) en software die ter beschikking wordt gesteld van de gebruikers en de telecommunicatietoepassingen (frontoffice); ○ de onderhoud en ondersteuning van de databases en het DWH; ○ de "testactiviteiten" voor de applicaties die door de cel Ontwikkeling van de stafdienst ICT worden geleverd. <p>6) 813 000 euro (B9): onderhoud van andere licenties dan die van Microsoft:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ onderhoud van licenties voor de hele FOD en voor het ontwikkelingsteam, frontoffice en de backoffice; ○ onderhoud van de licenties specifiek voor de directoraten-generaal of staf- en ondersteuningsdiensten waarvan. <p>7) 1 177 000 euro (B10):</p> <ul style="list-style-type: none"> - In 2015 sloot de FOD Mobiliteit en Vervoer zich via een SMALS-contract aan bij een Microsoft Enterprise Agreement. ○ Windows-licenties; ○ Office 365-licenties en enkele extra beveiligingsmodules; ○ gebruik van het platform Azure; ○ gebruik van de serverlicenties. <p>Verhoging volgens het aantal cores in de server (+ geëvolueerd dus + cores).</p> <ul style="list-style-type: none"> - In 2020 werd voor de beleidscel Mobiliteit ook een order geplaatst voor Microsoft-licenties die zijn gekoppeld aan het ICT-exploitatiekredietcontract van de Kanselarij. Deze uitgaven bedragen 24 500 euro in 2022 voor 67 vergunningen, waarvan er 10 nieuwe zullen zijn. In 2023 komen er nog eens 10 bij. <p>8) 1 042 000 euro (B11): kosten van de centrale omgeving.</p> <p>9) 55 000 euro (B12): IT Security.</p> <p>10) 180 000 euro (B13): Retributies voor de raadplegingen van het Rijksregister. Een forse verlaging van het bedrag van deze vergoedingen in 2022.</p> <p>11) 727 000 euro:
 CMR 20-10-2021 - Notificaties meerjarenbegroting 2022-2024: Platform gegevensuitwisseling (DGS):</p> <p>Met het oog op een efficiënte informatie-uitwisseling, betere controle en handhaving van de</p> |
|--|--|

application des lois sur la navigation et d'une réduction supplémentaire de la charge administrative, des efforts supplémentaires seront faits en faveur de la numérisation. Les travaux porteront notamment sur le développement d'une plateforme d'échange de données dans le cadre de la sécurité maritime, la poursuite du développement du « Guichet Unique », une app pour la navigation de plaisance. Des ressources seront également libérées pour développer une vision à long terme pour le dépôt de munitions "Paardenmarkt".

12) 200 000 euros :

CMR 20-10-2021 - Notifications budget pluriannuel 2022-2024 : Prolongation en ligne des permis de conduire (DGTRSR) : Demande et renouvellement en ligne du permis de conduire et du permis de conduire provisoire pour les catégories A, B, C et D.

13) 86 000 euros :

CMR 01-04-2022-Notification du 14/04/2022 (CB2022)
Projet « My Bike »
Le projet « Registre central des vélos » vise à prévenir le vol de vélos et fait partie de BE Cyclist, Plan d'action pour la Promotion du vélo du gouvernement fédéral 2021-2024. Dans le cadre de ce Plan d'action, un registre central des vélos est en cours de développement pour lutter contre le vol de vélos. Pour financer ce développement, une redistribution est effectuée.

14) 1 100 000 euros :

CMR 18-10-2022 : Notifications budget pluriannuel 2023-2024 ; Sécurité maritime.

Chapitre 2 du titre 5 du livre 2 du Code maritime belge : sûreté maritime qui entrera en vigueur le 1er janvier 2023 (loi du 13 10 2022 modifiant le Code maritime belge sur la sûreté maritime).

La loi stipule qu'une plateforme ISPS doit être établie pour toutes les tâches prévues à l'article 2.5.2.78 du CMB. Avec une évolution rapide des nouvelles menaces maritimes telles que, entre autres, le narcoterrorisme et les attaques contre les pipelines Nordstream, des modalités supplémentaires d'échange de données doivent encore être intégrées dans la plateforme ISPS.

scheepvaartwetten en verdere verlaging van de administratieve lasten, zal bijkomend ingezet worden op de digitalisering. In het bijzonder zal werk gemaakt worden van de ontwikkeling van een platform voor gegevens uitwisseling in het kader maritieme beveiliging, verdere uitbouw van het "Enig Loket", een app voor de plezier vaart. Verder worden middelen vrijgemaakt voor het uitwerken van een lange termijnvisie voor de munitiestortplaats "Paardenmarkt".

12) 200 000 euro:

CMR 20-10-2021 - Notificaties meerjaren-begroting 2022-2024: Mogelijk maken tot online verlengen van de rijbewijzen (DGWVVV): Aanvraag en hernieuwing van het rijbewijs en voorlopig rijbewijs voor de categorieën A, B, C en D online.

13) 86 000 euro:

CMR 01-04-2022-Notificatie 14/04/2022 (BC 2022)
Project "My bike"
Het project "centraal fietsregister" is gericht op de preventie van fietsdiefstallen en maakt deel uit van BE Cyclist, Actieplan ter Promotie van de Fiets van de federale regering 2021-2024. In het kader van dit Actieplan wordt een centraal fietsregister ontwikkeld, teneinde fietsdiefstal tegen te gaan. Ter financiering van deze ontwikkeling wordt een herverdeling uitgevoerd.

14) 1 100 000 euro:

CMR 18-10-2022: Notificaties meerjarenbegroting 2023-2024; Maritieme beveiliging.

Hoofdstuk 2 van Titel 5 van Boek 2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek: maritieme beveiliging dat in werking zal treden op 1 januari 2023 (wet van 13 10 2022 tot wijziging van het Belgisch Scheepvaartwetboek betreffende de maritieme beveiliging).

De wet bepaalt dat er een ISPS-platform moet worden opgericht voor alle taken voorzien in artikel 2.5.2.78 BSW. Door de snelle evolutie in nieuwe maritieme dreigingen zoals onder meer het narcoterrorisme en de aanslagen op de Nordstream pijpleidingen moeten nog bijkomende modaliteiten inzake gegevensuitwisseling in het ISPS-platform worden ingebouwd. Het ISPS-platform zal immers

En effet, la plateforme ISPS jouera un rôle important dans la sécurité portuaire et l'échange de données entre toutes les parties, et est également incluse dans le plan de circulation XXL.

L'imagerie en mer est très importante pour lutter contre le crime organisé qui tente de faire entrer et sortir des marchandises illégales de Belgique par les ports. Cette imagerie peut également être utilisée pour se conformer aux obligations légales visant à faire appliquer les mesures restrictives imposées par l'ONU et l'UE, comme par exemple contre la Russie après l'invasion de l'Ukraine. Ces programmes de surveillance génèrent des alertes en cas de situations suspectes à l'autre bout du monde sur des navires à destination de ports belges, ou fournissent un aperçu des structures complexes de propriété des navires afin de pouvoir vérifier s'ils sont sous contrôle russe, par exemple. Ces programmes devraient être achetés sur le marché privé auprès de sociétés qui aident les agences maritimes et de renseignement du monde entier, comme Lloyds ou Windward.

Les navires à destination d'un port belge sont tenus de signaler leurs 10 derniers ports et tous les incidents de sécurité. Toutefois, des contrôles ponctuels montrent que ces données sont souvent inexactes, et souvent délibérément manipulées pour ne pas attirer l'attention des services de sécurité. C'est pourquoi il est préférable de comparer de manière automatisée la liste des 10 derniers ports avec les données des programmes de surveillance mentionnés ci-dessus.

Nous voulons également renforcer l'application de la loi en mer du Nord en développant une surveillance numérique automatisée et intelligente de toutes les activités dans la partie belge de la mer du Nord en rassemblant les sources de données et en automatisant l'identification des infractions et le traitement administratif par le biais d'un système transfrontalier.

Les coûts :

- Modalités supplémentaires de la plate-forme ISPS (interdiction de port, échange de données entre pays voisins et pays sources) : 390 000 euros
- Plate-forme ISPS (maintenance évolutive) : 240 000 euros (récurrents à partir de 2024 : 180 000 euros) :

een belangrijke rol spelen in de beveiliging van de havens en de gegevensuitwisseling tussen alle partijen, en is ook opgenomen in het Stroomplan XXL.

Beeldvorming op zee is van groot belang om de strijd te voeren tegen de georganiseerde criminaliteit die via de havens illegale goederen trachten België binnen en buiten te krijgen. Deze beeldvorming kan ook gebruikt worden om de wettelijke verplichtingen na te komen om de restrictieve maatregelen opgelegd door de VN en de EU af te dwingen, zoals bijvoorbeeld tegen Rusland naar aanleiding van de invasie in Oekraïne. Dergelijke monitoringsprogramma's generen alarmen bij verdachte situaties aan de andere kant van de wereld op schepen op weg naar Belgische havens, of geven een overzicht van de ingewikkelde eigendomsstructuren van schepen zodat kan nagegaan worden of deze onder bv Russische controle staan. Deze programma's moeten op de private markt worden aangekocht bij bedrijven die maritieme en inlichtingendiensten over de hele wereld bijstaan, zoals Lloyds of Windward.

Schepen op weg naar een Belgische haven zijn verplicht om hun tien laatste havens en al de beveiligingsincidenten mee te delen. Uit steekproefsgewijze controle blijkt echter dat deze gegevens vaak niet correct zijn, en vaak bewust gemanipuleerd worden om niet in het oog van de veiligheidsdiensten te vallen. De lijst van de tien laatste havens wordt om deze reden dan ook best op geautomatiseerde wijze vergeleken met de gegevens van de hierboven vermelde monitoringsprogramma's.

Wij willen ook de ordehandhaving op de Noordzee versterken door het ontwikkelen van een geautomatiseerd en slim digitaal toezicht van alle activiteiten op het Belgische gedeelte van de Noordzee door het samenbrengen van databronnen en de vaststelling van inbreuken en administratieve afhandeling via crossborder te automatiseren

Kosten:

- ISPS-platform bijkomende modaliteiten in het platform (havenverbod, datauitwisseling buur- en bronlanden): 390 000 euro
- ISPS-Platform (evolutief onderhoud): 240 000 euro (recurrent vanaf 2024 180 000 euro):

- Développement d'un logiciel pour le contrôle des escales ISPS : 50 000 euros
- Licences de logiciels (récurrentes à partir de 2023) : 420 000 euros
- (Développer la surveillance numérique automatisée en mer du Nord : récurrent à partir de 2024 - 200 000 euros)

Les économies linéaires et indexation expliquées au point suivant ont déjà été prises en compte dans les chiffres des différents besoins repris ci-dessus.

TOTAL ENG. : 13 046 000 euros

Les encours expliquent en grande partie la différence entre les engagements et les liquidations.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Economies linéaires :

CMR 20-10-2021 - Notifications budget pluriannuel 2022-2024
 -369 000 euros (2022)
 -132 000 euros (2023)
 -132 000 euros (2024)

CMR 20-10-2021 - Notifications budget pluriannuel 2022-2024 : Suite aux manquements et non-conformités pointés par différents audits menés par l'EASA auprès de la DGTA, des actions et initiatives seront mises en œuvre.

Frais de fonctionnement ICT :

2023 : Engagement : +48 000 euros

2024 et années suivantes :

Engagement et liquidation : +48 000 euros

CMR 20-10-2021 - Notifications budget pluriannuel 2022-2024 : Plateforme d'échange (DGN) :

2022 : +981 000 euros

2023 : +727 000 euros

2024 : +577 000 euros

2025 : 0 euro

CMR 20-10-2021 - Notifications budget pluriannuel 2022-2024 : Prolongation en ligne des permis de conduire (DGTRSR) :

2022 : +100 000 euros

2023 : +200 000 euros

2024 : +200 000 euros

2025 : 0 euro

CMR 01-04-2022-Notification du 14/04/2022 (CB2022) : Projet « My Bike ».

Le projet « Registre central des vélos » vise à prévenir le vol de vélos et fait partie de BE Cyclist, Plan d'action pour la Promotion du vélo du

- Ontwikkelen software voor controle van ISPS havenaanlopen: 50 000 euro
- Licenties software (recurrent vanaf 2023): 420 000 euro
- (Ontwikkelen van een geautomatiseerd digitaal toezicht Noordzee: recurrent vanaf 2024 200 000 euro)

De lineaire besparingen en indexatie die in het volgende punt worden toegelicht, zijn reeds in aanmerking genomen in de cijfers voor de verschillende hierboven genoemde behoeften.

TOTAAL VAST.: 13 046 000 euro

Uitstaande bedragen verklaren grotendeels het verschil tussen vastleggingen et vereffeningen.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

Lineaire besparingen:

CMR 20-10-2021 - Notificaties meerjarenbegroting 2022-2024
 -369 000 euro (2022)
 -132 000 euro (2023)
 -132 000 (2024)

CMR 20-10-2021 - Notificaties meerjarenbegroting 2022-2024: Naar aanleiding van de tekortkomingen en non-conformiteiten bij het DGLV, aan het licht gekomen bij diverse audits van het EASA, zullen verschillende acties en initiatieven worden ondernomen.

Werkingskosten ICT:

2023: Vastlegging: +48 000 euro

2024 en volgende jaren:

Vastlegging et vereffening: +48 000 euro

CMR 20-10-2021 - Notificaties meerjarenbegroting 2022-2024: Platform gegevensuitwisseling (DGS):

2022: +981 000 euro

2023: +727 000 euro

2024: +577 000 euro

2025: 0 euro

CMR 20-10-2021 - Notificaties meerjarenbegroting 2022-2024: Mogelijk maken tot online verlengen van de rijbewijzen (DGWVVV):

2022: +100 000 euro

2023: +200 000 euro

2024: +200 000 euro

2025: 0 euro

CMR 01-04-2022- Notificatie 14/04/2022 (BC 2022)

Project "My bike".

Het project "centraal fietsregister" is gericht op de preventie van fietsdiefstallen en maakt deel uit van BE Cyclist, Actieplan ter Promotie van de Fiets van de

gouvernement fédéral 2021-2024. Dans le cadre de ce Plan d'action, un registre central des vélos est en cours de développement pour lutter contre le vol de vélos. Pour financer ce développement, une redistribution est effectuée.

2022 : +106 000 euros
A partir de 2023 : +86 000 euros

CMR 18-10-2022: + 1 100 000 euros
Notifications budget pluriannuel 2023-2024; Sécurité maritime

CMR 07/10/2022 : - 202 000 euros
Montant transféré vers la dotation de BELNET

Annulation index (CMR 01-04-2022 Notification Annexe du 14-04-2022) : - 145 000 euros
Index crédits de fonctionnement et crédits d'investissement (1,1%) : 135 000 euros

CB 2022 Transfert consultants vers statutaire (P&O)
A partir de 2022 : -95 000 euros

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 21 02 121107 : Dépenses pour achats exceptionnels de biens non-durables et de services.

federale regering 2021-2024. In het kader van dit Actieplan wordt een centraal fietsregister ontwikkeld, teneinde fietsdiefstal tegen te gaan. Ter financiering van deze ontwikkeling wordt een herverdeling uitgevoerd.

2022: +106 000 euro
Vanaf 2023: +86 000 euro

CMR 18-10-2022: + 1 100 000 euro
Notificaties meerjarenbegroting 2023-2024; Maritieme beveiliging

CMR 07/10/2022 : - 202 000 euros
Overgehevelde bedrag naar de BELNET dotatie

Indexannulering (CMR 01-04-2022 Notificatie Bijlage van 14-04-2022): -145 000 euro
Index werkingskredieten en investeringskredieten (1,1%): 135 000 euro

BC 2022 Transfert consultants naar statutair (P&O)
Vanaf 2022: -95 000 euro

Gender Impact

Categorie 1 – geen impact

B.A. 33 21 02 121107: Uitgaven voor de uitzonderlijke aankoop van niet-duurzame goederen en van diensten.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	2	10	10	10	10	10	10	10	Vastleggingen
Liquidations	2	10	10	10	10	10	10	10	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Frais spécifiques d'aménagement.

Crédit nécessaire pour couvrir les frais du déménagement de certains services.

Méthode de calcul de la dépense

Un crédit de 10 000 euros est nécessaire chaque année pour couvrir les frais des déménagements des services extérieurs au City Atrium ou des DIV.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Specifieke inrichtingskosten.

Krediet vereist om de verhuis van bepaalde diensten te dekken.

Berekeningsmethode van de uitgave

Elk jaar is 10 000 euro nodig om de kosten te dekken van de verhuizing van externe diensten naar het City Atrium of de DIV.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 21 02 121199 : Indemnités forfaitaires compensatoires de frais au personnel (non déductibles fiscalement).

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 21 02 121199: Forfaitaire onkostenvergoedingen aan het personeel (fiscaal niet belastbaar).

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	669	985	1 016	1 009	1 009	1 009	1 009	1 009	Vastleggingen
Liquidations	669	985	1 016	1 009	1 009	1 009	1 009	1 009	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

- A.R du 13 juillet 2017 fixant les indemnités et remboursements des membres du personnel de la fonction publique fédérale.
- A.R. du 24 janvier 1969 relatif à la réparation, en faveur des membres du personnel du secteur public, des dommages résultant des accidents du travail et des accidents survenus sur le chemin de travail.

Crédit destiné au remboursement :

- D'indemnités kilométriques et de frais de parcours et de séjour ;
- de frais de déplacement ;
- de frais de connexion internet pour le télétravail.

indemnité de télétravail supplémentaire en période COVID-19.

Méthode de calcul de la dépense

Basé sur les besoins réels.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Index crédits de personnel (3,86%) : + 38 000 euros

Economies linéaires : - 7 000 euros
CMR 20-10-2021

Gender Impact**Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis**

- K.B van 13 juli 2017 tot vaststelling van de toelagen en vergoedingen van de personeelsleden van het federaal openbaar ambt.
- K.B. van 24 januari 1969 betreffende de schadevergoeding ten gunste van personeelsleden van de overheidssector, voor arbeidsongevallen en voor ongevallen op de weg naar en van het werk.

Krediet bestemd voor de terugbetaling:

- Van kilometervergoedingen evenals reis- en verblijfskosten;
- van verplaatsingskosten;
- van de verbindingskosten inzake internet voor het telewerk.

ondersteunende COVID-19; thuiswerkvergoeding.

Berekeningsmethode van de uitgave

Gebaseerd op daadwerkelijke behoeften.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

Index personeelskredieten (3,86%): + 38 000 euro

Lineaire besparingen: - 7 000 euro
CMR 20-10-2021

Gender Impact

Description / Base légale / Base réglementaire

20 NOVEMBRE 2014. - Circulaire. Règles de paiement de l'arrêté royal du 14 janvier 2013 établissant les règles générales d'exécution des marchés publics et des concessions de travaux publics, modifié par l'arrêté royal du 22 mai 2014.

Dans le cadre du Plan européen pour la relance économique, visant à réduire les charges administratives et à encourager l'esprit d'entreprise, une attention particulière a été accordée à la problématique du retard de paiement dans les transactions commerciales ; c'est la raison pour laquelle un budget est prévu pour payer les intérêts de retard.

Méthode de calcul de la dépense

Basé sur les demandes de crédits et les réalisations des années antérieures.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 21 02 216001 : Intérêts judiciaires.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

20 NOVEMBER 2014 - Omzendbrief. Betalingsregels van het koninklijk besluit van 14 januari 2013 tot bepaling van de algemene uitvoeringsregels voor de overheidsopdrachten en van de concessies voor openbare werken, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 22 mei 2014.

In het kader van het Europees economisch herstelplan, gericht op het terugdringen van de administratieve lasten en het bevorderen van het ondernemerschap, werd bijzondere aandacht geschonken aan de problematiek van de betalingsachterstand bij handelstransacties; daarom wordt er een budget voorzien om te verwijlntresten te betalen.

Berekeningsmethode van de uitgave

Gebaseerd op de kredietverzoeken en de werkelijke uitgaven van de voorgaande jaren.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 21 02 216001: gerechtelijk intresten.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	1 865	71	71	71	71	71	71	71	Vastleggingen
Liquidations	1 865	71	71	71	71	71	71	71	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire**Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis**

20 NOVEMBRE 2014 - Circulaire. Règles de paiement de l'arrêté royal du 14 janvier 2013 établissant les règles générales d'exécution des marchés publics et des concessions de travaux publics, modifié par l'arrêté royal du 22 mai 2014.

A la suite des condamnations de l'Etat, en cas de paiement tardif, des intérêts de retard sont dus. Etant donné le nombre d'affaires pendantes, nous pouvons nous attendre à avoir à payer des intérêts de retards sur les prochaines condamnations.

Méthode de calcul de la dépense

Réalisations :

2018 : 119 125 euros
2019 : 82 614 euros
2020 : 29 441 euros
Moyenne : 70 393 euros

Cette A.B. est provisionnée par la provision interdépartementale. Afin de pouvoir payer les intérêts judiciaires dès le début d'année, un crédit est demandé sur base de la moyenne des réalisations 2018, 2019 et 2020.

Il sera fait appel à la provision interdépartementale pour les montants dépassants le crédit mis à disposition en début d'année.

Il est à noter que le fait d'avoir les crédits en début d'année ne dispense pas des contrôles administratifs et financiers de chaque dossier.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 21 02 330001 : Subvention à l'ASBL Service Social (Cf. Art. 2.33.2 du budget général des dépenses).

20 NOVEMBER 2014 - Omzendbrief. Betalingsregels van het koninklijk besluit van 14 januari 2013 tot bepaling van de algemene uitvoeringsregels voor de overheidsopdrachten en van de concessies voor openbare werken, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 22 mei 2014.

Als gevolg van veroordelingen van de Staat, in geval van laattijdige betaling, zijn er verwijlntresten verschuldigd. Gelet op het aantal aanhangige zaken kunnen we verwachten dat we in de toekomst verwijlntresten op toekomstige veroordelingen zullen moeten betalen.

Berekeningsmethode van de uitgave

Realisaties:

2018: 119 125 euro
2019: 82 614 euro
2020: 29 441 euro
Gemiddelde: 70 393 euro

De kredieten op deze B.A. worden voorzien door de interdepartementale voorziening. Om de wettelijke interesten vanaf het begin van het jaar te kunnen betalen, wordt een krediet gevraagd op basis van het gemiddelde van de realisaties van 2018, 2019 en 2020.

De interdepartementale provisie zal worden aangesproken voor bedragen die het aan het begin van het jaar beschikbaar gestelde krediet overschrijden.

Er wordt op gewezen dat ondanks het feit dat er aan het begin van het jaar kredieten voorzien zijn, er geen vrijstelling zal zijn van de administratieve en financiële controle van elk dossier.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 21 02 330001: Toelage aan VZW Sociale dienst (Cfr. Art.2.33.2 van de algemene uitgave begroting).

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	136	144	144	142	142	142	142	142	Vastleggingen
Liquidations	136	144	144	142	142	142	142	142	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

- Arrêté du Régent du 15 septembre 1947 portant création d'un Service des Œuvres sociales au sein des Services généraux du Ministère des Communications, modifié par l'arrêté royal du 12 février 1991.
- A.M. du 27 février 1976 fixant les conditions d'agrément à remplir par l'ASBL. Service Social du Ministère des Communications.

Subvention à l'ASBL « Service Social du Service public fédéral Mobilité et Transport » pour couvrir les frais d'intervention arrêtés par son règlement dûment approuvé (frais de fonctionnement).

Méthode de calcul de la dépense

Le montant total de cette subvention est de 176 000 euros (142 000 euros sur l'A.B. 21 02 330001 et 34 000 euros sur l'A.B. 57 04 330001) pour le budget 2023.

Dans ces montants, les économies imposées ont été prises en compte.

Compensation :

Etant donné qu'il y a un manque de crédits sur cette allocation de base et une marge sur l'allocation de base 33 57 04 330001 on demande de transférer 2 000 euros de l'allocation de base 33 57 04 330001 vers l'allocation de base 33 21 02 330001.

A.B. 21 02 330001 : 142 000 euros + 2 000 euros = **144 000 euros**

A.B. 57 04 330001 : 34 000 euros – 2 000 euros = **32 000 euros.**

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Compensation : +2 000 euros

Economies linéaires : - 2 000 euros
CMR 20-10-2021

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 21 02 344101 : 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.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

- Besluit van de Regent van 15 september 1947 houdende oprichting van een Dienst der Sociale Werken in de schoot van de Algemene Diensten van het Ministerie van Verkeerswezen, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 12 februari 1991.
- M.B. van 27 februari 1976 tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden te vervullen door de VZW.

Toelage aan de VZW "Sociale Dienst van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer" om de in haar goedgekeurde reglement vastgestelde tegemoetkomingen te dekken (werkingskosten).

Berekeningsmethode van de uitgave

Het totale bedrag van deze toelage bedraagt 176 000 euro (142 000 euro op B.A. 21 02 330001 en 34 000 euro op B.A. 57 04 330001) voor de begroting 2023.

In deze bedragen werd rekening gehouden met de opgelegde besparingen.

Compensatie:

Gezien er een tekort is op deze basisallocatie en er een marge is op de basisallocatie 33 57 04 330001 wordt er gevraagd om 2 000 euro over te dragen van basisallocatie 33 57 04 330001 naar basisallocatie 33 21 02 330001.

B.A. 21 02 330001: 142 000 euro + 2 000 euro = **144 000 euro**

B.A. 57 04 330001: 34 000 euro – 2 000 euro = **32 000 euro.**

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

Compensatie: +2 000 euro

Lineaire besparingen: - 2 000 euro
CMR 20-10-2021

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 21 02 344101: Allerhande schadevergoedingen aan derden voortvloeiend uit het opnemen van zijn verantwoordelijkheid door de Staat wat betreft daden gepleegd door zijn organen en bedienden.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	8 456	100	100	100	100	100	100	100	Vastleggingen
Liquidations	8 456	100	100	100	100	100	100	100	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Condamnations de l'Etat par les juridictions en ce qui concerne les matières relatives à la mobilité et aux transports.

Après utilisation des moyens de droit dans la défense des intérêts de l'Etat, il arrive que les cours et tribunaux donnent raison aux plaignants et condamnent l'Etat à verser des indemnités et dépens.

Indemnisation des tiers pour les erreurs de gestion commises par les agents de l'Etat (remboursement des frais engagés par les usagers victimes desdites erreurs). Sont spécifiquement visées les erreurs dans les demandes d'immatriculation.

Méthode de calcul de la dépense

Ce crédit sert à payer les indemnités ou frais de justice au début de l'année, en attendant la première répartition de la provision interdépartementale.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 21 02 344102 : Rentes aux membres du personnel de l'ex-département des Travaux Publics et de l'ex-Fonds des Routes à la suite d'accidents de travail.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Veroordelingen van de Staat door het gerecht wat betreft zaken met betrekking tot mobiliteit en vervoer.

Na gebruik te hebben gemaakt van de rechtsmiddelen ter verdediging van de belangen van de Staat, kunnen de hoven en rechtbanken de eisers in het gelijk stellen en de Staat veroordelen tot het betalen van vergoedingen en uitgaven.

Vergoeding van derden voor door ambtenaren begane beheersfouten (vergoeding van kosten van gebruikers die het slachtoffer zijn van dergelijke fouten). Meer bepaald gaat het om fouten in aanvraag tot inschrijving.

Berekeningsmethode van de uitgave

Dit krediet dient om in het begin van het jaar de schadevergoedingen of gerechtskosten te kunnen betalen, in afwachting van de eerste verdeling van de interdepartementale provisie.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 21 02 344102: Renten ingevolge arbeidsongevallen aan personeelsleden van het ex-Ministerie van Openbare Werken en het ex-Wegenfonds.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	68	69	68	68	68	68	67	67	Vastleggingen
Liquidations	68	69	68	68	68	68	67	67	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Loi du 3 juillet 1967 sur la réparation des dommages résultant des accidents du travail, des accidents survenus sur le chemin du travail et des maladies professionnelles dans le secteur public.

Montants demandés par le service d'encadrement P&O en exécution de la loi du 3 juillet 1967 sur la réparation des dommages résultant des accidents du travail, des accidents survenus sur le chemin du travail et des maladies professionnelles dans le secteur public.

Méthode de calcul de la dépense

Rentes ex-Fonds des routes : 55 000 euros.
Rentes ex-Travaux publics : 13 000 euros.
Total : 68 000 euros.

Le crédit a été adapté aux besoins.
Les dépenses des rentes sont indexées.

Montant de la facture des rentes liquidées par le Service fédéral des Pensions suite à un accident de travail survenu à des agents de l'Ex-Fonds des Routes :

2020 : 55 674 euros.
2021 : 53 771 euros.
2022 : 53 832 euros.

Il y a 2 choses qui jouent un rôle dans la détermination du montant de la facture : l'index et le nombre d'ayants droit.

Le nombre d'ayants droit est passé de 15 à 14 personnes.

Nous estimons que la facture pour 2023 sera de 55 000 euros arrondis.

Les rentes des ex-Travaux Publics sont payées par Persopoint.

Il reste encore 3 ayants droit pour un montant de 976,72 euros par mois. Nous prévoyons ici une augmentation de l'index. Nous estimons, arrondis, que nous aurons besoin de 13 000 euros sur une base annuelle en 2023.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Le crédit diminue du fait de la diminution du nombre d'ayants droit et augmente dans une moindre mesure du fait de l'augmentation de l'indexation.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Wet van 3 juli 1967 betreffende de schadevergoeding voor arbeidsongevallen, voor ongevallen op de weg naar en van het werk en voor beroepsziekten in de overheidssector.

Betalingen aangevraagd door de stafdienst P&O in uitvoering van de wet van 3 juli 1967 betreffende de schadevergoeding voor arbeidsongevallen voor ongevallen op de weg van en naar het werk en voor beroepsziekten in de overheidssector.

Berekeningsmethode van de uitgave

Renten ex-Wegenfonds: 55 000 euro.
Renten ex-Openbare Werken: 13 000 euro.
Totaal: 68 000 euro.

Het krediet werd aangepast aan de behoeften.
De uitgaven van de renten worden geïndexeerd.

Bedrag van de factuur van de renten vereffend door de Federale Pensioendienst ten gevolge van een arbeidsongeval overkomen aan personen van het ex-Wegenfonds:

2020: 55 674 euro.
2021: 53 771 euro.
2022: 53 832 euro.

Er zijn 2 zaken die meespelen bij de bepaling van het bedrag van de factuur: de index en het aantal rechthebbenden.

Het aantal rechthebbende is gedaald van 15 naar 14 personen.

We schatten dat de factuur voor 2023 afgerond 55 000 euro zal bedragen.

De renten ex-Openbare Werken worden door Persopoint betaald.

Er zijn nog 3 rechthebbenden voor een bedrag van 976,72 euro per maand. We voorzien hier nog een verhoging door de index. We schatten hier afgerond 13 000 euro op jaarbasis nodig te hebben in 2023.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

Het krediet vermindert ten gevolge van de vermindering van het aantal rechthebbenden en verhoogt in mindere mate door de verhoging van de indexatie.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 21 02 453501 : Indemnités diverses à la Région de Bruxelles-Capitale.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 21 02 453501: Schadevergoedingen aan Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	1 301	-	-	-	-	-	-	-	Vastleggingen
Liquidations	1 301	-	-	-	-	-	-	-	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Dédommagements suite aux condamnations de l'Etat par les juridictions en ce qui concerne les violations des normes environnementales relatives aux nuisances sonores générées par le survol du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

Après utilisation des moyens de droit dans la défense des intérêts de l'Etat, il arrive que les cours et tribunaux donnent raison aux plaignants et condamnent l'Etat à verser des indemnités et dépens.

Méthode de calcul de la dépense

Cette A.B. est provisionnée à la demande, au fur et à mesure que les condamnations sont validées par la cellule d'appui du Ministre de la Mobilité. Ces astreintes concernent les dépassements constatés par rapport à la situation de 2017.

Ci-après, les liquidations de 2019 et de 2020 :
2019 : 4 422 000 euros
2020 : 1 950 000 euros

L'astreinte est fixée à un montant maximum de 3 000 000 euros pour 3 routes (Route du Ring, route du Canal et arrivées 01), soit 300 infractions à 10 000 euros.

Sur base de dossiers de condamnations, il sera fait appel à la provision interdépartementale.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Schadevergoedingen van de veroordelingen van de Staat door het gerecht wat betreft inbreuken op de milieunormen met betrekking tot de geluidshinder veroorzaakt door het overvliegen van het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.

Na uitputting van de rechtsmiddelen ter verdediging van de belangen van de Staat, kan het gebeuren dat de hoven en rechtbanken de eisers in het gelijk stellen en de Staat veroordelen tot het betalen van vergoedingen en uitgaven.

Berekeningsmethode van de uitgave

In de dekking van deze B.A. wordt op verzoek voorzien, wanneer de veroordelingen worden gevalideerd door de ondersteuningscel van de minister van Mobiliteit. Deze dwangsommen hebben betrekking op de geconstateerde overschrijdingen ten opzichte van de situatie in 2017.

Hieronder de vereffeningen van 2019 en van 2020:
2019: 4 422 000 euro
2020: 1 950 000 euro

De dwangsom is vastgesteld op maximaal 3 000 000 euro voor 3 routes (Ringroute, Kanaalroute en landingsbanen 01), ofwel 300 inbreuken van 10 000 euro.

Op basis van de veroordelingsdossiers zal er een beroep worden gedaan op de interdepartementale provisie.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

A.B. 33 21 02 741001 : Dépenses pour l'achat de matériel roulant.

B.A. 33 21 02 741001: Uitgaven voor de aankoop van rollend materiaal.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	8	644	651	651	651	651	651	651	Vastleggingen
Liquidations	8	644	651	651	651	651	651	651	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Ce crédit prend en charge les frais d'achat de matériel roulant et tient compte des éléments suivants :

- Sachant qu'il n'y pas eu de remplacements de véhicules au sein du pool logistique entre 2011 et 2017 compris, le parc logistique a vieilli, ce qui engendre notamment des frais de consommation et d'entretien plus importants, ainsi que la nécessité de procéder à un plus grand nombre d'achats de véhicule aujourd'hui.
- Sachant que pour pouvoir jouer son rôle d'exemple, le SPF Mobilité et Transports s'est engagé à augmenter le nombre de véhicules écologiques et durables composant sa flotte.
- Sachant qu'une note de vision globale concernant la stratégie d'achats de véhicules au sein du SPF Mobilité et Transports est établie chaque année en début d'année et soumise à l'approbation du Comité de Direction. Cette note de vision globale est ensuite exécutée dans les mois qui suivent.
- Sachant que plusieurs villes belges ont mis en place des zones de basses émissions (LEZ) les véhicules de service à moteur diesel de norme Euro 4 figurant dans notre flotte de véhicules seront les premiers à ne plus pouvoir y entrer.
- Dès lors, le remplacement des véhicules diesel Euro 4 a constitué une priorité en 2019, 2020 et 2021.
- Ce mouvement de remplacement se poursuivra en 2022 selon les priorités qui seront retenues dans la note de vision.
- La circulaire 307 sexies « Acquisition de véhicules de personnes destinés aux services de l'Etat et à certains organismes d'intérêt public » impose, en cas d'achat de véhicules, l'achat ou le leasing d'un pourcentage de véhicules alternatifs (augmente de 5% chaque année jusqu'au maximum de 25%) ET l'achat ou le leasing d'un pourcentage (augmente de 5% chaque année jusqu'au maximum de 25%) de véhicules présentant un éco-score supérieur à l'éco-score de référence (minimum 75). La

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Dit krediet betreft het ten laste nemen van de kosten voor de aankoop van rollend materieel en houdt rekening met de volgende elementen:

- Rekening houdend met het feit dat er van 2011 tot en met 2017 geen voertuigen in de logistieke pool werden vervangen, is het logistieke park verouderd, wat aldus leidt tot hogere verbruiks- en onderhoudskosten, evenals tot de noodzaak om momenteel meer voertuigen aan te kopen.
- Rekening houdend met het feit dat de FOD Mobilité en Vervoer een voorbeeldfunctie moet vervullen, heeft deze zich geëngageerd om het aantal ecologische en duurzame voertuigen in zijn wagenpark te verhogen.
- Rekening houdend met het feit dat aan het begin van elk jaar een visienota omtrent de strategie voor de aankoop van voertuigen binnen de FOD Mobilité en Vervoer wordt opgesteld en ter goedkeuring aan het Directiecomité wordt voorgelegd. Deze visienota wordt dan in de volgende maanden uitgevoerd.
- Rekening houdend met het feit dat verschillende Belgische steden lage-emissiezones (LEZ) hebben ingevoerd zullen de dienstvoertuigen met een Euro 4-dieselmotor in ons wagenpark de eerste zijn die hierin niet langer worden toegelaten.
- Bijgevolg was de vervanging van de Euro 4-dieselveertuigen een prioriteit in 2019, 2020 en 2021.
- Deze vervangingsoperatie wordt in 2022 voortgezet volgens de prioriteiten die uit de visienota zullen worden aangehouden.
- De omzendbrief 307 sexies omtrent de "Aanschaffing van personenvoertuigen bestemd voor de Staatsdiensten en bepaalde instellingen van openbaar nut" omschrijft de voorwaarden voor een aankoop of leasing van een bepaald percentage alternatieve voertuigen (jaarlijks verhoogd met 5% tot maximaal 25%) EN de aankoop of leasing van een bepaald percentage (jaarlijks verhoogd met 5% tot maximaal 25%) van voertuigen met een eco-score die hoger is dan de referentie-eco-score (minimaal 75). De cel Duurzame Ontwikkeling

cellule Développement Durable (Services Stratégie et Support de la Présidence) exerce un suivi à ce sujet.

- Dans ce contexte, les véhicules usagés doivent être remplacés par un certain pourcentage minimum de véhicules de type hybride (hybride simple ou plug-in) ou CNG, voire full électrique lorsque les distances le permettent.

Méthode de calcul de la dépense

En 2023 le SPF Mobilité et Transports continuera d'appliquer sa politique en matière de véhicules. Celle-ci sera définie dans une note de vision, actuellement encore à valider, un montant particulier correspondant à la mise en œuvre de cette politique ne peut donc pas être donné à ce stade. Chaque année, une note de vision globale quant à l'évolution du parc automobile du SPF Mobilité est discutée en Comité de Direction. La consommation de ces crédits suit les décisions prises quant à l'exécution de cette note de vision globale.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Index crédits de fonctionnement et crédits d'investissement (1,1%) : 7 000 euros

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 21 02 742201 : Dépenses pour l'acquisition de biens meubles durables, à l'exclusion des dépenses informatiques.

(Strategie en Ondersteuning van de Voorzitter) zorgt voor de monitoring hiervan.

- In dit verband moeten de gebruikte voertuigen worden vervangen door een bepaald minimumpercentage hybride- (enkelvoudige of plug-inhybride) of CNG-voertuigen, of zelfs volledig elektrische voertuigen als de afstanden dat toelaten.

Berekeningsmethode van de uitgave

In 2023 zal de FOD Mobiliteit en Vervoer zijn voertuigenbeleid blijven toepassen. Dit beleid zal worden omschreven in een visienota, die momenteel nog moet worden gevalideerd, zodat in dit stadium nog geen specifiek bedrag kan worden genoemd dat overeenkomt met de uitvoering van dit beleid. Elk jaar bespreekt het Directiecomité een visienota over de evolutie van het wagenpark van de FOD Mobiliteit. Het verbruik van deze kredieten volgt de beslissingen die met betrekking tot de uitvoering van deze overzichtsnota genomen zijn.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

Index werkingskredieten en investeringskredieten (1,1%): 7 000 euro

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 21 02 742201: Uitgaven voor de aankoop van duurzame goederen met uitsluiting van de informatica-uitgaven.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	116	250	250	250	250	250	250	250	Vastleggingen
Liquidations	60	250	250	250	250	250	250	250	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Ce crédit prend en charge les dépenses pour les travaux réalisés aux installations/locaux existants, les frais d'achat de mobiliers et matériels divers, de matériels télématiques et machines de bureau.

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.

Méthode de calcul de la dépense

Ces crédits sont nécessaires pour pouvoir financer les dépenses suivantes :

- L'achat et/ou le renouvellement de mobiliers divers : **40 000 euros.**
- L'achat de petits matériels et équipements divers : **35 000 euros.**
- Les travaux d'aménagement nécessaires aux locaux : **50 000 euros.**
- Les projets spécifiques (matériel audio-vidéo pour salles de réunion et/ou modernisation de la cabine de traduction, équipements spécifiques tels que films solaires à appliquer aux fenêtres pour réguler la température des bâtiments, etc.) : **125 000 euros.**

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

B.A.33 21 02 742204 : Dépenses d'investissement relatives à l'informatique.

Dit krediet dient ter dekking van de uitgaven voor werken uitgevoerd aan de bestaande installaties/lokalen, voor de aankoop van meubilair en allerlei materiaal, telematica materiaal en bureau- apparaten.

Voor wat betreft meubilair, richten we ons op vervanging na ongeveer 10 jaar. Voor de machines en de apparaten is deze duurtijd vastgelegd op 5 jaar.

Berekeningsmethode van de uitgave

Deze kredieten zijn nodig voor de financiering van de volgende uitgaven:

- De aankoop en/of vernieuwing van divers meubilair: **40 000 euro.**
- De aankoop van klein materiaal en diverse apparatuur: **35 000 euro.**
- De noodzakelijke inrichtingswerken in de lokalen: **50 000 euro.**
- Specifieke aankopen (audio/videoapparatuur voor de vergaderzalen en/of modernisering van de tolkcabine, specifieke apparatuur zoals het aanbrengen van zonwerende folie op ramen om de temperatuur van gebouwen te regelen, enz.): **125 000 euro.**

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 21 02 742204: Investeringsuitgaven inzake de informatica.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	542	557	563	563	563	563	563	563	Vastleggingen
Liquidations	590	557	563	563	563	563	563	563	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Les dépenses d'investissement liées à l'informatique, les achats de hardware et software.

Méthode de calcul de la dépense

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Investeringsuitgaven met betrekking tot de informatica en de aankoop van hardware en software.

Berekeningsmethode van de uitgave

1. Un montant de 330 000 euros est prévu pour l'achat de matériel destiné aux membres du personnel (laptops, dekstops, écrans, imprimantes, ...);	1. Er wordt een bedrag van 330 000 euro voorzien voor de aankoop van materiaal voor de personeelsleden (laptops, dekstops, schermen, printers, ...);
2. Un montant de 8 000 euros est prévu pour l'achat de licences utilisables plus d'un an ;	2. Er wordt een bedrag van 8 000 euro voorzien voor de aankoop van licenties die langer dan een jaar kunnen gebruikt worden;
3. Un montant de 10 000 euros est prévu pour la téléphonie par IP en vue de tenir up-to date le matériel prévu pour l'activation du Skype for Business ;	3. Er wordt een bedrag van 10 000 euro voorzien voor de IP-telefonie met het oog op het up-to-date houden van het voorziene materiaal voor de activatie van Skype for Business;
4. Un montant de 210 000 euros est prévu pour l'achat de matériel destiné au renouvellement de l'infrastructure réseau local et des serveurs ;	4. Er wordt een bedrag van 210 000 euro voorzien voor de aankoop van materiaal voor de vernieuwing van de lokale netwerkinfrastructuur en van de servers;
5. Un montant de 5 000 euros est prévu pour les différents aménagements des Data Center des différents sites.	5. Er wordt een bedrag van 5 000 euro voorzien voor de diverse uitrusting van Data Center op de verschillende sites.
Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022	Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022
Index crédits de fonctionnement et crédits d'investissement (1,1%) : 6 000 euros	Index werkingskredieten en investeringskredieten (1,1%): 6 000 euro
Gender Impact	Gender Impact
Catégorie 1 - pas d'impact	Categorie 1 – geen impact
<i>03. Présidence belge du Conseil de l'UE - 2024</i>	<i>03. Belgisch voorzitterschap van de Raad van de EU - 2024</i>
<i>A.B. 33 21 03 121101 : Dépenses permanentes pour achat de biens non durables et de services à l'exclusion des dépenses informatiques</i>	<i>B.A. 33 21 03 121101 : Bestendige uitgaven voor de aankoop van niet-duurzame goederen en diensten met uitsluiting van de informatica-uitgaven</i>

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	-	-	-	-	-	-	-	-	Vastleggingen
Liquidations	-	-	-	-	-	-	-	-	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire	Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis
Allocation de base pour les dépenses concernant la Présidence belge de l'Union européenne.	Basis allocatie voor uitgaven in verband met het Belgisch Voorzitterschap van de Europese Unie.
Méthode de calcul de la dépense	Berekeningsmethode van de uitgave

Une provision sera constituée afin de financer les dépenses liées à la présidence de l'UE en 2023 et 2024. Un montant de 100.000 kEUR sera prévu pour le coût total de la présidence de l'UE.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

PROGRAMME 1

ÉTUDES ET ACTIONS EN MATIÈRE DE MOBILITÉ ET DE TRANSPORTS

Objectifs poursuivis par le programme

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

Moyens mis en oeuvre

A.B. 33 21 10 312201 : Subsidies en matière de mobilité et de transports - Société anonyme de droit public (Cfr. Art. 2.33.2 du Budget général des dépenses).

Er zal een provisie opgericht worden om de uitgaven te financieren gelinkt aan het EU-voorzitterschap in 2023 en 2024. Er wordt een bedrag voorzien van 100.000 kEUR voor de totale kost van het EU-voorzitterschap.

Gender Impact

Categorie 1 – geen impact

PROGRAMMA 1

STUDIES EN ACTIES INZAKE MOBILITEIT EN VERVOER

Nagestreefde doelstellingen door het programma

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

Aangewende middelen

B.A. 33 21 10 312201: Toelagen inzake mobiliteit en vervoer - Naamloze vennootschap van publiek recht (Cfr. Art. 2.33.2 Algemene uitgavenbegroting).

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	-	1	1	1	1	1	1	1	Vastleggingen
Liquidations	-	1	1	1	1	1	1	1	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Suivant arrêté royal spécifique à l'attribution du subsidie.

But du subsidie / Présentation intégrale de l'organe subventionné

Le budget est utilisé pour soutenir des organisations, des projets et des initiatives visant à promouvoir la mobilité - Société anonyme de droit public.

Le SPF soutient les initiatives en faveur de la mobilité, du transport et de la sécurité.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Volgens het koninklijk besluit houdende de toekenning van de subsidie.

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan

Het budget wordt gebruikt ter ondersteuning van organisaties, voor projecten en initiatieven in het kader van de mobiliteit – Naamloze vennootschap van publiek recht.

De FOD ondersteunt initiatieven ten voordele van mobiliteit en veiligheid.

Méthode de calcul de la dépense

Le choix des bénéficiaires se fait au moment de l'attribution, le montant est fonction du projet ; en cas de besoin, une redistribution est faite au départ des crédits habituellement utilisés.

Gender Impact**Catégorie 3**

Les Arrêtés Royaux d'octroi de subsides du SPF Mobilité et Transports, au cours de l'année budgétaire 2023, comporteront en leur sein un article disposant que : « Conformément à la « loi gendermainstreaming » du 12 janvier 2007, l'organisation subsidiée est tenue d'être attentive, dans la réalisation de ses actions, à ne pas renforcer d'éventuelles inégalités entre les hommes et les femmes ainsi qu'à ne pas en créer de nouvelles. »

A.B. 33 21 10 320001 : Subsidies en matière de mobilité et de transports au secteur privé (Cfr. Art. 2.33.2 du Budget général des dépenses).

Berekeningsmethode van de uitgave

De keuze van de begunstigden wordt gemaakt op het moment van toekenning, het bedrag is afhankelijk van het project; indien nodig wordt een herverdeling gemaakt vanuit de gewoonlijk gebruikte kredieten

Gender Impact**Categorie 3**

De koninklijke besluiten tot toekenning van subsidies van de FOD Mobiliteit en Vervoer, tijdens het begrotingsjaar 2023, zullen een artikel bevatten dat bepaalt: "Overeenkomstig de "wet gendermainstreaming" van 12 januari 2007 is de gesubsidieerde organisatie verplicht er bij de uitvoering van haar acties op toe te zien dat de ongelijkheden tussen mannen en vrouwen niet worden versterkt en dat er geen nieuwe ongelijkheden worden gecreëerd."

B.A. 33 21 10 320001: Toelagen inzake mobiliteit en vervoer in de privé-sector (Cfr. Art. 2.33.2 Algemene uitgavenbegroting).

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	B12023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	-	1	1	1	1	1	1	1	Vastleggingen
Liquidations	-	1	1	1	1	1	1	1	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Suivant arrêté royal spécifique à l'attribution du subside.

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné

Le budget est utilisé pour soutenir des organisations, des projets et des initiatives visant à promouvoir la mobilité- secteur privé.
Le SPF soutient les initiatives en faveur de la mobilité et de la sécurité.

Méthode de calcul de la dépense

Le choix des bénéficiaires se fait au moment de l'attribution, le montant est fonction du projet ; en cas

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Volgens het koninklijk besluit houdende de toekenning van de subsidie.

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan

Het budget wordt gebruikt ter ondersteuning van organisaties, voor projecten en initiatieven in het kader van de mobiliteit – privé-sector.
De FOD ondersteunt initiatieven ten voordele van mobiliteit en veiligheid.

Berekeningsmethode van de uitgave

De keuze van de begunstigden wordt gemaakt op het moment van toekenning, het bedrag is afhankelijk van

de besoin, une redistribution est faite au départ des crédits habituellement utilisés.

Gender Impact

Catégorie 3

Les Arrêts Royaux d'octroi de subsides du SPF Mobilité et Transports, au cours de l'année budgétaire 2023, comporteront en leur sein un article disposant que : « Conformément à la « loi gendermainstreaming » du 12 janvier 2007, l'organisation subsidiée est tenue d'être attentive, dans la réalisation de ses actions, à ne pas renforcer d'éventuelles inégalités entre les hommes et les femmes ainsi qu'à ne pas en créer de nouvelles. »

A.B. 33 21 10 330001 : Subsidies en matière de mobilité et de transports (Cfr. Art. 2.33.2 du Budget général des dépenses).

het project; indien nodig wordt een herverdeling gemaakt vanuit de gewoonlijk gebruikte kredieten.

Gender Impact

Categorie 3

De koninklijke besluiten tot toekenning van subsidies van de FOD Mobiliteit en Vervoer, tijdens het begrotingsjaar 2023, zullen een artikel bevatten dat bepaalt: "Overeenkomstig de "wet gendermainstreaming" van 12 januari 2007 is de gesubsidieerde organisatie verplicht er bij de uitvoering van haar acties op toe te zien dat de ongelijkheden tussen mannen en vrouwen niet worden versterkt en dat er geen nieuwe ongelijkheden worden gecreëerd."

B.A. 33 21 10 330001: Toelagen inzake mobiliteit en vervoer (Cfr. Art. 2.33.2 Algemene uitgavenbegroting).

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	523	518	534	530	530	530	530	530	Vastleggingen
Liquidations	400	590	606	602	602	602	602	602	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Suivant arrêté royal spécifique à l'attribution du subside.

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné

Subsidies dans le domaine de la mobilité et du transport.
Le SPF soutient les initiatives en faveur de la mobilité, du transport et de la sécurité.

Méthode de calcul de la dépense

Le montant global attribuable reste constant d'année en année.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Economies linéaires : -4.000 euros

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Volgens het koninklijk besluit houdende de toekenning van de subsidie.

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan

Subsidies op het gebied van mobiliteit en vervoer.

De FOD ondersteunt initiatieven ten voordele van mobiliteit en veiligheid.

Berekeningsmethode van de uitgave

Het totale toe te kennen bedrag blijft constant van jaar tot jaar.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

Lineaire besparingen:-4.000 euro

Augmentation de 20 000 euros suite au contrôle budgétaire 2022.

CMR 01-04-2022 Notification Annexe du 14-04-2022

Gender Impact

Catégorie 3

Les Arrêtés Royaux d'octroi de subsides du SPF Mobilité et Transports, au cours de l'année budgétaire 2022, comporteront en leur sein un article disposant que : « Conformément à la « loi gendermainstreaming » du 12 janvier 2007, l'organisation subsidiée est tenue d'être attentive, dans la réalisation de ses actions, à ne pas renforcer d'éventuelles inégalités entre les hommes et les femmes ainsi qu'à ne pas en créer de nouvelles. »

A.B. 33 21 10 414001 : Etudes et actions – Subside en matière de mobilité – Subside d'exploitation en matière de mobilité et transports à un organisme administratif public.

Verhoging van 20 000 euro als gevolg van de begrotingscontrole 2022.

CMR 01-04-2022 Notificatie Bijlage van 14-04-2022

Gender Impact

Categorie 3

De koninklijke besluiten tot toekenning van subsidies van de FOD Mobiliteit en Vervoer, tijdens het begrotingsjaar 2022, zullen een artikel bevatten dat bepaalt: "Overeenkomstig de "wet gendermainstreaming" van 12 januari 2007 is de gesubsidieerde organisatie verplicht er bij de uitvoering van haar acties op toe te zien dat de ongelijkheden tussen mannen en vrouwen niet worden versterkt en dat er geen nieuwe ongelijkheden worden gecreëerd."

B.A. 33 21 10 414001: Studies en acties – Toelagen inzake mobiliteit – Exploitatietoelage inzake mobiliteit en vervoer aan een openbare administratieve instelling.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	50	-	-	-	-	-	-	-	Vastleggingen
Liquidations	-	-	-	-	-	-	-	-	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Suivant arrêté royal spécifique à l'attribution du subside.

Gender Impact

Catégorie 3

Les Arrêtés Royaux d'octroi de subsides du SPF Mobilité et Transports, au cours de l'année budgétaire 2023, comporteront en leur sein un article disposant que : « Conformément à la « loi gendermainstreaming » du 12 janvier 2007, l'organisation subsidiée est tenue d'être attentive, dans la réalisation de ses actions, à ne pas renforcer d'éventuelles inégalités entre les hommes et les femmes ainsi qu'à ne pas en créer de nouvelles. »

A.B. 33 21 10 452401 : Subsidies en matière de mobilité et de transports – Communauté française

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Volgens het koninklijk besluit houdende de toekenning van de subsidie.

Gender Impact

Categorie 3

De koninklijke besluiten tot toekenning van subsidies van de FOD Mobiliteit en Vervoer, tijdens het begrotingsjaar 2023, zullen een artikel bevatten dat bepaalt: "Overeenkomstig de "wet gendermainstreaming" van 12 januari 2007 is de gesubsidieerde organisatie verplicht er bij de uitvoering van haar acties op toe te zien dat de ongelijkheden tussen mannen en vrouwen niet worden versterkt en dat er geen nieuwe ongelijkheden worden gecreëerd."

B.A. 33 21 10 452401: Toelagen inzake mobiliteit en vervoer – Franse Gemeenschap

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	5	-	-	-	-	-	-	-	Vastleggingen
Liquidations	4	-	-	-	-	-	-	-	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Suivant arrêté royal spécifique à l'attribution du subside.

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné

Subsides dans le domaine de la mobilité et du transport en faveur des organismes du secteur public (notamment universités).
Le SPF soutient les initiatives en faveur de la mobilité, du transport et de la sécurité.

Gender Impact

Catégorie 3

Les Arrêtés Royaux d'octroi de subsides du SPF Mobilité et Transports, au cours de l'année budgétaire 2023, comporteront en leur sein un article disposant que : « Conformément à la « loi gendermainstreaming » du 12 janvier 2007, l'organisation subsidiée est tenue d'être attentive, dans la réalisation de ses actions, à ne pas renforcer d'éventuelles inégalités entre les hommes et les femmes ainsi qu'à ne pas en créer de nouvelles. »

PROGRAMME 2**Décompte final des dépenses et prélèvements prévues à la sixième réforme de l'Etat**

A.B. 33 21 20 452501 : Décompte final 6e Réforme Etat Région flamande

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Volgens het koninklijk besluit houdende de toekenning van de subsidie.

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan

Subsidies op het gebied van mobiliteit en vervoer ten gunste van de overheidsinstanties (waaronder universiteiten).
De FOD ondersteunt initiatieven ten voordele van mobiliteit en veiligheid.

Gender Impact

Categorie 3

De koninklijke besluiten tot toekenning van subsidies van de FOD Mobiliteit en Vervoer, tijdens het begrotingsjaar 2023, zullen een artikel bevatten dat bepaalt: "Overeenkomstig de "wet gendermainstreaming" van 12 januari 2007 is de gesubsidieerde organisatie verplicht er bij de uitvoering van haar acties op toe te zien dat de ongelijkheden tussen mannen en vrouwen niet worden versterkt en dat er geen nieuwe ongelijkheden worden gecreëerd."

PROGRAMMA 2**Eindrekening van de uitgaven en inhoudingenvoorzien bij de zesde staatshervorming**

B.A. 33 21 20 452501: Eindrekening 6e Staatshervorming - Vlaams Gewest

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	41	-	-	-	-	-	-	-	Vastleggingen
Liquidations	41	-	-	-	-	-	-	-	Vereffeningen

Gender Impact**Gender Impact**

Catégorie 1 - pas d'impact

Categorie 1 – geen impact

*A.B. 33 21 20 453401 : Décompte final 6e Réforme
Etat Région wallonne*

*B.A. 33 21 20 453401: Eindrekening 6e
Staatshervorming - Waals Gewest*

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	38	-	-	-	-	-	-	-	Vastleggingen
Liquidations	38	-	-	-	-	-	-	-	Vereffeningen

Gender Impact**Gender Impact**

Catégorie 1 - pas d'impact

Categorie 1 – geen impact

*A.B. 33 21 20 453501 : Décompte final 6e Réforme
Etat RBC*

*B.A. 33 21 20 453501: Eindrekening 6e
Staatshervorming - BHG*

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	3	-	-	-	-	-	-	-	Vastleggingen
Liquidations	3	-	-	-	-	-	-	-	Vereffeningen

Gender Impact**Gender Impact**

Catégorie 1 - pas d'impact

Categorie 1 – geen impact

Section 33**SPF MOBILITE ET TRANSPORTS****DIVISION ORGANIQUE : 22
SERVICES AUTONOMES****PROGRAMME 22/1****ORGANISME D'ENQUETE RAIL*****Missions assignées***

Les accidents ferroviaires graves sont rares. Toutefois, ils peuvent avoir des conséquences désastreuses et susciter des inquiétudes dans le public quant à la sécurité du système ferroviaire. Par conséquent, tous ces accidents graves devraient faire l'objet d'une enquête du point de vue de la sécurité afin d'éviter de nouveaux accidents, et les résultats de ces enquêtes devraient être rendus publics.

Les autres accidents et incidents pourraient être d'importants précurseurs d'accidents graves et devraient également faire l'objet d'enquête de sécurité, le cas échéant.

C'est pourquoi un organisme d'enquête sur les accidents et incidents ferroviaires indépendant (OE) a été créé en 2007.

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

Pour donner suite à la publication de la loi du 26 mars 2014 relative à la sécurité d'exploitation des lignes ferroviaires musées, une nouvelle mission a été assignée à l'OE. Cette loi énonce que l'exploitant d'une ligne ferroviaire musée informe immédiatement l'organisme d'enquête de la survenance d'un accident grave selon les modalités déterminées par ce dernier et que l'organisme d'enquête effectue une enquête après chaque accident grave survenu sur une ligne ferroviaire musée.

Une ligne ferroviaire musée est une ligne ferroviaire dont la fonction la plus importante est le transport de voyageurs-touristes avec du matériel historique, comme des locomotives à vapeur.

Sectie 33**FOD MOBILITEIT EN VERVOER****ORGANISATIEAFDELING: 22
AUTONOME DIENSTEN****PROGRAMMA 22/1****ONDERZOEKSORGAAN SPOOR*****Toegewezen opdrachten***

Ernstige spoorongevallen komen zelden voor. Zij kunnen echter rampzalige gevolgen hebben en bij de bevolking een gevoel van onzekerheid veroorzaken omtrent de veiligheid van het spoorwegsysteem. Bijgevolg zouden al deze ernstige ongevallen het voorwerp moeten uitmaken van een veiligheidsonderzoek teneinde nieuwe ongevallen te vermijden en zouden de resultaten van deze onderzoeken gepubliceerd moeten worden.

De overige ongevallen en incidenten kunnen de voorbode zijn van een ernstig ongeval en moeten in voorkomend geval, eveneens het voorwerp uitmaken van een veiligheidsonderzoek.

Daarom werd in 2007 een onafhankelijk onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor (OO) opgericht.

De hoofdtaak van het onderzoeksorgaan bestaat erin de veiligheid te verbeteren door het uitvoeren van onderzoeken naar aanleiding van gebeurtenissen op het spoor.

De wet van 26 maart 2014 betreffende de exploitatieveiligheid van de museumspoorlijnen heeft een nieuwe opdracht aan het OO toevertrouwd. Deze wet bepaalt dat de museumspoorlijnuitbater onmiddellijk het onderzoeksorgaan moet inlichten bij een ernstig ongeval volgens de door het onderzoeksorgaan bepaalde modaliteiten; het onderzoeksorgaan stelt een onderzoek in na elk ernstig ongeval, dat zich op een museumspoorlijn heeft voorgedaan.

Een museumspoorlijn is een spoorlijn met als belangrijkste functie de toeristische uitbating met historisch materieel, zoals stoomlocomotieven.

Objectifs poursuivis par le programme*Les enquêtes*(Loi 30.08.2013, art. 111. § 1^{er}, 1° à 3°)

Les enquêtes de sécurité menées visent à déterminer les circonstances et les causes de l'événement et non les responsabilités.

Elles sont distinctes de l'enquête judiciaire éventuelle, qui se déroule en parallèle.

Elles portent sur de multiples aspects : l'infrastructure, l'exploitation, le matériel roulant, la formation du personnel, la réglementation, le facteur humain, ...

Les enquêtes de sécurité sont réalisées sur les accidents dits graves survenant sur le réseau ferroviaire belge mais également sur des accidents qui dans des circonstances légèrement différentes auraient pu conduire à des accidents graves.

Les résultats des investigations sont analysés, évalués et résumés dans le rapport d'enquête. Le rapport d'enquête ne constitue pas une décision formelle. Il peut contenir des recommandations de sécurité à l'intention des autorités, des entreprises ferroviaires, du gestionnaire de l'infrastructure, ...

Le but des recommandations est de réduire le risque que des accidents similaires se reproduisent à l'avenir, mais aussi de réduire leurs conséquences.

Banque de données(Loi 30.08.2013, art. 111. § 1^{er}, 4°)

Tous les accidents et incidents signalés par le gestionnaire d'infrastructure et par les entreprises ferroviaires sont quotidiennement introduits dans la banque de données de l'OE.

Les événements sont répertoriés et classifiés dans la banque de données, en fonction des éléments fournis.

La banque de données de l'OE est mise à la disposition de l'Autorité de Sécurité (SSICF).

La banque de données est également consultable par le gestionnaire d'infrastructure et les entreprises ferroviaires, selon les modalités déterminées par l'OE.

La banque de données permet de disposer des indicateurs communs de sécurité prévus par les directives européennes.

Chaque trimestre, des statistiques sur les indicateurs communs de sécurité sont mises à la disposition de

Nagestreefde doelstellingen door het programma*De onderzoeken*

(Wet 30.08.2013, art. 111. § 1, 1° à 3°)

Het doel van de veiligheidsonderzoeken bestaat erin de omstandigheden en de oorzaken, van het voorval vast te stellen, niet de verantwoordelijkheden.

De onderzoeken staan los van het eventuele gerechtelijk onderzoek dat parallel verloopt.

De onderzoeken hebben betrekking op tal van aspecten: infrastructuur, exploitatie, rollend materieel, personeelsopleiding, regelgeving, de menselijke factor, ...

Veiligheidsonderzoeken worden uitgevoerd op ernstige ongevallen die zich voordoen op het Belgische spoorwegnet, maar eveneens op ongevallen die onder licht gewijzigde omstandigheden tot ernstige ongevallen hadden kunnen leiden.

De resultaten van het onderzoek worden geanalyseerd, beoordeeld en samengevat in het onderzoeksverslag. Het onderzoeksverslag vormt geen formele beslissing. Het kan veiligheidsaanbevelingen bevatten gericht aan overheden, spoorwegondernemingen, de infrastructuurbeheerder, ...

De aanbevelingen hebben tot doel om het risico op gelijkaardige ongevallen in de toekomst tot een minimum te beperken, maar ook om de gevolgen ervan te verminderen.

Gegevensbank

(Wet 30.08.2013, art. 111. § 1, 4°)

Alle ongevallen en incidenten die worden gemeld door de infrastructuurbeheerder en door de spoorwegondernemingen worden dagelijks ingevoerd in de gegevensbank van het OO.

De voorvallen worden in de gegevensbank opgenomen en geclassificeerd op basis van de meegedeelde elementen.

De gegevensbank van het OO wordt ter beschikking gesteld van de Nationale Veiligheidsinstantie (DVIS).

De databank kan ook worden geraadpleegd door de infrastructuurbeheerder en door de spoorwegondernemingen, volgens de voorwaarden bepaald door het OO.

Uit de gegevensbank worden de gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren zoals bepaald door de Europese richtlijnen, geput.

Elke trimester worden statistieken voor de gemeenschappelijke indicatoren ter beschikking gesteld van de veiligheidsinstantie, de

l'autorité de sécurité, du gestionnaire d'infrastructure et des entreprises ferroviaires.

Le développement de l'analyse des tendances, des accidents et incidents repris dans notre base de données, est en cours. Les analyses disponibles seront partagées avec les acteurs concernés dans le but d'influencer positivement la sécurité ferroviaire.

Communication

(Loi 30.08.2013, art. 120)

Les rapports des enquêtes de sécurité sont rendus publics et ont pour but d'informer les parties concernées, les particuliers, l'industrie, les autorités réglementaires, ...

Ces rapports d'enquête de sécurité reprennent les faits, les analyses, les causes identifiées, les mesures prises par les acteurs et les recommandations formulées. Ils sont publiés en français et en néerlandais. Le résumé quant à lui est également disponible en anglais et en allemand afin de permettre un plus grand partage des résultats.

Le site internet de l'organisme d'enquête permet d'accéder aux diverses informations : rapports annuels, rapports d'enquêtes de sécurité, bulletins d'informations générales, mais également un résumé des séminaires organisés par l'OE, certaines recommandations de pays tiers pouvant influencer nos entreprises, ...

Au sein de son site internet, l'OE a développé une zone à accès restreint (la zone "members only") afin de partager des informations sur les procédures communes avec les acteurs du secteur ferroviaire.

Rapport annuel

(Loi 30.08.2013, art. 121)

Un rapport annuel doit être élaboré reprenant un aperçu des activités menées par l'organisme d'enquête au cours de l'année écoulée. Les recommandations en matière de sécurité doivent donner lieu à des mesures prises par les destinataires et ces mesures sont communiquées à l'OE pour le 30 juin. Les recommandations formulées et les mesures prises par les acteurs concernés sont listées dans le rapport annuel.

Concertation européenne

(Loi 30.08.2013, art. 114)

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

infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen.

De ontwikkeling van een analyse van tendensen, ongevallen en incidenten die opgenomen zijn in de gegevensbank wordt uitgewerkt. De beschikbare analyses zullen gedeeld worden met de betrokken actoren, met als doel de veiligheid op het spoor in positieve zin te beïnvloeden.

Communicatie

(Wet 30.08.2013, art. 120)

De verslagen van de veiligheidsonderzoeken worden openbaar gemaakt en hebben tot doel informatie te verstrekken aan de betrokken partijen, de particulieren, de industrie, de regelgevende instanties, ...

Deze onderzoeksverslagen omvatten de feiten, de analyses, de geïdentificeerde oorzaken, de maatregelen genomen door de actoren en de geformuleerde aanbevelingen. Zij worden in het Nederlands en in het Frans gepubliceerd. Een samenvatting is eveneens beschikbaar in het Engels en het Duits teneinde een betere verspreiding van de resultaten te bekomen.

De website van het onderzoeksgaan geeft toegang tot verschillende informatie: jaarverslagen, onderzoeksverslagen, algemene informatiebulletins en geeft eveneens een korte samenvatting van de seminars die door het onderzoeksgaan OO werden, bepaalde aanbevelingen door andere landen die een invloed kunnen hebben op onze bedrijven, ...

Binnen haar website heeft het OO een zone met beperkte toegang (de zone "members only") ontwikkeld om informatie omtrent gemeenschappelijke procedures te delen met de spelers in de spoorweggector.

Jaarverslag

(Wet 30.08.2013, art. 121)

Een jaarverslag met een overzicht van de activiteiten van het onderzoeksgaan gedurende het afgelopen jaar moet worden opgesteld. De aanbevelingen inzake veiligheid moeten aanleiding geven tot het nemen van maatregelen door de betrokkenen en deze moeten op hun beurt aan het OO, voor 30 juni worden medegedeeld. De geformuleerde aanbevelingen en de maatregelen die zijn genomen door de betrokken actoren zijn opgenomen in het jaarverslag.

Europees overleg

(Wet 30.08.2013, art. 114)

Het onderzoeksgaan neemt deel aan de activiteiten van het netwerk van nationale onderzoeksorganen die plaatsvinden onder toezicht van het EUAR (European Union Agency for Railways) en werkt mee aan de

Cela permet un échange entre pays membres sur les bonnes pratiques et de développer des guides afin d'avoir une vue, une interprétation commune sur l'application pratique des directives européennes.

Les réunions sont entre autres une mise en commun des résultats des enquêtes, de la méthodologie utilisée pour arriver aux conclusions (expertises externes utilisées, simulations, ...).

Les résultats partagés sont anonymisés.

L'OE participe au nouveau programme d'évaluation par les pairs.

L'OE participe au groupe de travail révisant les guides d'instructions à l'intention des organismes d'enquêtes afin de se conformer aux nouvelles directives européennes.

Moyens mis en œuvre

10. Personnel

A.B. 33 22 10 110017 : Rémunérations de l'organe d'enquêtes des accidents et incidents ferroviaires.

Europese harmonisatie van de regelgeving en de onderzoeksprocedures.

Dit laat een uitwisseling van goede praktijken en een ontwikkeling van richtsnoeren tussen de lidstaten toe, met als doel één visie, één gezamenlijke interpretatie, over de praktische toepassing van de Europese richtlijnen te bekomen.

Tijdens de vergaderingen worden de resultaten van onderzoeken en de gebruikte onderzoeksmethoden (externe deskundigen, simulaties, ...) gedeeld.

De gedeelde resultaten zijn anoniem.

Het OO neemt deel aan het invoeren van een nieuw programma voor peer-reviews.

Het OO neemt deel aan de werkgroep die de instructiehandleiding voor onderzoeksorganen herwerkt, dit om ze conform te maken aan de nieuwe Europese richtlijnen.

Aangewende middelen

10. Personeel

B.A. 33 22 10 110017: Bezoldigingen van het orgaan voor onderzoek van spoor ongevallen en spoorincidenten.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	541	561	583	583	583	583	583	583	Vastleggingen
Liquidations	541	561	583	583	583	583	583	583	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

- Loi du 30 août 2013, loi portant le code ferroviaire, modifiée par la loi du 20 janvier 2021.

Le Code ferroviaire transpose partiellement :

1° la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté, telle que modifiée par la directive 2016/882 de la Commission du 1^{er} juin 2016 modifiant la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil concernant les exigences linguistiques ;

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

- Wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex, gewijzigd bij de wet van 20 januari 2021.

Deze Spoorcodex voorziet in de gedeeltelijke omzetting van:

1° de richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap, zoals gewijzigd door de richtlijn 2016/882 van de Commissie van 1 juni 2016 tot wijziging van richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de taalvereisten;

2° la directive 2012/34/UE du Parlement Européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen ;

3° la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne ;

4° la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire.

La création d'un organisme indépendant chargé d'enquêter sur les accidents et incidents ferroviaires dans le but d'améliorer la sécurité est prévue par la Directive européenne 2016/798.

L'organisme d'enquête (OE) organise une enquête après chaque accident grave survenu sur le système ferroviaire. En plus des accidents graves, l'OE peut effectuer des enquêtes sur les accidents et incidents qui dans des circonstances légèrement différentes auraient pu conduire à des accidents graves, y compris les défaillances techniques au niveau des sous-systèmes structures ou des constituants d'interopérabilité.

Les rapports d'enquête sont rendus publics et ont pour but d'informer les parties concernées, l'industrie, les organismes de réglementation, mais également la population en général. C'est pourquoi l'OE publie, d'une part, le rapport en deux langues (français et néerlandais) et, d'autre part, un résumé en quatre langues (français, néerlandais, allemand et anglais) afin de faire prendre connaissance des éléments principaux d'une enquête.

L'OE participe et organise des séminaires pour partager les résultats des enquêtes.

L'OE établit et tient à jour une banque de données de tous les accidents et incidents d'exploitation.

Cette base de données répertorie les événements en fonction des éléments fournis par les entreprises ferroviaires et par le gestionnaire d'infrastructure.

La base de données est mise à la disposition de l'Autorité de sécurité (SSICF) et permet de disposer d'indicateurs communs de sécurité, tels que prévus par les directives européennes.

L'OE procède avec les organismes d'enquête des autres Etats-membres de l'Union européenne à un échange de vues et d'expériences en vue de l'élaboration de méthodes d'enquête communes et de principes communs pour le suivi des recommandations

2° de richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte;

3° de richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie;

4° de richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor.

De Europese Richtlijn 2016/798 ligt aan de grondslag van de oprichting van een onafhankelijk orgaan dat instaat voor het onderzoek naar de ongevallen en incidenten op het spoor, met als doel de veiligheid te verbeteren.

Het onderzoeksorgaan (OO) stelt een onderzoek in na elk ernstig ongeval dat zich op het spoorwegsysteem heeft voorgedaan. Naast het onderzoeken van ernstige ongevallen kan het OO ook onderzoeken voeren naar ongevallen en incidenten die, onder licht verschillende omstandigheden, hadden kunnen leiden tot ernstige ongevallen, met inbegrip van technische gebreken in de subsystemen van structurele aard of in de interoperabele onderdelen.

De verslagen van de veiligheidsonderzoeken worden openbaar gemaakt en hebben tot doel informatie te verstrekken aan de betrokken partijen, de industrie, de regelgevingsinstanties, maar ook aan de bevolking in het algemeen. Dat is de reden waarom het OO enerzijds het rapport in twee talen (Nederlands en Frans) en anderzijds een samenvatting in vier talen (Frans, Nederlands, Duits en Engels) publiceert om de voornaamste elementen van een onderzoek mee te delen.

Het OO neemt deel aan en organiseert seminars om de resultaten van de onderzoeken te delen.

Door het OO wordt een gegevensbank met betrekking tot alle exploitatieongevallen en -incidenten opgericht en bijgewerkt.

De voorvallen worden in deze gegevensbank opgenomen op basis van de elementen die de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen hebben meegedeeld.

De gegevensbank wordt ter beschikking gesteld van de Nationale Veiligheidsinstantie (DVIS) en maakt het mogelijk over gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren te beschikken, zoals bepaald door de Europese richtlijnen.

Het OO wisselt meningen en ervaringen uit met onderzoeksorganen van de andere Lidstaten van de Europese Unie met het oog op de ontwikkeling van gemeenschappelijke onderzoeksmethoden en beginselen voor de opvolging van de

en matière de sécurité et d'adaptation au progrès scientifique et technique.

L'OE fait appel à des organismes externes pour surveiller et améliorer son fonctionnement et la satisfaction de ses clients.

L'OE est également responsable d'effectuer une enquête en cas d'accident grave survenu sur une ligne ferroviaire musée (trains touristiques).

La Directive européenne 2016/798 énonce clairement que l'organisme d'enquête ne peut avoir de lien avec le SSICF, avec tout organisme de réglementation des chemins de fer ou avec toute autre instance dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec la mission d'enquête.

La question de l'indépendance de l'OE est toutefois plus complexe que la seule relation avec d'autres organismes. Des éléments tels que la position organisationnelle, l'autonomie de décision, les compétences du personnel, la disponibilité de ressources suffisantes au sens large (financières, humaines et matérielles) sont tous déterminants pour l'indépendance pratique.

Méthode de calcul de la dépense

Basé sur les besoins réels.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Index crédits de personnel (3,86%) : + 22 000 euros

Alignement des dépenses sur les recettes.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

11. Frais de fonctionnement

A.B. 33 22 11 121101 : Dépenses permanentes pour achat de biens non durables et de services à l'exclusion des dépenses informatiques.

veiligheidsaanbevelingen en de aanpassing aan de vooruitgang op technisch en wetenschappelijk gebied.

Het OO doet een beroep op externe organisaties om zijn werking en de tevredenheid van zijn klanten te monitoren en te verbeteren.

Het OO moet ook een onderzoek instellen na elk ernstig ongeval op een museumspoorlijn (toeristische treinen).

In de Europese Richtlijn 2016/798 is duidelijk bepaald dat het onderzoeksorgaan geen enkele band mag hebben met de DVIS of met welke spoorweginstelling dan ook of elke andere instelling waaruit een belangenconflict bij een onderzoek zou voortvloeien.

Het probleem van de onafhankelijkheid van het OO gaat echter verder dan de relatie met andere instellingen. Andere elementen, zoals de hiërarchische plaats in de organisatie, de beslissingsautonomie, de bevoegdheden van het personeel, de beschikbaarheid over voldoende (financiële, menselijke en materiële) middelen, zijn van uiterst belang voor zijn praktische onafhankelijkheid.

Berekeningsmethode van de uitgave

Gebaseerd op daadwerkelijke behoeften.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

Index personeelskredieten (3,86%): + 22 000 euro

Afstemming van uitgaven op inkomsten.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

11. Werkingskosten

B.A. 33 22 11 121101: Bestendige uitgaven voor de aankoop van niet-duurzame goederen en diensten met uitsluiting van de informatica-uitgaven.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	146	412	416	472	472	472	472	472	Vastleggingen
Liquidations	47	412	416	472	472	472	472	472	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Afin que l'organisme d'enquête puisse accomplir ses tâches, les dépenses de fonctionnement sont nécessaires.

Méthode de calcul de la dépense

a) 165 000 euros : Un montant est réservé pour la rémunération d'experts externes consultés en cas d'enquête sur un accident lorsque le service ne dispose pas de la connaissance en interne : ergonomes, psychologues, spécialistes des facteurs humains, ou techniques, communication.

Faire appel à de l'expertise externe permet d'augmenter le niveau de qualité des enquêtes tout en assurant l'indépendance de l'OE.

Participation de l'OE au contrat commun « Employee Assistance Program (EAP) » pour un suivi psychologique pour gérer le stress après un accident.

b) 74 000 euros : Un montant est destiné au paiement de l'appui technique pour renforcer l'exécution des missions de l'organisme d'enquête :

- Appel à des laboratoires externes dans le cadre des enquêtes ;
- utilisation d'un drone dans le cas d'accident pour réaliser des photographies d'ensemble vu l'évolution continue de la technique.

c) 59 000 euros : Un montant est destiné à couvrir des dépenses diverses :

- Couvrir diverses dépenses, à savoir : les frais de catering sur les sites d'accidents ainsi que les frais de participation aux séminaires spécifiques prévus pour la formation du personnel ;
- assurer le remboursement des débours du personnel de l'OE ;
- couvrir les frais de nettoyage, de réparation et d'entretien des véhicules utilisés par l'OE ;
- couvrir les frais de GSM (voix + data (3/4G)) de l'organisme d'enquête ;
- l'achat d'ouvrages sur le monde ferroviaire et son évolution, l'achat de normes, de publications, de journaux, la souscription d'abonnements annuels spécialisés traitant spécifiquement des accidents

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Opdat het onderzoeksorgaan zijn taken zou kunnen uitvoeren, zijn de werkingsuitgaven noodzakelijk.

Berekeningsmethode van de uitgave

a) 165 000 euro: Een bedrag is bestemd voor de betaling van externe deskundigen die bij het onderzoek naar een ongeval worden geraadpleegd, wanneer de dienst zelf niet over de nodige kennis beschikt: ergonomen, psychologen, specialisten in menselijke of technische factoren, communicatie.

Benutting van externe deskundigheid maakt het mogelijk het kwaliteitsniveau van de onderzoeken te verhogen en daarbij de onafhankelijkheid van het OO te waarborgen.

Deelname van het OO aan de gemeenschappelijke overeenkomst "Employee Assistance Program (EAP)" voor psychologische ondersteuning ter beheersing van stress na een ongeval.

b) 74 000 euro: Een bedrag is bestemd voor de betaling van technische ondersteuning ter versterking van de uitvoering van de opdrachten van het onderzoeksorgaan:

- Beroep op externe laboratoria in het kader van de onderzoeken;
- gebruik van een drone in geval van een ongeval om overzichtsfoto's te maken gelet op de voortdurende ontwikkeling van de technologie.

c) 59 000 euro: Een bedrag is bestemd voor diverse uitgaven:

- Het dekken van diverse uitgaven, namelijk: de cateringkosten op de plaatsen van ongevallen en de kosten voor het bijwonen van de specifieke seminars gepland voor de opleiding van het personeel;
- het verzekeren van de terugbetaling van de uitgaven van het personeel van het OO;
- het dekken van de kosten voor de reiniging, de reparatie en het onderhoud van de voertuigen die door het OO worden gebruikt;
- het dekken van de gsm-kosten (bellen + data (3/4G)) van het onderzoeksorgaan;
- het aankopen van werken over de spoorwegwereld en de evolutie ervan, het aankopen van standaarden, publicaties, kranten, het aanschaffen van jaarlijkse gespecialiseerde abonnementen die specifiek betrekking hebben op ongevallen die zich

survenus et des techniques de détection des failles pouvant entraîner des accidents ;

- l'achat de biens visant à assurer la protection individuelle des intervenants sur le terrain. Les achats couvrent les vêtements de protection, chaussures, casques, gants, masques, batteries pour lampes-torches, produits désinfectants, ... Les équipements de sécurité ont une date de validité et doivent être renouvelés pour assurer la sécurité des enquêteurs sur le site d'un accident ;
- certaines protections individuelles tels que des filtres de masques à gaz, combinaisons TYCHEM ne peuvent être commandés à l'avance car spécifiques au type de matières dangereuses rencontrées sur le site d'un accident. De plus, ce matériel particulier demande des conditions particulières de conservation (sous vide, ...) ;
- amélioration de la communication : organisation de séminaires, salle, catering, traduction simultanée, ... ;
- réorganisation des procédures pour diminuer l'empreinte écologique ;
- assurance pour utilisation des véhicules personnels dans le cadre des missions.

d) 39 000 euros : Un montant est destiné à :

- Couvrir les frais de préparation, rédaction et publication du rapport annuel de l'OE. Le rapport annuel doit être publié en néerlandais, français et anglais pour être envoyé à l'Agence ferroviaire européenne (ERA) ;
- couvrir les frais de traduction, tant en ce qui concerne les documents entrants que ceux amenés à être transmis aux instances externes ;
 - Les bulletins d'informations générales publiés en début d'enquête sont traduits afin d'être disponibles en 4 langues.
- les rapports d'enquête de sécurité sont publiés dans les deux langues nationales, le budget de traduction d'un rapport est important ;
- une partie des rapports (résumé, conclusions, recommandations) doit être également traduite en anglais pour la base de données de l'ERA ;
- une partie des rapports (résumé, conclusions, recommandations) est traduite en allemand.

e) 60 000 euros : Cette somme est destinée à assurer la formation des membres du personnel de l'organisme d'enquête :

- Formation de nouveaux enquêteurs ;

hebben voorgedaan en technieken voor het opsporen van gebreken die tot ongevallen kunnen leiden;

- het aankopen van goederen die erop gericht zijn de individuele bescherming van de tussenkomende partijen op het terrein te waarborgen. De aankopen hebben betrekking op beschermingskledij, schoenen, helmen, handschoenen, maskers, batterijen voor zaklampen, ontsmettingsmiddelen, ... De veiligheidsuitrustingen hebben een geldigheidsdatum en moeten vervangen worden om de veiligheid van de onderzoekers op de plaats van een ongeval te garanderen;
- bepaalde individuele beschermingen zoals filters voor gasmaskers, TYCHEM-pakken kunnen niet op voorhand besteld worden aangezien ze specifiek zijn voor het soort gevaarlijke stoffen dat op de plaats van een ongeval wordt aangetroffen. Bovendien vereist dit specifieke materieel bijzondere bewaaromstandigheden (vacuüm, ...);
- verbetering van de communicatie: organisatie van seminars, zaal, catering, simultaanvertaling, ...;
- reorganisatie van de procedures om de ecologische voetafdruk te verkleinen;
- verzekering voor het gebruik van privéwagens in het kader van missies.

d) 39 000 euro: Een bedrag is bestemd voor:

- Het dekken van de kosten verbonden aan de voorbereiding, opstelling en publicatie van het jaarverslag van het OO. Het jaarverslag moet in het Nederlands, Frans en Engels worden gepubliceerd om naar het Europees Spoorwegbureau (ERA) te worden gestuurd;
- het dekken van de vertaalkosten, zowel voor wat betreft de inkomende documenten als voor degene die naar de externe instanties moeten worden doorgestuurd;
 - De algemene informatiebulletins die bij het begin van het onderzoek worden gepubliceerd, worden vertaald om in 4 talen beschikbaar te zijn.
- de verslagen betreffende de veiligheidsonderzoeken worden in beide landstalen gepubliceerd, het budget voor de vertaling van een verslag is aanzienlijk;
- een deel van de verslagen (samenvatting, conclusies, aanbevelingen) moet ook in het Engels worden vertaald voor de ERA-databank;
- een deel van de verslagen (samenvatting, conclusies, aanbevelingen) wordt vertaald in het Duits.

e) 60 000 euro: Dit bedrag is bestemd voor het verzekeren van de opleiding van het personeel van het onderzoeksorgaan:

- Opleiding van nieuwe onderzoekers;

- formation continue des enquêteurs afin de suivre l'évolution des technologies, des réglementations et directives européennes afin de rester crédible.

f) 6 000 euros : Cette somme est destinée à couvrir les frais de carburant des véhicules utilisés par les membres de l'organisme d'enquête.

g) 9 000 euros : Il s'agit des crédits pour le remboursement des frais pour les missions à l'étranger. L'organisme d'enquête participe de façon active au programme d'évaluation par les pairs et est amené à se rendre à l'étranger dans le cadre de cette mission.

h) 4 000 euros : Produire des communications influentes est un des objectifs stratégiques de l'organisme d'enquête en améliorant la manière dont l'information est préparée et diffusée, de façon à cibler non seulement les acteurs du ferroviaire mais également afin de sensibiliser le public, les médias, ... que ce soit au moyen des voies de communications traditionnelles, numériques ou autres.

L'un des axes d'amélioration est l'évaluation et utilisation optimale des plateformes de médias numériques dans les communications

- évaluer la possibilité d'être présents sur des plateformes de médias sociaux (LinkedIn)
- publier sur les médias ciblés

L'estimation est basée sur l'expérience des années précédentes : rapport annuel, frais d'expertises, ...

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

En 2022, des recrutements sont effectués afin de respecter le Plan de personnel : il est prévu d'engager 3 enquêteurs, ce qui entraîne l'augmentation de certaines dépenses de fonctionnement mais également de formation.

Il est nécessaire de former les nouveaux enquêteurs au secteur ferroviaire et aux techniques d'enquête : dans un premier temps, les formations sont essentiellement internes. Un budget « formation » est prévu pour 2023 pour compléter la formation initiale des enquêteurs par des formations externes.

Parallèlement, les technologies du secteur ferroviaire évoluant, il est également nécessaire que l'ensemble des enquêteurs suivent des formations sur ces évolutions.

Avec le recrutement de nouveaux enquêteurs aux profils variés, la rédaction des rapports sera partagée entre les membres de l'OE. Il est de notre intention de faire intervenir davantage de traducteurs et de

- continue opleiding van de onderzoekers om de evolutie van de technologieën, de Europese verordeningen en richtlijnen te volgen en aldus geloofwaardig te blijven.

f) 6 000 euro: Dit bedrag dient ter dekking van de brandstofkosten van de voertuigen die door de leden van het onderzoeksorgaan worden gebruikt.

g) 9 000 euro: Het betreft de kredieten voor de vergoeding van de onkosten voor de buitenlandse zendingen. Het onderzoeksorgaan neemt actief deel aan het peer-monitoringprogramma en men moet in het kader van deze opdracht naar het buitenland reizen.

h) 4 000 euro: invloedrijk communiceren is één van de strategische doelen van het onderzoeksorgaan door de manier waarop informatie wordt voorbereid en verspreid te verbeteren, om niet enkel de spelers uit de spoorwegsector te bereiken, maar eveneens het publiek, de media, ... te sensibiliseren, of het nu gebeurt via traditionele, digitale of andere communicatiemiddelen.

Eén van de uitgangspunten voor verbetering is het evalueren en optimaal gebruiken van de digitale mediaplatformen in de communicatie

- de mogelijkheid onderzoeken om aanwezig te zijn op de sociale mediaplatformen (LinkedIn)
- op specifieke media publiceren

De schatting is gebaseerd op de ervaring uit voorgaande jaren: jaarverslag, kosten van expertises, ...

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

In 2022 gebeuren er aanwervingen teneinde het personeelsplan te respecteren: er wordt voorzien om 3 onderzoekers aan te werven, wat een verhoging van bepaalde werkingskosten maar eveneens opleidingskosten met zich meebrengt.

Het is noodzakelijk om nieuwe onderzoekers op te leiden over de spoorwegsector en onderzoekstechnieken: in eerste instantie wordt de opleiding intern gegeven. Voor 2023 wordt een budget "opleiding" voorzien om de basisopleiding van de onderzoekers aan te vullen door externe opleidingen. Aangezien de technologieën binnen de spoorwegsector evolueren, is het daarnaast ook nodig dat alle onderzoekers opleidingen volgen over deze evoluties.

Met de aanwerving van nieuwe onderzoekers met verschillende profielen zal het schrijven van verslagen verdeeld worden onder de leden van het OO. Het is onze bedoeling om meer vertalers en "copywriters" te laten tussenkomen om het schrijven van

« copywriting » pour uniformiser et standardiser la rédaction des rapports d'enquête.

L'organisme d'enquête dispose d'un site internet mais n'est pas actif sur les réseaux sociaux. Il est dans notre intention d'obtenir un plan de communication afin de poursuivre nos objectifs d'amélioration continue.

Alignement des dépenses sur les recettes.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 22 11 121104 : Dépenses diverses de fonctionnement relatives à l'informatique.

onderzoeksverslagen te uniformiseren en standaardiseren.

Het onderzoeksorgaan beschikt over een website maar is niet actief op de sociale netwerken. Het is onze bedoeling een communicatieplan op te stellen teneinde een continue verbetering van onze doelstellingen na te streven.

Afstemming van uitgaven op inkomsten.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 22 11 121104: Allerhande werkingsuitgaven met betrekking tot de informatica.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	11	45	49	49	49	49	49	49	Vastleggingen
Liquidations	16	45	49	49	49	49	49	49	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Afin que l'organisme d'enquête puisse accomplir ses tâches, les dépenses de fonctionnement informatiques sont nécessaires.

L'OE souhaite poursuivre l'optimalisation au niveau de :

- Suivi des enquêtes en mode projet ;
- bases de données accidents / incidents :
 - Amélioration, sécurisation (RGPD) et gestion continue des bases de données FileMaker de l'OE. FileMaker n'est supporté ni par le service ICT du SPF ni par la Smals ;
 - Mise à jour nécessaire pour donner suite à l'évolution des bases de données des entreprises ferroviaires et du gestionnaire d'infrastructure ;
 - Modification de la classification des événements en fonction du projet CSM ASLP de l'EUAR (European Union Agency for Railways). Le projet COR a été abandonné ;
 - Poursuite du travail concernant l'amélioration des analyses de données : tendances observées, ... ;
 - Mise à jour de logiciels ;
 - Modification des bases de données en fonction des projets de l'agence

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Opdat het onderzoeksorgaan zijn taken zou kunnen uitvoeren, zijn de werkingsuitgaven met betrekking tot informatica noodzakelijk.

Het OO wil de optimalisatie voortzetten op het vlak van:

- Opvolging van de onderzoeken in projectmodus ;
- databanken voor ongevallen/incidenten:
 - Het verbeteren, beveiligen (GDPR) en doorlopend beheren van de FileMaker-databases van het OO. FileMaker wordt niet ondersteund door de ICT-dienst van de FOD noch door Smals ;
 - Update die nodig is naar aanleiding van de evolutie van de databanken van de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder ;
 - Wijziging van de indeling van de evenementen volgens het CSMP ASLP-project van het l'EUAR (European Union Agency for Railways). Het COR project is stopgezet ;
 - Voortzetting van de werkzaamheden ter verbetering van de gegevensanalyses: waargenomen trends, ... ;
 - Update van softwaretoepassingen ;
 - Wijziging van de databanken op basis van de projecten van het Europees Bureau en

- européenne et des règlements de la Commission européenne ;
- Logiciel d'analyse utilisé lors des enquêtes ;
- Logiciel pour faciliter l'anonymisation des documents dans le cadre de l'application du RGPD ;
- Renouvellement du hosting des bases de données.
- Site internet :
 - Renouvellement du Hosting et maintenance du site internet de l'OE.

Méthode de calcul de la dépense

Sur base des achats précédents et sur base des prix du marché.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Dans la mise en place du CSM ASLP, l'ERA a planifié qu'en 2023, des étapes supplémentaires auront été accomplies, ce qui nécessitera d'avantages d'adaptations des bases de données de l'organisme d'enquête : de l'expertise externe sera nécessaire pour ces adaptations.

Un des projets de l'organisme d'enquête est d'améliorer sa communication par l'intermédiaire de son site web avec l'aide de développeurs externes pour réaliser les adaptations techniques nécessaires.

Alignement des dépenses sur les recettes.

Gender Impact

Catégorie 1 – pas d'impact

A.B. 33 22 11 121199 : Indemnités forfaitaires compensatoires de frais de personnel.

- de verordeningen van de Europese Commissie;
- Analysesoftware gebruikt bij onderzoeken;
- Software om het anonimiseren van documenten in het kader van de GDPR te vergemakkelijken;
- Vernieuwing van de Hosting van de Database.
- Website:
 - Vernieuwing van de Hosting en het onderhoud van de website van het OO.

Berekeningsmethode van de uitgave

Op basis van de eerdere aankopen en de marktprijzen.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

Voor wat betreft de implementering van de CSM ASPL heeft het ERA gepland dat er in 2023 bijkomende stappen zullen zijn afgerond, wat meer aanpassingen van de databanken van het onderzoeksorgaan met zich meebrengt: externe expertise zal nodig zijn voor deze aanpassingen.

Eén van de projecten van het onderzoeksorgaan is het verbeteren van haar communicatie door middel van de website, en dit met de hulp van externe ontwikkelaars om de nodige technische aanpassingen uit te voeren.

Afstemming van uitgaven op inkomsten.

Gender Impact

Categorie 1 – geen impact

B.A. 33 22 11 121199: Forfaitaire onkostenvergoedingen aan het personeel.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	1	3	6	6	6	6	6	6	Vastleggingen
Liquidations	1	3	6	6	6	6	6	6	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

- A.R. du 13 juillet 2017 fixant les indemnités et remboursements des membres du personnel de la fonction publique fédérale.
- A.R. du 24 janvier 1969 relatif à la réparation, en faveur des membres du personnel du secteur public, des dommages résultant des accidents du travail et des accidents survenus sur le chemin de travail.
- A.R. du 10 avril 2022 modifiant diverses dispositions concernant le télétravail et le travail en bureau satellite dans la fonction publique fédérale administrative.

Crédit destiné au remboursement :

- D'indemnités kilométriques et de frais de parcours et de séjour ;
- Des frais de déplacement résultant d'une expertise médicale à la suite d'un accident du travail ;
- De frais de connexion internet pour le télétravail ;
- Des frais engagés suite à l'organisation du télétravail chez les membres du personnel.

Méthode de calcul de la dépense

Le crédit est adapté aux besoins réels.

Augmentation de l'indemnité pour frais de télétravail à partir du 1er janvier 2022 (+ 30 euros).

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Le montant demandé tient compte d'une augmentation du nombre de télétravailleurs et de l'évolution de l'indemnité accordée dans ce cadre de régime de travail (recrutement prévu en 2022).

Alignement des dépenses sur les recettes.

Gender Impact

Catégorie 1 – pas d'impact

A.B. 33 22 11 741001 : Dépenses pour l'achat de matériel roulant.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

- K.B. van 13 juli 2017 tot vaststelling van de toelagen en vergoedingen van de personeelsleden van het federaal openbaar ambt.
- K.B. van 24 januari 1969 betreffende de schadevergoeding ten gunste van personeelsleden van de overheidssector, voor arbeidsongevallen en voor ongevallen op de weg naar en van het werk.
- K.B. van 10 april 2022 tot wijziging van diverse bepalingen inzake telewerk en satellietwerk in het federaal administratief openbaar ambt.

Krediet bestemd voor de terugbetaling:

- Van kilometervergoedingen evenals reis- en verblijfkosten;
- Van verplaatsingskosten die uit een medische expertise voortvloeien ten gevolge van een arbeidsongeval;
- Van de verbindingskosten inzake internet voor het telewerk;
- Vastgelegde kosten ingevolge de organisatie van het telewerk bij de personeelsleden.

Berekeningsmethode van de uitgave

Het krediet werd aangepast aan de reële noden.

Verhoging vergoeding telewerkkosten vanaf 1 januari 2022 (+ 30 euro).

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

Het gevraagde bedrag houdt rekening met een verhoging van het aantal telewerkers en de evolutie van de vergoeding die toegekend wordt in het kader van dit werkregime (aanwerving voorzien in 2022).

Afstemming van uitgaven op inkomsten.

Gender Impact

Categorie 1 – geen impact

B.A. 33 22 11 741001: Uitgaven voor de aankoop van rollend materiaal.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	B12023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	-	56	56	-	-	-	-	-	Vastleggingen
Liquidations	-	56	56	-	-	-	-	-	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Cette somme est destinée à l'achat des véhicules propres pour l'organisme d'enquête. L'organisme d'enquête doit disposer d'autonomie pour se rendre sur les lieux des accidents ou incidents et doit s'assumer en matière de mobilité. L'organisme d'enquête doit se rendre sur les lieux des accidents rapidement. L'accès au site ne peut se faire en transport public et doit être possible à toute heure du jour et de la nuit, ainsi que le weekend et les jours fériés.

Dans le cadre d'un accident, un système de relais entre les enquêteurs est mis en place, que ce soit durant la journée ou durant la nuit.

Pour diminuer l'empreinte écologique et la sous-utilisation de certaines voitures de service, l'OE est en train de modifier ses procédures et de renouveler les voitures de service.

L'utilisation des voitures personnelles ou de service pour les gardes est fonction des enquêteurs et de la disponibilité d'un véhiculé privé.

Méthode de calcul de la dépense

L'OEAIF (Organisme d'Enquête sur les Accidents et Incidents Ferroviaires) adapte ses achats de véhicule selon les voitures disponibles dans le TOFA auquel l'OEAIF participe au même titre que le SPF Mobilité et Transports.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 22 11 742201 : Dépenses pour l'acquisition de biens meubles durables, à l'exception des dépenses informatiques.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Dit bedrag is bedoeld voor de aanschaf van eigen voertuigen voor het onderzoeksorgaan. Het onderzoeksorgaan moet zich autonoom naar de plaats van het ongeval of incident kunnen begeven en de verantwoordelijkheid aangaande zijn mobiliteit op zich nemen. Het onderzoeksorgaan moet snel op de plaats van het ongeval aankomen. Toegang tot de site kan mogelijks niet met het openbaar vervoer en moet op elk moment van de dag of de nacht, alsook in het weekend en op feestdagen mogelijk zijn.

In het kader van een ongeval wordt er een aflossingssysteem tussen de onderzoekers geïmplementeerd, ongeacht of dat ongeval overdag of 's nachts gebeurt.

Om de ecologische voetafdruk en de onderbenutting van bepaalde dienstauto's te verkleinen, is het OO zijn procedures aan het aanpassen.

Het gebruik van persoonlijke auto's en dienstauto's voor de wachtdienst hangt af van de onderzoekers en de beschikbaarheid van een privé-voertuig.

Berekeningsmethode van de uitgave

Het OOIS (Onderzoeksorgaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor) past haar aankoop van voertuigen aan aan de beschikbare voertuigen in de TOFA waaraan het OOIS deelneemt, net zoals de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 22 11 742201: Uitgaven voor de aankoop van duurzame goederen met uitsluiting van de informatica uitgaven.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	-	10	10	10	10	10	10	10	Vastleggingen
Liquidations	-	10	10	10	10	10	10	10	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Chaque année, en fonction des besoins et des possibilités, l'OE essaie d'acquérir de nouveaux instruments de mesure au prix du marché.

Méthode de calcul de la dépense

En fonction des prix du marché. Diverses études ont été réalisées afin d'évaluer l'opportunité d'acheter le matériel en fonction du nombre d'utilisation potentielle, de l'évolution technologique rapide.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 22 11 742204 : investissements informatiques.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Elk jaar probeert het OO, afhankelijk van de behoeften en mogelijkheden, nieuwe meetapparatuur aan te schaffen tegen de marktprijs.

Berekeningsmethode van de uitgave

Gebaseerd op de marktprijzen. Er zijn verschillende studies uitgevoerd om de wenselijkheid van de aanschaf van de apparatuur te beoordelen op basis van het potentiële aantal toepassingen, van de snel veranderende technologie.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 22 11 742204: Investeringsuitgaven Informatica.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	-	6	6	6	6	6	6	6	Vastleggingen
Liquidations	-	6	6	6	6	6	6	6	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Achat de licences de logiciel pour améliorer la procédure de suivi en mode projet pour être compatible avec les logiciels mis à disposition par le SPF et permettre de finaliser les rapports d'enquête dans les meilleurs délais.

Acquisition de matériel informatique en remplacement du matériel défectueux ou devenu obsolète.

Achat et renouvellement des licences de software pour l'établissement de la base de données.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Aankoop van softwarelicenties om de opvolgingsprocedure in projectmodus te verbeteren met het oog op compatibiliteit met de software die door de FOD ter beschikking wordt gesteld, zodat de onderzoeksverslagen zo snel mogelijk afgerond kunnen worden.

Aankoop van informaticamaterieel ter vervanging van defect of verouderd materieel.

Aankoop en vernieuwing van softwarelicenties voor het opzetten van de databank.

Renouvellement des licences pour des softwares en vue d'une utilisation optimale des données disponibles dans la base de données de l'OE. Ceci, aussi bien dans le cadre des enquêtes et de leur mise à disposition du SSICF que dans le cadre de l'analyse des tendances des événements au niveau des acteurs (entreprises ferroviaires et gestionnaire d'infrastructure).

Méthode de calcul de la dépense

Sur base des achats précédents et sur base des prix du marché.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

Vernieuwing van licenties voor software met het oog op een optimaal gebruik van de gegevens in de OO-databank. Zowel in het kader van de onderzoeken en de terbeschikkingstelling ervan aan de DVIS als voor het analyseren van de tendensen in de gebeurtenissen bij de betrokken actoren (spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerder).

Berekeningsmethode van de uitgave

Op basis van de eerdere aankopen en de marktprijzen.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

Section 33**SPF MOBILITE ET TRANSPORTS****DIVISION ORGANIQUE : 22 SERVICES
AUTONOMES****PROGRAMME 22/2****ORGANE D'ENQUETE NAVIGATION*****Missions assignées***

L'article 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 prévoit que :

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

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

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

La mission de l'OFEAN consiste essentiellement à enquêter sur les causes des incidents et accidents survenus en mer et dans les eaux maritimes et éventuellement à formuler les recommandations nécessaires en vue d'éviter la répétition de tels incidents et accidents. Les enquêtes de sécurité menées en vertu de la loi précitée ne sont pas destinées à déterminer les responsabilités ni à établir les culpabilités.

En outre, l'OFEAN est chargé d'appliquer d'autres dispositions de la directive. Il doit, entre autres : décider de la pertinence d'une enquête, collaborer avec les organismes d'enquêtes des autres États du pavillon, faire rapport à la Commission européenne, ...

Sectie 33**FOD MOBILITEIT EN VERVOER****ORGANISATIEAFDELING: 22 AUTONOME
DIENSTEN****PROGRAMMA 22/2****ONDERZOEKSORGAAN SCHEEPVAART*****Toegewezen opdrachten***

Artikel 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 als volgt:

"De Lidstaten zorgen ervoor dat 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."

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

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

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

Tevens wordt FOSO belast met het uitvoeren van andere bepalingen van de richtlijn. Dit houdt onder meer in: beslissen over het al dan niet instellen van een onderzoek, het maken van afspraken met

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

Objectifs poursuivis par le programme

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

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

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

Moyens mis en œuvre

20. Personnel

A.B. 33 22 0 110003 : Rémunérations et allocations quelconques : personnel statutaire définitif et stagiaire.

onderzoeksorganen uit andere Staten, het rapporteren aan de Europese Commissie, ...

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

Nagestreefde doelstellingen door het programma

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 haar toevertrouwde opdrachten.

Om een onafhankelijke en structurele financiering van FOSO mogelijk te maken, werd een begrotingsfonds opgericht met betrekking tot de werking van de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen. FOSO moet haar oprichtings-, personeels-, en werkingskosten van allerhande aard vanuit dit fonds betalen.

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

Aangewende middelen

20. Personeel

B.A. 33 22 20 110003: Bezoldigingen en allerhande toelagen: vast en stagelopen personeel.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	146	189	196	196	196	196	196	196	Vastleggingen
Liquidations	146	189	196	196	196	196	196	196	Vereffeningen

Méthode de calcul de la dépense

Basé sur les besoins réels.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Berekeningsmethode van de uitgave

Gebaseerd op daadwerkelijke behoeften.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

Index crédits de personnel (3,86%) : + 7 000 euros

Alignement des dépenses sur les recettes.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

21 Frais de fonctionnement

A.B. 33 22 21 121101 : Dépenses permanentes pour achat de biens non durables et de services, à l'exclusion des dépenses informatiques.

Index personeelskredieten (3,86%): + 7 000 euro

Afstemming van uitgaven op inkomsten.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

21. Werkingskosten

B.A. 33 22 21 121101: Bestendige uitgaven voor aankoop van niet-duurzame goederen en van diensten met uitsluiting van de informatica-uitgaven.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	19	75	85	85	65	85	85	85	Vastleggingen
Liquidations	18	75	85	85	65	85	85	85	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

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/CE du Parlement européen et du Conseil.

Loi du 2 juin 2012 relative à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation.

Arrêté royal du 3 août 2012 relatif à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation précisant le rapportage et fixant la carte de légitimation.

Arrêté royal du 1^{er} octobre 2012 relatif à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation précisant les modalités d'organisation, de composition et de fonctionnement et fixant les compétences du personnel.

Arrêté royal du 11 juillet 2016 relatif à la désignation d'un directeur nommé auprès de l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation.

Loi du 11 août 2017 modifiant la loi du 5 février 2007 relative à la sécurité maritime, la loi du 2 juin 2012 relative à l'autorité fédérale d'enquête sur les accidents de navigation et la loi organique du 27 décembre 1990 portant création des fonds budgétaires.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

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.

Wet van 2 juni 2012 betreffende de federale instantie voor scheepvaartongevallen .

Koninklijk besluit van 3 augustus 2012 betreffende de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen tot nadere regeling van de rapportering en tot vaststelling van de legitimatiekaart.

Koninklijk besluit van 1 oktober 2012 betreffende de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen tot nadere regeling van de organisatie, de samenstelling en de werking en tot vaststelling van de bekwaamheden van de personeelsleden.

Koninklijk besluit van 11 juli 2016 betreffende de aanstelling van een directeur bij de federale onderzoeksinstantie voor scheepvaartongevallen.

Wet van 11 augustus tot wijziging van de wet van 5 februari 2007 betreffende de maritieme beveiliging, de wet van 2 juni 2012 betreffende de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen en de

Nature des dépenses autorisées :

Les frais de création, de personnel et de fonctionnement de toute nature concernant l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation, tel que visé à l'article 7 de la loi du 12 juin 2012 relative à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation.

Méthode de calcul de la dépense**Frais d'exploitation :**

- Recours à des experts : 61 000 euros
- Voitures de service (entretien et consommation) : 1 000 euros
- Vêtements de sécurité : 1 000 euros
- Formations : 1 000 euros
- Missions à l'étranger (15 000 euros), notes de frais (1 000 euros), missions de service avec le train (système CTOL) (1 000 euros) : 17 000 euros
- Dépenses diverses : 2 000 euros

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Le montant demandé résulte dans le transfert de crédit depuis l'A.B. 33 22 21 12 11 04, le besoin a été rempli. (+ 9 000 euros).

Par ailleurs, le montant demandé tient compte de l'évolution à la hausse de l'estimation des recettes : + 1 000 euros.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 22 21 121104 : Dépenses diverses de fonctionnement relatives à l'informatique.

organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van de begrotingsfondsen.

Aard van de toegestane uitgaven:

De oprichtings-, personeels- en werkingskosten van allerhande aard met betrekking tot de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen, zoals bedoeld in artikel 7 van de wet van 2 juni 2012 betreffende de federale instantie voor het onderzoek van scheepvaartongevallen.

Berekeningsmethode van de uitgave**Werkingskosten:**

- Beroep op expertise: 61 000 euro
- Dienstwagens (onderhoud en verbruik): 1 000 euro
- Veiligheidskledij: 1 000 euro
- Opleidingen: 1 000 euro
- Zendingen buitenland (15 000 euro), onkostennota's (1 000 euro), dienstverplaatsingen met de trein (CTOL-systeem) (1 000 euro): 17 000 euro
- Diverse uitgaven: 2 000 euro

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

Het gevraagde bedrag vloeit voort uit de overdracht van kredieten van de B.A. 33 22 21 12 11 04, in de behoefte is voorzien. (+ 9 000 euro).

Voorts is in het gevraagde bedrag rekening gehouden met de opwaartse tendens van de geraamde ontvangsten: + 1 000 euro.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 22 21 121104: Allerhande werkingsuitgaven met betrekking tot de informatica.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	3	10	1	1	1	1	1	1	Vastleggingen
Liquidations	3	10	1	1	1	1	1	1	Vereffeningen

Méthode de calcul de la dépense

Montant défini par défaut pour subvenir à des besoins éventuels.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Il était prévu un montant pour la maintenance du logiciel IncidentXP. En raison d'un prix préférentiel lors d'une souscription pluriannuelle, le prix annuel a été fortement réduit et engagé totalement en 2021. Le besoin n'existe donc plus à court terme.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 22 21 121199 : Indemnités forfaitaires compensatoires de frais au personnel (non imposables).

Berekeningsmethode van de uitgave

Standaard bedrag ingesteld om aan elke behoefte te voldoen.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

Er was een bedrag uitgetrokken voor het onderhoud van de IncidentXP-software. Door een voorkeursprijs voor een meerjarenabonnement is de jaarprijs aanzienlijk verlaagd en in 2021 volledig vastgelegd. De behoefte bestaat dus niet meer op korte termijn.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 22 21 121199: Forfaitaire onkostenvergoedingen aan het personeel (fiscaal niet belastbaar).

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	-	2	2	2	2	2	2	2	Vastleggingen
Liquidations	-	2	2	2	2	2	2	2	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

- A.R du 13 juillet 2017 fixant les indemnités et remboursements des membres du personnel de la fonction publique fédérale.
- A.R. du 24 janvier 1969 relatif à la réparation, en faveur des membres du personnel du secteur public, des dommages résultant des accidents du travail et des accidents survenus sur le chemin de travail.
- A.R. du 10 avril 2022 modifiant diverses dispositions concernant le télétravail et le travail en bureau satellite dans la fonction publique fédérale administrative.

Crédit destiné au remboursement :

- D'indemnités kilométriques et de frais de parcours et de séjour ;
- Des frais de déplacement résultant d'une expertise médicale à la suite d'un accident du travail ;

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

- K.B van 13 juli 2017 tot vaststelling van de toelagen en vergoedingen van de personeelsleden van het federaal openbaar ambt.
- K.B. van 24 januari 1969 betreffende de schadevergoeding ten gunste van personeelsleden van de overheidssector, voor arbeidsongevallen en voor ongevallen op de weg naar en van het werk.
- K.B. van 10 april 2022 tot wijziging van diverse bepalingen inzake telewerk en satellietwerk in het federaal administratief openbaar ambt.

Krediet bestemd voor de terugbetaling:

- Van kilometervergoedingen evenals reis- en verblijfkosten;
- Van verplaatsingskosten die uit een medische expertise voortvloeien ten gevolge van een arbeidsongeval;

- De frais de connexion internet pour le télétravail ;
- Des frais engagés suite à l'organisation du télétravail chez les membres du personnel.

Méthode de calcul de la dépense

Le crédit est adapté aux besoins réels.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 22 21 741001 : Dépenses pour l'achat de matériel roulant.

- Van de verbindingskosten inzake internet voor het telewerk;
- Vastgelegde kosten ingevolge de organisatie van het telewerk bij de personeelsleden.

Berekeningsmethode van de uitgave

Het krediet werd aangepast aan de reële noden.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 22 21 741001: Uitgaven voor de aankoop van rollend materiaal.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	-	-	-	-	20	-	-	-	Vastleggingen
Liquidations	-	-	-	-	20	-	-	-	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Acquisition d'un véhicule de service.

Méthode de calcul de la dépense

Le crédit est adapté aux besoins réels.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 22 21 742204 : Dépenses d'investissement relatives à l'informatique.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Aankoop van een dienstvoertuig.

Berekeningsmethode van de uitgave

Het krediet werd aangepast aan de reële noden.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 22 21 742204: Investeringsuitgaven inzake informatica.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	-	1	1	1	1	1	1	1	Vastleggingen
Liquidations	-	1	1	1	1	1	1	1	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Achat de petit matériel.

Méthode de calcul de la dépense

Prix du marché.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Aankoop van klein materieel.

Berekeningsmethode van de uitgave

Marktprijs.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

Section 33**SPF MOBILITE ET TRANSPORTS****DIVISION ORGANIQUE : 22 SERVICES
AUTONOMES****PROGRAMME 22/3****SERVICE MEDIATION AERIENNE****Missions assignées**

L'arrêté royal du 15 mars 2002 portant création d'un Service autonome de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National est paru au Moniteur Belge du 30 mars 2002. Ce service est opérationnel depuis le 1^{er} février 2002. La Loi du 28 avril 2010 portant des dispositions diverses.

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 les suggestions des riverains 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 ;
- Tenir à jour la documentation relative aux nuisances sonores et aux trajectoires des aéronefs à l'Aéroport de Bruxelles-National ;
- Fournir un soutien logistique et administratif et assurer le secrétariat du Forum de concertation, constitué des différentes parties concernées par l'Aéroport de Bruxelles-National et les nuisances sonores occasionnées par l'emploi de celui-ci.

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

Par la mise en place d'un Service de Médiation indépendant au sein du SPF Mobilité et Transports, le Gouvernement concrétise l'engagement pris dans le

Sectie 33**FOD MOBILITEIT EN VERVOER****ORGANISATIEAFDELING: 22 AUTONOME
DIENSTEN****PROGRAMMA 22/3****OMBUDSDIENST LUCHTVAART****Toegewezen opdrachten**

Het koninklijk besluit van 15 maart 2002 houdende de oprichting van een autonome Ombudsdienst van de federale regering voor de Luchthaven Brussel-Nationaal, is verschenen in het Belgisch Staatsblad van 30 maart 2002. Deze dienst is operationeel sinds 1 februari 2002. De Wet van 28 april 2010 houdende diverse bepalingen.

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 Brussel-Nationaal in functie van de ontvangen klachten;
- Het verzamelen en behandelen van klachten en 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 met betrekking tot de geluidshinder en de trajecten van de vliegtuigen op de Luchthaven Brussel-Nationaal;
- Het verlenen van logistieke en administratieve steun en het verzorgen van het secretariaat van het Overlegforum, opgericht met de verschillende partijen die betrokken zijn bij de Luchthaven Brussel-Nationaal en de geluidshinder die door het gebruik daarvan wordt veroorzaakt.

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

Door het oprichten van een onafhankelijke Ombudsdienst binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer concretiseert de regering de verbintenis

cadre de l'accord du 11 février 2000 sur l'Aéroport de Bruxelles-National.

Objectifs poursuivis par le programme

Ce service autonome examine et traite les plaintes relatives aux nuisances sonores occasionnées par les avions utilisant l'Aéroport de Bruxelles-National et assure le secrétariat du Forum de concertation pour l'Aéroport de Bruxelles-National, bien que les réunions de ce Forum aient été suspendues par décision ministérielle.

Le Service de Médiation est fonctionnellement autonome et 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. Ce service mène ses missions en toute indépendance, dont la collecte, l'enregistrement et l'analyse de tous les renseignements pertinents pour traiter et déterminer les causes des plaintes des riverains de l'Aéroport de Bruxelles-National.

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

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

Les plaintes et demandes qui ne concernent pas directement les missions légales du Service de Médiation sont malgré tout traitées, en ce sens où les dossiers sont transmis aux bonnes personnes afin d'assurer la bonne continuité administrative des demandes.

En 21 années d'existence, le Service de Médiation a traité plus de 14.500.000 plaintes et le volume actuel est de 10.000 plaintes par mois.

die werd aangegaan in het kader van het akkoord van 1 februari 2000 betreffende de Luchthaven Brussel-Nationaal.

Nagestreefde doelstellingen door het programma

Deze autonome dienst onderzoekt en behandelt de klachten inzake geluidsoverlast veroorzaakt door de vliegtuigen die de Luchthaven Brussel-Nationaal gebruiken en verzekert het secretariaat van het Overlegforum voor de Luchthaven Brussel-Nationaal, hoewel de vergaderingen van dit forum voor onbepaalde tijd werden opgeschort door ministerieel besluit.

De Ombudsdienst functioneert autonoom en onafhankelijk, 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. Deze dienst voert zijn opdrachten in alle onafhankelijkheid uit. Deze opdrachten omvatten het verzamelen, registreren en analyseren van alle inlichtingen die relevant zijn om de oorzaken van de klachten van de omwonenden van de Luchthaven van Brussel-Nationaal te behandelen en te bepalen.

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 coördinator van de slots en skeyes beschikken en die nodig zijn voor de uitvoering van zijn opdrachten.

Op elke klacht (of vraag) die wordt gesteld 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.

De klachten en aanvragen die niet rechtsreeks betrekking hebben op de legale missies van de Ombudsdienst, worden desondanks nog steeds behandeld, in die zin dat de dossiers aan de juiste en betrokken personen worden bezorgd teneinde een goede administratieve continuïteit van de aanvragen te waarborgen.

In haar 21 jarig bestaan heeft de Ombudsdienst meer dan 14.500.000 klachten behandeld en het

Le Service de Médiation fournit un effort important en matière de communication pro-active, sur les réseaux sociaux, en avertissant des fermetures de pistes, des travaux, des changements de pistes ou des conditions météorologiques qui ont une influence sur l'utilisation des pistes et des procédures d'atterrissage et de décollage. Lorsque les utilisations préférentielles des pistes ne sont pas appliquées, la diffusion d'information se fait presque en permanence, 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7.

A titre d'exemple, par mois, les messages du Médiateur aérien sont consultés par plus de 140.000 personnes quant à l'utilisation des pistes ; ce qui prouve l'impact d'une communication intensive puisque le Service de Médiation doit aussi tenir à jour la documentation relative aux nuisances sonores et aux trajectoires des aéronefs à l'Aéroport de Bruxelles-National.

Le Service de Médiation publie de nombreuses fiches d'information reprenant une description précise des différentes procédures de vol, et présente chaque année un rapport annuel d'activités au Ministre de la Mobilité. Ce rapport annuel se veut un inventaire complet et historique de la situation, avec énumération de nombreuses données chiffrées afin de permettre à tous les décideurs de disposer d'une documentation objective et chiffrée de la situation des survols (cartes de survols, évolution du trafic, inventaire des décisions gouvernementales, jurisprudence, historique des procédures, normes de vent, pourcentage des utilisations annuelles de pistes).

Sur base de l'analyse des plaintes, le Service de Médiation réalise des études plus détaillées sur certains aspects de la problématique et transmet des propositions ciblées au Ministre qui a l'Aéronautique dans ses attributions.

Le Service de Médiation a collecté, en 20 années d'existence, une très importante documentation sur la problématique environnementale liée aux survols depuis Bruxelles-National, sur les aéronefs, sur les procédures aéronautiques, sur l'évolution et la jurisprudence et sur le monde de l'aviation en général.

Le Service de Médiation est composé d'une équipe de 5 membres de skeyes détachés et placés sous la direction exécutive du Directeur, Médiateur Aérien, qui est un membre du SPF Mobilité et Transports et ce en exécution d'une mise à disposition gratuite selon la convention de service du 2 mai 2002 signée entre le Ministre de la Mobilité et l'administrateur délégué de skeyes.

huidige volume bedraagt 10.000 klachten per maand.

De Ombudsdienst levert een belangrijke inspanning inzake proactieve communicatie, op de sociale netwerken, door sluitingen van banen aan te kondigen, werkzaamheden, baanwijzigingen of meteorologische condities die een invloed hebben op het baangebruik en de landing- en opstijgprocedures. Wanneer het preferentieel baangebruik niet wordt toegepast, gebeurt de informatieverbreiding nagenoeg permanent, 24 uur op 24 en 7 dagen op 7.

Zo worden de berichten van de Luchtvaart-Ombudsman over het baangebruik, maandelijks, door bijvoorbeeld meer dan 140.000 personen geraadpleegd; dit bewijst de impact van een intensieve communicatie vermits de Ombudsdienst ook de documentatie in verband met de geluidshinder en de vliegroutes van de vliegtuigen op de Luchthaven Brussel-Nationaal up-to-date moet houden.

De Ombudsdienst publiceert talrijke informatiefiches met een precieze beschrijving van de verschillende vliegprocedures, en stelt elk jaar een activiteitenverslag voor aan de Minister van Mobiliteit. Dit jaarverslag is bedoeld als een volledige en historische inventaris van de situatie, met een opsomming van talrijke cijfergegevens om alle besluitvormers objectieve en gekwantificeerde documentatie over de overvliegende vluchten te verschaffen (vliegschema's, evolutie van het vliegverkeer, inventarisatie van overheidsbesluiten, jurisprudentie, procedurele geschiedenis, windnormen, percentage van het jaarlijkse baangebruik).

Op basis van de analyse van de klachten, voert de Ombudsdienst meer gedetailleerde studies uit over bepaalde aspecten van de problematiek en bezorgt deze gerichte voorstellen aan de Minister die de luchtvaart onder zijn bevoegdheden heeft.

De Ombudsdienst heeft, in haar 20 jarig bestaan, zeer belangrijke documentatie verzameld over de milieuproblematiek die verband houdt met overvluchten vanaf Brussel-Nationaal, de luchtvaartuigen, over het verloop van de rechtspraak en de luchtvaart in het algemeen.

De Ombudsdienst bestaat uit een team van 5 leden van skeyes, gedetacheerd en geplaatst onder de uitvoerende leiding van de Directeur, de Luchtvaart-Ombudsman, die deel uitmaakt van de FOD Mobiliteit en Vervoer en kosteloos ter beschikking wordt gesteld overeenkomstig het dienstencontract van 2 mei 2002 ondertekend

Moyens mis en œuvre**31. Frais de fonctionnement**

A.B. 33 22 31 121101 : Dépenses permanentes pour achat de biens non durables et de services, à l'exclusion des dépenses informatiques.

tussen de Minister van Mobiliteit en de gedelegeerd bestuurder van skeyes.

Aangewende middelen**31. Werkingskosten**

B.A. 33 22 31 121101: Bestendige uitgaven voor aankoop van niet-duurzame goederen en van diensten met uitsluiting van de informatica-uitgaven.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	13	16	16	16	16	16	16	16	Vastleggingen
Liquidations	13	16	16	16	16	16	16	16	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

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

Les frais d'exploitation sont relatifs à des dépenses de fonctionnement, achat de consommables, des frais de déplacement, entretien des véhicules, carburant, frais de parking, entretien du matériel technique.

Omschrijving / Wettelijke basis / Réglementaire basis

Het koninklijk besluit van 15 maart 2002 houdende de oprichting van een Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal werd gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 30 maart 2002.

De bedrijfskosten hebben betrekking op werkingsuitgaven, aankoop van verbruiksgoederen, verplaatsingskosten, onderhoud van de voertuigen, brandstof, parkingkosten, onderhoud van het technische materieel.

Méthode de calcul de la dépense

Frais Télécom : 1 300 euros
Carburant des véhicules : 4 000 euros
Nettoyage des véhicules : 300 euros
Remboursement des frais exposés par le personnel : 3 000 euros
Entretien des véhicules : 1 600 euros
Photocopieur (location, encre, frais d'impression) : 1 200 euros
Renouvellement de petit matériel (fournitures de bureau) : 4 000 euros

Berekeningsmethode van de uitgave

Telecomkosten: 1 300 euro
Brandstof voertuigen: 4 000 euro
Reiniging voertuigen: 300 euro
Vergoeding van door het personeel opgelopen kosten: 3 000 euro
Onderhoud voertuigen: 1 600 euro
Kopieerapparaat (huur, inkt, afdrukkosten): 1 200 euro
Vernieuwing klein materiaal (kantoorbenodigdheden): 4 000 euro

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

A.B. 33 22 31 121104 : frais d'exploitation informatique.

B.A. 33 22 31 121104: Werkingsuitgaven informatica.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	1	4	3	3	3	3	3	3	Vastleggingen
Liquidations	4	4	3	3	3	3	3	3	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

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

Afin que le Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National puisse accomplir ses tâches, des dépenses de fonctionnement informatique sont prévues.

Méthode de calcul de la dépense

2023 :
Abonnement flightradar : 40 euros
Fournitures d'impression : 160 euros
Renouvellement licence graphique : 1 000 euros
Achat petit matériel (clavier, souris, imprimante, ...) : 1 700 euros

2024 :
Abonnement flightradar : 40 euros
Fournitures d'impression : 160 euros
Renouvellement licence graphique : 1 000 euros
Achat petit matériel : 1 200 euros

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Basé sur les besoins réels

Compensation vers l'A.B. 742204 : - 1 000 euros

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Het koninklijk besluit van 15 maart 2002 houdende de oprichting van een Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal werd gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 30 maart 2002.

Opdat de Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal in staat zou zijn zijn taken uit te voeren, zijn er werkingsuitgaven op het vlak van informatica voorzien.

Berekeningsmethode van de uitgave

2023:
Abonnement flightradar: 40 euro
Printerbenodigdheden: 160 euro
Hernieuwing grafische licentie: 1 000 euro
Aankoop klein materieel (klavier, muis, printer, ...): 1 700 euro

2024:
Abonnement flightradar: 40 euro
Printerbenodigdheden: 160 euro
Hernieuwing grafische licentie: 1 000 euro
Aankoop klein materieel: 1 200 euro

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

Gebaseerd op daadwerkelijke behoeften.

Overdracht naar de B.A. 742204: - 1 000 euro

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

A.B. 33 22 31 121199 : Indemnités forfaitaires compensatoires de frais de personnel.

B.A. 33 22 31 121199: Forfaitaire onkostenvergoedingen aan het personeel.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	-	1	1	1	1	1	1	1	Vastleggingen
Liquidations	-	1	1	1	1	1	1	1	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

- A.R du 13 juillet 2017 fixant les indemnités et remboursements des membres du personnel de la fonction publique fédérale.
- A.R. du 24 janvier 1969 relatif à la réparation, en faveur des membres du personnel du secteur public, des dommages résultant des accidents du travail et des accidents survenus sur le chemin de travail.
- A.R. du 10 avril 2022 modifiant diverses dispositions concernant le télétravail et le travail en bureau satellite dans la fonction publique fédérale administrative.

Crédit destiné au remboursement :

- D'indemnités kilométriques et de frais de parcours et de séjour ;
- Des frais de déplacement résultant d'une expertise médicale à la suite d'un accident du travail ;
- De frais de connexion internet pour le télétravail ;
- Des frais engagés suite à l'organisation du télétravail chez les membres du personnel.

Méthode de calcul de la dépense

Le crédit est adapté aux besoins réels.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 22 31 742201 : Dépenses pour l'acquisition de biens meubles durables, à l'exception des dépenses informatiques.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

- K.B van 13 juli 2017 tot vaststelling van de toelagen en vergoedingen van de personeelsleden van het federaal openbaar ambt.
- K.B. van 24 januari 1969 betreffende de schadevergoeding ten gunste van personeelsleden van de overheidssector, voor arbeidsongevallen en voor ongevallen op de weg naar en van het werk.
- K.B. van 10 april 2022 tot wijziging van diverse bepalingen inzake telewerk en satellietwerk in het federaal administratief openbaar ambt.

Krediet bestemd voor de terugbetaling:

- Van kilometervergoedingen evenals reis- en verblijfkosten;
- Van verplaatsingskosten die uit een medische expertise voortvloeien ten gevolge van een arbeidsongeval;
- Van de verbindingskosten inzake internet voor het telewerk;
- Vastgelegde kosten ingevolge de organisatie van het telewerk bij de personeelsleden.

Berekeningsmethode van de uitgave

Het krediet werd aangepast aan de reële noden.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 22 31 742201: Uitgaven voor de aankoop van duurzame goederen met uitsluiting van de informatica uitgaven.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	2	1	1	1	1	1	1	1	Vastleggingen
Liquidations	-	1	1	1	1	1	1	1	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

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

Achat de mobilier et renouvellement de petit matériel.

2023 : achat de mobilier de bureau à remplacer ou en cas de défectuosité.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 22 31 742204 : investissements informatiques.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Het koninklijk besluit van 15 maart 2002 houdende de oprichting van een Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal werd gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 30 maart 2002.

Aankoop van meubilair en vernieuwing van klein materieel.

2023: aankoop van kantoormeubilair ter vervanging of in het geval van een defect.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 22 31 742204: Investeringsuitgaven Informatica.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	3	4	5	2	-	-	3	3	Vastleggingen
Liquidations	-	4	5	2	-	-	3	3	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

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

Méthode de calcul de la dépense

2023 : acquisition de 2 ordinateurs portables (2 000 euros) et remplacement de 6 écrans LED (3 000 euros).

Nouveaux engagements 2023 : webmaster/ team coordinateur et possibilité de télétravail

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Het koninklijk besluit van 15 maart 2002 houdende de oprichting van een Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal werd gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 30 maart 2002.

Berekeningsmethode van de uitgave

2023: aankoop van 2 laptops (2 000 euro) en vervanging van 6 LED schermen (3 000 euro).

Nieuwe aanwervingen 2023: webmaster/ team coördinator en mogelijkheid tot telewerk.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Basé sur les besoins réels.

Transfert de l'A.B. 121104 : +1 000 euros

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

Gebaseerd op daadwerkelijke behoeften.

Overdracht van de B.A. 121104: + 1 000 euro

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

Sectie 33

FOD MOBILITEIT EN VERVOER

**ORGANISATIEAFDELING: 22 AUTONOME
DIENSTEN**

PROGRAMMA 22/4

OMBUDSDIENST TREINREIZIGERS

Aangewende middelen

Er zal een beroep worden gedaan op de interdepartementale provisie.

B.A. 33 22 40 110016: OMB SPOOR Bezoldigingen.

[illegible]

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 22 40 122148: *Betaling voor gedetacheerd personeel.*

[illegible]

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 22 41 121122: Bestendige uitgaven voor aankoop van niet-duurzame goederen en diensten.

[illegible]

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

*A.B. 33 22 41 414001 : Contribution Médiation Rail***Gender Impact**

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 22 41 414001: Bijdragen Ombudsdienst Spoor

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	83	-	-	-	-	-	-	-	Vastleggingen
Liquidations	83	-	-	-	-	-	-	-	Vereffeningen

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

*A.B. 33 22 41 742201 : Dépenses d'investissement - Achat biens meubles durables***Gender Impact**

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 22 41 742201: Investeringsuitgaven - Aankoop duurzame goederen

en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	1	-	-	-	-	-	-	-	Vastleggingen
Liquidations	1	-	-	-	-	-	-	-	Vereffeningen

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

*A.B. 33 22 41 742204 : Dépenses d'investissement relatives à l'informatique.***Gender Impact**

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 22 41 742204: Investeringsuitgaven informatica.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	-	-	-	-	-	-	-	-	Vastleggingen
Liquidations	1	-	-	-	-	-	-	-	Vereffeningen

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

Section 33**SPF MOBILITE ET TRANSPORTS****DIVISION ORGANIQUE : 22 SERVICES
AUTONOMES****PROGRAMME 22/5****SERVICE DE REGULATION DU TRANSPORT
FERROVIAIRE ET DE L'EXPLOITATION DE
L'AEROPORT BRUXELLES NATIONAL*****Missions assignées***

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 Bruxelles Airport. La régulation économique 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 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 (ou Secrétaire d'État), les instances européennes, ainsi que les régulateurs des autres États-membres.

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

En ce qui concerne l'aéroport de Bruxelles-National, un régulateur a été prévu à la suite de la privatisation de la Brussels International Airport Company (BIAC). Pour des motifs d'efficacité, il a été décidé d'adjoindre au régulateur ferroviaire des experts chargés de la régulation aéroportuaire. Cette décision a été mise en œuvre au travers de l'AR du 1^{er} février 2006 modifiant l'AR du 25 octobre 2004.

Sectie 33**FOD MOBILITEIT EN VERVOER****ORGANISATIEAFDELING: 22 AUTONOME
DIENSTEN****PROGRAMMA 22/5****DIENST REGULERING VAN HET SPOORVERVOER
EN VAN DE EXPLOITATIE VAN DE LUCHTHAVEN
BRUSSEL NATIONAAL*****Toegewezen opdrachten***

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, bv. Infrabel dat voor het beheer van de Belgische spoorweginfrastructuur instaat of 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, 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 (of Staatssecretaris), de Europese instanties en de regulatoren in de andere Lidstaten.

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

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

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 AR du 25 octobre 2004 créant le Service de Régulation du transport ferroviaire, fixant sa composition ainsi que les statuts administratif et pécuniaire applicables à ses membres.

Une nouvelle autonomisation (personnalité juridique propre), qui est une exigence de la législation européenne, doit encore être réalisée.

Objectifs poursuivis par le programme

Support administratif

Coordination

- Des activités administratives du Service de Régulation ;
- De la communication interne et externe ;
- De la rédaction du rapport annuel.

Ferroviaire

Le Service de Régulation rend des avis motivés, formule des propositions et effectue des recherches et des études concernant le marché ferroviaire. En outre, le Service de Régulation fournit au Ministre les informations nécessaires à l'établissement des règles relatives à la licence ferroviaire, à la tarification de l'utilisation de l'infrastructure et à la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire.

Le Service de Régulation fournit également des avis motivés concernant la convention de transport conclue entre Infrabel et la SNCB.

Par ailleurs, le Service de Régulation délivre, à la demande des parties qui souhaitent conclure un accord-cadre, un avis sur cette convention.

Une grande partie des missions du Service de Régulation consiste à exercer le contrôle de différents aspects du transport ferroviaire, comme par exemple le document de référence du réseau, la convention de transport, les redevances, l'attribution des capacités, la concurrence sur les marchés de services ferroviaires, le transport international des voyageurs et l'accès non discriminatoire aux services. Une nouvelle compétence a été récemment ajoutée, à savoir le contrôle de la séparation comptable entre les activités de gestion de l'infrastructure et les activités liées au transport de voyageurs. A l'évidence l'exécution de cette mission

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 KB 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.

Een verdere verzelfstandiging (eigen rechtspersoonlijkheid), wat een vereiste is in de Europese wetgeving, dient nog gerealiseerd te worden.

Nagestreefde doelstellingen door het programma

Administratieve ondersteuning

Coördinatie van

- De administratieve activiteiten van de Dienst Regulering;
- De interne en externe communicatie;
- Het opstellen van het jaarverslag.

Spoor

De Dienst Regulering geeft gemotiveerde adviezen, formuleert voorstellen en voert onderzoeken en studies uit met betrekking tot de spoorwegmarkt. Daarnaast bezorgt de Dienst Regulering de Minister de inlichtingen om de regels op te stellen over de spoorwegvergunning, de tarifiering van het infrastructuurgebruik en de toewijzing van de spoorweginfrastructuur.

De Dienst Regulering dient ook een met redenen omkleed advies te verstrekken over de inhoud van de vervoersovereenkomst die Infrabel en NMBS dienen af te sluiten.

Verder kan de Dienst Regulering, op vraag van de partijen die een kaderovereenkomst wensen te sluiten, een advies over deze overeenkomst verlenen.

Een groot deel van de opdrachten van de Dienst Regulering bestaat erin controle uit te oefenen op verschillende aspecten van het spoorwegvervoer, zoals onder meer de netverklaring en vervoersovereenkomst, de heffingen, de toewijzing van capaciteit, de concurrentie op de spoorwegmarkt, het internationaal reizigersvervoer en de non-discriminatoire toegang tot diensten. Onlangs werd een nieuwe bevoegdheid toegevoegd, namelijk het toezicht op de gescheiden boekhouding tussen de activiteiten voor het infrastructuurbeheer en de activiteiten in verband met het reizigersvervoer. Het is

nécessite des ressources et une expertise de haut niveau.

Enfin, il reste encore le contrôle des installations de service, plus ou moins 350 en Belgique, qui offrent des services ferroviaires sur lesquels le Service de Régulation exerce un contrôle d'accès et tarifaire.

Le Service de Régulation tranche les litiges relatifs à la répartition des capacités d'infrastructure, à la demande du gestionnaire de l'infrastructure ou d'un candidat. Il statue également sur les litiges relatifs à la mise en œuvre de la convention de transport conclue entre Infrabel et la SNCB.

Le Service de Régulation statue par voie de décision motivée sur toute plainte écrite d'une entreprise ferroviaire, d'un candidat ou du gestionnaire de l'infrastructure en cas de discrimination, de traitement inéquitable ou de tout préjudice résultant d'une infraction :

- Au document de référence du réseau ;
- Aux règles de répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire ;
- Aux règles de tarification et au montant ou à la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire ;
- Aux règles en matière de droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire ;
- Aux dispositions en matière d'accès aux installations de service et des services qui y sont fournis.

Le Service de Régulation peut prendre toute mesure nécessaire dans ce cadre, notamment des mesures conservatoires et des amendes administratives.

Le Code ferroviaire attribue également au Service de Régulation quelques missions complémentaires :

- Concernant l'octroi du nombre de minutes de retard dans le cadre du règlement des prestations ;
- Concernant les redevances en cas d'infrastructure surchargée ;
- Concernant les délais raisonnables dans lesquels l'exploitant des installations de service doit répondre aux demandes des entreprises ferroviaires pour ce qui concerne l'accès aux services offerts dans les gares.

La législation pose également pour le régulateur une obligation de consultation régulière des marchés et la mise en œuvre d'un « market monitoring ».

clairement que de l'accomplissement de cette tâche par des personnes possédant les compétences nécessaires et un haut niveau d'expertise.

Tenslotte is er nog de controle op de dienstvoorzieningen, een 350-tal in België, die spoorgerelateerde diensten verlenen waarop de Dienst Regulering toezicht houdt inzake toegang en tarieven.

De Dienst Regulering neemt op vraag van de infrastructuurbeheerder of van een kandidaat een beslissing in de geschillen over de toewijzing van de infrastructuurcapaciteit. Daarnaast neemt zij ook een beslissing in de geschillen aangaande de uitvoering van de vervoersovereenkomst, afgesloten tussen Infrabel en NMBS.

De Dienst Regulering doet via gemotiveerde beslissingen uitspraak over elke schriftelijke klacht van een spoorweginfrastructuurbeheerder, kandidaat of de infrastructuurbeheerder in geval van discriminatie, onrechtmatige behandeling of elk nadeel als gevolg van een inbreuk op:

- De netverklaring;
- De regels inzake de toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit;
- De tarifieringsregels en de hoogte of de structuur van de heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur;
- De regels over de toegang tot de spoorweginfrastructuur;
- De bepalingen inzake de toegang tot de dienstvoorzieningen en de diensten verleend hierin.

De Dienst Regulering kan in dat kader alle nodige maatregelen nemen, met inbegrip van bewarende maatregelen en bestuurlijke boetes.

Tenslotte geeft de Spoorcodex de Dienst Regulering ook enkele beslissingsopdrachten:

- Beslissing nemen over toekenning van het aantal minuten vertraging in het kader van de prestatieregeling;
- Beslissing nemen over de heffing in het geval van overbelaste infrastructuur;
- Een redelijke termijn vastleggen, binnen welke de exploitant van de dienstvoorziening dient te antwoorden op verzoeken van spoorweginfrastructuurbeheerders, betreffende de toegang tot en de dienstverlening in stations.

De wetgeving legt voor de regulator ook de verplichting vast tot regelmatige raadpleging van de markten en tot invoering van een markttoezicht.

Aéroport

Les compétences du Service de Régulation relatives 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 son utilisation correcte. Il conseille également le Ministre quant à une éventuelle révision ou un éventuel retrait de la licence d'exploitation ;
- Le régulateur fixe les règles en vue de leur publication future concernant les conditions d'utilisation des installations aéroportuaires, tout en précisant les informations que ces dernières doivent contenir ;
- Le régulateur approuve les chartes de qualité et les modifications relatives aux utilisateurs et aux passagers de l'aéroport ;
- Le régulateur approuve les conventions et les modifications conclues entre l'exploitant aéroportuaire et les prestataires de services en escale concernant les services liés à l'exploitation des installations aéroportuaires ;
- Après une plainte déposée par minimum une compagnie aérienne concernant la proposition des nouvelles redevances aéroportuaires, le régulateur examine la proposition tarifaire et prend une décision (approuver ou modifier la proposition).

Moyens mis en œuvre

50 Personnel

A.B. 33 22 50 110017 : Rémunérations et allocations généralement quelconque du personnel Service de Régulation du transport ferroviaire et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National.

Luchthaven

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

- De regulator bereidt de beslissing over de toekenning of weigering van de exploitatielicense van de luchthaven Brussel-Nationaal voor ten behoeve van de bevoegde Minister. Hij volgt eveneens het goed gebruik van deze exploitatielicense op. Tevens adviseert hij de Minister betreffende de eventuele herziening en intrekking van de exploitatielicense;
- De regulator bepaalt de nadere regels voor de bekendmaking van de gebruiksvoorwaarden van de luchthaveninstallaties en specificeert de informatie die deze gebruiksvoorwaarden moeten bevatten;
- De regulator keurt de kwaliteitscharters voor de gebruikers en de passagiers van de luchthaven, en elke wijziging daarvan, goed;
- De regulator keurt de overeenkomsten en alle wijzigingen hiervan 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;
- Na een klacht van minstens één luchtvaartmaatschappij met betrekking tot het voorstel van nieuwe luchthavengelden onderzoekt de regulator het tariefvoorstel en neemt een beslissing (goedkeuren of wijzigen van het tariefvoorstel).

Aangewende middelen

50 Personeel

B.A. 33 22 50 110017: Bezoldigingen en anderhande toelagen personeel Dienst Regulering van het spoorwegvervoer en van de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	898	969	1 006	1 006	1 006	1 006	1 006	1 006	Vastleggingen
Liquidations	898	969	1 006	1 006	1 006	1 006	1 006	1 006	Vereffeningen

Méthode de calcul de la dépense

Basé sur les besoins réels.

Berekeningsmethode van de uitgave

Gebaseerd op daadwerkelijke behoeften.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Index crédits de personnel (3,86%) : + 37 000 euros

Alignement des dépenses sur les recettes.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

51 Frais de fonctionnement

A.B. 33 22 51 121101 : Dépenses permanentes pour achat de biens non durables et de services, à l'exclusion des dépenses informatiques.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

Index personeelskredieten (3,86%): + 37 000 euro

Afstemming van uitgaven op inkomsten.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

51 Werkingskosten

B.A. 33 22 51 121101: Bestendige uitgaven voor aankoop van niet-duurzame goederen en van diensten met uitsluiting van de informatica-uitgaven.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	69	310	320	320	320	320	320	320	Vastleggingen
Liquidations	66	310	320	320	320	320	320	320	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Le Service de Régulation a été créé par l'AR 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.

Afin de garantir l'exécution de ses missions, le Service Régulation a, entre autres, les frais de fonctionnement suivants :

- **Audit** : conformément à l'article 17 de l'AR du 25 octobre 2004, mentionné ci-dessus, la direction du Service de Régulation est tenue de faire exécuter annuellement un audit par un organisme externe indépendant. Le rapport doit obligatoirement être communiqué chaque année au Ministre.
- **Frais d'avocat** : les décisions du Service de Régulation peuvent toujours être contestées à la Cour des marchés, de sorte qu'une représentation juridique est nécessaire.
- **Etudes** : en appui à une décision, il peut arriver qu'une étude externe soit commandée.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

De Dienst Regulering werd opgericht bij KB van 25 oktober 2004 tot oprichting van de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal, tot vaststelling van zijn samenstelling en het administratief en geldelijk statuut dat van toepassing is op zijn leden.

Om de uitvoering van zijn opdrachten te garanderen heeft de Dienst Regulering onder meer de volgende werkingskosten:

- **Audit**: overeenkomstig artikel 17 van het hierboven vermelde KB van 25 oktober 2004 is de directie verplicht om jaarlijks een audit van de organisatie te laten uitvoeren door een extern onafhankelijk orgaan. Het rapport wordt verplicht jaarlijks aan de minister overgemaakt.
- **Advocatenkosten**: de beslissingen van de Dienst Regulering kunnen steeds aangevochten worden bij het Marktenhof, waardoor juridische vertegenwoordiging noodzakelijk is.
- **Studies**: ter ondersteuning van een beslissing kan het gebeuren dat een externe studie dient besteld te worden.

- **Formation** : le Service de Régulation dispose d'un programme de formation permanente pour ses experts.
- **Missions à l'étranger** : le Service de Régulation est membre de groupes de travail internationaux sur le transport ferroviaire et aéroportuaire.

Méthode de calcul de la dépense

Etudes :	211 000 euros
Frais avocats :	50 000 euros
Formation :	24 000 euros
Audit :	15 000 euros
Missions à l'étranger :	25 000 euros
Frais de télécom :	2 000 euros
Divers :	5 000 euros
Traductions :	4 000 euros
Gestion des risques :	4 000 euros
Database numériques :	7 000 euros

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Basé sur les besoins réels.

Alignement des dépenses sur les recettes.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 22 51 121104 : Dépenses diverses de fonctionnement relatives à l'informatique.

- **Opleiding**: de Dienst Regulering heeft een permanent vormingsprogramma lopen voor zijn experts.
- **Buitenlandse zendingen**: de Dienst Regulering is lid van internationale werkgroepen, zowel inzake spoor- als luchthavenvervoer.

Berekeningsmethode van de uitgave

Studies:	211 000 euro
Advocatenkosten:	50 000 euro
Opleiding:	24 000 euro
Audit:	15 000 euro
Buitenlandse zendingen:	25 000 euro
Kosten telecom:	2 000 euro
Divers:	5 000 euro
Vertalingen:	4 000 euro
Risicobeheer:	4 000 euro
Digitale databases:	7 000 euro

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

Gebaseerd op daadwerkelijke behoeften.

Afstemming van uitgaven op inkomsten.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 22 51 121104: Allerhande werkingsuitgaven met betrekking tot de informatica.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	19	25	25	25	25	25	25	25	Vastleggingen
Liquidations	17	25	25	25	25	25	25	25	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Pour garantir l'exécution des missions du Service, le Régulateur supporte des frais de fonctionnement relatifs à l'informatique.

Méthode de calcul de la dépense

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Om de uitvoering van de opdrachten van de dienst te garanderen, draagt de Dienst Regulering werkingskosten in verband met IT.

Berekeningsmethode van de uitgave

- Site internet (hébergement & gestion) : 4 000 euros
- Rapport annuel mini site internet (hébergement & développement) : 11 600 euros
- Remplacement smartphones : 1 000 euros
- Abonnement IATA (base de données économiques airport charges) : 1 400 euros
- Adaptation licences système visioconférence : 7 000 euros

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 22 51 121199 : Indemnités forfaitaires compensatoires de frais au personnel (non imposables).

- Website (hosting & beheer): 4000 euro
- Jaarverslag miniwebsite hosting en ontwikkeling: 11 600 euro
- Vervanging smartphones: 1 000 euro
- Abonnement IATA (economische database airport charges): 1 400 euro
- Aanpassing licentie videoconference: 7 000 euro

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 22 51 121199: Forfaitaire onkostenvergoedingen aan het personeel (fiscaal niet belastbaar).

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	2	5	5	5	5	5	5	5	Vastleggingen
Liquidations	2	5	5	5	5	5	5	5	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

- A.R du 13 juillet 2017 fixant les indemnités et remboursements des membres du personnel de la fonction publique fédérale.
- A.R. du 24 janvier 1969 relatif à la réparation, en faveur des membres du personnel du secteur public, des dommages résultant des accidents du travail et des accidents survenus sur le chemin de travail.
- A.R. du 10 avril 2022 modifiant diverses dispositions concernant le télétravail et le travail en bureau satellite dans la fonction publique fédérale administrative.

Crédit destiné au remboursement :

- D'indemnités kilométriques et de frais de parcours et de séjour ;
- Des frais de déplacement résultant d'une expertise médicale à la suite d'un accident du travail ;
- De frais de connexion internet pour le télétravail ;
- Des frais engagés pour organiser un espace de bureau chez le membre du personnel qui télétravaille.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

- K.B van 13 juli 2017 tot vaststelling van de toelagen en vergoedingen van de personeelsleden van het federaal openbaar ambt.
- K.B. van 24 januari 1969 betreffende de schadevergoeding ten gunste van personeelsleden van de overheidssector, voor arbeidsongevallen en voor ongevallen op de weg naar en van het werk.
- K.B. van 10 april 2022 tot wijziging van diverse bepalingen inzake telewerk en satellietwerk in het federaal administratief openbaar ambt.

Krediet bestemd voor de terugbetaling:

- Van kilometervergoedingen evenals reis- en verblijfkosten;
- Van verplaatsingskosten die uit een medische expertise voortvloeien ten gevolge van een arbeidsongeval;
- Van de verbindingskosten inzake internet voor het telewerk;
- Van het inrichten van een kantoorruimte in de woning van het telewerkende personeelslid.

Méthode de calcul de la dépense

Le crédit est adapté aux besoins réels.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

Berekeningsmethode van de uitgave

Het krediet werd aangepast aan de reële noden.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

Section 33	Sectie 33
SPF MOBILITE ET TRANSPORTS	FOD MOBILITEIT EN VERVOER
DIVISION ORGANIQUE : 22 SERVICES AUTONOMES	ORGANISATIEAFDELING: 22 AUTONOME DIENSTEN
PROGRAMME 22/6	PROGRAMMA 22/6
SERVICE DE SECURITE ET DE L'INTEROPERABILITE DES CHEMINS DE FER (SSICF)	DIENST VEILIGHEID EN INTEROPERABILITEIT VAN DE SPOORWEGEN (DVIS)
Missions assignées	Toegewezen opdrachten
Le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de fer (SSICF) est l'autorité nationale de sécurité pour la Belgique.	De Dienst voor Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS) is de nationale veiligheidsinstantie voor België.
Contexte	Context
La politique de l'UE en matière de transport ferroviaire vise à créer un espace ferroviaire unique européen.	Het EU-beleid voor het spoorwegvervoer heeft tot doel één Europese spoorwegruimte tot stand te brengen.
En conséquence, le secteur ferroviaire est passé, au cours des dernières décennies, d'un secteur à vocation nationale, fondé sur des entreprises publiques intégrées avec une réglementation interne, à un secteur où on distingue clairement les acteurs, par exemple le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires et où les entreprises ferroviaires et les conducteurs de train peuvent opérer au niveau international sous certaines conditions.	Hierdoor heeft de spoorsector zich de laatste decennia ontwikkeld van een nationaal georiënteerde sector, gebaseerd op geïntegreerde, overheidsbedrijven met interne regelgeving, naar een sector waar duidelijk onderscheid gemaakt wordt tussen de verschillende actoren zoals de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen en waar de spoorwegondernemingen en de treinbestuurders internationaal kunnen opereren onder zekere voorwaarden.
Un nouveau cadre réglementaire au niveau européen et national devait définir clairement les responsabilités des différents acteurs et assurer l'interopérabilité transfrontalière.	Een nieuw regelgevend kader op Europees en nationaal niveau moest de verantwoordelijkheden van de verschillende actoren duidelijk af bakenen en de grensoverschrijdende interoperabiliteit garanderen.
Tant les États-membres que l'Union européenne ont créé de nouveaux organismes chargés de préparer la réglementation et de veiller à sa bonne application.	Zowel de Lidstaten als de Europese Unie richtten nieuwe instanties op om de regelgeving voor te bereiden en over de correcte toepassing ervan te waken.
Au niveau européen, le cadre réglementaire a évolué sur la base de quatre paquets de règles cohérents.	Op Europees niveau evolueerde het regelgevend kader op basis van vier samenhangende pakketten van regelgeving.
Cadre juridique	Juridisch kader
Le premier paquet ferroviaire concernait l'ouverture du marché.	Het eerste spoorwegpakket betrof de opening van de markt.
Le deuxième paquet ferroviaire (Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises	Het tweede spoorwegpakket (Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan

ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE du Conseil concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (« directive sur la sécurité ferroviaire »)) comprenait les directives sur la sécurité et l'interopérabilité et un règlement instituant l'Agence ferroviaire européenne. Cette Agence prépare la législation européenne dans le domaine de la sécurité et de l'interopérabilité et suit l'évolution de la sécurité.

Chaque État-membre a été tenu de créer une autorité nationale de sécurité. Cette autorité veille, à l'intérieur d'un État-membre, à la bonne application de la législation relative à la gestion de la sécurité par les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure et de la législation relative aux exigences techniques de sécurité et d'interopérabilité du matériel roulant et de l'infrastructure. Elle suit l'évolution de la sécurité et prend des initiatives pour la promouvoir.

Les autorités nationales de sécurité collaborent au sein du NSA Network, auquel l'Agence et la Commission participent également, et dans divers groupes de travail. De plus, elles se réunissent au sein de l'ILGGRI (International Liaison Group of Government Railway Inspectorates), un réseau des autorités de sécurité pour, entre autres, l'échange de bonnes pratiques.

Le SSICF a été créé en 2007 (Arrêté royal du 16 janvier 2007 portant création d'une autorité nationale de sécurité ferroviaire) en tant qu'autorité nationale de sécurité au sein du Service public fédéral Mobilité et Transports (SPF MT). À la suite de la catastrophe de Buizingen en 2010, le SSICF (Arrêté royal du 22 juin 2011 désignant l'autorité de sécurité ferroviaire) est devenu plus indépendant en 2011. Sa direction devait devenir indépendante du secteur ferroviaire ; c'est ainsi qu'il a été placé sous l'autorité directe d'un Ministre. Le SSICF n'a pas de personnalité juridique. La direction prend les décisions de manière indépendante. Pour les aspects pratiques concernant la logistique, les TIC, la gestion du budget et le personnel, le SSICF a conclu un SLA avec le SPF MT. Le secteur fournit les ressources nécessaires au fonctionnement du Service par le biais d'un fonds.

Le troisième paquet ferroviaire a ajouté la directive sur les conducteurs de train en 2007 (Directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté). Sa transposition confie au SSICF des missions concernant la licence européenne des conducteurs de train et la certification des centres de formation et des centres médicaux.

spoorwegondernemingen, en van Richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering ("Spoorwegveiligheidsrichtlijn")) bevatte de veiligheidsrichtlijnen, de interoperabiliteitsrichtlijnen en een verordening betreffende de oprichting van het Europees Spoorwegbureau. Dat bureau bereidt de Europese wetgeving voor op vlak van veiligheid en interoperabiliteit en volgt de ontwikkeling van de veiligheid op.

Elke Lidstaat werd verplicht om een nationale veiligheidsinstantie op te richten. Deze waarborgt binnen een lidstaat de correcte toepassing van de wetgeving op vlak van veiligheidsbeheer door de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerders en op vlak van de technische eisen voor de veiligheid en interoperabiliteit van het rollend materieel en de infrastructuur. Ze volgt de evolutie van de veiligheid op en neemt initiatieven om deze te bevorderen.

De nationale veiligheidsinstanties werken samen in het NSA Network, waaraan ook het Bureau en de Commissie deelnemen, en in diverse werkgroepen. Daarnaast ontmoeten ze elkaar in het ILGGRI (International Liaison Group of Government Railway Inspectorates), een netwerk van de veiligheidsinstanties voor onder meer de uitwisseling van goede praktijken.

DVIS werd opgericht in 2007 (Koninklijk besluit van 16 januari 2007 tot oprichting van een nationale veiligheidsinstantie van de spoorwegen) als nationale veiligheidsinstantie in de schoot van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer (FOD MV). Na de ramp in Buizingen in 2010, werd DVIS (Koninklijk besluit van 22 juni 2011 tot aanwijzing van de veiligheidsinstantie van de spoorwegen) in 2011 meer onafhankelijk. Haar directie moest onafhankelijk zijn van de spoorsector en kwam onder het rechtstreeks gezag van een Minister te staan. DVIS heeft geen rechtspersoonlijkheid. De directie neemt beslissingen onafhankelijk. Voor praktische aspecten betreffende logistiek, ICT, budgetbeheer en personeel heeft DVIS een SLA met de FOD MV. De sector voorziet in de nodige middelen voor het functioneren van de Dienst via een fonds.

Het derde spoorwegpakket voegde in 2007 de richtlijn betreffende treinbestuurders toe (Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen). De omzetting ervan geeft aan DVIS opdrachten betreffende de Europese vergunning van treinbestuurders en certificering van opleidingsinstellingen en medische centra.

**Cadre juridique à partir du 31 octobre 2020 :
Quatrième paquet ferroviaire (4RP)**

Le pilier technique du quatrième paquet ferroviaire (4RP) a été adopté en avril 2016 et contient les nouvelles directives sur la sécurité et l'interopérabilité ainsi qu'un règlement concernant l'Agence. Avec le pilier consacré au marché, il apporte la touche finale à la création de l'espace ferroviaire unique européen.

Le pilier technique est d'application en Belgique à partir du 31 octobre 2020 ; en raison de la crise du coronavirus, la date du 16 juin 2020 n'était plus envisageable. En France et aux Pays-Bas, il est déjà applicable depuis le 16 juin 2019, en Allemagne depuis le 16 juin 2020.

L'Agence a été transformée en « Agence ferroviaire de l'Union européenne » et s'est vue confier des tâches opérationnelles concernant la certification des entreprises ferroviaires et la mise sur le marché du matériel roulant. Une plus grande coordination sera nécessaire entre l'Agence et les autorités nationales de sécurité et entre les autorités de sécurité elles-mêmes, en particulier pour la supervision. Des accords de coopération sont conclus à cet effet.

En outre, l'accent est mis plus que par le passé sur les responsabilités des acteurs eux-mêmes et sur la transition entre le respect des règles et une approche fondée sur les risques et axée sur la culture de la sécurité. En conséquence, les États-membres ont été invités à réduire leurs règles nationales.

Ces évolutions impliquent des changements majeurs pour le secteur et pour le SSICF et ont contraint le SSICF à faire appel à des appuis extérieurs pour accompagner les changements.

L'année 2020 était une année de transition au cours de laquelle le SSICF et le secteur sont passés du troisième au quatrième paquet ferroviaire et devraient tenir compte de la réduction des règles nationales.

Impact du 4RP :

- Accord de coopération avec l'Agence (octobre 2020).
- Relation financière avec l'Agence pour la coopération obligatoire et volontaire (Pool d'experts ou PoE).
- Les certificats de sécurité délivrés à partir du 31 octobre 2020 sont des certificats de sécurité uniques délivrés par l'Agence par le biais d'une application de guichet unique (One Stop Shop ou OSS) en coopération avec les autorités nationales de sécurité. Si l'entreprise ferroviaire opère dans un seul État-membre, elle peut choisir de faire traiter son dossier par l'autorité de sécurité de cet État-membre

Juridisch kader vanaf 31 oktober 2020: Vierde spoorwegpakket (4RP)

De technische pijler van het vierde spoorwegpakket (4RP) werd goedgekeurd in april 2016 en bevat de nieuwe veiligheidsrichtlijnen, interoperabiliteitsrichtlijnen en een verordening betreffende het Bureau. Hij vormt samen met de marktpijler het sluitstuk voor de voltooiing van de ene Europese spoorwegruimte.

De technische pijler is in België van toepassing vanaf 31 oktober 2020; ten gevolge van de Corona crisis was de datum van 16 juni 2020 niet langer haalbaar. In Frankrijk en Nederland, is hij al van toepassing sinds 16 juni 2019, in Duitsland sinds 16 juni 2020.

Het Bureau werd omgevormd tot het "Spoorwegbureau van de Europese Unie" en kreeg operationele taken betreffende certificering van spoorwegondernemingen en het op de markt brengen van rollend materieel. Er zal meer afstemming nodig zijn tussen het Bureau en de nationale veiligheidsinstanties en tussen de veiligheidsinstanties onderling, in het bijzonder voor toezicht. Hiervoor worden samenwerkingsakkoorden afgesloten.

Bovendien wordt meer dan voorheen de nadruk gelegd op de verantwoordelijkheden van de actoren zelf en de verschuiving van het opvolgen van regels naar een aanpak die risico gebaseerd is en gericht is op veiligheidscultuur. Hiermee samenhangend werd van de lidstaten een vermindering van nationale regels geëist.

Deze evoluties houden grote veranderingen in voor de sector en voor DVIS en hebben DVIS ertoe genooddaakt om ter ondersteuning van de veranderingen beroep te doen op externe ondersteuning om deze veranderingen te ondersteunen.

Het jaar 2020 was een overgangsjaar waarin DVIS en de sector overschakelden van het derde naar het vierde spoorwegpakket en rekening moesten houden met de vermindering van nationale regels.

Impact van het 4RP:

- Samenwerkingsakkoord met het Bureau (oktober 2020).
- Financiële relatie met het Bureau voor de verplichte en vrijwillige samenwerking (Pool of Experts of PoE).
- De veiligheidscertificaten die vanaf 31 oktober 2020 worden afgeleverd zijn unieke veiligheidscertificaten, die afgeleverd worden door het Bureau via een unieke loket toepassing (One Stop Shop of OSS) in samenwerking met de nationale veiligheidsinstanties. In het geval de spoorwegonderneming slechts in één lidstaat actief is, kan ze ervoor kiezen om haar dossier te laten behandelen door de veiligheidsinstantie van die lidstaat.

- À partir du 31 octobre 2020, l'Agence sera également chargée de délivrer les autorisations de mise sur le marché des véhicules ferroviaires. L'Agence coopère avec les autorités nationales de sécurité à cet effet. Elle est également chargée de délivrer les autorisations de mise sur le marché de types de véhicules. Dans les deux cas, cela se fera par l'intermédiaire de l'OSS. Si l'autorisation est destinée à un seul État-membre, le demandeur peut choisir de faire traiter la demande par l'autorité de sécurité de cet État-membre.
- Les autorités nationales de sécurité restent compétentes pour vérifier les règles nationales et elles restent pleinement compétentes en matière de contrôle.
- Pour les certificats et les autorisations, une autorité de sécurité peut, sur une base volontaire ou à la demande de l'Agence, soutenir l'Agence par le biais du « Pool of Experts » (PoE). Le SSICF a décidé de participer.
- Pour la plupart des relations avec l'Agence, l'anglais était déjà la langue de travail (NSA Network, groupes de travail, communication générale, ...). Avec le quatrième paquet ferroviaire, ce sera également le cas pour d'autres aspects.
- Het Bureau is vanaf 31 oktober 2020 eveneens belast met de afgifte van vergunningen voor het in de handel brengen van spoorvoertuigen. Daartoe werkt het Bureau samen met de nationale veiligheidsinstanties. Het is bovendien belast met de afgifte van vergunningen om voertuigtypes in de handel te brengen. Dat zal in beide gevallen gebeuren via de OSS. In het geval de vergunning enkel bedoeld is voor één lidstaat kan de aanvrager ervoor kiezen de aanvraag te laten behandelen door de veiligheidsinstantie van die lidstaat.
- De nationale veiligheidsinstanties blijven bevoegd voor het controleren van de nationale regels en ze blijven volledig bevoegd voor het toezicht.
- Voor certificaten en vergunningen kan een veiligheidsinstantie, op vrijwillige basis of op vraag van het Bureau, het Bureau ondersteunen via de "Pool of Experts" (PoE). DVIS heeft beslist hier aan deel te nemen.
- Voor de meeste relaties met het Bureau was het Engels reeds de voertaal (NSA Network, werkgroepen, algemene communicatie, ...). Door het vierde spoorwegpakket zal dit ook voor andere aspecten het geval zijn.

Tâches

Les tâches d'une autorité de sécurité ont été définies dans la réglementation européenne. La transposition en droit belge a repris ces tâches. En outre, des tâches nationales spécifiques ont été définies dans la réglementation belge.

Les tâches du SSICF sont décrites dans la Loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire (entre autre les articles 74, 77 et 78) et dans la Loi du 26 mars 2014 relative à la sécurité d'exploitation des lignes ferroviaires musées.

Sur base d'un SLA avec le SPF MT, le SSICF accomplit également d'autres tâches, notamment dans le cadre du transport de marchandises dangereuses par voie ferroviaire.

Objectifs poursuivis par le programme

La mission du SSICF consiste à contrôler et promouvoir la sécurité et l'interopérabilité de la fourniture de services de transport ferroviaire en Belgique et, le cas échéant, au sein de l'Union européenne.

Les missions sont réalisées par les divisions, sous la direction de la direction.

Opdrachten

De taken van een veiligheidsinstantie zijn bepaald in de Europese regelgeving. De omzetting in Belgische regelgeving heeft deze taken overgenomen. Daarnaast zijn er specifieke, nationale taken bepaald in de Belgische regelgeving.

De taken van DVIS zijn beschreven in de Wet van 30 augustus 2013 houdende de spoorcodex, (onder andere artikels 74, 77 en 78) en in Wet van 26 maart 2014 betreffende de exploitatieveiligheid van de museumspoorlijnen.

Op basis van een SLA met de FOD MV voert DVIS ook enige andere taken uit, in het bijzonder in het kader van het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor.

Nagestreefde doelstellingen door het programma

De missie van DVIS is het bewaken en bevorderen van veilige en interoperabele voorwaarden voor het leveren van spoorvervoerdiensten in België en waar relevant binnen de Europese Unie.

De opdrachten worden uitgevoerd door de afdelingen, aangestuurd door de directie.

1. Direction

La direction prend les décisions.

La direction est responsable de la gestion du Service.

La direction coordonne des missions qui ont une dimension transversale et stratégique.

La direction représente le SSICF dans ses relations externes avec :

- l'Agence ;
- la Commission européenne ;
- d'autres autorités de sécurité : NSA Network, ILGGRI, Steering Committee Corridors 1 et 3 ... ;
- le parlement fédéral et les commissions ;
- le SPF MT ;
- media ;
- ...

2. Support interne

Soutient la direction dans ses tâches de gestion :

- secrétariat général ;
- gestion et développement du personnel ;
- budget et préparation facturation ;
- IT ;
- logistique, y compris la gestion du parc de voitures, l'organisation pratique de la concertation sur la sécurité et autres réunions avec le secteur ou les collègues étrangers ;
- communication interne ;
- gestion interne des mémos, missions à l'étranger, SLA, SharePoint, ...

3. Stratégie et support juridique

Soutient la direction dans ses missions à dimension transversale et stratégique, incluant des missions à caractère juridique, et aussi dans ses missions de communication externe :

- avis juridiques sur les conséquences possibles des modifications intervenant au niveau de la législation nationale et internationale ;
- avis juridiques sur les propositions de mise en œuvre et de transposition en droit belge de la législation internationale et coordination au sein du SSICF ;
- avis juridiques dans le cadre des lignes-musées et coordination au sein du SSICF ;
- coopération internationale en matière de transport de marchandises dangereuses RID (« Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses ») et OTIF (« Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires ») ;

1. Directie

De directie neemt de beslissingen.

De directie is verantwoordelijk voor het beheer van de dienst.

De directie coördineert opdrachten met een transversale en strategische dimensie.

De directie vertegenwoordigt DVIS in haar externe relaties met:

- het Bureau;
- de Europese Commissie;
- andere veiligheidsinstanties: NSA Network, ILGGRI, Steering Committee Corridor 1 en 3 ...;
- het federaal parlement en de commissies;
- de FOD MV;
- media;
- ...

2. Interne ondersteuning

Ondersteunt de directie in haar taken van beheer:

- algemeen secretariaat;
- personeelsbeheer en -ontwikkeling;
- begroting en voorbereiding facturatie;
- IT;
- logistiek, inclusief beheer wagenpark en praktische organisatie van het veiligheidsoverleg en andere overlegmomenten met de sector of buitenlandse collega's;
- interne communicatie;
- intern beheer van memo's, buitenlandse zendingen, SLA's, SharePoint, ...

3. Strategie en juridische ondersteuning

Ondersteunt de directie in haar opdrachten met een transversale en strategische dimensie, inclusief opdrachten van juridische aard, evenals in haar opdrachten van externe communicatie:

- juridisch advies over de mogelijke gevolgen van wijzigingen van de nationale en internationale wetgeving;
- juridisch advies over de voorstellen tot implementatie en omzetting in Belgisch recht van de internationale wetgeving en coördinatie binnen DVIS;
- juridisch advies in het kader van de museumlijnen en coördinatie binnen DVIS;
- internationale samenwerking in het kader van het transport van gevaarlijke goederen RID ("Regulations concerning the International carriage of Dangerous goods by rail") en OTIF ("The Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail");

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> - contrôle de la mise en œuvre de la législation en matière de RID, notamment le soutien aux contrôles sur le terrain ; - coordination du support technique au SPF MT pour le Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (RISC) de la Commission européenne ; - traitement des dossiers relatifs à des litiges et des dossiers dans le cadre d'amendes administratives ; - avis juridiques en matière de RH ; - marchés publics et avis juridiques dans le cadre de préparation et attribution de marchés publics ; - gestion et analyse des Common Safety Indicators (CSI) et élaboration de statistiques et d'analyses de tendances. Transmission des CSI aux autorités européennes ; - coordination du suivi des enquêtes sur les accidents menées par l'organisme belge d'enquête sur les accidents ferroviaires et du suivi des mesures correctives, y compris le rapport annuel sur le suivi des recommandations de l'organisme d'enquête ; - coordination et organisation pratique du rapport annuel sur la sécurité ferroviaire et préparation au niveau du contenu du volet consacré à l'évolution de la sécurité et les sujets transversaux ; - coordination de la concertation sur la sécurité avec le secteur ; - coordination et préparation de la communication externe, y compris : <ul style="list-style-type: none"> ▪ les questions parlementaires ▪ questions des acteurs belges et internationaux ▪ le site web - coordination et suivi de la représentation du SSICF aux réunions et groupes de travail internationaux. En particulier, le RISC, NSA Network et ILGGRI. Participation si nécessaire ; - coordination générale de la coopération avec l'Agence et les autres autorités de sécurité ; - coordination du plan stratégique de supervision et son suivi ; - gestion et organisation du comité stratégique du SSICF, y inclus la préparation de décisions ; - coordination de la gestion et de l'analyse des rapports annuels des entreprises ferroviaires et des centres de formation reconnus pour conducteurs de train ; - le suivi des recommandations et le rapport annuel à l'organisme d'enquête sur les accidents et incidents ferroviaires ; - notification de nouvelles règles dans la base de données européenne « Notif-It ». | <ul style="list-style-type: none"> - toezicht op de uitvoering van de wetgeving inzake RID, inclusief de ondersteuning bij de uitvoering van controles op het terrein; - coördinatie van de Technische ondersteuning aan de FOD MV voor het Railway Interoperability and Safety Committee (RISC) van de Europese Commissie; - behandeling van geschillendossiers en dossiers van administratieve boetes; - juridisch advies inzake HR-materie; - overheidsopdrachten en juridisch advies bij voorbereiding en toekenning van overheidsopdrachten; - beheer en analyse van de Common Safety Indicators (CSI's) en opstellen statistieken en trendanalyses. Overmaken van de CSI's aan de Europese instanties; - coördineren van het opvolgen van de ongevalsonderzoeken van het Belgische onderzoeksorgaan voor spoorwegongevallen en het opvolgen van de correctieve maatregelen, inclusief het opstellen van een jaarverslag over de opvolging van de aanbevelingen van het onderzoeksorgaan; - coördineren en praktisch organiseren jaarverslag spoorveiligheid en inhoudelijk voorbereiden van het luik evolutie van de veiligheid en transversale onderdelen; - coördineren van het Veiligheidsoverleg met de spoorsector; - coördineren en voorbereiden van externe communicatie inclusief: <ul style="list-style-type: none"> ▪ parlementaire vragen ▪ vragen van Belgische en internationale actoren ▪ website - coördineren en opvolgen van de vertegenwoordiging van DVIS in internationale vergaderingen. In het bijzonder RISC, NSA Network en ILGGRI. Indien nodig deelnemen; - coördineren van de algemene samenwerking met het Bureau en met andere veiligheidsinstanties; - coördinatie van het strategisch plan supervisie en zijn opvolging; - beheer en organisatie van het strategisch comité van DVIS, inclusief de voorbereiding van beslissingen; - coördineren van het beheer en de analyse van de jaarverslagen van de spoorwegondernemingen en de erkende opleidingscentra voor treinbestuurders; - opvolgen van de aanbevelingen en het jaarrapport aan het Onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor; - notificeren van nieuwe regels in de Europese databank "Notif-it". |
|--|---|

4. Gestion de la qualité

Développer la gestion de la qualité, y compris un manuel de qualité et la coordination et l'organisation de l'audit annuel, l'analyse de ses recommandations et le suivi de la mise en œuvre des mesures correctives.

4. Kwaliteitsbeheer

Ontwikkelen van een kwaliteitsbeheer, inclusief kwaliteitshandboek, coördinatie en organisatie van jaarlijkse audit, de analyse van de aanbevelingen en de

Les tâches prioritaires, telles que celles liées à l'audit annuel, sont reprises par la division Stratégie et support juridique en cas de vacance temporaire du poste.

5. Entreprises ferroviaires et personnel de sécurité

Gestion des dossiers de certification des entreprises ferroviaires, et d'autorisation des centres de formation, et des centres médicaux et psychologiques pour conducteurs de train. Assurer la supervision de ces derniers et participer à la préparation de la législation y afférent :

- examen des dossiers de demande des certificats uniques des entreprises ferroviaires et préparer la délivrance du certificat ou le cas échéant seulement donner un avis concernant la partie nationale ;
- réalisation de tâches dans le cadre du PoE concernant des dossiers de demande des certificats uniques ;
- examen des dossiers de demande relatifs à la certification des conducteurs de train et à la reconnaissance des centres ;
- délivrance de documents de certification individuels :
 - la licence européenne de conducteur de train ;
 - le certificat d'examineur.
- dans le cadre de la certification européenne des conducteurs de train, délivrance d'une reconnaissance aux :
 - centres psychologiques ;
 - centres médicaux ;
 - centres de formation ;
 - examinateurs et formateurs.
- gestion du Registre national des licences de conducteur de train (NLR) ;
- élaboration d'un plan de supervision ;
- réalisation d'audits et d'inspections relatifs aux certificats A et B délivrés par le SSICF, aussi bien que les certificats de sécurité unique qui ont la Belgique comme domaine d'exploitation, dans les conditions qui ont conduit à leur délivrance ;
- suivi des rapports annuels des entreprises ferroviaires et des mesures correctives qu'elles prennent en réponse aux recommandations de l'organe d'enquête ;
- suivi des rapports annuels des centres de formation reconnus pour conducteurs de train ;
- audits, inspections et contrôles relatifs aux licences de conducteur de train et aux reconnaissances délivrées par le SSICF, en ce qui concerne les conditions qui ont conduit à leur délivrance et l'application de la législation en vigueur en ce qui concerne leur utilisation ;
- la bonne application des dispositions relatives aux conditions d'utilisation des travailleurs mobiles

opvolging van de toepassing van corrigerende maatregelen.

De prioritaire taken, zoals deze verbonden aan de jaarlijkse audit zullen opgenomen worden door de afdeling Strategie en Juridische ondersteuning in het geval de post tijdelijk niet ingevuld is.

5. Spoorwegondernemingen en veiligheidspersoneel

Beheer van dossiers met betrekking tot de certificatie van spoorwegondernemingen en de erkenning van trainingscentra en medische en psychologische centra voor treinbestuurders. Het verzekeren van het toezicht hiermee verbonden en deelname aan de voorbereiding van daarmee verbonden wetgeving:

- onderzoeken van aanvraagdossiers van unieke veiligheidscertificaten van spoorwegondernemingen en voorbereiden van het afleveren of desgevallend enkel advies geven betreffende het nationale deel;
- uitvoeren van taken in het kader van de PoE, betreffende aanvraagdossiers van unieke veiligheidscertificaten;
- onderzoek van de aanvraagdossiers aangaande de certificatie van de treinbestuurders en de erkenning van centra;
- afleveren van individuele certificatedocumenten:
 - de Europese vergunning van treinbestuurder;
 - het certificaat van examiner.
- in het kader van de Europese certificatie van de treinbestuurders, afleveren van erkenningen aan de:
 - psychologische centra;
 - medische centra;
 - opleidingscentra;
 - examinatoren en opleiders.
- het beheer van het Nationaal Register voor vergunningen van treinbestuurders (NLR);
- opstellen van een supervisieplan;
- uitvoeren van audits en inspecties met betrekking tot de certificaten A en B die werden uitgereikt door DVIS evenals van de unieke veiligheidscertificaten die België als exploitatiegebied heeft, onder de voorwaarden die geleid hebben tot de aflevering;
- opvolging van de jaarverslagen van de spoorwegondernemingen en de correctieve maatregelen die ze nemen naar aanleiding van aanbevelingen van het onderzoeksorgaan;
- opvolging van de jaarverslagen van de erkende opleidingscentra voor treinbestuurder;
- audits, inspecties en controles met betrekking tot de vergunningen van treinbestuurder en de erkenningen afgeleverd door de DVIS, met betrekking tot de voorwaarden die geleid hebben tot de aflevering en de toepassing van de geldende wetgeving;
- de handhaving van de bepalingen betreffende de arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers die

effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire ;

- coopération en matière de supervision avec les autorités de sécurité des pays européens ;
- participation à la préparation de la législation internationale ferroviaire ;
- élaboration et publication de guides ;
- analyse des demandes de licences d'exploitation pour les lignes-musées, préparation de la délivrance, supervision.

6. Matériel roulant

Gestion de dossiers concernant la mise en service sûre et interoperable du matériel roulant en Belgique et participation à la préparation de la législation y afférente :

- préparation de la délivrance des autorisations de mise sur le marché d'un véhicule et des autorisations par type de véhicule et des équipements CCS dans les trains, le cas échéant en collaboration avec l'Agence et dans ce cas responsable pour l'évaluation des règles nationales ;
- participation au Pool of Experts ;
- à la demande des promoteurs, principalement des constructeurs et des entreprises ferroviaires, participation à des réunions sur l'état d'avancement des projets ;
- réalisation de visites et d'audits si nécessaire pour évaluer la demande ;
- gestion des Spécifications Techniques d'Interopérabilité (STI) et des dérogations à appliquer à la demande ;
- audits et inspections relatifs aux autorisations et aux conditions qui ont conduit à leur délivrance ;
- contrôle de la conformité des constituants d'interopérabilité aux exigences essentielles ;
- gestion du Registre national des Véhicules (RNV), à partir de mi-2021 la validation dans le Registre européen des véhicules (EVR) des enregistrements belges ;
- participation aux groupes de travail sur la reconnaissance mutuelle avec les autorités nationales de sécurité de l'Allemagne, de la France, des Pays-Bas, de la Suisse, de l'Espagne et du Grand-Duché de Luxembourg ;
- participation à la préparation de la législation internationale ferroviaire ;
- aide technique à la rédaction de la partie technique de la réglementation technique nationale relative au matériel roulant et analyse de l'interaction avec les STI ;
- élaboration et publication de guides ;
- contrôle de l'efficacité des systèmes de freinage des trams et des métros ;

interopérable grensoverschrijdende diensten in de spoorwegsector verrichten ;

- samenwerking voor supervisie met veiligheidsinstanties in de andere Europese landen ;
- deelname aan de voorbereiding van de nationale en internationale spoorwetgeving ;
- opstellen en publiceren van handleidingen ;
- onderzoeken van aanvragen van exploitatievergunningen voor museumlijnen, voorbereiden van het afleveren van de vergunning en het toezicht op de vergunningen.

6. Rollend materieel

Beheer van dossiers betreffende het interoperabel en veilig in dienst stellen van rollend materieel in België en deelname aan de voorbereiding van daarmee verbonden wetgeving :

- voorbereiding van de afgifte van toelatingen voor het in de handel brengen van voertuig en de afgifte van voertuigtypegoedkeuringen en goedkeuringen van CCS-uitrustingen aan boord van de treinen, waar nodig in samenwerking met het Bureau, in dat geval verantwoordelijk opnemen voor de evaluatie van de nationale regels ;
- deelname aan de Pool of Experts ;
- op verzoek van de promotoren, voornamelijk fabrikanten en spoorwondernemingen, deelname aan bijeenkomsten over de voortgang van projecten ;
- bezoeken en audits indien dit noodzakelijk is voor een evaluatie van de aanvraag ;
- beheer van de bij de aanvraag toe te passen Technische Voorschriften Interoperabiliteit (TVI) en de afwijkingen ;
- audits en inspecties met betrekking tot de toelatingen en de voorwaarden die hebben geleid tot hun aflevering ;
- controle van de overeenstemming van de interoperabiliteitsonderdelen met de essentiële eisen ;
- beheer van het Nationaal Voertuigregister (NVR) en vanaf midden 2021 de validatie in het Europees voertuigenregister (EVR) van de Belgische inschrijvingen ;
- deelname aan werkgroepen over de wederzijdse erkenning samen met de nationale veiligheidsinstanties van Duitsland, Frankrijk, Nederland, Zwitserland, Spanje en het Groothertogdom Luxemburg ;
- deelname aan de voorbereiding van de internationale spoorwetgeving ;
- technische ondersteuning bij het opstellen van het technische gedeelte van de nationale technische reglementering voor rollend materieel en analyse van interactie met de TVI ;
- opstellen en publiceren van handleidingen ;
- controle op de doeltreffendheid van de remsystemen van trams en metro's ;

- avis sur le matériel roulant historique et participation aux groupes de travail.

7. Infrastructure

Gestion des dossiers relatifs à la mise en service d'une infrastructure interoperable et sûre et à sa gestion sûre par le gestionnaire de l'infrastructure ; supervision et participation à la préparation de la législation y afférente :

- analyse des demandes de mise en service des sous-systèmes contrôle-commande et signalisation au sol, énergie et infrastructure constituant le système ferroviaire de l'Union et préparation de la décision et l'autorisation ;
- analyse de la demande de l'agrément de sécurité d'un gestionnaire de l'infrastructure et préparer la décision ;
- élaboration du plan de supervision ;
- audits et inspections relatifs aux agréments délivrés par le SSICF et aux conditions qui ont conduit à leur délivrance ;
- vérification de la conformité aux STI pour la construction de nouvelles infrastructures ferroviaires ;
- vérification de la conformité aux règles de sécurité nationales ;
- vérification de la conformité des constituants d'interopérabilité aux exigences essentielles ;
- contrôle du registre national de l'infrastructure et contrôle des données requises par les STI ;
- contrôle de l'entretien requis par les STI ;
- appréciation de la demande ou du renouvellement et, si nécessaire, délivrance du certificat de sécurité pour le gestionnaire de l'infrastructure (GI) ;
- participation à la préparation de la réglementation internationale ferroviaire ;
- aide technique à la rédaction de la partie technique de la réglementation technique nationale ;
- analyse et préparation de délivrance d'un avis conforme pour la réglementation de l'exploitation d'Infrabel.

Moyens mis en œuvre

60. Personnel

A.B. 33 22 60 110016 : Rémunérations et allocations généralement quelconques : personnel du service de sécurité et de l'interopérabilité des chemins de fer.

- advies betreffende historisch rollend materieel en medewerking aan werkgroepen.

7. Infrastructuur

Beheer van dossiers met betrekking tot in dienststelling van interoperabele en veilige infrastructuur en het veilig beheer ervan door de infrastructuurbeheerder; het toezicht hierop en deelname aan de voorbereiding van daarmee verbonden wetgeving:

- onderzoeken van de aanvragen tot de vergunning voor de indienststelling van de subsystemen van de baanuitrusting voor besturing en seingeving, energie en infrastructuur van het spoorwegsysteem van de Unie en voorbereiden van de beslissing en de vergunning;
- onderzoeken van de aanvraag van de veiligheidsvergunning van de infrastructuurbeheerders en voorbereiden van de beslissing;
- opstellen van het supervisieplan;
- audits en inspecties met betrekking tot de vergunningen afgeleverd door de DVIS en de voorwaarden die hebben geleid tot hun aflevering;
- controle van de conformiteit met de TVI bij de constructie van nieuwe spoorweginfrastructuur;
- controle van de conformiteit met de nationale veiligheidsvoorschriften;
- controle van de overeenstemming van de interoperabiliteitsonderdelen met de essentiële eisen;
- toezicht op het nationale infrastructuurregister en controle van gegevens vereist door TVI;
- toezicht op het onderhoud vereist door TVI;
- beoordeling van de aanvraag voor verlenging en indien nodig de aflevering van het veiligheidscertificaat voor de infrastructuurbeheerder (IB);
- deelname aan de voorbereiding van de internationale spoorregelgeving;
- technische ondersteuning bij het opstellen van het technische gedeelte van de nationale technische reglementering;
- analyse en voorbereiden van het afleveren van een eensluidend advies voor de exploitatieregelgeving van Infrabel.

Aangewende middelen

60. Personeel

B.A. 33 22 60 110016: Bezoldigingen en allerhande toelagen; Dienst veiligheid en interoperabiliteit van het spoorvervoer.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	1 591	2 150	2 419	2 419	2 419	2 419	2 419	2 419	Vastleggingen
Liquidations	1 591	2 150	2 419	2 419	2 419	2 419	2 419	2 419	Vereffeningen

Méthode de calcul de la dépense

Basé sur les besoins réels.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Le personnel du SSICF se compose idéalement de 46 ETP de différents profils afin de mener à bien toutes les tâches. Le budget reste donc stable mais est réparti entre l'A.B. 33 22 60 122148 (personnel RH-rail) et l'A.B. 33 22 60 110016 (personnel SPF). Le personnel de HR-rail est un statut en diminution au sein du SSICF et un départ entraîne donc un déplacement du budget. En 2022, plusieurs chefs de service (personnel RH-rail) prendront leur retraite.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 22 60 122148 : Paiement pour personnel détaché.

Berekeningsmethode van de uitgave

Gebaseerd op daadwerkelijke behoeften.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

Het personeelsbestand van DVIS bestaat idealiter uit 46 VTE van verschillende profielen om alle taken naar behoren te kunnen uitvoeren. Het budget blijft dus stabiel maar wordt verdeeld over de B.A. 33 22 60 122148 (personeel HR-rail) en de B.A. 33 22 60 110016 (personeel FOD). Het personeel van HR-rail is een uitdovend statuut bij DVIS en een vertrek zorgt dus voor een verschuiving van het budget. In 2022 gaan verschillende afdelingshoofden (personeel van HR-rail) op pensioen.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 22 60 122148: Betaling voor gedetacheerd personeel.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	1 625	1 887	1 120	1 120	1 120	1 120	1 120	1 120	Vastleggingen
Liquidations	1 625	1 887	1 120	1 120	1 120	1 120	1 120	1 120	Vereffeningen

Méthode de calcul de la dépense

Calculé sur la facturation mensuelle de HR-rail

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Le personnel du SSICF se compose idéalement de 46 ETP de différents profils afin de mener à bien toutes les tâches. Le budget reste donc stable mais est réparti entre l'A.B. 33 22 60 122148 (personnel RH-rail) et

Berekeningsmethode van de uitgave

Berekend op de maandelijkse facturatie van HR-rail.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

Het personeelsbestand van DVIS bestaat idealiter uit 46 VTE van verschillende profielen om alle taken naar behoren te kunnen uitvoeren. Het budget blijft dus stabiel maar wordt verdeeld over de B.A. 33 22 60 122148

l'A.B. 33 22 60 110016 (personnel SPF). Le personnel de HR-rail est un statut en diminution au sein du SSICF et un départ entraîne donc un déplacement du budget. En 2022, plusieurs chefs de service (personnel RH-rail) prendront leur retraite.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

61 Frais de fonctionnement

A.B. 33 22 61 121101 : Dépenses permanentes pour achat de biens non durables et de services.

(personeel HR-rail) en de B.A. 33 22 60 110016 (personeel FOD). Het personeel van HR-rail is een uitdovend statuut bij DVIS en een vertrek zorgt dus voor een verschuiving van het budget. In 2022 gaan verschillende afdelingshoofden (personeel van HR-rail) op pensioen.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

61 Werkingskosten

B.A. 33 22 61 121101: Bestendige uitgaven voor aankoop van niet-duurzame goederen en van diensten.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	413	1 292	2 056	2 056	2 056	2 056	2 056	2 056	Vastleggingen
Liquidations	410	1 292	2 056	2 056	2 056	2 056	2 056	2 056	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Code ferroviaire et ses arrêtés d'exécution.

Méthode de calcul de la dépense

- Coût de diverses études techniques relatives aux différents acteurs de l'industrie ferroviaire (805 000 euros)
- Coût de diverses études techniques relatives aux activités du SSICF (400 000 euros)
- Coûts de la consultance pour soutenir la réorganisation du SSICF (406 000 euros)
- Frais de réalisation de l'audit annuel par un organisme externe indépendant en application de l'A.R. du 22 juin 2011 (120 000 euros)
- Formation et soutien dans le cadre du HOF (50 000 euros)
- Frais juridiques pour les cas litigieux (35 000 euros)
- Frais de restauration pour l'accueil des délégations (4 000 euros)
- Indemnités de réparation et d'entretien des véhicules de service (5 000 euros)
- Frais de carburant pour les voitures de service (4 000 euros)
- Dépannage des voitures de service par une société externe, assurance pour les voyages à

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Spoorcodex en uitvoeringsbesluiten.

Berekeningsmethode van de uitgave

- Kosten van allerlei technische studies die betrekking hebben op de verschillende actoren binnen de spoorwereld (805 000 euro)
- Kosten van allerlei technische studies die betrekking hebben op de activiteiten van DVIS (400 000 euro)
- Kosten voor consultancy ter ondersteuning van de reorganisatie van DVIS (406 000 euro)
- Kosten voor het uitvoeren van de jaarlijkse audit door een extern onafhankelijk orgaan in uitvoering van het KB van 22 juni 2011 (120 000 euro)
- Opleiding en ondersteuning in het kader van HOF (50 000 euro)
- Advocaatkosten bij betwistingen van dossiers (35 000 euro)
- Cateringkosten voor het ontvangen van delegaties (4 000 euro)
- Vergoeding voor herstellen en onderhoud van de dienstwagens (5 000 euro)
- Brandstofkosten voor dienstwagens (4 000 euro)
- Depannage van dienstwagens door extern bedrijf, verzekering voor ritten naar buitenland met dienstwagens (1 000 euro)

l'étranger avec des voitures de service (1 000 euros) • Remboursement des téléphones portables pour le personnel (5 000 euros) • Coûts pour maintenir le SSICF à jour des développements techniques, juridiques et administratifs tant au niveau belge qu'eupéen (RID, NBN) (15 000 euros) • Frais de réalisation du rapport annuel (5 000 euros) • Coût d'impression des licences européennes sur carte polycarbonate (10 000 euros) • Vêtements de sécurité (6 000 euros) • Coût de la formation du personnel (60 000 euros) • Participation à des séminaires, activités d'équipe, frais (30 000 euros) • Organisation d'un team building (5 000 euros) • Organisation de réunions de sécurité (restauration, salles) (20 000 euros) • Coût de l'interprétation simultanée (15 000 euros) • Missions à l'étranger (55 000 euros) Sur la base des dépenses de 2021 et en tenant compte des nouvelles dépenses de 2023.	• GSM-terugbetalingen van het personeel (5 000 euro) • Kosten zodat de DVIS op de hoogte zou blijven van de actualiteit betreffende technische, wettelijke en administratieve ontwikkelingen zowel op Belgische als op Europese niveau (RID, NBN) (15 000 euro) • Kosten voor de realisatie van het jaarverslag (5 000 euro) • Drukkosten van Europese vergunningen op polycarbonaatkaart (10 000 euro) • Veiligheidskledij (6 000 euro) • Kosten van opleidingen van medewerkers (60 000 euro) • Deelname aan seminars, teamactiviteiten, onkosten (30 000 euro) • Organisatie van teambuilding (5 000 euro) • Organisatie van Veiligheidsoverleg (catering, zalen) (20 000 euro) • Kosten voor simultaanvertalingen (15 000 euro) • Buitenlandse zendingen (55 000 euro) Gebaseerd op de uitgaven van 2021 en rekening houdend met nieuwe uitgaven in 2023.
Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022 Certains salaires élevés du personnel de HR-rail disparaissent pour cause de retraite. C'est pourquoi un budget supplémentaire pour le personnel a été débloqué. Une partie de ce budget libéré sera utilisée pour les nouveaux recrutements du personnel du SPF, mais une autre partie sera utilisée pour le budget de fonctionnement supplémentaire. Les grands projets de soutien ferroviaire et du SSICF font la différence. Si tous les besoins en personnel pour 2022 sont satisfaits, il faudra également prévoir un budget plus important pour le soutien (formation, dépenses, ...). Alignement des dépenses sur les recettes. Gender Impact Catégorie 1 - pas d'impact A.B. 33 22 61 121104 : Dépenses diverses de fonctionnement relatives à l'informatique.	Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022 Enkele hoge wedden van personeel HR-rail verdwijnen door pensionering. Daarom komt er extra personeelsbudget vrij. Deels wordt dit vrijgekomen budget gebruikt voor nieuwe rekruteringen van FOD-personeel maar deels wordt extra werkingsbudget voorzien. De grote projecten voor ondersteuning van de spoorsector en van DVIS maken het verschil. Als alle personeelsbehoeften van 2022 worden ingevuld zal ook meer budget nodig zijn voor de omkadering (opleidingen, onkosten, ...). Afstemming van uitgaven op inkomsten. Gender Impact Categorie 1 - geen impact B.A. 33 22 61 121104: Allerhande werkingsuitgaven met betrekking tot de informatica.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	622	70	120	120	120	120	120	120	Vastleggingen
Liquidations	340	70	120	120	120	120	120	120	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Code ferroviaire et ses arrêtés d'exécution.

Méthode de calcul de la dépense

- Hébergement et maintenance de l'application Tableau (20 000 euros)
- Adaptation et maintenance de l'application « Traindrivers » (70 000 euros)
- Maintenance de l'application « Teneo » (9 000 euros)
- Hébergement et maintenance de l'application NVR (21 000 euros)

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Hébergement de certaines applications en interne (hors SPF MT) et hébergement prolongé de l'application NVR jusqu'à ce que l'application soit reprise par l'ERA.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 22 61 121199: Indemnités forfaitaires compensatoires de frais au personnel (non imposables).

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Spoorcodex en uitvoeringsbesluiten.

Berekeningsmethode van de uitgave

- Hosting en onderhoud van de applicatie Tableau (20 000 euro)
- Aanpassingen en onderhoud van de applicatie "Traindrivers" (70 000 euro)
- Onderhoud van de applicatie "Teneo" (9 000 euro)
- Hosting en onderhoud van de applicatie NVR (21 000 euro)

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

Hosting van enkele applicaties in eigen beheer (buiten de FOD MV) en verlengde hosting van de applicatie NVR tot de applicatie wordt overgenomen door ERA.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 22 61 121199: Forfaitaire onkostenvergoedingen aan het personeel (fiscaal niet belastbaar).

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	11	17	20	20	20	20	20	20	Vastleggingen
Liquidations	11	17	20	20	20	20	20	20	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

- A.R. du 13 juillet 2017 fixant les indemnités et remboursements des membres du personnel de la fonction publique fédérale.
- A.R. du 24 janvier 1969 relatif à la réparation, en faveur des membres du personnel du secteur public, des dommages résultant des accidents

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

- K.B. van 13 juli 2017 tot vaststelling van de toelagen en vergoedingen van de personeelsleden van het federaal openbaar ambt.
- K.B. van 24 januari 1969 betreffende de schadevergoeding ten gunste van personeelsleden van de overheidssector, voor

du travail et des accidents survenus sur le chemin de travail. A.R. du 10 avril 2022 modifiant diverses dispositions concernant le télétravail et le travail en bureau satellite dans la fonction publique fédérale administrative.	arbeidsongevallen en voor ongevallen op de weg naar en van het werk. K.B. van 10 april 2022 tot wijziging van diverse bepalingen inzake telewerk en satellietwerk in het federaal administratief openbaar ambt.
Crédit destiné au remboursement :	Krediet bestemd voor de terugbetaling:
- d'indemnités kilométriques et de frais de parcours et de séjour ; - des frais de déplacement résultant d'une expertise médicale à la suite d'un accident du travail ; - de frais de connexion internet pour le télétravail.	- van kilometervergoedingen evenals reis- en verblijfkosten; - van verplaatsingskosten die uit een medische expertise voortvloeien ten gevolge van een arbeidsongeval; - van de verbindingskosten inzake internet voor het telewerk.
Méthode de calcul de la dépense	Berekeningsmethode van de uitgave
- Indemnités kilométriques ainsi que les frais de déplacement et d'hébergement (6 000 euros) - Frais de déplacement liés à l'expertise médicale à la suite d'un accident du travail (1 000 euros) - Indemnité de télétravail (10 000 euros) - Coûts supportés par les salariés (3 000 euros)	- Kilometervergoedingen evenals reis- en verblijfkosten (6 000 euro) - Verplaatsingskosten die uit een medische expertise voortvloeien ten gevolge van een arbeidsongeval (1 000 euro) - Thuiswerkvergoeding (10 000 euro) - Kosten gemaakt door personeelsleden (3 000 euro)
Estimation.	Raming.
Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022	Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022
Plus de personnel du SPF utilisant leur propre voiture et faisant du télétravail.	Meer FOD-personeel dat de eigen wagen gebruikt en telewerkt.
Gender Impact	Gender Impact
Catégorie 1 - pas d'impact	Categorie 1 - geen impact
A.B. 33 22 61 741001 : Dépenses pour l'achat de matériel roulant.	B.A. 33 22 61 741001: Uitgaven voor de aankoop van rollend materieel.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	-	30	50	50	50	50	50	50	Vastleggingen
Liquidations	-	30	50	50	50	50	50	50	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Achat d'un SUV à moteur hybride adapté aux contrôles sur le terrain ferroviaire.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Aankoop van een SUV met hybride motor geschikt voor controles op het spoorterrein

Méthode de calcul de la dépense

Estimation basée sur les prix du marché

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

En 2022, un budget a été prévu pour l'achat d'un SUV à moteur diesel par le biais d'un TOFA existant. Cet achat n'a pas été approuvé par notre ministre. Afin de contribuer à rendre la flotte fédérale plus durable, l'achat d'une voiture hybride est envisagé. Il n'y a pas de voiture hybride appropriée pour le chantier ferroviaire dans le TOFA. Nous devons donc appliquer les procédures de marchés publics.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 22 61 742201 : Dépenses pour l'acquisition de biens meubles durables, à l'exclusion des dépenses informatiques.

Berekeningsmethode van de uitgave

Raming op basis van marktprijzen

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

In 2022 was een budget voorzien om een SUV met dieselmotor aan te schaffen via een bestaande TOFA. Deze aankoop werd niet goedgekeurd door de minister. Om bij te dragen aan het verduurzamen van het federale wagenpark wordt een aankoop van een hybride wagen voorzien. Een geschikte hybride wagen voor het spoorterrein is niet beschikbaar binnen het TOFA. De openbare aankoopprocedures moet worden toepassen.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 22 61 742201: Uitgaven voor de aankoop van duurzame goederen, met uitzondering van de informatica-uitgaven.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	-	4	4	4	4	4	4	4	Vastleggingen
Liquidations	-	4	4	4	4	4	4	4	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Achat d'outils pour les contrôles sur le terrain.

Méthode de calcul de la dépense

Estimation basée sur le matériel acheté précédemment.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 22 61 742204 : Dépenses d'investissement relatives à l'informatique.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Aankoop hulpmiddelen voor controles op het terrein.

Berekeningsmethode van de uitgave

Raming op basis van eerder aangekocht materiaal.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 22 61 742204: Investeringsuitgaven inzake informatica.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	-	200	206	206	206	206	206	206	Vastleggingen
Liquidations	-	200	206	206	206	206	206	206	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Code ferroviaire et ses arrêtés d'exécution.

Méthode de calcul de la dépense

- Achat ou développement d'un logiciel de gestion du temps et des documents, avec intégration éventuelle dans Sharepoint (146 000 euros)
- Adaptations aux logiciels de business intelligence (programme, par exemple Tableau, permettant la visualisation de diverses bases de données) (60 000 euros)

Estimation basée sur les logiciels et le matériel achetés précédemment.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

L'analyse sera effectuée en 2022 et la mise en œuvre en 2023. Estimation.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Spoorcodex en uitvoeringsbesluiten.

Berekeningsmethode van de uitgave

- Aankoop of ontwikkeling van software voor timemanagement en documentenbeheer, met eventuele integratie in Sharepoint (146 000 euro)
- Aanpassingen aan software voor business intelligence (programma, bijvoorbeeld Tableau, dat de visualisatie van verschillende databanken mogelijk maakt) (60 000 euro)

Raming op basis van eerder aangekochte soft- en hardware.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

In 2022 zal de analyse gebeuren en in 2023 de uitvoering. Raming.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

Section 33**SPF MOBILITE ET TRANSPORTS****DIVISION ORGANIQUE : 22 SERVICES
AUTONOMES****PROGRAMME 22/8****ORGANISME D'ENQUETES ACCIDENTS ET
INCIDENTS AERIENS*****Missions assignées***

L'Air Accident Investigation Unit (Belgium), cellule du SPF Mobilité et Transports, 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, Règlement européen EC996/2010 et A.R. du 09/12/1998).

La finalité de AAIU(Be) est la prévention des accidents. Elle donne des recommandations en matière de sécurité, sur la base des différentes analyses d'accidents et incidents. Elle est chargée d'enquêter sur l'ensemble des accidents et incidents survenant sur le territoire belge et impliquant des aéronefs belges ou étrangers. La cellule collabore aux enquêtes menées à l'étranger sur des accidents impliquant des aéronefs belges.

AAIU(Be) fait partie du réseau européen des organismes d'enquête de sécurité (ENCASIA).

Objectifs poursuivis par le programme***Les enquêtes***

Le seul objectif de l'enquête et du rapport final est de déterminer les causes et de définir des recommandations en vue de la prévention de futurs accidents ou incidents.

Conformément à l'Annexe 13 à la convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago, 1944), l'objectif de l'enquête sur un accident ou un incident n'est pas d'établir les culpabilités ou les responsabilités.

Publication

A côté de la publication des rapports d'enquête et de la formulation de recommandations consécutives à des enquêtes d'accident et d'incident, l'AAIU(Be) souhaite également travailler sur la prévention et la

Sectie 33**FOD MOBILITEIT EN VERVOER****ORGANISATIEAFDELING: 22 AUTONOME
DIENSTEN****PROGRAMMA 22/8****ONDERZOEKSORGAAN ONGEVALLEN EN
INCIDENTEN LUCHTVAART*****Toegewezen opdrachten***

Air Accident Investigation Unit (Belgium), de cel van de FOD Mobiliteit en Vervoer, die onafhankelijk van het Directoraat-generaal Luchtvaart werkt, onderzoekt en rapporteert over ongevallen en incidenten, conform de internationale reglementering (Annex 13 van ICAO, Europese Verordening EC996/2010, en K.B. van 09/12/1998).

AAIU(Be) heeft tot doel ongevallen te voorkomen. Zij vaardigt aanbevelingen uit inzake veiligheid, aan de hand van analyses van ongevallen en incidenten. Ze is belast met het onderzoek van alle ongevallen en incidenten die plaatsvinden op Belgisch grondgebied met zowel Belgische als buitenlandse luchtvaartuigen. Ze werkt mee aan onderzoeken in het buitenland waarbij Belgische luchtvaartuigen betrokken zijn.

AAIU(Be) maakt deel uit van het Europees Netwerk van veiligheidsonderzoek instanties (ENCASIA).

Nagestreefde doelstellingen door het programma***De onderzoeken***

Het enige oogmerk van het onderzoek en het eindverslag is de vaststelling van de oorzaken, en het definiëren van aanbevelingen om ongevallen en incidenten in de toekomst te voorkomen.

In overeenstemming met Annex 13 van het verdrag inzake internationale burgerluchtvaart (Chicago, 1944) is het niet het doel van het onderzoek van luchtvaartongevallen om schuld of aansprakelijkheid aan te duiden.

Publicatie

Naast het publiceren van onderzoekverslagen en het formuleren van aanbevelingen naar aanleiding van het onderzoek van ongevallen en incidenten, wil de AAIU(Be) ook preventief en sensibiliserend werken

sensibilisation via la promotion de bonnes pratiques susceptibles d'améliorer la sécurité de l'aviation civile. Cela se fait, entre autres, via la publication de notes d'information de sécurité (Safety Information Notices and Safety Feedback) et la participation active aux manifestations des diverses fédérations liées aux activités aériennes.

Moyens mis en œuvre

80. Personnel et fonctionnement

A.B. 33 22 80 110003 : Personnel Cellule Enquête accidents et incidents aviation – personnel statutaire.

door het promoten van goede praktijken om zo de veiligheid binnen de burgerluchtvaart te verbeteren. Dit gebeurt onder andere door het publiceren van veiligheidsinformatienota's (Safety Information Notices and Safety Feedback) en het actief meewerken aan de activiteiten van de verschillende federaties van luchtvaartactiviteiten.

Aangewende middelen

80. Personeel et fonctionnement

B.A. 33 22 80 110003: Personeel Onderzoekcel luchtvaartincidenten en accidenten – Statutair personeel.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	197	221	228	226	226	226	226	226	Vastleggingen
Liquidations	197	221	228	226	226	226	226	226	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Ces crédits font partie de l'enveloppe globale de personnel du SPF et ont été adaptés conformément aux instructions et décisions (voir A.B. 21 01 110003).

Méthode de calcul de la dépense

Basé sur les besoins réels.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Index crédits de personnel (3,86%) : + 9 000 euros

Economies linéaires : - 2 000 euros
CMR 20-10-2021

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 22 80 110004 : Personnel Cellule Enquête accidents et incidents aviation - Personnel non statutaire.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Deze kredieten maken deel uit van de globale personeelsomveloppe van de FOD en werden aangepast overeenkomstig de onderrichtingen en beslissingen (zie B.A. 21 01 110003).

Berekeningsmethode van de uitgave

Gebaseerd op daadwerkelijke behoeften.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

Index personeelskredieten (3,86%): + 9 000 euro

Lineaire besparingen: - 2 000 euro
CMR 20-10-2021

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 22 80 110004: Personeel Onderzoekcel luchtvaartincidenten en accidenten - Niet statutair personeel.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	117	128	132	131	131	131	131	131	Vastleggingen
Liquidations	117	128	132	131	131	131	131	131	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Ces crédits font partie de l'enveloppe globale de personnel du SPF et ont été adaptés conformément aux instructions et décisions (voir A.B. 21 01 110003).

Méthode de calcul de la dépense

Basé sur les besoins réels.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Index crédits de personnel (3,86%) : + 5 000 euros

Economies linéaires : - 1 000 euros
CMR 20-10-2021

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 22 80 121101 : Dépenses permanentes pour achat de biens non durables et de services à l'exclusion des dépenses informatiques.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Deze kredieten maken deel uit van de globale personeelsenveloppe van de FOD en werden aangepast overeenkomstig de onderrichtingen en beslissingen (zie B.A. 21 01 110003).

Berekeningsmethode van de uitgave

Gebaseerd op daadwerkelijke behoeften.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

Index personeelskredieten (3,86%): + 5 000 euro

Lineaire besparingen: - 1 000 euro
CMR 20-10-2021

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 22 80 121101: Bestendige uitgaven voor de aankoop van niet-duurzame goederen en diensten met uitzondering van de informatica-uitgaven.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	4	45	44	43	43	43	43	43	Vastleggingen
Liquidations	19	45	44	43	43	43	43	43	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

- Annexe 13 de la Convention de l'Aviation Civile Internationale (OACI).
- Règlement (UE) n. 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

- Bijlage 13 van het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart (ICAO).
- Verordening (EU) nr. 996/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010 inzake onderzoek en

- Arrêté Royal du 9 décembre 1998 réglementant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile.	preventie van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart. - Koninklijk besluit van 9 december 1998 tot regeling van het onderzoek van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart.
Service de garde : - Arrêté Royal du 11 février 2013 octroyant une allocation aux membres du personnel de la fonction publique administrative.	Wachtdienst: - Koninklijk besluit van 11 februari 2013 tot toekenning van een toelage aan de personeelsleden van het administratief openbaar ambt.
Aussi (car cela a un impact sur l'équipement informatique, les comptes-rendus d'événements doivent également parvenir à l'organe, car l'AAIU doit entrer des informations dans la base de données européenne (ECCAIRS)) :	Tevens (vermits dat een impact heeft op de informatica-uitrusting, moeten de meldingen van voorvallen eveneens worden bezorgd aan het orgaan, aangezien de AAIU informatie dient in te voeren in de Europese databank (ECCAIRS)):
RÈGLEMENT (UE) 376/2014 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) 996/2010 du Parlement européen et du Conseil.	VERORDENING (EU) 376/2014 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD van 3 april 2014 inzake het melden, onderzoeken en opvolgen van voorvallen in de burgerluchtvaart en tot wijziging van Verordening (EU) 996/2010 van het Europees Parlement en de Raad.
Méthode de calcul de la dépense	Berekeningsmethode van de uitgave
Frais de fonctionnement : 15 000 euros : • Achats de fournitures spécifiques (drapeaux, balises,...) : 3 000 euros ; • Fournitures et études relatives aux accidents : 12 000 euros ;	Werkingskosten: 15 000 euro: • Aankopen van specifieke benodigdheden (vlaggen, baken,...): 3 000 euro; • Benodigdheden en studies in verband met de ongevallen: 12 000 euro;
Formations et missions relatives aux accidents, y compris à l'étranger : 20 000 euros : • Missions relatives aux accidents : 10 000 euros ; • Formations continues de 4 enquêteurs : 10 000 euros ;	Opleidingen en opdrachten in verband met de ongevallen, ook in het buitenland: 20 000 euro: • Opdrachten in verband met de ongevallen: 10 000 euro; • Permanente opleidingen voor 4 onderzoekers: 10 000 euro;
Equipement et formation initiale pour pilotage de drone pour 2 personnes : 9 000 euros.	Drone uitrusting en initiële opleiding voor 2 personen: 9 000 euro.
Sur base des prix du marché.	Gebaseerd op de marktprijzen.
Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022	Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022
Volonté d'acquiescer un drone pour les besoins d'enquête. Pour ce faire, une licence de pilotage est nécessaire.	Bereidheid om een drone aan te schaffen voor onderzoeksdoeleinden. Hiervoor is een vliegbrevet vereist.
Economies linéaires : - 1 000 euros CMR 20-10-2021	Lineaire besparingen: - 1 000 euro CMR 20-10-2021

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 22 80 121199 : Indemnités forfaitaires compensatoires de frais au personnel (non imposables).

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 22 80 121199: Forfaitaire onkostenvergoedingen aan het personeel (fiscaal niet belastbaar).

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	3	2	2	2	2	2	2	2	Vastleggingen
Liquidations	3	2	2	2	2	2	2	2	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

- A.R. du 13 juillet 2017 fixant les indemnités et remboursements des membres du personnel de la fonction publique fédérale.
- A.R. du 24 janvier 1969 relatif à la réparation, en faveur des membres du personnel du secteur public, des dommages résultant des accidents du travail et des accidents survenus sur le chemin de travail.
- A.R. du 10 avril 2022 modifiant diverses dispositions concernant le télétravail et le travail en bureau satellite dans la fonction publique fédérale administrative.

Crédit destiné au remboursement :

- D'indemnités kilométriques et de frais de parcours et de séjour ;
- Des frais de déplacement résultant d'une expertise médicale à la suite d'un accident du travail ;
- Indemnité de télétravail ;
- Des frais engagés suite à l'organisation du télétravail chez les membres du personnel.

Méthode de calcul de la dépense

Le crédit est adapté aux besoins réels.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

- K.B. van 13 juli 2017 tot vaststelling van de toelagen en vergoedingen van de personeelsleden van het federaal openbaar ambt.
- K.B. van 24 januari 1969 betreffende de schadevergoeding ten gunste van personeelsleden van de overheidssector, voor arbeidsongevallen en voor ongevallen op de weg naar en van het werk.
- K.B. van 10 april 2022 tot wijziging van diverse bepalingen inzake telewerk en satellietwerk in het federaal administratief openbaar ambt.

Krediet bestemd voor de terugbetaling:

- Van kilometervergoedingen evenals reis- en verblijfkosten;
- Van verplaatsingskosten die uit een medische expertise voortvloeien ten gevolge van een arbeidsongeval;
- Thuiswerkvergoeding;
- Vastgelegde kosten ingevolge de organisatie van het telewerk bij de personeelsleden.

Berekeningsmethode van de uitgave

Het krediet werd aangepast aan de reële noden.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

A.B. 33 22 80 742201 : Dépenses pour l'acquisition de biens meubles durables, à l'exclusion des dépenses informatiques.

B.A. 33 22 80 742201: Uitgaven voor de aankoop van duurzame goederen, met uitsluiting van de informatica-uitgave.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	-	1	1	1	1	1	1	1	Vastleggingen
Liquidations	-	1	1	1	1	1	1	1	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Achat de petit matériel ; achat d'outillage d'inspection (compresseur, établi, foreuse, ...).

Méthode de calcul de la dépense

Sur base des prix du marché.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Aankoop van klein materieel; aankoop van inspectiegereedschap (compressor, werkbank, boormachine, ...).

Berekeningsmethode van de uitgave

Gebaseerd op de marktprijzen.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

Section 33**SPF MOBILITE ET TRANSPORTS****DIVISION ORGANIQUE : 41****ENTREPRISES PUBLIQUES*****Missions assignées***

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

PROGRAMME 41/5**ENTREPRISES PUBLIQUES*****Objectifs poursuivis par le programme***

- Ce programme prend en charge les dépenses effectuées pour les conseils externes en relation avec les entreprises publiques.
- Le programme contient également les crédits couvrant les dépenses pour les tâches qui sont attribuées à bpost en exécution de son contrat de gestion. Ce contrat de gestion confie à bpost la fourniture de services d'intérêt économique général (« SIEG ») tels que prévus à l'article 141, §1, A à G de la loi du 21 mars 1991 relative à certaines entreprises publiques économiques à savoir le maintien d'un réseau de proximité d'une taille minimale (1.300 points de services postaux), les services d'intérêt économique général dits « quotidiens » (comme le paiement des pensions à domicile) et les services d'intérêt général dits « ad hoc » (comme le rôle social du facteur, un tarif réduit d'expédition pour des ASBL, etc.)
- Il pourvoit aussi à la couverture des dépenses des prestations sociales accordées aux membres du personnel du service Radio et télévision redevance et du service Radio Maritime qui ont été transférés le 1^{er} avril 1997 à l'Institut Belge pour les services Postaux et des Télécommunications et qui ont opté pour leur retour à Proximus afin de bénéficier du Plan PTS (« People, Teams and Skills »).

Sectie 33**FOD MOBILITEIT EN VERVOER****ORGANISATIEAFDELING: 41****OVERHEIDSBEDRIJVEN*****Toegewezen opdrachten***

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

PROGRAMMA 41/5**OVERHEIDSBEDRIJVEN*****Nagestreefde doelstellingen door het programma***

- Dit programma neemt de uitgaven ten laste voor extern advies in verband met de overheidsbedrijven.
- Het programma bevat eveneens de kredieten tot dekking van de uitgaven voor de taken die worden toevertrouwd aan bpost in het kader van de uitvoering van het beheerscontract. Dit beheerscontract belast bpost met de uitvoering van de diensten van algemeen economisch belang ("DAEB") bepaald in artikel 141, §1, A tot en met G van de wet van 21 maart 1991 betreffende sommige economische overheidsbedrijven dwz. de instandhouding van een nabijheidsnetwerk met een minimale omvang (1.300 postale servicepunten), de zgn. "dagelijkse" diensten van algemeen economisch belang (zoals de uitbetaling aan huis van de pensioenen) en de zgn. "ad hoc" diensten van algemeen belang (zoals de sociale rol van de postbode, het verzenden aan een verminderd tarief van vzw's, enz.).
- Het voorziet ook in 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 Proximus om gebruik te maken van het PTS-plan ("People, Teams and Skills").

- Amélioration de la durabilité de la livraison de colis/de l'e-commerce.

Ce point s'articule autour de deux volets :

- 1) Impliquer le secteur en pleine croissance de la livraison de colis et de l'e-commerce dans les efforts mondiaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre auxquels la Belgique prend part, via les objectifs de l'accord sur la durabilité du gouvernement fédéral, le Plan national énergie-climat, le « Green Deal » européen (et en particulier la loi européenne sur le climat et la législation européenne qui en découle), ainsi que l'accord de Paris ;
- 2) Sensibiliser le secteur de la livraison de colis afin qu'il accorde plus d'importance à la formation des livreurs, dans le but de réduire le nombre d'accidents impliquant principalement des usagers de la route vulnérables.

Moyens mis en œuvre

50. Avis externe entreprises publiques

A.B. 33 41 50 121122 : Dépenses en vue de couvrir les frais de conseils externes stratégique, financier et juridique dans le cadre des entreprises publiques.

- Verduurzaming van de pakketleveringen/e-commerce.

Dit bestaat uit twee luiken:

- 1) De snelgroeiende pakket- en e-commerce sector betrekken bij de wereldwijde inspanning om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen en waartoe België zich heeft verbonden, via de doelstellingen van het duurzaamheidsakkoord van de federale regering, het Nationaal Energie - en Klimaatplan, de Europese "Green Deal" (en in het bijzonder de Europese klimaatwet en de Europese wetgeving die daaruit voortvloeit) en het Akkoord van Parijs;
- 2) De pakketsector sensibiliseren om meer aandacht te besteden aan opleidingen voor pakketleveranciers opdat het aantal ongevallen met voornamelijk zwakke weggebruikers kan verminderd worden.

Aangewende middelen

50. Extern advies Overheidsbedrijven

B.A. 33 41 50 121122: Uitgaven voor strategisch, financieel en juridisch extern advies in het kader van de overheidsbedrijven.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	31	111	111	110	110	110	110	110	Vastleggingen
Liquidations	13	111	111	110	110	110	110	110	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Coûts divers touchant à l'expertise externe, aux avis sur les entreprises publiques Proximus et bpost et aux affaires qui sont liées à leur secteur respectif.

Une mesure d'économie de 1 000 euros est prévue pour 2023 et 1 000 euros supplémentaires pour 2024. Le montant reste stable pour les années suivantes.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Diverse kosten met betrekking tot externe expertise, advies inzake de overheidsbedrijven Proximus en bpost en aangelegenheden die gelinkt zijn aan hun respectievelijke sector.

Voor 2023 is een besparingsmaatregel van 1 000 euro gepland en voor 2024 nog eens 1 000 euro. Het bedrag blijft stabiel voor de volgende jaren.

Méthode de calcul de la dépense

Estimation à politique inchangée.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Une mesure d'économie de 1 000 euros est prévue pour 2023 et 1 000 euros supplémentaires pour 2024. Le montant reste stable pour les années suivantes.

Index crédits de fonctionnement et crédits d'investissement (1,1%) : 1 000 euros

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

52. bpost

A.B. 33 41 52 312207 : Paiement Poste CONTRAT DE GESTION (cfr. Art. 2.33.2 budget général des dépenses).

Berekeningsmethode van de uitgave

Er wordt uitgegaan van een ongewijzigd beleid.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

Voor 2023 is een besparingsmaatregel van 1 000 euro gepland en voor 2024 nog eens 1 000 euro. Het bedrag blijft stabiel voor de volgende jaren.

Index werkingskredieten en investeringskredieten (1,1%): 1 000 euro

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

52. bpost

B.A. 33 41 52 312207: Betaling aan de Post BEHEERSCONTRACT (cfr. Art. 2.33.2 van algemene uitgave begroting).

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	B12023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	137 799	136 014	144 491	146 577	142 308	141 353	141 353	141 353	Vastleggingen
Liquidations	107 843	165 970	144 491	146 577	142 308	141 353	141 353	141 353	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

- Note CMR du 23-07-2021 - Septième contrat de gestion entre l'État belge et bpost concernant l'attribution de services d'intérêt économique général à bpost.
- L'entrée en vigueur du septième contrat de gestion est prévue pour le 1^{er} janvier 2022.

Le septième contrat de gestion vise à assurer la continuité et la modernisation des services, d'une part, et à introduire certaines innovations, d'autre part.

Le septième contrat de gestion s'articule autour de trois lignes directrices, conformément à l'Accord gouvernemental :

- o Proximité et accessibilité des services ;
- o le contact humain est central ;

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

- Nota CMR van 23-07-2021 - Zevende Beheersovereenkomst tussen de Belgische Staat en bpost betreffende het toevertrouwen van diensten van algemeen economisch belang aan bpost.

- Het zevende beheerscontract zal normaliter in werking treden vanaf 1 januari 2022.

Het zevende beheerscontract beoogt enerzijds de continuïteit en anderzijds de modernisering van de diensten, alsook de introductie van enkele innovaties.

Het zevende beheerscontract is opgebouwd rond drie krachtlijnen, in lijn met het Regeerakkoord:

- o Nabijheid en toegankelijkheid van diensten;
- o menselijk contact staat centraal;

- o bpost doit jouer un rôle de pionnier dans les domaines social et écologique.

- o bpost moet een voortrekkersrol spelen op sociaal en ecologisch vlak.

Méthode de calcul de la dépense

Pour déterminer le montant de la compensation annuelle, la méthode du coût net évité (NAC) est appliquée. La méthode du coût net évité consiste à calculer le coût net nécessaire, effectif ou escompté, pour exécuter les obligations de service public comme la différence entre le coût net supporté par le prestataire lorsqu'il exécute ces obligations et le coût ou bénéfice net du même prestataire lorsqu'il ne les exécute pas.

L'État compense financièrement bpost pour la prestation de services d'intérêt économique général. En prévision du montant de la compensation calculé a posteriori, bpost perçoit une avance de paiement de l'État.

Cette avance est fixée aux montants suivants (non indexés) :

Engagements et liquidations :

pour la période du 1^{er} janvier 2023 au 31 décembre 2023 : 127 699 472 euros ;
pour la période du 1^{er} janvier 2024 au 31 décembre 2024 : 129 543 230 euros ;
pour la période du 1^{er} janvier 2025 au 31 décembre 2025 : 125 770 627 euros ;
pour la période du 1^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2026 : 124 926 220 euros ;
pour la période du 1^{er} janvier 2027 au 31 décembre 2028 : 124 926 220 euros.

Indexés :

pour la période allant du 1^{er} janvier 2022 au 31 décembre 2022 : 136 013 717 euros ;
pour la période allant du 1^{er} janvier 2023 au 31 décembre 2023 : 144 490 727 euros ;
pour la période allant du 1^{er} janvier 2024 au 31 décembre 2024 : 146 576 922 euros ;
pour la période allant du 1^{er} janvier 2025 au 31 décembre 2025 : 142 308 258 euros ;
pour la période allant du 1^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2026 : 141 352 819 euros ;
pour la période allant du 1^{er} janvier 2027 au 31 décembre 2027 : 141 352 819 euros.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Nouveaux montants relatifs au 7^{ème} contrat de gestion.

Berekeningsmethode van de uitgave

Om het jaarlijks compensatiebedrag te bepalen wordt de net avoided costs (NAC) methode toegepast. Bij de NAC-methode worden de nettokosten die nodig zijn, of die naar verwachting nodig zijn, om de openbaredienstverplichtingen uit te voeren, berekend als het verschil tussen de nettokosten voor de dienstverrichter die onder de openbaredienstverplichting opereert, en de nettokosten of -winst indien diezelfde dienstverrichter niet met die verplichting had moeten opereren.

De Staat zal bpost vergoeden voor het verstrekken van diensten van algemeen economisch belang. In anticipatie op het ex post berekende vergoedingsbedrag, ontvangt bpost voorschotten van de Staat.

Deze voorschotten worden op de volgende bedragen vastgesteld (niet geïndexeerd):

Vastleggingen en vereffeningen:

voor de periode van 01 januari 2023 tot 31 december 2023: 127 699 472 euro;
voor de periode van 01 januari 2024 tot 31 december 2024: 129 543 230 euro;
voor de periode van 01 januari 2025 tot 31 december 2025: 125 770 627 euro;
voor de periode van 01 januari 2026 tot 31 december 2026: 124 926 220 euro;
voor de periode van 01 januari 2027 tot 31 december 2028: 124 926 220 euro.

Geïndexeerd:

voor de periode van 01 januari 2022 tot 31 december 2022: 136 013 717 euro;
voor de periode van 01 januari 2023 tot 31 december 2023: 144 490 727 euro;
voor de periode van 01 januari 2024 tot 31 december 2024: 146 576 922 euro;
voor de periode van 01 januari 2025 tot 31 december 2025: 142 308 258 euro;
voor de periode van 01 januari 2026 tot 31 december 2026: 141 352 819 euro;
voor de periode van 01 januari 2027 tot 31 december 2027: 141 352 819 euro.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

Nieuwe bedragen voor het 7^{de} beheerscontract.

Liquidations :

Un crédit supplémentaire de 29 955 871 euros a été prévu pour 2022.

Ce montant correspondait au paiement dû au titre du sixième contrat de gestion, au titre de 99/365e de l'avance 2021.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

53. Proximus - plan PTS

A.B. 33 41 53 320002 : *Avantages sociaux agents Proximus (cfr. Art. 2.33.2 budget général des dépenses).*

Vereffeningen:

Er werd een bijkomend krediet van 29 955 871 euro voorzien in 2022.

Dit bedrag stemde overeen met de betaling verschuldigd onder het zesde beheerscontract, met betrekking tot 99/365ste van het voorschot van 2021.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

53. Proximus - plan PTS

B.A. 33 41 53 320002: *Sociale voordelen agenten Proximus (cfr. Art. 2.33.2 van algemene uitgave begroting).*

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	B12023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	155	158	158	159	161	161	161	161	Vastleggingen
Liquidations	155	158	158	159	161	161	161	161	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

A.R. du 3 avril 1997 portant des mesures relatives au transfert de certains agents de Proximus (ex-Belgacom) à l'autorité fédérale.

Le personnel de Proximus qui a été affecté au Service de Radio-Télévision Redevances et au Service Radio Maritime, a été transféré le 1^{er} avril 1997 à l'Institut Belge des Services Postaux et des Télécommunications, avec la possibilité de retourner chez Proximus pour y bénéficier d'un congé préalable à la mise à la retraite (Plan PTS).

A.R. du 19 mai 1998 portant exécution partielle de l'A.R. du 3 avril 1997.

L'Etat fédéral prend en charge la charge financière des avantages sociaux (article 7 de l'arrêté royal du 19 mai 1998).

Convention du 17 décembre 1999 entre Proximus (ex-Belgacom) et l'Etat belge.

Méthode de calcul de la dépense

Conformément à la convention du 17 décembre 1999 entre Proximus (ex-Belgacom) et l'Etat belge,

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

K.B. van 3 april 1997 betreffende de maatregelen van de overdracht van sommige personeelsleden van Proximus (ex-Belgacom) aan de federale overheid.

Het personeel van Proximus 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 Proximus om van verlof voorafgaand aan de pensionering te genieten (PTS-Plan).

K.B. van 19 mei 1998 tot gedeeltelijke uitvoering van het K.B. van 3 april 1997.

De Federale Staat draagt de financiële last van de sociale voordelen (artikel 7 van het koninklijk besluit van 19 mei 1998).

Overeenkomst van 17 december 1999 tussen Proximus (ex-Belgacom) en de Belgische Staat.

Berekeningsmethode van de uitgave

In overeenstemming met de overeenkomst van 17 december 1999 tussen Proximus (ex-Belgacom)

Proximus facture trimestriellement au SPF Mobilité et Transports.

Les dernières estimations sont des prévisions basées sur les calculs adaptés de Proximus. Par raison de prudence le point de départ est que le nombre de bénéficiaires (111) reste stable.

2023 : estimé à 157 396 euros

2024 : estimé à 158 775 euros

2025 : estimé à 160 177 euros

2026 à 2028 : pas d'estimation disponible, le montant de 2025 est étendu.

La justification de la variation ou non des différentes dépenses des montants pluriannuels de Proximus est la suivante :

1. Le prix de l'abonnement téléphonique a été indexé ces dernières années. L'estimation pluriannuel prend en compte cette indexation annuelle.
2018 : 17,76 euros par mois hors TVA (21%)
2019 : 19,12 euros par mois hors TVA (21%)
2020 : 19,55 euros par mois hors TVA (21%)
2021 : 19,94 euros par mois hors TVA (21%)
2022 : 20,36 euros par mois hors TVA (21%)
2. Le montant de base de l'aide socio-culturelle est lié à l'index. L'estimation pluriannuelle ne tient pas compte de l'augmentation.
3. Proximus nous informe que le nombre de bénéficiaires de l'avantage des voyages en train diminue en 2022 en raison de la mobilité réduite de certaines personnes ou de décès (82 à 76).

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Indexation du montant des avantages.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

PROGRAMME 41/6

E-COMMERCE DURABLE

en de Belgische Staat, factureert Proximus driemaandelijks aan de FOD Mobiliteit en Vervoer.

De laatste schattingen zijn prognoses op basis van de aangepaste berekeningen van Proximus. Voorzichtigheidshalve wordt uitgegaan van een stabiel blijvend aantal rechthebbenden (111).

2023: geraamd op 157 396 euro

2024: geraamd op 158 775 euro

2025: geraamd op 160 177 euro

2026 tot en met 2028: geen raming beschikbaar, bedrag van 2025 wordt doorgetrokken.

De rechtvaardiging voor het al dan niet variëren van de verschillende uitgaven van de meerjarenbedragen van Proximus is de volgende:

1. De prijs van het telefoonabonnement werd de afgelopen jaren telkens geïndexeerd. De meerjarenraming houdt rekening met deze jaarlijkse indexering.
2018: 17,76 euro per maand exclusief btw (21%)
2019: 19,12 euro per maand exclusief btw (21%)
2020: 19,55 euro per maand exclusief btw (21%)
2021: 19,94 euro per maand exclusief btw (21%)
2022: 20,36 euro per maand exclusief btw (21%)
2. Het basisbedrag van de sociaal-culturele hulp is eveneens gekoppeld aan de index. De meerjarenraming houdt hiermee geen rekening.
3. Proximus deelt mee dat het aantal begunstigden van de treinvorderingen in 2022 zal dalen als gevolg van de verminderde mobiliteit van bepaalde personen of door overlijden (van 82 naar 76).

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

Indexering van het bedrag van de uitkeringen.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

PROGRAMMA 41/6

DUURZAME E-COMMERCE

Objectifs poursuivis par le programme

En Belgique, comme dans la plupart des pays, le commerce électronique Business-To-Consumer (B2C) se développe rapidement. Une enquête récente montre que 70% de la population belge achète en ligne. De plus, la population belge achète en ligne plus souvent qu'il y a 5 ans (Comeos, 2019). En conséquence, le nombre de colis dans le secteur postal augmente d'environ 73 millions de colis livrés en 2010, les volumes sont passés à environ 222 millions en 2018, ce qui représente une croissance étonnante de 203% de la croissance du volume total du secteur pour cette période (IBPT, 2019). Cette croissance entraîne un certain nombre d'effets secondaires pour lesquels une solution est urgente :

- La demande croissante de colis signifie que des milliers de coursiers sont sur la route chaque jour. En plus des émissions de CO₂ supplémentaires, les livraisons de colis provoquent souvent de nombreuses nuisances, telles que des embouteillages ou des nuisances sonores dans les villes et les communes. Il est important d'aligner ce secteur en croissance rapide des colis et du commerce en ligne avec la contribution que nous devons apporter à l'effort mondial de réduction des émissions de gaz à effet de serre auquel la Belgique s'est engagée à travers les objectifs de l'accord de durabilité du gouvernement fédéral, le National Plan Énergie et Climat, le « Green Deal » européen (et notamment l'Acte européen sur le climat et la législation européenne qui en découle) et l'Accord de Paris. Dans le contexte de ce problème, le Ministre des Postes mettra en place l'initiative pour examiner, avec le secteur, les universitaires et les organisations intéressées, comment rendre le e-commerce en Belgique plus durable.
- La demande croissante de colis signifie que des milliers de coursiers sont sur la route chaque jour. Nous voyons dans les chiffres des accidents que beaucoup de ces véhicules sont impliqués. Cela s'explique en partie par le fait qu'il existe peu ou pas de culture de formation (obligatoire) dans ce secteur, contrairement au secteur très réglementé du transport lourd et des camions. En lien avec cela, certains fournisseurs de colis stationnent fautivement sur la piste cyclable. En conséquence, les cyclistes sont obligés de s'engager sur la route ce qui peut entraîner des situations dangereuses. Afin d'apporter une réponse à cette problématique, le Ministre des Postes, en collaboration avec la Fondation flamande pour la science de la circulation, le Fietzersbond et éventuellement d'autres organisations, mettra en place des

Nagestreefde doelstellingen door het programma

In België, zoals in de meeste landen, groeit Business-To-Consumer (B2C) e-commerce snel. Uit een recent onderzoek blijkt dat 70% van de Belgische bevolking online koopt. Bovendien koopt de Belgische bevolking vaker online dan 5 jaar geleden (Comeos, 2019). Hierdoor groeit het aantal pakketten in de postsector van ongeveer 73 miljoen afgeleverde pakketten in 2010, tot ongeveer 222 miljoenen in 2018, wat neerkomt op een verbluffende groei van 203% van de totale volumegroei van de sector voor deze periode (BIPT, 2019). Deze groei brengt een aantal neveneffecten met zich mee waarvoor een oplossing zich opdringt:

- De toenemende vraag naar pakjes zorgt er namelijk voor dat er dagelijks duizenden koeriers de weg op zijn. Naast de extra CO₂ uitstoot, brengen pakjesleveringen vaak veel overlast, zoals files of geluidsoverlast, in steden en gemeenten mee. Het is belangrijk om deze snelgroeiende pakket- en e-commercesector in lijn te brengen met de bijdrage die we dienen te leveren tot de wereldwijde inspanning om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen waartoe België zich heeft verbonden via de doelstellingen van het duurzaamheidsakkoord van de federale regering, het Nationaal Energie- en Klimaatplan, de Europese "Green Deal" (en in het bijzonder de Europese klimaatwet en de Europese wetgeving die daaruit voortvloeit) en het Akkoord van Parijs. In het kader van deze problematiek zal de Minister van Post het initiatief opzetten om samen met de sector, academici, en belanghebbende organisaties te bekijken hoe de e-commerce in België duurzamer kan gemaakt worden.
- De toenemende vraag naar pakjes zorgt ervoor dat er dagelijks duizenden koeriers de weg op zijn. We zien in de ongevallencijfers dat deze voertuigen vaak betrokken raken. Een deel van de oorzaak is dat er weinig of geen (verplichte) opleidingscultuur in deze sector terug te vinden is in tegenstelling tot de streng gereguleerde sector van zwaar vervoer en vrachtwagens. Hieraan gelinkt foutparkeren sommige pakjesleveranciers op het fietspad. Hierdoor worden fietsers geforceerd zich op de rijweg te begeven wat gevaarlijke situaties kan opleveren. Ten einde hierop een antwoord te beiden zal de Minister van Post samen met de Vlaamse Stichting Verkeerskunde, de Fietzersbond en eventueel andere organisaties, acties opzetten met de sector met betrekking tot rij- en parkeergedrag van pakjesoperatoren. Er wordt

actions avec le secteur concernant le comportement de conduite et de stationnement des opérateurs de colis. L'objectif est d'atteindre une couverture nationale. Ces actions seront très larges, allant de la formation (supplémentaire) à la sensibilisation des conducteurs. Un projet pilote sera lancé en 2022, suivi d'une évaluation. En fonction des constats (volonté du secteur, résultats du projet pilote, ...), les mesures nécessaires seront examinées.

hierbij gestreefd naar een nationale dekking. Deze acties zullen zeer breed gaan, van (extra) opleidingen voorzien tot sensibilisering van chauffeurs. In 2022 wordt er een proefproject opgestart waarna een evaluatie volgt. Afhankelijk van de bevindingen (bereidheid van de sector, resultaten proefproject, ...), dient bekeken te worden welke maatregelen nodig zijn.

Moyens mis en œuvre

Aangewende middelen

60. E-commerce durable

60. Durzame E-commerce

A.B. 33 41 60 121101 : Dépenses de fonctionnement liées à l'amélioration et à la promotion de l'e-commerce durable.

B.A. 33 41 60 121101: Werkingsuitgaven met betrekking tot het verbeteren en promoten van duurzame e-commerce.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	-	400	400	400	400	400	400	400	Vastleggingen
Liquidations	-	400	400	400	400	400	400	400	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

CMR 20-10-2021.

CMR 20-10-2021.

Coûts divers liés à l'expertise externe, aux avis et à la communication en rapport avec la durabilité de la livraison de colis/de l'e-commerce.

Diverse kosten met betrekking tot externe expertise, advies en communicatie inzake de verduurzaming van de pakketleveringen / e-commerce.

Méthode de calcul de la dépense

Berekeningsmethode van de uitgave

Coût pour le développement d'actions liées à la stratégie de promotion & l'amélioration du e-commerce durable.

Kost voor het ontwikkelen van acties die gekoppeld zijn aan de strategie naar aanleiding van het promoten & bevorderen van duurzame e-commerce.

Gender Impact

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

Categorie 1 - geen impact

A.B. 33 41 60 330001 : Subsidies à des ASBL en lien avec E-commerce durable

B.A. 33 41 60 330001: Toelagen aan VZW's in verband met duurzame E-commerce

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	-	300	300	300	300	300	300	300	Vastleggingen
Liquidations	-	300	300	300	300	300	300	300	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

CMR 20-10-2021.

Subsides divers en ce qui concerne la durabilité de la livraison de colis/de l'e-commerce

Méthode de calcul de la dépense

Soutien à des projets pilotes sur la livraison durable de colis.

Gender Impact

Catégorie 3

Les Arrêtés Royaux d'octroi de subsides du SPF Mobilité et Transports, au cours de l'année budgétaire 2023, comporteront en leur sein un article disposant que : « Conformément à la « loi gendermainstreaming » du 12 janvier 2007, l'organisation subsidiée est tenue d'être attentive, dans la réalisation de ses actions, à ne pas renforcer d'éventuelles inégalités entre les hommes et les femmes ainsi qu'à ne pas en créer de nouvelles. »

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

CMR 20-10-2021.

Diverse toelagen inzake de verduurzaming van de pakketleveringen / e-commerce

Berekeningsmethode van de uitgave

Ondersteuning proefprojecten omtrent duurzame pakketleveringen.

Gender Impact

Categorie 3

De koninklijke besluiten tot toekenning van subsidies van de FOD Mobiliteit en Vervoer, tijdens het begrotingsjaar 2023, zullen een artikel bevatten dat bepaalt: "Overeenkomstig de "wet gendermainstreaming" van 12 januari 2007 is de gesubsidieerde organisatie verplicht er bij de uitvoering van haar acties op toe te zien dat de ongelijkheden tussen mannen en vrouwen niet worden versterkt en dat er geen nieuwe ongelijkheden worden gecreëerd."

Section 33

SPF MOBILITE ET TRANSPORTS

DIVISION ORGANIQUE : 51

DIRECTION GENERALE POLITIQUE DE
MOBILITE DURABLE ET FERROVIAIRE**Missions assignées et objectifs poursuivis par le
programme**

La Direction générale Politique de Mobilité durable et ferroviaire a pour mission de préparer, d'exécuter et d'évaluer la politique fédérale concertée en matière de mobilité et de transport ferroviaire en vue de promouvoir l'usage du mode de transport durable le plus approprié.

Cellule d'appui du Directeur général :

La cellule d'appui est responsable pour l'exécution de tâches administratives, organisationnelles et de facilitation pour l'ensemble de la Direction générale Politique de Mobilité durable et ferroviaire.

Service budget et P&O :

Le service budget prépare, exécute et assure le monitoring des budgets relatifs à la compensation des obligations de service public dans le secteur ferroviaire (SNCB, Infrabel et HR Rail), des budgets de la DG et des subsides au secteur ferroviaire.

Il contribue aussi à la préparation, à l'exécution et au monitoring des contrats de gestion en ce qui concerne les aspects financiers (coûts nets des missions, coûts variables, déconsolidation, évolution de la dette, Fonds RER, ...).

Enfin, il assure une fonction d'appui en ce qui concerne les aspects économiques, financiers et budgétaires du secteur ferroviaire.

Dans son volet P&O, le service assure le suivi des processus RH de la Direction générale (recrutement, formations, évaluation, ...). Il veille à répondre aux questions des collaborateurs et à faire le relais vers le service d'encadrement P&O et Persopoint.

Sectie 33

FOD MOBILITEIT EN VERVOER

ORGANISATIEAFDELING: 51

DIRECTORAAT-GENERAAL DUURZAME
MOBILITEIT EN SPOORBELEID**Toegewezen opdrachten en nagestreefde
doelstellingen door het programma**

Het Directoraat-generaal Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid heeft als opdracht de voorbereiding, uitvoering en evaluatie van het gecoördineerde federale beleid inzake mobiliteit en spoorvervoer met het oog op de bevordering van het gebruik van de meest geschikte duurzame vervoerswijze.

Ondersteuningscel van de Directeur-generaal:

De ondersteuningscel is verantwoordelijk voor de uitvoering van administratieve, organisatorische en faciliterende taken voor het hele Directoraat-generaal Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid.

Dienst budget en P&O:

De dienst budget zorgt voor de voorbereiding, de uitvoering en de follow-up van de monitoring van de budgetten inzake de compensatie voor de openbare dienstverplichtingen in de spoorwegsector (NMBS, Infrabel en HR Rail), van de budgetten van het DG en van de subsidies voor de spoorsector.

De dienst draagt ook bij aan de voorbereiding, de uitvoering en de monitoring van de beheerscontracten inzake de financiële aspecten (netto kosten van de opdrachten, variabele kosten, deconsolidatie, ontwikkeling van de schuld, GEN-fonds, ...).

Ten slotte heeft de dienst een ondersteunende functie betreffende de economische, financiële en budgettaire aspecten van de spoorwegsector.

Voor zijn P&O luik verzekert de dienst de opvolging van de HR processen van het Directoraat-generaal (aanwerving, opleidingen, evaluatie, ...). Hij zorgt voor het beantwoorden van vragen van de medewerkers en vormt de verbinding met de stafdienst P&O en Persopoint.

Direction Mobilité :

Stratégie et Politiques transversales

- propose des mesures concrètes et formule des avis/notes en tant qu'expert en mobilité durable (EX : promotion du vélo, promotion du covoiturage, fiscalité transport, transition énergétique, efficacité énergétique, ...),
- coordonne la position du SPF en concertation avec les autres partenaires (autres services du SPF M&T, autres SPF, Régions, ...) sur les directives et règlements de transport européen transversaux,
- analyse et valide les dossiers de candidature concernant les projets belges demandant un financement européen dans le cadre de l'établissement et du développement du Réseau Trans-européen de Transport (RTE-T),
- suit des programmes de recherches du Bureau Fédéral du Plan (Modèle PLANET) et des universités,
- coordonne la politique transversale de développement durable,
- assure le secrétariat du Comité de pilotage ITS (Système de Transport Intelligent),
- gère et coordonne des projets dans le domaine des STI (systèmes de transport intelligents) et des MaaS (Mobility-as-a-Service),
- participe à la co-crédation d'une vision pour le rail à l'horizon 2040.

Études et Enquêtes

Le service Etudes et Enquêtes est chargé du suivi d'enquêtes et d'études telles que :

- l'enquête sur les déplacements domicile-travail (obligatoire pour tous les employeurs de plus de 100 personnes). Outre la récolte de statistiques, cette enquête a aussi pour objectif d'encourager les employeurs à prendre des mesures pour faciliter les déplacements domicile-travail de leurs travailleurs.
- les enquêtes MONITOR, faisant suite aux enquêtes MOBIL (1999) et BELDAM (2010), permettent de mieux connaître les habitudes de déplacement de la population en interrogeant 30'000 personnes.
- les enquêtes BeMob permettent d'étudier certaines thématiques liées à la mobilité en interrogeant en ligne des échantillons de quelques milliers de Belges.

Les résultats de ces enquêtes sont diffusés sous forme de rapports et de tableaux disponibles notamment sur le site internet du SPF. Ils peuvent ensuite être utilisés par tous les acteurs de la

Directie Mobiliteit:

Strategie en transversaal beleid

- stelt concrete maatregelen voor en geeft adviezen/opmerkingen als expert op het gebied van duurzame mobiliteit (BV: het bevorderen van fietsen, van carpooling, vervoersfiscaliteit, energietransitie, energie-efficiëntie, ...),
- coördineert in overleg met andere partners (andere diensten van de FOD M&V, andere FOD's, Gewesten, ...) het standpunt van de FOD over de richtlijnen en regelgeving van het Europees transversaal vervoer,
- analyseert en valideert de kandidaatsdossiers betreffende de Belgische projecten die een Europese financiering vragen in het kader van de bouw en ontwikkeling van een Trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T),
- volgt onderzoeksprogramma's van het Federaal Planbureau (PLANET-model) en de universiteiten,
- coördineert het transversale beleid van duurzame ontwikkeling,
- verzekert het secretariaat van de ITS-stuurgroep (Intelligent Transport System),
- beheert en coördineert projecten binnen het domein van de ITS (intelligente transport systemen) en MaaS (Mobility-as-a-Service),
- neemt deel aan een gezamenlijke uitwerking van een Visie 2040 voor het spoor.

Studies en Enquêtes

De dienst Studies en Enquêtes is verantwoordelijk voor de opvolging van de enquêtes en studies zoals:

- de enquête woon-werkverkeer (verplicht voor alle werkgevers met meer dan 100 personen). Naast het verzamelen van statistieken, wil deze enquête de werkgevers ook stimuleren om maatregelen te nemen om het woon-werkverkeer voor hun werknemers te vergemakkelijken.
- de MONITOR-enquêtes, die de MOBIL- (1999) en BELDAM-enquête (2010) opvolgen, geven inzicht in de verplaatsingsgewoontes van de Belgen en dit door een bevraging van 30 000 personen.
- de BeMob-enquêtes maken het mogelijk om bepaalde thema's rond mobiliteit te bestuderen via online bevestigingen bij enkele duizenden Belgen.

De resultaten van deze enquêtes zijn verspreid in de vorm van verslagen en tabellen, die beschikbaar zijn op de website van de FOD. Ze kunnen vervolgens

mobilité : les pouvoirs publics des différents niveaux de pouvoir, les consultants, les universités, etc.

gebruikt worden door alle mobiliteitsactoren: de verschillende niveaus van de overheid, consultants, universiteiten, enz.

Statistiques

Statistieken

Ce service collabore étroitement avec le service Etudes et Enquêtes. Il élabore des statistiques sur les différents modes de transports, tant le transport de personnes que le transport de marchandises. Ces statistiques sont nécessaires en tant que base pour l'élaboration de la politique de mobilité dans notre pays.

Deze dienst werkt samen met de dienst Studies en Enquêtes. Hij maakt statistieken over de verschillende transportmodi, zowel personenvervoer als goederenvervoer. Dergelijke statistieken zijn nodig als basis voor het uitstippelen van het mobiliteitsbeleid in ons land.

Direction Politique ferroviaire :

Directie Spoorbeleid:

Réglementation

Reglementering

Ce service est impliqué dans la transposition et la mise en œuvre des règlements européens en droit belge et est chargé d'exécuter les tâches réglementaires liées à la préparation de la politique ferroviaire nationale, européenne et internationale. Ces tâches concernent l'interopérabilité, la sûreté et la sécurité.

Deze dienst is betrokken bij de omzetting en implementatie van Europese regelgeving in Belgisch recht en heeft als opdracht de uitvoering van regelgevende taken gelinkt aan de voorbereiding van het nationale, Europese en internationale spoorwegbeleid. Deze taken hebben zowel betrekking op de interoperabiliteit, veiligheid en beveiliging.

Espace ferroviaire européen

Europese spoorwegruiimte

Ce service est en charge :

Deze dienst is belast met:

- de l'octroi de licences aux entreprises ferroviaires,
- contribuer à la mise en œuvre d'un plan d'action pour le fret,
- fournir le soutien aux réunions du groupe de travail transport terrestre du Conseil de l'UE et représenter l'Etat belge dans les comités techniques au niveau de l'UE,
- représenter la Belgique dans les comités techniques au niveau de l'UE,
- représenter la Belgique dans les comités exécutifs des Corridors de fret ferroviaire Mer du Nord-Méditerranée, Rhin-Alpes et Mer du Nord-Baltique et contribuer à leur bon fonctionnement,
- assurer la présidence du Comité exécutif du corridor de fret Mer du Nord-Méditerranée et, pour l'année 2022, du réseau des Comités exécutifs,
- défendre les priorités de la Belgique en matière d'investissements ferroviaires dans le cadre des réseaux transeuropéens de transport ferroviaires (RTE-T) et contribuer au développement de ces réseaux,
- veiller à ce que le secteur ferroviaire belge bénéficie pleinement des mécanismes de financements européens (CEF-Transport, Europe's Rail, ...),

- aflevering van vergunningen voor spoorwegondernemingen,
- de medewerking aan de implementatie van een actieplan voor het spoorgoederenvervoer,
- ondersteuning aan de vergaderingen van de Werkgroep Vervoer over land van de Raad van de EU en de Belgische Staat vertegenwoordigen in technische comités op EU-niveau,
- België vertegenwoordig in technische comités op EU-niveau,
- België vertegenwoordig in de uitvoerende comités van de goederencorridors Noordzee-Middellandse Zee, Rijn-Alpen, Noordzee-Baltische zee,
- het voorzitterschap verzekeren van het uitvoerend Comité van de goederencorridor Noordzee-Middellandse Zee en, voor 2022, van het netwerk van de uitvoerende Comités,
- verdedigen van de Belgische prioriteiten in de spoorinvesteringen in het kader van trans-Europese vervoersnetwerken (TEN-T) spoorwegen en bijdragen aan de ontwikkeling van deze netwerken,
- erop toezien dat de Belgische spoorsector ten volle van de Europese financieringsmechanismen gebruik kan maken (CEF-Transport, Europe's Rail, ...),

- veiller au développement du fret ferroviaire national et international,
- assurer le développement des trains internationaux de voyageurs (dont les trains de nuit) à travers la réduction des barrières aux liaisons transfrontalières,
- développer la coopération transfrontalière en matière ferroviaire avec les Etats limitrophes,
- conception de la réglementation relative à l'organisation du marché ferroviaire,
- d'analyses économiques et juridiques en ce qui concerne le marché ferroviaire et les services publics dans le secteur ferroviaire.

Relais voyageurs

Ce service traite les questions et les plaintes des passagers en cas de manquements des entreprises ferroviaires (manque d'informations pendant le voyage, retards, manque d'assistance aux personnes à mobilité réduite, ...) tels que définis dans le Règlement n°1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires.

Direction contrats service public ferroviaire :

La direction se compose de deux services, à savoir le service de transport de voyageurs et le service d'infrastructure et d'investissement, chacun d'entre eux ayant un certain nombre de tâches spécifiques comme expliqué ci-dessous. Au niveau transversal, cette direction traite également les dossiers transfrontaliers/internationaux. Il s'agit de projets transfrontaliers/internationaux visant à optimiser le transport de passagers et/ou de marchandises par rail, en se concentrant sur la construction de nouvelles infrastructures transfrontalières mais aussi sur des questions telles que la billetterie, la tarification, un meilleur accès à l'information des passagers, ...

Transport de Voyageurs

Ce service est principalement chargé de la négociation et du suivi du contrat de gestion entre l'État belge et la SNCB. Il en découle deux tâches importantes, à savoir :

- la structuration et l'analyse des statistiques reçues et des KPI ainsi que l'analyse des plans de transport en ce qui concerne les dispositions reprises dans les contrats de gestion,
- la vérification du respect de toutes les dispositions se trouvant dans le contrat de gestion, ce qui nécessite des concertations régulières avec la SNCB.

- toezien op de ontwikkeling van het nationale en internationale spoorgoederenvervoer,
- de ontwikkeling van de internationale passagierstreinen (waaronder de nachttreinen) verzekeren door de vermindering van hindernissen op de grensoverschrijdende verbindingen,
- de grensoverschrijdende samenwerking voor het spoor met de buurlanden uitwerken,
- ontwerp van regelgeving met betrekking tot de organisatie van de spoorwegmarkt,
- economische en juridische analyses inzake de spoorwegmarkt en de openbare diensten in de spoorwegsector.

Reizigersrelaties

Deze dienst behandelt vragen en klachten van passagiers in geval van tekortkomingen van spoorwegondernemingen (gebrek aan informatie tijdens de reis, vertraging, gebrek aan bijstand aan personen met beperkte mobiliteit, ...) zoals gedefinieerd in Verordening nr.1371/2007 over de rechten en plichten van treinreizigers.

Directie contracten openbare dienst spoor:

De directie is samengesteld uit twee diensten, namelijk de dienst reizigersvervoer en de dienst infrastructuur en investeringen, elk heeft een zeker aantal specifieke taken zoals hieronder beschreven. Op transversaal niveau behandelt deze directie ook de grensoverschrijdende/ internationale dossiers. Het betreft grensoverschrijdende/ internationale projecten om het reizigersvervoer en/of goederenvervoer per spoor te optimaliseren, zich concentrerend op de constructie van nieuwe grensoverschrijdende infrastructuren, maar ook op vragen zoals over ticketing, tarificatie, een betere toegang tot de informatie voor de reizigers, ...

Reizigersvervoer

Deze dienst houdt zich voornamelijk bezig met de onderhandeling en de opvolging van het beheerscontract tussen de Belgische Staat en de NMBS. Hieruit vloeien twee zeer belangrijke taken voort, namelijk:

- het structureren en analyseren van de ontvangen statistieken en KPI's en het analyseren van nieuwe transportplannen met betrekking tot de bepalingen opgenomen in de beheerscontracten,
- het nagaan of alle bepalingen die zich in het beheerscontract bevinden worden nageleefd, indien noodzakelijk wordt er regelmatig overleg gepleegd met de NMBS.

Infrastructure et Investissements

Ce service a principalement pour tâche d'assurer le suivi des investissements ferroviaires réalisés par Infrabel et la SNCB. Ce suivi consiste en l'élaboration d'un rapport d'investissement trimestriel à l'attention du Ministre de la Mobilité qui donne un aperçu de l'état d'avancement des projets d'investissement dans les différents domaines du secteur ferroviaire (lignes ferroviaires, gares, parkings, matériel roulant, ateliers, IT, ...).

Pour pouvoir générer ce rapport, le service se base sur les informations reçues par les entreprises via les dossiers d'état d'avancement, sur les informations collectées lors de réunions de suivi avec les entreprises et sur la réalisation de visites de chantiers et de contrôles des dépenses.

En outre, ce service se charge également du suivi du contrat de gestion que l'État a conclu avec Infrabel et accomplit diverses autres tâches comme élaborer des analyses assorties d'avis pour toutes sortes de dossiers, élaborer des arrêtés d'expropriation de sorte que les entreprises puissent réaliser les investissements prévus, etc.

Direction Sécurité, Sûreté et Environnement :

Cette Direction est chargée de la préparation de la politique (avis, recommandations, monitoring) et des inspections par rapport :

- à la sécurité d'exploitation,
- à la sécurité aux passages à niveau,
- à la sûreté,
- à la politique environnementale,
- au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer.

Cellule Environnement

Cette cellule contribue à la prise en compte des préoccupations environnementales dans le secteur du transport ferroviaire tant aux niveaux européen que national (e.a. la lutte contre le bruit et les vibrations, protection de la biodiversité, carburants alternatifs, ...).

Service sécurité

Le service sécurité prépare, exécute et évalue la politique en matière de sécurité d'exploitation ferroviaire (e.a. mise en œuvre de l'ETCS) et de la sécurité aux passages à niveau (rédaction d'AM sur les prescriptions techniques des passages à niveau,

Infrastructuur en Investerings

Deze dienst heeft als kerntaak het verzekeren van de opvolging van de spoorweginvesteringen die door Infrabel en de NMBS worden uitgevoerd. Deze opvolging bestaat uit het opstellen van een driemaandelijks investeringsrapport ter attentie van de Minister van Mobiliteit dat een overzicht geeft van de vooruitgang van de investeringsprojecten in de verschillende domeinen van het spoorweggebeuren (spoorlijnen, stations, parkings, rollend materieel, werkplaatsen, IT, ...).

Om dit rapport te kunnen genereren, baseert de dienst zich op de door de bedrijven vrij gegeven informatie via zogenaamde voortgangsdossiers, de informatie vergaard tijdens opvolgingsvergaderingen met de bedrijven en de uitvoering van werkbezoeken en uitgavencontroles.

Daarnaast is deze dienst ook bezig met de opvolging van het beheerscontract dat de Staat heeft afgesloten met Infrabel en voert ze andere uiteenlopende taken uit zoals het opstellen van analyses met advies voor allerlei dossiers, het opstellen van onteigeningsbesluiten zodat de bedrijven de geplande investeringen kunnen uitvoeren en dergelijke meer.

Directie Veiligheid, beveiliging en milieu:

Deze directie is belast met het voorbereiden van het beleid (advies, aanbevelingen, monitoring) en inspecties met betrekking tot:

- de exploitatieveiligheid,
- de veiligheid aan overwegen,
- de beveiliging,
- het milieubeleid,
- het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor.

Cel Milieu

Deze cel draagt bij tot de aandacht voor milieuproblemen in de spoorvervoersector op zowel Europees als nationaal niveau (o.a. de strijd tegen lawaai en trillingen, bescherming van de biodiversiteit, alternatieve brandstoffen, ...).

Dienst veiligheid.

De dienst veiligheid bereidt voor, voert uit en evalueert het beleid inzake de spoorexploitatieveiligheid (o.a. in werkingstelling van ETCS) en van de veiligheid aan de overwegen (opstellen van MB over de technische vereisten van

inspections, veille stratégique sur la gestion des passages à niveau).
Service sûreté

Le service sûreté prépare, exécute et évalue la politique fédérale en matière de sûreté ferroviaire (e.a. inspection des infrastructures critiques, lutte pour la cybersécurité et contre le terrorisme, secrétariat de l'autorité nationale pour la sûreté du transport ferroviaire, participation à des groupes de travail internationaux sur la sûreté du transport ferroviaire).

Service Marchandises dangereuses

Le service Marchandises dangereuses contribue à l'élaboration de la réglementation nationale et internationale relative au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer et est en outre actif au sein des groupes de travail de la CEE-ONU et de la Commission européenne.

Parmi les principales tâches du service figurent également l'agrément des organismes habilités à effectuer les contrôles et les épreuves sur les emballages et les citernes destinés aux marchandises dangereuses, ainsi que le suivi des agréments. Le service s'occupe aussi de la surveillance du marché selon la directive TPED (Transportable Pressure Equipment Devices).

PROGRAMME 0

PROGRAMME DE SUBSISTANCE

Moyens mis en œuvre

01. Personnel

A.B. 33 51 01 110003 : Rémunérations et allocations généralement quelconques : personnel statuaire définitif et stagiaire.

overwegen, inspecties, strategisch toezicht op het beheer van overwegen).
Dienst beveiliging

De dienst beveiliging bereidt voor, voert uit en evalueert het federale beleid inzake spoorbeveiliging (o.a. inspectie van de kritieke infrastructuur, strijd voor de cybersecurity en tegen het terrorisme, secretariaat van de nationale autoriteit voor de beveiliging van het spoorwegvervoer, deelname aan internationale werkgroepen over de beveiliging van het spoorvervoer).

Dienst Gevaarlijke goederen

De dienst gevaarlijke goederen draagt bij aan de uitwerking van de nationale en internationale reglementering betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor en speelt daarbij een actieve rol in de werkgroepen van de UNECE en de Europese Commissie.

Bij de belangrijkste taken van de dienst behoren ook het erkennen van controle-organismen voor de controles en de beproevingen van verpakkingen en tanks voor gevaarlijke goederen, alsook de opvolging ervan. De dienst is ook verantwoordelijk voor het markttoezicht volgens de TPED richtlijn (Transportable Pressure Equipment Devices).

PROGRAMMA 0

BESTAANSMIDDELENPROGRAMMA

Aangewende middelen

01. Personeel

B.A. 33 51 01 110003: Bezoldigingen en allerhande toelagen: vast en stagedoend statutair personeel.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	(in duizenden euro)
Engagements	5 418	5 502	5 648	5 593	5 593	5 593	5 593	Vastleggingen
Liquidations	5 418	5 502	5 648	5 593	5 593	5 593	5 593	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Ces crédits font partie de l'enveloppe globale de personnel du SPF et ont été adaptés conformément aux instructions et décisions (voir A.B. 21 01 110003).

Deze kredieten maken deel uit van de globale personeelsenveloppe van de FOD en werden aangepast overeenkomstig de onderrichtingen en beslissingen (zie B.A. 21 01 110003).

Méthode de calcul de la dépense

Berekeningsmethode van de uitgave

Basé sur les besoins réels.

Gebaseerd op daadwerkelijke behoeften.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

Index crédits de personnel (3,86%) : + 212 000 euros

Index personeelskredieten: 3,86%: + 212 000 euro

Economies linéaires : - 55 000 euros (CMR 20-10-2021)

Lineaire besparingen: - 55 000 euro (CMR 20-10-2021)

Compensation : - 11 000 euros

Compensatie: - 11 000 euro

Gender Impact

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

Categorie 1 - geen impact

A.B. 33 51 01 110004 : Rémunérations et allocations généralement quelconques : personnel autre que statutaire.

B.A. 33 51 01 110004: Bezoldigingen en allerhande toelagen: ander dan statutair personeel.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	(in duizenden euro)
Engagements	78	86	64	62	62	62	62	Vastleggingen
Liquidations	78	86	64	62	62	62	62	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Ces crédits font partie de l'enveloppe globale de personnel du SPF et ont été adaptés conformément aux instructions et décisions (voir A.B. 21 01 110003).

Deze kredieten maken deel uit van de globale personeelsenveloppe van de FOD en werden aangepast overeenkomstig de onderrichtingen en beslissingen (zie B.A. 21 01 110003).

Méthode de calcul de la dépense

Berekeningsmethode van de uitgave

Basé sur les besoins réels.

Gebaseerd op daadwerkelijke behoeften.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Index crédits de personnel (3,86%) : + 3 000 euros

Economies linéaires - 2 000 euros
(CMR 20-10-2021)

Compensation :-23 000 euros

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

02.Frais de fonctionnement

A.B. 33 51 02 121101 : Dépenses permanentes pour achat de biens non durables et de services à l'exclusion des dépenses informatiques.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

Index personeelskredieten: 3,86%: + 3 000 euro

Lineaire besparingen: - 2 000 euro
(CMR 20-10-2021)

Compensatie: -23 000 euro

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

02.Werkingskosten

B.A. 33 51 02 121101: Bestendige uitgaven voor de aankoop van niet-duurzame goederen en diensten met uitzondering van de informatica-uitgaven.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	(in duizenden euro)
Engagements	537	620	605	598	598	598	598	Vastleggingen
Liquidations	582	620	605	598	598	598	598	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

- Compensations pour le comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires : article 1er de l'arrêté royal du 25 avril 2014 octroyant une compensation pour la couverture des frais liés à l'exercice de leur mandat par les membres du bureau exécutif du comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires ;
- expertise pour la réalisation d'audits en matière de chemin de fer et études concernant l'amélioration de la mobilité ;
- workshops et événements ;
- dépenses diverses ;
- autres frais.

Ces dépenses sont nécessaires pour le bon fonctionnement de la Direction générale.

La Direction générale doit faire face à diverses dépenses liées à ses activités de base comme la représentation du SPF Mobilité et Transports auprès

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

- Vergoedingen voor het raadgevend comité van de treinreizigers: artikel 1 van het koninklijk besluit van 25 april 2014 betreffende de toekenning van een vergoeding aan de leden van het uitvoerend bureau van het raadgevend comité van de treinreizigers voor de kosten verbonden aan de uitoefening van hun mandaat;
- expertise voor de realisatie van audits inzake spoor en studies betreffende de verbetering van de mobiliteit;
- workshops en evenementen;
- diverse uitgaven;
- andere vergoedingen.

Deze uitgaven zijn noodzakelijk voor de goede werking van het Directoraat-generaal.

Het Directoraat-generaal moet het hoofd bieden aan diverse uitgaven die verbonden zijn aan haar basisactiviteiten zoals de vertegenwoordiging van de FOD Mobiliteit en Vervoer bij diverse organisaties,

des diverses organisations, autant internationales qu'européennes, belges ou autres.

Vu que la Direction ne dispose pas des experts requis pour exécuter des audits, elle doit recourir à l'aide d'externes.

Méthode de calcul de la dépense

- Honoraires du comité consultatif des voyageurs ferroviaires ;
- expertise pour la réalisation d'audits ferroviaires et d'études sur l'amélioration de la mobilité ;
- ateliers et événements ;
- frais divers ;
- autres indemnités ;
- une expertise très spécifique sur la sûreté ferroviaire ;
- support externe pour la sûreté / sécurité du rail ;

-assistance au service d'inspection avec une expertise externe pour le domaine de la cybersécurité.

Total : 605 000 euros

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Index crédits de fonctionnement et crédits d'investissement (1,1%) : +7 000 euros

Economies linéaires : - 7 000 euros
(CMR 20-10-2021)

Annulation index (CMR 01-04-2022 Notification Annexe du 14-04-2022) : - 15 000 euros

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

PROGRAMME 1 TRANSPORT FERROVIAIRE

Moyens mis en œuvre

Description / Base légale / Base réglementaire

zowel internationaal, Europees, Belgisch en anderen.

Aangezien de Directie niet over de nodige experts beschikt voor het uitvoeren van de audits, moet zij beroep doen op hulp van externen.

Berekeningsmethode van de uitgave

- Vergoedingen voor het raadgevend comité van de treinreizigers;
- audits inzake spoor en studies betreffende de verbetering van de mobiliteit;
- workshops en evenementen;
- diverse uitgaven;
- andere vergoedingen;
- heel specifieke expertise beveiliging spoor;

-externe ondersteuning inzake veiligheid / beveiliging spoor;
-ondersteuning voor de inspectiedienst met externe expertise voor het domein cybersecurity.

Totaal: 605 000 euro

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

Index werkingskredieten en investeringskredieten (1,1%): +7 000 euro

Lineaire besparingen: - 7 000 euro
(CMR 20-10-2021)

Indexannulering (CMR 01-04-2022 Notificatie Bijlage van 14-04-2022): - 15 000 euro

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

PROGRAMMA 1 SPOORWEGVERVOER

Aangewende middelen

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

- 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), article 199 (missions d'Infrabel) ;
- plan d'investissement pluriannuel 2013-2025 du Groupe SNCB approuvé par le Conseil des Ministres du 19/07/2013 ;
- contrat de gestion 2008-2012 entre l'Etat et la SNCB Holding, Infrabel et la SNCB (AR du 29/06/2008) adapté par quatre avenants (AR du 21/09/2010, 26/10/2010, 10/01/2013 et 21/12/2013) ;
- avis dans le Moniteur belge du 14 décembre 2012 ;
- Arrêté royal du 21 décembre 2013 fixant les règles provisoires qui valent comme contrats de gestion d'Infrabel et de la SNCB, modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 9 mars 2022 (M.B. 10/05/2022) ;
- 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 subvention d'investissement de la SNCB de 146 000 000 euros pour 2009 compensée par une majoration de la subvention d'exploitation de 6 000 000 euros₂₀₀₉ pour 2009 et de 10 000 000 euros₂₀₀₉ en 2010 ainsi que diminution de la subvention d'investissement d'Infrabel de 200 000 000 euros pour 2009 compensée par une majoration de la subvention d'exploitation de 10 000 000 euros₂₀₀₉ à partir de 2010) ;
- décision du Conseil des Ministres du 21/12/2006 relative à l'achat et au financement de matériel roulant pour le RER ;
- décision du Conseil des Ministres du 4/7/2008 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 ;
- convention du 9 octobre 2006 relative au financement du projet TGV entre l'Etat et la SNCB Holding ;
- Art. 50 de la loi programme du 11 juillet 2005 (transfert du Fonds RER vers la SNCB Holding) ;
- décision du Conseil des Ministres du 31 mars 2017 portant sur le Contrôle budgétaire 2017 (point 37, partie 33 SPF Mobilité : Financement des infrastructures ferroviaires
- Wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven: art. 3 tot 6 (beheerscontracten), art. 156 (opdrachten van openbare dienst van NMBS), art. 199 (opdrachten van Infrabel);
- meerjareninvesteringsplan 2013-2025 van de NMBS-Groep, goedgekeurd door de Ministerraad van 19/07/2013;
- beheerscontracten 2008-2012 tussen de Staat en NMBS Holding, Infrabel en NMBS (KB 29/06/2008) aangepast door vier bijvoegsels (KB 21/09/2010, 26/10/2010, 10/01/2013 en 21/12/2013);
- mededeling in het Belgisch Staatsblad van 14 december 2012;
- Koninklijk besluit van 21 december 2013 tot vaststelling van de voorlopige regels die als beheerscontract van Infrabel en NMBS gelden, als laatste gewijzigd door het koninklijk besluit van 9 maart 2022 (B.S. 10/05/2022);
- beslissing van het begrotingsconclaf van 23-10-2008 betreffende enerzijds de alternatieve financiering van de aankoop van nieuw rollend materieel in 2009 en anderzijds de impact van de herstructurering van het Fonds voor Spoorweginfrastructuur (vermindering van de investeringstoelage van de NMBS met 146 000 000 euro voor 2009, die wordt gecompenseerd door een verhoging van de exploitatietoelage met 6 000 000 euro₂₀₀₉ voor 2009 en met 10 000 000 euro₂₀₀₉ in 2010 en de vermindering van de investeringstoelage van Infrabel met 200 000 000 euro voor 2009, die wordt gecompenseerd door een verhoging van de exploitatietoelage met 10 000 000 euro₂₀₀₉ vanaf 2010);
- beslissing van de Ministerraad van 21/12/2006 betreffende de aankoop en de financiering van het rollend materieel voor het GEN;
- 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-Holding, dat door de Ministerraad op 04/07/2008 werd goedgekeurd;
- overeenkomst van 9 oktober 2006 tussen de Staat en de NMBS-Holding betreffende de financiering van het HST-project;
- Art. 50 van de programmawet van 11 juli 2005 (overdracht van het GEN-Fonds naar de NMBS Holding);
- beslissing van de Ministerraad van 31 maart 2017 betreffende de begrotingscontrole 2017 (punt 37, deel 33 FOD Mobilititeit: Financiering van de strategische spoorweginfrastructuren), die

- stratégiques), qui prévoit un financement complémentaire pour le RER et les infrastructures prioritaires de 1 milliard à charge de l'Etat ;
- accord de coopération du 5 octobre 2018 entre l'Etat fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif au financement des infrastructures ferroviaires stratégiques ;
 - notifications CM 23/10/2020 ;
 - notifications CM 01/04/2022 ;
 - notifications CM 18/10/2022.

Le budget 2023 est calculé sur base de la continuité de l'AR du 21 décembre 2013 fixant les règles provisoires qui valent comme contrats de gestion et ses adaptations, **sous réserve des adaptations possibles sur la base de nouveau contrat de service public entre l'Etat fédéral et la SNCB et le contrat de performance entre l'Etat fédéral et Infrabel à conclure.**

10. Exploitation ferroviaire

Les contributions budgétaires principales de l'Etat relatives aux subventions d'exploitation couvrent le paiement des quatre derniers mois de l'année précédente et des huit premiers mois de l'année en cours (A.B. 33 51 10 312202 et 414051).

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 la SNCB, le montant global dont le versement est reporté à l'année suivante est fixé depuis 2020 à 536 513 000 euros, forfaitairement sans indexation. Pour Infrabel, le montant global dont le versement est reporté à l'année suivante est fixé depuis 2020 à 30 747 000 euros, forfaitairement sans indexation. Depuis 2017, le report global de la SNCB est réparti sur les subventions d'exploitation au prorata de ces dernières, après déduction des reports spécifiques de 1/48ème pour la subvention d'investissements et de 50% pour la subvention relative à domicile-travail. Depuis 2017, le report global d'Infrabel est appliqué sur la subvention d'exploitation, après déduction du report spécifique de 1/48ème pour la subvention d'investissements. Il n'a pas été tenu compte des dernières décisions du conclave budgétaire pour le calcul de la répartition des reports, pour ne pas compliquer inutilement la présentation du budget.

een bijkomende financiering voorziet voor het GEN en voor de prioritaire infrastructuur ten bedrage van 1 miljard ten laste van de Staat;

- samenwerkingsakkoord van 5 oktober 2018 tussen de federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de financiering van de strategische spoorweginfrastructuur;

- notificaties MR 23/10/2020;
- notificaties MR 01/04/2022;
- notificaties MR 18/10/2022.

De begroting 2023 wordt berekend op basis van de continuïteit van het KB van 21 december 2013 tot vaststelling van de voorlopige regels die als beheerscontracten gelden, en hun aanpassingen, **onder voorbehoud van mogelijke wijzingen op basis van de nieuwe met de Staat af te sluiten openbaredienstcontract van de NMBS en het prestatiecontract van Infrabel.**

10. Spoorwegexploitatie

De belangrijkste begrotingsbijdragen van de Staat voor de exploitatietoelagen dekken de betaling van de laatste vier maanden van het vorige jaar en de eerste acht maanden van het lopende jaar (B.A. 33 51 10 312202 en 414051).

Het financiële nadeel voor de maatschappijen wordt gecompenseerd door de vervroegde betaling van vier maandelijks 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 de NMBS is het globaal bedrag waarvan de storting naar het volgende jaar wordt uitgesteld, vastgelegd sinds 2020 op 536 513 000 euro, forfaitair zonder indexering. Voor Infrabel, is het globaal bedrag waarvan de storting naar het volgende jaar wordt uitgesteld, vastgelegd op 30 747 000 euro sinds 2020, forfaitair zonder indexering. Sedert 2017 is de globale overdracht van de NMBS verdeeld over de exploitatietoelagen naar rato van deze laatste, na aftrek van de specifieke overdrachten van 1/48ste voor de investeringstoelage en 50% voor de toelage voor het woon-werkverkeer. Sedert 2017 wordt de globale overdracht van Infrabel toegepast op de exploitatietoelage, na aftrek van de specifieke overdracht van 1/48ste voor de investeringstoelage. Er is geen rekening gehouden met de laatste

Compte tenu du caractère forfaitaire de ces derniers, l'impact budgétaire global et l'impact pour les sociétés sont totalement neutres.

Indexation de la subvention d'exploitation

Base légale : contrat de gestion SNCB : art. 81 et contrat de gestion Infrabel : art. 76.

L'indexation exploitation est basée sur deux indices de décembre de l'année précédant cette année budgétaire (donc décembre 2022 pour le budget de 2023), précisément, l'indice de santé (pour 65%) et l'indice des services (pour 35%).

L'indexation des subventions d'exploitation est estimée provisoirement à +6,08%. Le mécanisme de report limite l'impact de cette indexation.

La prévision est basée sur les estimations du Bureau fédéral du Plan du 05/04/2022, à savoir, pour l'indice santé de décembre 2022 (+6,05%) et l'estimation de l'indice des services est basée sur l'indice des prix à la consommation pour décembre 2021 (+6,13%).

Les paramètres provisoires d'indexation sont les suivants :

beslissingen van het begrotingsconclaaf voor de berekening van de overdrachten, om de presentatie van de begroting niet onnodig ingewikkeld te maken. Gezien het forfaitaire karakter van deze laatste, zijn de globale budgettaire impact en de impact voor de vennootschappen volledig neutraal.

Indexeringen van de exploitatietoelagen

Wettelijke basis: beheerscontract NMBS: art. 81 en beheerscontract Infrabel: art. 76.

De exploitatie-index is gebaseerd op twee indexen van december van het jaar voor deze van de begroting (dus december 2022 voor de begroting van 2023), namelijk die van de gezondheidsindex (voor 65%) en de dienstenindex (voor 35%).

De indexatie van de exploitatietoelagen wordt voorlopig geraamd op +6,08%. Het mechanisme van overdracht beperkt de impact van deze indexatie.

De schatting is gebaseerd op de ramingen van het Federaal Planbureau van 05/04/2022, namelijk voor de gezondheidsindex van december 2022 (+6,05%) en de raming van de dienstenindex is gebaseerd op de consumptieprijsindex voor december 2022 (+6,13%).

De voorlopige indexeringsparameters zien er als volgt uit:

	2020	2021	2022	2023	
Index santé décembre année t-1	131,86	132,70	139,61	148,05	Gezondheidsindex december jaar t-1
Variation	0,67%	0,64%	5,21%	6,05 %	Variatie
Index services décembre année t-1	138,94	140,75	144,72	153,59	Dienstenindex december jaar t-1
Variation	1,94%	1,30%	2,82%	6,13%	Variatie
Indice 2008 = 1	1,254864	1,265901	1,320767	1,401011	Index 2008 = 1
Variation indice 2008=1	1,13%	0,88%	4,33%	6,08%	Variatie index 2008=1

A.B. 33 51 10 312107: Contribution pour des mesures permettant de tendre vers la gratuité des déplacements domicile-travail en train au profit de la SNCB.

B.A. 33 51 10 312107: Bijdrage voor maatregelen die strekken tot het kosteloos woon-werkverkeer per trein ten voordele van de NMBS.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	(in duizenden euro)
Engagements	26 529	31 779	33 439	34 425	34 425	34 425	34 425	Vastleggingen
Liquidations	26 529	31 779	33 439	34 425	34 425	34 425	34 425	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

- Base juridique : Contrat de gestion 2008 – 2012 entre l'Etat et la SNCB, articles 20, 74 et annexe 13 et l'arrêté royal du 21 décembre 2013 précité.

Le contrat de gestion 2008-2012 prévoit les montants suivants :

- Pour le transport gratuit domicile-travail, 400 000 euros en 2008 et 25 900 000 euros à partir de 2009 ;
- pour la gratuité de la part de la STIB dans les cartes train mixtes : 2 800 000 euros à partir de 2008.

Il s'agit ici de provisions, depuis 2022, qui sont indexés par le même indice que les subventions d'exploitation depuis 2017.

La répartition des montants pour la part de la STIB et la part de la SNCB est indicative et est adaptée en tenant compte des coûts réels à charge de la SNCB.

Il s'agit d'une provision qui est chaque année diminuée ou augmentée en fonction d'un éventuel solde budgétaire à la fin de l'exercice comptable précédent.

Compte tenu des modalités de versements contractuelles, 50% de la subvention annuelle est reporté chaque année à charge du budget de l'année suivante, depuis l'exercice 2009. La diminution ou augmentation de la subvention sur base du solde de l'année précédente s'opère via ce report, ne laissant donc aucun surplus disponible.

- Wettelijke basis: Beheerscontract 2008 – 2012 tussen de Staat en de NMBS, artikels 20, 74 en bijlage 13 en het voornoemde koninklijk besluit van 21 december 2013.

Het beheerscontract 2008 – 2012 legt de volgende bedragen vast:

- Voor het kosteloos woon-werkvervoer, 400 000 euro in 2008 en 25 900 000 euro vanaf 2009;
- voor de kosteloosheid van het MIVB-aandeel in de gemengde treinkaarten: 2 800 000 euro vanaf 2008.

Het gaat hier om provisies, vanaf 2022, die sedert 2017 met dezelfde index als de exploitatietoelagen zijn geïndexeerd.

De verdeling van de bedragen voor het MIVB-aandeel en het NMBS-aandeel is indicatief en wordt aangepast rekening houdend met de werkelijke kosten ten laste van de NMBS.

Het is een provisie die elk jaar wordt verminderd of verhoogd 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 of verhogen van de toelage op basis van het saldo van het vorige jaar gebeurt via deze overdracht waardoor er dus geen overschotten worden opgebouwd.

(kEUR)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	(kEUR)
Base annuelle	30.834	31.105	32.453	34.425	34.425	34.425	34.425	34.425	Jaarlijkse basis
Solde t-1	15.245	10.977	10.554	16.227	17.213	17.213	17.213	17.213	Saldo t-1
Report vers t+1 (6 mois)	-15.417	-15.553	-16.227	-17.213	-17.213	-17.213	-17.213	-17.213	Overdracht naar t+1 (6 maanden)
engagement = liquidation	30.662	26.529	26.780	33.439	34.425	34.425	34.425	34.425	Vastlegging = vereffening

Le tableau ci-dessous offre un aperçu du nombre de clients qui voyagent gratuitement avec intervention de l'Etat fédéral. L'intervention de l'Etat est de 20% pour le secteur privé et les entreprises publiques autonomes.

L'intervention est de 12% pour les services publics fédéraux.

Nombre de clients :

Onderstaande tabel geeft een overzicht van het aantal klanten die gratis reizen met federale staatstussenkomst. De staatstussenkomst is 20% voor de privésector en de autonome overheidsbedrijven.

De tussenkomst bedraagt 12% voor de federale overheidsdiensten.

Aantal klanten:

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Transport gratuit (80/20) avec intervention de l'Etat fédéral Kostenloos vervoer (80/20) met federale staatstussenkomst	108.561	117.516	130.122	122.548	125.949	134.066	136.011	141.572	149.801	155.458	157.653	123.912	120.511
Services publics fédéraux Federale Overheidsdiensten	50.080	48.922	48.375	47.113	46.459	46.774	45.153	44.903	44.308	42.683	42.124	32.962	32.054
Entreprises publiques autonomes Autonome Overheidsbedrijven	9.707	9.816	8.309	9.064	8.666	8.062	7.615	7.575	8.294	7.755	7.236	4.537	4.935
Secteur privé Privésector	48.774	58.778	73.438	66.371	70.824	79.230	83.243	89.094	97.199	105.020	108.293	86.413	83.522

Le tableau suivant montre l'évolution des coûts. De 2014 jusqu'à 2019 inclus, les coûts dépassent la limite contractuelle de la subvention et le solde est pris en charge par la SNCB. Le contrat de gestion prévoit la possibilité d'une prise en charge de ces coûts excédant la subvention par les voyageurs mais la SNCB ne l'a pas appliquée pour des raisons commerciales. En 2020, le nombre de clients bénéficiant d'une intervention de l'État fédéral a diminué d'environ 21% à cause du covid19, ce qui fait que le subside à payer pour 2020 s'élève à 26 394 millions d'euros. En 2021, vu que cette tendance baissière s'est poursuivie, le montant à payer pour 2021 s'élève à 26 106 millions d'euros. A partir de 2021 c'est un budget ouvert.

Coûts :

(kEUR)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
MIVB / STIB	3.340	3.681	3.888	4.053	4.198	4.313	4.350	4.262	4.178	4.190	4.163	3.255	3.020
NMBS / SNCB	19.729	21.235	21.897	23.202	24.137	25.110	25.470	26.120 -732	28.221	30.102	30.999	23.138	23.085
Totaal / Total	23.068	24.916	25.785	27.255	28.335	29.423	29.820	29.650	32.399	34.292	35.162	26.394	26.106
Budget / begroting	15.750	24.412	25.785	27.255	28.335	28.700	28.700	28.700	29.257	29.855	30.490	26.394	26.106

A.B. 33 51 10 312202 : Contribution pour le transport intérieur de voyageurs assuré par des trains du service ordinaire, au profit de la SNCB.

De volgende tabel toont de evolutie van de kosten. Van 2014 tot en met 2019 vallen de kosten die de contractuele limiet van de toelage overschrijden en het saldo ten laste van de NMBS. Het beheerscontract voorziet in de mogelijkheid om deze overschrijdende kosten ten laste van de reizigers te leggen maar de NMBS heeft dit niet gedaan om commerciële redenen. In 2020 was er een daling van het aantal klanten met federale staatstussenkomst wegens covid19 met circa 21%, waardoor de te betalen subsidie voor 2020 26 394 miljoen euro bedraagt. In 2021, gezien deze tendens zich voortzet, bedroeg het bedrag om te betalen voor 2021 26 106 miljoen euro. Vanaf het jaar 2021 is het een open budget.

Kosten:

B.A. 33 51 10 312202: Bijdrage voor het binnenlands vervoer van reizigers met treinen van de gewone dienst, ten gunste van de NMBS.

(en milliers d'euros)	Real 2021	2022-1er feuilleton	CB2022	B12023	2024	2025	2026	2027	(in duizenden euro)
Engagements	800 752	525 432	516 294	664 410	604 009	701 823	631 005	611 244	Vastleggingen
Liquidations	800 752	525 432	516 294	664 410	604 009	701 823	631 005	611 244	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire**Base juridique :**

- Contrat de gestion 2008-2012 entre l'État et la SNCB : articles 6 à 10 (offre minimale), articles 14 à 18 (politique tarifaire), articles 24 et 25 (trafic transfrontalier), article 73 (subvention d'exploitation), article 80 (Diabolo), article 81 (indexation), article 82 (modalités de versement) ;
- Arrêté royal du 21 décembre 2013 précité.

- Révision du mécanisme de calcul de la redevance d'utilisation de l'infrastructure (budgétairement neutre, 0 euros en fonction de la réalisation des hypothèses de trafic de la SNCB) : L'AR du 19 juillet 2019 modifiant l'arrêté royal du 21 décembre 2013 fixant les règles provisoires qui valent comme contrat de gestion d'Infrabel et de la SNCB prévoit : « Art. 4/4. La diminution du montant des recettes de redevance d'utilisation perçues par Infrabel de la part de la SNCB, à un niveau correspondant à 350 000 000 euros 2018 pour le volume et la structure de trafic 2018, pour les circulations des trains de voyageurs du service public suite à l'introduction de la nouvelle formule de redevance donne lieu, à partir de la mise en application par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire de la nouvelle formule de calcul de la redevance d'utilisation et en base annuelle, à une augmentation de la subvention d'exploitation d'Infrabel à concurrence de 327 892 000 euros et à une diminution des subventions d'exploitation de la SNCB à concurrence du même montant. Ce montant est exprimé en euros 2018 et est indexé selon les mêmes modalités que les subventions d'exploitation d'Infrabel et de la SNCB. Lors de l'introduction, la compensation sera calculée au prorata de la redevance versée par la SNCB pendant la période de 2018 correspondant à la période d'application de la nouvelle formule sur la redevance totale versée par la SNCB pendant l'année 2018 » « Dans le même arrêté, le point (3) de l'annexe 1^{re} est supprimé à partir de la mise en œuvre de la nouvelle formule de redevance » (mécanisme de compensation à 95% de la variation de la redevance).

Notification budget CM 20/10/2021 : « Conformément à l'accord de Gouvernement qui prévoit que l'impact financier de la crise du coronavirus sera pris en considération dans le cadre de la détermination des subventions, des moyens structurels supplémentaires sont octroyés à la SNCB pour pouvoir mettre en œuvre son plan de transport 2020-2023. »

Notification budget CM 01/04/2022 : « Compensation SNCB pour lutter contre l'augmentation des prix Le gouvernement n'appliquera pas la décision du Conseil d'administration de la SNCB du 11/03/2022 d'augmenter le prix des titres de transport de 4,5% à

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis**Wettelijke basis:**

- 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 80 (Diabolo), artikel 81 (indexering), artikel 82 (modaliteiten van storting);
- het voornoemde koninklijk besluit van 21 december 2013.

- Herziening van het mechanisme van de berekening van de gebruiksheffing van de infrastructuur (begrotingsneutraal, 0 euro in functie van de realisatie van de hypothese van het verkeer van de NMBS): Het KB van 19 juli 2019 tot wijziging van het koninklijk besluit van 21 december 2013 tot vaststelling van de voorlopige regels die als beheerscontract van Infrabel en NMBS gelden bepaalt: "Art. 4/4. De daling van het bedrag van de ontvangsten van de gebruiksheffing geïnd door Infrabel vanwege de NMBS, tot een niveau overeenkomend met 350 000 000 euro 2018 voor het volume en de structuur van het verkeer 2018, voor de circulatie van reizigerstreinen van openbare dienst ten gevolge van de invoering van de nieuwe formule voor de gebruiksheffing geeft aanleiding, vanaf de inwerkingstelling door de spoorweginfrastructuurbeheerder van de nieuwe formule voor de berekening van de gebruiksheffing en op jaarbasis, tot een verhoging van de exploitatiesubsidie van Infrabel met 327 892 000 euro en tot een vermindering van de exploitatiesubsidies van de NMBS voor hetzelfde bedrag. Dit bedrag is uitgedrukt in euro 2018 en wordt geïndexeerd volgens dezelfde modaliteiten dan de exploitatiesubsidies van Infrabel en van de NMBS. De compensatie zal, bij de invoering, berekend worden pro rata de gebruiksheffing gestort door de NMBS tijdens de periode van 2018 die overeenstemt met de periode van toepassing van de nieuwe formule op de totale gestorte gebruiksheffing door de NMBS tijdens het jaar 2018." "In hetzelfde besluit, wordt het punt (3) van de 1^{ste} bijlage geschrapt vanaf de inwerkingstelling van de nieuwe formule van gebruiksheffing." (mechanisme van compensatie van 95% van de variatie van de gebruiksheffing).

Begrotingsnotificatie MR 20/10/2021: "Overeenkomstig het regeerakkoord, waarin is bepaald dat bij de vaststelling van de subsidies rekening zal worden gehouden met de financiële gevolgen van het coronaviruscrisis, worden aan de NMBS bijkomende structurele middelen toegekend om haar vervoersplan 2020-2023 uit te voeren."

Begrotingsnotificatie MR 01/04/2022: "Compensatie NMBS om prijsverhoging tegen te gaan. De regering zal de beslissing van de Raad van Bestuur van de NMBS dd. 11/03/22 om de vervoertickets vanaf juli

partir de juillet 2022. À cet effet, la SNCB sera indemnisée pour le montant correspondant à 13 000 000 euros en 2022, et 9 000 000 euros en 2023. »

Notification budget CM 18/10/2022 :

« Contrats de gestions SNCB/Infrabel

Le Conseil approuve les crédits supplémentaires repris dans les tableaux ci-dessous afin de permettre la finalisation des projets de nouveaux contrats de gestion pour la SNCB et Infrabel.

AB 33.51.10.31.22.02 SNCB Opex: 2023 : 60.000 kEUR, 2024 : 50.000 kEUR, 2025 : 150.000 kEUR, 2026 : 80.000 kEUR, 2027 : 60.000 kEUR, 2028 : 0 kEUR, 2029 : -40.000 kEUR, 2030 : -60.000 kEUR, 2031 : -100.000 kEUR, 2032 : -125.000 kEUR.”

Les dotations de base ainsi adaptées seront indexées conformément aux modalités d’indexation actuellement en vigueur »

Crédits

Les crédits se calculent provisoirement comme suit :

2022 met 4,5% te verhogen niet doorvoeren. Daartoe zal de NMBS gecompenseerd worden voor het overeenstemmende bedrag van 13 000 000 euro in 2022, en 9 000 000 euro in 2023.”

Begrotingsnotificatie MR 18/10/2022:

“Beheerscontracten NMBS en Infrabel

De Raad keurt de bijkomende kredieten vermeld in de onderstaande tabel goed om de voltooiing van de voorstellen van nieuwe beheerscontracten voor NMBS en Infrabel mogelijk te maken.

BA 33.51.10.31.22.02 NMBS Opex: 2023 : 60.000 kEUR, 2024 : 50.000 kEUR, 2025 : 150.000 kEUR, 2026 : 80.000 kEUR, 2027 : 60.000 kEUR, 2028 : 0 kEUR, 2029 : -40.000 kEUR, 2030 : -60.000 kEUR, 2031 : -100.000 kEUR, 2032 : -125.000 kEUR.”

De aldus aangepaste basisdotaties zullen geïndexeerd worden overeenkomstig de huidige indexeringsregels”.

Kredieten

De kredieten worden voorlopig als volgt berekend:

kEUR	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
SNCB exploitation – Base contrat indexé NMBS exploitatie – basis contract geïndexeerd	831.580	867.622	920.335	920.335	920.335	920.335	920.335
Economies indexés/ geïndexeerde besparingen	-30.452	-31.771	-33.702	-33.702	-33.702	-33.702	-33.702
Economies non indexées / niet geïndexeerde besparingen	-51.440	-51.440	-51.440	-51.440	-51.440	-51.440	-51.440
Révision redevance Herziening gebruiksheffing	-265.298	-276.797	-293.614	-293.614	-293.614	-293.614	-293.614
notificaties MR 12/02/2021 : compensatie impact Covid-19-pandemie openbare dienst	124.000						
notificaties CMR 24/06/2021: compensatie compensation impact Covid-19-pandemie openbare dienst service public : Q2-3 2021	150.000						

CMR 15/10/2021 B9: overstromingen inondations	4.940						
notificaties MR 29/10/2021: compensatie impact Covid- 19-pandemie openbare dienst: Q4 2021	27.000						
CMR 20/10/2021: Vervoersplan 2020-2023 / Plan de Transport 2020- 2023		4.500	7.532	7.283	7.283	7.283	7.283
MR 03/12/2021: Prefinanciering voorschot Covid-19- compensatie 2022 (Q1)		26.750					
MR 01/04/2022: Compensatie NMBS om prijsverhoging tegen te gaan		13.000	9.000				
CMR 18/10/2022 notifications			60.000	50.000	150.000	80.000	60.000
SUBVENTION - TOELAGE	790.330	551.864	618.111	598.862	698.862	628.862	608.862
Solde Saldo	291.517	270.815	306.385	260.086	254.939	251.978	249.835
Compensation redevance – report Compensatie gebruiksheffing – overdracht	-34.280						
Report / overdracht	-270.815	-306.385	-260.086	-254.939	-251.978	-249.835	-247.453
notificaties MR 12/02/2021 : compensatie impact Covid- 19-pandemie openbare dienst	24.000						
ENGAGEMENT - VASTLEGGING	800.752	516.294	664.410	604.009	701.823	631.005	611.244
LIQUIDATION - VEREFFENING	800.752	516.294	664.410	604.009	701.823	631.005	611.244

L'évolution des crédits entre 2022 et 2023 s'explique
par les éléments suivants :

De volgende elementen verklaren de evolutie van de
kredieten tussen 2022 en 2023:

Variation / Variatie 2022-2023 KEUR	SUBVENTION - TOELAGE	ENGAGEMENT - VASTLEGGING	LIQUIDATION - VEREFFENING
Corrections techniques covid19/ Technische correcties covid19	-26.750	-26.750	-26.750
Index	33.965	33.965	33.965
Report / Overdracht		81.869	81.869
Plan de Transport/ Vervoersplan 2020-2023	3.032	3.032	3.032
Compensation non augmentation prix/ compensatie niet verhoging prijzen	-4.000	-4.000	-4.000

CMR 18/10/2022 notification / notificaties	60.000	60.000	60.000
---	--------	--------	--------

A.B. 33 51 10 312216 : Contribution à la couverture des coûts liés à la sécurité et au gardiennage au profit de la SNCB.

B.A. 33 51 10 312216: Bijdrage tot dekking van de kosten voor veiligheid en toezicht ten gunste van de NMBS.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	(in duizenden euro)
Engagements	23 349	31 343	29 722	30 859	30 979	30 932	30 946	Vastleggingen
Liquidations	23 349	31 343	29 722	30 859	30 979	30 932	30 946	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Base juridique : articles 6, 15-26 et 79 du contrat de gestion 2008-2012 de la SNCB Holding, adapté par le troisième avenant et l'arrêté royal du 21 décembre 2013 précité.

Les paramètres d'indexation sont détaillés plus haut au point « 10 exploitation ferroviaire ».
Le mécanisme de transfert des 4 tranches mensuelles vers le budget de l'année suivante est conservé.

L'évolution des crédits entre 2022 et 2023 s'explique par les éléments suivants :

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Wettelijke basis: artikels 6, 15-26 en 79 van het beheerscontract 2008-2012 van de NMBS-Holding, aangepast door het derde bijvoegsel en het voornoemde koninklijk besluit van 21 december 2013.

De indexeringsparameters worden gedetailleerd bij "10 spoorwegexploitatie".
Het mechanisme van overdracht van 4 maandelijks schijven naar de begroting van het volgende jaar wordt behouden.

De volgende elementen verklaren de evolutie van de kredieten tussen 2022 en 2023:

Variation / Variatie 2022-2023 kEUR	SUBVENTION - TOELAGE	ENGAGEMENT - VASTLEGGING	LIQUIDATION - VEREFFENING
Index	1.765	1.765	1.765
Report / Overdracht		-3.386	-3.386

A.B. 33 51 10 312218 : Subvention d'exploitation variable au profit de la SNCB.

B.A. 33 51 10 312218: Variabele exploitatietoelage, ten gunste van NMBS.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	(in duizenden euro)
Engagements	238 941	338 768	452 020	502 227	517 528	528 172	538 769	Vastleggingen
Liquidations	238 941	338 768	452 020	502 227	517 528	528 172	538 769	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Subvention variable :

- Arrêté royal du 21 décembre 2013 précité ;

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Variabele toelage:

- Eerder vernoemde koninklijk besluit van 21 december 2013;

- le calcul de subvention variable est lié au trafic.

Concrètement, le montant de la subvention variable pour 2014 a été estimé en mesurant, sur une période de 10 ans (2002-2012), d'une part l'augmentation du trafic voyageurs national (en voyageurs-km) et d'autre part l'augmentation des charges variables pour l'offre de train additionnelle que la SNCB a dû engager pour répondre à l'accroissement de trafic. Dans la structure des coûts de la SNCB, les trois principales charges variables sont la redevance d'infrastructure, l'énergie de traction, le personnel de conduite et d'accompagnement.

A partir de l'année 2017 tous les autres coûts ont été inclus dans le calcul du prix unitaire correspondant au coût variable de la SNCB portant le prix unitaire de 0,02455 euros₂₀₁₄ à 0,045140 euros₂₀₁₆.

L'augmentation des coûts variables, rapportée à l'accroissement du nombre de voyageur/km donne le coût de l'augmentation d'un voyageur/km. Ce coût unitaire indexé (euros₂₀₂₀ : 0,048496) multiplié par le nombre de voyageur/km (l'ensemble du trafic) donne la part variable de la subvention.

La subvention fixe de la SNCB a été diminuée d'un montant fixe, indexé, de 244 788 000 euros depuis 2014 et de 443 584 000 euros₂₀₁₆ depuis 2017. Pour les années suivantes, le coût unitaire d'un voyageur/km est indexé selon les mêmes paramètres que la subvention d'exploitation fixe. La subvention variable évolue selon le trafic. A partir de 2016, une correction pour les grèves et les autres événements exceptionnels est appliquée.

A partir de 2021, le prix unitaire diminue à 0,040019 euros₂₀₁₈, à cause de la révision du mécanisme de calcul de la redevance d'utilisation de l'infrastructure, qui est l'un des coûts variables.

En vue du décompte final, la SNCB établit pour le 31 mars de chaque année un rapport détaillé et audité par le collège des commissaires, et par les représentants de la Cour des Comptes, qu'elle adresse au Ministre des Entreprises publiques et au Service Public Fédéral Mobilité et Transports.

Le solde positif ou négatif est compensé au plus tard au moment du versement de la première tranche de la subvention d'exploitation de l'année suivante.

- de berekening van de variabele toelage is verbonden aan het verkeer.

Concreet werd het bedrag van de variabele toelage voor 2014 geraamd door, over een periode van 10 jaar (2002-2012), enerzijds de verhoging van het nationale reizigersvervoer te meten (in reizigers-km) en anderzijds de verhoging van de variabele lasten van het bijkomende treinaanbod dat de NMBS heeft moeten inlassen als antwoord op het groeiende verkeersvolume. In de kostenstructuur van de NMBS zijn de drie variabele hoofdkosten de infrastructuurbijdrage, tractie-energie, besturings- en begeleidingspersoneel.

Vanaf het jaar 2017 werden alle andere kosten opgenomen in de berekening van de eenheidsprijs die overeenkomt met de variabele kosten van de NMBS wat de eenheidsprijs van 0,02455 euro₂₀₁₄ naar 0,045140 euro₂₀₁₆ bracht.

De verhoging van de variabele kosten, toegevoegd aan de stijging van het aantal reiziger/km geeft de kost weer van de stijging van één reiziger/km. Deze geïndexeerde unitaire kost (euro₂₀₂₀: 0,048496) vermenigvuldigd met het aantal reiziger/km (volledig verkeer) geeft het variabele deel van de toelage weer.

De vaste toelage van de NMBS werd verminderd sedert 2014 met een geïndexeerd vast bedrag van 244 788 000 euro en sedert 2017 met een bedrag van 443 584 000 euro₂₀₁₆. Voor de volgende jaren zal de unitaire kost van een reiziger/km geïndexeerd worden volgens dezelfde parameters als de vaste exploitatietoelage. De variabele toelage zal volgens het verkeer evolueren. Vanaf 2016 wordt er een correctie toegepast voor stakingen en uitzonderlijke gebeurtenissen.

Vanaf 2021 daalt de eenheidsprijs tot 0,040019 euro₂₀₁₈, dit vanwege de herziening van het mechanisme van de berekening van de gebruiksheffing van de infrastructuur, wat één van de variabele kosten is.

Met het oog op de eindafrekening, maakt de NMBS vóór 31 maart van elk jaar een gedetailleerd en door het college van commissarissen, en door de vertegenwoordigers van het Rekenhof, geauditeerd rapport over aan de Minister van Overheidsbedrijven en aan de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

Het positieve of negatieve saldo wordt verrekend uiterlijk op het ogenblik van de storting van de eerste schijf van de exploitatietoelage van het daaropvolgende jaar.

(kEUR)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	(k EUR)
Prix unitaire en EUR	0,040019	0,040019	0,040019	0,040019	0,040019	0,040019	0,040019	Eenheidsprijs in EUR
Prix unitaire indexé EUR	0,041695	0,043502	0,042531	0,042531	0,042531	0,042531	0,042531	Geïndexeerde eenheidsprijs in EUR
Trafic v-km (millions)	6.955,39	9.458,09	10.716,77	10.997,94	11.289,92	11.495,39	11.732,62	Verkeer r-km (miljoenen)
Part variable	290.005	411.446	494.525	507.500	520.973	530.455	541.402	Variabel deel
Solde t-1	205.483	221.445	187.950	230.455	235.728	239.173	241.456	Saldo t-1
Correction années ant;	-141.183	-106.173						Correctie vorige jaren
Correction reportée	106.081							Overdracht naar t+1
Report vers t+1 (4 mois)	-221.445	-187.950	-230.455	-235.728	-239.173	-241.456	-244.089	(4 maanden)
Engagement = liquidation	238.941	338.768	452.020	502.227	517.528	528.172	538.769	Vastlegging = vereffening

L'évolution des crédits entre 2022 et 2023 s'explique par les éléments suivants :

De volgende elementen verklaren de evolutie van de kredieten tussen 2022 en 2023:

Variation / Variatie 2022-2023 kEUR	SUBVENTION - TOELAGE	ENGAGEMENT - VASTLEGGING	LIQUIDATION - VEREFFENING
Index	28.324	28.324	28.324
Reports / Overdrachten / corrections années antérieures / correctie voorgaande jaren		30.173	30.173
Volume	54.755	54.755	54.755

A.B. 33 51 10 312219 : Contribution pour la lutte contre le terrorisme et le radicalisme au profit de la SNCB.

B.A. 33 51 10 312219: Bijdrage voor de strijd tegen het terrorisme en het radicalisme ten gunste van NMBS.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	(in duizenden euro)
Engagements	6 642	6 930	7 351	7 351	7 351	7 351	7 351	Vastleggingen
Liquidations	6 642	6 930	7 351	7 351	7 351	7 351	7 351	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Base légale : Arrêté royal du 21 décembre 2013 précité qui a introduit des subventions complémentaires pour compenser le coût de nouvelles mesures dont est chargée la SNCB en matière de lutte contre le terrorisme et le radicalisme.

La subvention d'exploitation prévue était de 6 930 000 euros en 2022 et est indexé avec l'indice d'exploitation estimé (+6,08%) jusqu'à 7 351 000 euros en 2023.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Rechtsgrondslag: Het voornoemde koninklijk besluit van 21 december 2013 dat bijkomende toelagen invoerde ter compensatie van de kosten van de nieuwe maatregelen waarmee de NMBS is belast op het vlak van de strijd tegen terrorisme en radicalisme.

De voorziene exploitatietoelage bedroeg 6 930 000 euro in 2022 en wordt geïndexeerd met de geraamde index van toepassing op de

exploitatietoelagen (+6,08%) tot 7 351 000 euro in 2023.

A.B. 33 51 10 414001 : Intervention sur les frais de sillons en faveur des opérateurs de train de nuit.

B.A. 33 51 10 414001: Interventie op treinpadkosten ten voordele van nachttrein operators

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	(in duizenden euro)
Engagements	0	1 000	1 000	1 000				Vastleggingen
Liquidations	0	1 000	1 000	1 000				Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Notification budget CM 20/10/2021 : « Le train de nuit est une alternative pour les trajets courts par avion et les longs trajets par route. L'objectif est de donner un coup de pouce financier aux opérateurs dans ce domaine. Il existe plusieurs possibilités pour soutenir des initiatives : En priorité, réduire les frais de sillons (payés au gestionnaire d'infrastructure). »

A.B. 33 51 10 414051 : Infrabel : entretien, gestion.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Begrotingsnotificatie MR 20/10/2021: "De nachttrein is een alternatief voor korte verplaatsingen per vliegtuig en lange verplaatsingen via de weg. Het doel is om operatoren in dit veld een financieel duwtje in de rug te geven. Er zijn verschillende mogelijkheden om steun te verlenen aan initiatieven: Prioritair worden de rijdpadvergoedingen (geheven door de Infrastructuurbeheerder) verminderd."

B.A. 33 51 10 414051: Infrabel: onderhoud, beheer.

(en milliers d'euros)	Real 2021	2022-1 ^e feuillet	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	(in duizenden euro)
Engagements	585 698	401 573	432 528	534 734	480 583	533 878	520 520	510 299	Vastleggingen
Liquidations	585 698	401 573	432 528	534 734	480 583	533 878	520 520	510 299	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Base légale :

Contrat de gestion 2008-2012 entre l'Etat et Infrabel : article 74 (subvention), article 76 (indexation), article 77 (paiement) et l'arrêté royal du 21 décembre 2013 précité.

Les paramètres d'indexation communs aux subventions d'exploitation sont détaillés plus haut au point « 10 exploitation ferroviaire ». Le mécanisme de report avec des montants fixes au budget de l'année suivante est maintenu.

Crédits :

Tenant compte des paramètres qui précèdent, les crédits se calculent provisoirement comme suit :

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Wettelijke basis:

Beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en Infrabel: artikel 74 (toelage), artikel 76 (indexering), artikel 77 (storting) en het voornoemde koninklijk besluit van 21 december 2013.

De gemeenschappelijke indexeringsparameters voor de exploitatietoelagen staan gedetailleerd vermeld bij "10 spoorwegexploitatie". Het mechanisme van overdracht met vaste bedragen naar de begroting van het volgende jaar wordt behouden.

Kredieten:

Rekening houdend met de voornoemde parameters, worden de kredieten voorlopig als volgt berekend:

kEUR	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Infrastructure - Total contractuel indexé Infrastructuur – totaal contractueel geïndexeerd	305.054	318.275	337.612	337.612	337.612	337.612	337.612
Economies indexées-geïndexeerde besparingen	-242.373	-252.878	-268.241	-268.241	-268.241	-268.241	-268.241
Adaptation répartition aanpassing herverdeling Opex-Capex	20.824	21.727	23.047	23.047	23.047	23.047	23.047
Economies non indexées – niet geïndexeerde besparingen	-25.978	-25.978	-25.978	-25.978	-25.978	-25.978	-25.978
Révision redevance – herziening gebruiksheffing	341.623	356.429	378.085	378.085	378.085	378.085	378.085
Notificaties notification CMR 23/10/2020: économies linéaires / lineaire besparingen	-6.161	-17.753	-29.345	-40.937	-40.937	-40.937	-40.937
notificaties CMR 12/02/2021: compensatie impact Covid-19-pandemie openbare dienst service public	13.500						
notificaties CMR 12/02/2021: steunmaatregel commercieel personenvervoer aide transport commercial:: voorlopig provisoire	4.100						
notificaties CMR 12/02/2021: vermindering redevance goederenvervoer per spoor: aide transport frêt: voorlopig provisoire	6.800						
notificaties CMR 24/06/2021: compensatie compensation impact Covid-19-pandemie openbare dienst service public: Q2-3 2021	18.400						
CMR 28/05/2021 : redistribution herverdeling opex capex	28.500						
CMR 15/10/2021 B9: overstromingen inondations	63.170						
CMR 15/10/2021 B10: diminution redevance frêt+international vermindering vracht+international sem 2: provisoire voorlopig	12.850						
notificaties CMR 29/10/2021: compensatie impact Covid-19-pandemie openbare dienst: Q4 2021	6.700						
notificaties CMR 26/11/2021: subsidie duurzaamheid durabilité	2.109						
Notificaties notifications CMR 20/10/2021: Versterking exploitation /renforcement exploitation		11.337	7.532	7.282	7.282	7.282	7.282
CMR 03/12/2021: Prefinanciering voorschot Covid-19-compensatie 2022 (Q1)		1.250					
CMR 18/03/2022: redistribution herverdeling opex capex		20.000					

CMR 01/04/2022: Proefproject waterstofreinen		145					
CMR 18/10/2022 notification / notificaties			111.000	70.000	125.000	110.000	100.000
SUBVENTION -TOELAGE	549.118	432.554	533.712	480.870	535.870	520.870	510.870
Solde – saldo	9.652	8.652	8.678	7.656	7.943	9.935	10.285
Compensation redevance : solde / compensatie gebruiksheffing saldo	34.280						
Report - overdracht	-8.652	-8.678	-7.656	-7.943	-9.935	-10.285	-10.856
Report en solde notificaties MR 12/02/2021: compensatie impact Covid-19-pandemie openbare dienst	1.300						
ENGAGEMENT - VASTLEGGING	585.698	432.528	534.734	480.583	533.878	520.520	510.299
LIQUIDATION - VEREFFENING	585.698	432.528	534.734	480.583	533.878	520.520	510.299

L'évolution des crédits entre 2022 et 2023 s'explique
par les éléments suivants :

De volgende elementen verklaren de evolutie van de
kredieten tussen 2022 en 2023:

Variation / Variatie 2022-2023 kEUR	SUBVENTION - TOELAGE	ENGAGEMENT - VASTLEGGING	LIQUIDATION - VEREFFENING
Corrections techniques années antérieures / Technische correcties voorgaande jaren	-21.395	-21.395	-21.395
Index	26.950	26.950	26.950
Economies / besparingen	-11.592	-11.592	-11.592
Report / Overdracht		1.048	1.048
Renforcement exploitation / versterking exploitatie	-3.805	-3.805	-3.805
CMR 18/10/2022 notification / notificaties	111.000	111.000	111.000

A.B. 33 51 10 414053 : Infrabel : diablo.

B.A. 33 51 10 414053: Infrabel: diablo.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	(in duizenden euro)
Engagements	10 730	10 869	11 624	11 624	11 624	11 624	11 624	Vastleggingen
Liquidations	10 730	10 869	11 624	11 624	11 624	11 624	11 624	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Base légale : Contrat de gestion 2008-2012 avec
Infrabel, article 78, adapté par le troisième avenant et

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Wettelijke basis: Beheerscontract 2008-2012 met
Infrabel, artikel 78, aangepast door het derde

l'arrêté royal du 21 décembre 2013 précité.

Cette subvention est indexée sur la base de la moyenne de l'indice santé sur douze mois courant à partir du 1er novembre de l'année t-2 jusqu'au 31 octobre de l'année t-1 par rapport à l'index santé d'octobre 2008, à savoir 111,29.

Le montant pour 2022 sur base de l'indexation définitive s'élevait à 10 869 000 euros.

L'estimation de l'indexation pour 2023 est +6,95%. Pour déterminer cette moyenne de l'indice santé, la prévision est basée sur les indices santé mensuels déjà définis ainsi sur les estimations mensuels du Bureau fédéral du Plan du avril 2022.

A.B. 33 51 10 414054 : Infrabel°: PPP Liefkenshoek.

bijvoegsel en het voornoemde koninklijk besluit van 21 december 2013.

Deze toelage wordt geïndexeerd op basis van het gemiddelde van de gezondheidsindex over een periode van twaalf maanden vanaf 1 november van jaar t-2 tot 31 oktober van jaar t-1 ten opzichte van de gezondheidsindex van oktober 2008, namelijk 111,29.

Het bedrag voor 2022 op basis van de definitieve indexatie bedroeg 10 869 000 euro.

De index voor 2023 is geraamd op +6,95%. Om het gemiddelde van de gezondheidsindex te bepalen, is de schatting gebaseerd op de reeds bepaalde maandelijkse gezondheidsindexeringen en op de maandelijkse ramingen van het Federaal Planbureau van april 2022.

B.A. 33 51 10 414054: Infrabel: PPS Liefkenshoek.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	(in duizenden euro)
Engagements	50 168	51 991	51 032	51 032	51 032	51 032	51 032	Vastleggingen
Liquidations	50 168	51 991	51 032	51 032	51 032	51 032	51 032	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Base légale :

- Article 79 du contrat de gestion 2008-2012 entre l'Etat et Infrabel ;
- Arrêté royal du 21 décembre 2013 précité.

Cette subvention d'exploitation doit permettre à Infrabel de rencontrer ses obligations dans le cadre du PPP Liaison ferroviaire de Liefkenshoek, plus particulièrement le remboursement des frais nets de mise à disposition. La redevance brute de mise à disposition s'élève à 50 610 000 euros par année (95,2% ne sont pas indexables ; 4,8% suivent une indexation spécifique). L'infrastructure est mise à disposition par le partenaire privé depuis le 21 janvier 2013.

L'estimation pour 2023 s'élève à 51 032 000 euros.

A.B. 33 51 10 414056 : Infrabel : Contribution sûreté et sécurité.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Wettelijke basis:

- Artikel 79 van het beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en Infrabel;
- Het voornoemde koninklijk besluit van 21 december 2013.

Deze exploitatietoelage moet Infrabel toelaten om haar verplichtingen in het kader van de PPS Liefkenshoekspoorverbinding na te komen, meer bepaald de betaling van de netto beschikbaarheidsvergoeding. De bruto beschikbaarheidsvergoeding bedraagt 50 610 000 euro per jaar (95,2% is niet indexeerbaar, 4,8% volgt een specifieke indexering). De infrastructuur is op 21 januari 2013 beschikbaar gesteld door de privépartner.

De raming voor 2023 bedraagt 51 032 000 euro.

B.A. 33 51 10 414056: Infrabel: Bijdrage Veiligheid en Beveiliging.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	(in duizenden euro)
Engagements	3 077	3 210	3 405	3 405	3 405	3 405	3 405	Vastleggingen

Liquidations	3 077	3 210	3 405	3 405	3 405	3 405	Vereffeningen
Description / Base légale / Base réglementaire				Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis			
Base légale : Arrêté royal du 21 décembre 2013 précité qui a introduit des subventions complémentaires pour compenser le coût de nouvelles mesures dont est chargée la SNCB en matière de lutte contre le terrorisme et le radicalisme. Sécurisation des infrastructures critiques nationales. La subvention d'exploitation prévue était de 3 210 000 euros en 2022 et est indexée avec l'indice d'exploitation estimé (+6,08%) jusqu'à 3 405 000 euros en 2023.				Rechtsgrondslag: Het voornoemde koninklijk besluit van 21 december 2013 dat bijkomende toelagen invoerde ter compensatie van de kosten van de nieuwe maatregelen waarmee de NMBS is belast op het vlak van de strijd tegen terrorisme en radicalisme. Beveiliging van de nationale kritieke infrastructuur. De voorziene exploitatietoelage bedroeg 3 210 000 euro in 2022 en wordt geïndexeerd met de geraamde index van toepassing op de exploitatietoelagen (+6,08%) tot 3 405 000 euro in 2023.			
11. Investissements ferroviaires				11. Spoorweginvesteringen			
Base légale : - 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), adaptés par ses quatre avenants ; - conclave budgétaire CM 30/11/2012 ; - arrêté royal du 21 décembre 2013 précité ; - situation du Fonds RER. La direction Finance – Trésorerie de la SNCB gère le fonds RER au nom et pour le compte de l'Etat conformément à l'article 67 du contrat de gestion conclu avec l'Etat. Au 31/12/2021 le solde de trésorerie du Fonds RER s'élevait à 63 556,22 euros.				Wettelijke basis: - Hoofdstuk VIII "Investerings" en hoofdstuk IX "Financiële relaties" van de beheerscontracten 2008-2012 tussen de Staat en de NMBS (art 63 tot en met 71, 78 en 79), Infrabel (art 60 tot en met 72) en de NMBS-Holding (art 69 tot en met 77) aangepast door haar vier bijvoegsels; - begrotingsconclaf MR 30/11/2012; - het voornoemde koninklijk besluit van 21 december 2013; - situatie van het GEN-Fonds. De Finance directie - Thesauriebeheer van de NMBS beheert het GEN-fonds in naam en voor rekening van de Staat conform artikel 67 van het met de Staat gesloten beheerscontract. Op 31/12/2021 bedroeg het kassaldo van het GEN-fonds 63 556,22 euro.			
Indexation de la subvention d'investissement				Indexatie van de investeringssubsidie			
Base légale : contrat de gestion SNCB : art. 68 et contrat de gestion Infrabel : art. 67. L'indexation investissement est basée sur deux indices correspondant à l'avant-dernière année qui précède l'année budgétaire concernée (donc les moyennes annuelles des indices de l'année 2021 pour le budget de 2023). Il s'agit de l'indice qui suit l'évolution du prix des matériaux (40%) et celui qui suit l'évolution des salaires horaires (60%). L'indexation des subventions d'investissement est +11,71%.				Wettelijke basis: beheerscontract NMBS: art. 68 et beheerscontract Infrabel: art. 67. De investeringsindex is gebaseerd op twee indexen overeenkomend met het voorlaatste jaar die het betreffende begrotingsjaar voorafgaat (dus de jaargemiddelden van de indexcijfers van het 2021 voor de begroting van 2023). Het gaat om de index die de evolutie van de materiaalprijs volgt (40%) en die de evolutie van uurloons volgt (60%). De indexatie van de investeringssubsidies bedraagt +11,71%.			
		2020	2021	2022	2023		

Gemiddelde index evolutie van de materiaalprijzen (I) jaar t-2	Moyenne Indice évolution des prix des matériaux (I) année t-2	7.966,417	7.840,417	7.621,833	9.696,583
Variatie	Variation	5,57%	-1,58%	-2,79%	27,22%
Gemiddelde index evolutie van de uurlonen (S) jaar t-2	Moyenne Indice évolution des salaires horaires (S) année t-2	30,774	31,262	30,665	30,916
Variatie	Variation	1,00%	1,59%	-1,91%	0,82%
Index 2008 = 1	Indice 2008 = 1	1,249032	1,252122	1,223649	1,366982
Variatie index 2008=1	Variation indice 2008=1	2,88%	0,25%	-2,27%	11,71%

A.B. 33 51 11 511101 : Participation de l'Etat dans le capital de la SNCB en vue du financement des investissements, au profit de la SNCB.

B.A. 33 51 11 511101: Deelname van de Staat in het kapitaal van de NMBS met het oog op de financiering van de investeringen, ten gunste van de NMBS.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	(in duizenden euro)
Engagements	545 980	541 773	638 236	679 044	813 544	728 544	548 544	Vastleggingen
Liquidations	545 664	541 861	636 226	678 194	813 867	728 544	548 544	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Les contrats de gestion 2008-2012, adaptés par les quatre avenants et l'arrêté royal du 21 décembre 2013 précité prévoient une subvention d'investissement dont le montant pour la SNCB est le suivant, en milliers d'euros courant :

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

De beheerscontracten 2008-2012, aangepast door hun vier bijvoegsels en het voornoemde koninklijk besluit van 21 december 2013 voorzien in een investeringstoelage waarvan het bedrag voor de NMBS het volgende bedraagt, in duizenden euro's courant:

kEUR	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Investissements - Total contractuel indexé / investeringen totaal contractueel geïndexeerd	824.391	805.645	900.014	900.014	900.014	900.014	900.014
Economies indexées Geïndexeerde besparingen	-158.008	-154.415	-172.503	-172.503	-172.503	-172.503	-172.503
Economies non indexées / niet geïndexeerde besparingen	-63.967	-63.967	-63.967	-63.967	-63.967	-63.967	-63.967
Compensation compensatie ETCS	-56.436	-51.490	-31.808				

CMR 25/02/2022 : transitie investissement SNCB		6.000	6.500	15.500			
CMR 18/10/2022 notification / notificaties			0	0	150.000	65.000	-115.000
SUBVENTION -TOELAGE	545.980	541.773	638.236	679.044	813.544	728.544	548.544
ENGAGEMENT VASTLEGGING	545.980	541.773	638.236	679.044	813.544	728.544	548.544
Solde saldo	11.059	11.375	11.287	13.297	14.147	13.824	13.824
Report overdracht	-11.375	-11.287	-13.297	-14.147	-13.824	-13.824	-13.824
LIQUIDATION VEREFFENING	545.664	541.861	636.226	678.194	813.867	728.544	548.544

L'évolution des crédits entre 2022 et 2023 s'explique par les éléments suivants :

De volgende elementen verklaren de evolutie van de kredieten tussen 2022 en 2023:

Variation / Variatie 2022-2023 kEUR	SUBVENTION - TOELAGE	ENGAGEMENT - VASTLEGGING	LIQUIDATION - VEREFFENING
Index	76.281	76.281	76.281
Répartition investissements herverdeling investerings	19.682	19.682	19.682
Report / Overdracht			-2.098
CMR 25/02/2022 : transitie investissement SNCB	500	500	500

Le montant réservé pour les investissements en matériel roulant SNCB pour l'ETCS est inscrit à l'allocation de base 33 51 11 511102.

Het bedrag voor investeringen rollend materieel NMBS voor ETCS werd ingeschreven op de basisallocatie 33 51 11 511102.

A.B. 33 51 11 511102 : Participation de l'Etat au capital de la SNCB en vue du financement des investissements en matériel roulant pour l'ETCS, au profit de la SNCB.

B.A. 33 51 11 511102: Deelname van de Staat in het kapitaal van NMBS met het oog op de financiering van de investeringen in rollend materieel voor ETCS, ten gunste van NMBS.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	(in duizenden euro)
Engagements	56 436	51 490	31 808	-	-	-	-	Vastleggingen
Liquidations	56 717	51 593	32 218	663	-	-	-	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Cette subvention d'investissement suit l'évolution de l'équipement prévu du matériel roulant en ETCS.

Deze investeringstoelage volgt de evolutie van de voorziene uitrusting van het rollend materieel met ETCS.

L'évolution des crédits entre 2022 et 2023 s'explique par les éléments suivants :

De volgende elementen verklaren de evolutie van de kredieten tussen 2022 en 2023:

<i>Variation / Variatie 2022-2023 kEUR</i>	<i>SUBVENTION - TOELAGE</i>	<i>ENGAGEMENT - VASTLEGGING</i>	<i>LIQUIDATION - VEREFFENING</i>
<i>Report / Overdracht</i>			307
<i>Répartition investissement herverdeling investeringen</i>	-19.682	-19.682	-19.682

A.B. 33 51 11 511104 : Investissements en capacité ferroviaire complémentaire au profit de la SNCB.

B.A. 33 51 11 511104: Investerings in bijkomende spoorwegcapaciteit ten gunste van de NMBS.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	(in duizenden euro)
Engagements	28 028	15 496	21 103	8 360	8 632	7 667	2 051	Vastleggingen
Liquidations	27 951	15 758	20 985	8 626	8 626	7 687	2 168	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

- Base légale : Décision du Conseil des Ministres du 31 mars 2017 portant sur le Contrôle budgétaire 2017 (point 37, partie 33 SPF Mobilité : Financement des infrastructures ferroviaires stratégiques), qui prévoit un financement complémentaire pour le RER et les infrastructures prioritaires de 1 milliard à charge de l'Etat et l'Arrêté royal du 21 décembre 2013 précité.
- Décision du Conseil des Ministres du 13 juillet 2018

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

- Wettelijke basis: Beslissing van de Ministerraad van 31 maart 2017 aangaande de begrotingscontrole 2017 (punt 37, deel 33 FOD Mobiliteit: Financiering van de strategische spoorweginfrastructuren), die een bijkomende financiering voorziet voor het GEN en voor de prioritaire infrastructuur ten bedrage van 1 miljard ten laste van de Staat en het voornoemde koninklijk besluit van 21 december 2013.
- Beslissing van de Ministerraad van 13 juli 2018

Répartition indicative du financement décidé par le Conseil des Ministres du 13 juillet 2018 (à l'exclusion des préfinancements non encore activés) / Indicatieve verdeling van de financiering beslist door de Ministerraad van 13 juli 2018 (exclusief de nog niet geactiveerde voorfinancieringen)

En k € courants / In k € courant	Utilisation du MIA INFRABEL/ Gebruik miljard van INFRABEL	Utilisation du MIA SNCB/ Gebruik miljard van NMBS	Utilisation du MIA total (1) / Totaal gebruik miljard (1)	Fonds RER INFRABEL / GEN fonds INFRABEL	Fonds RER SNCB / GEN fonds NMBS	Fonds RER total / Totaal GEN Fonds
2016				54.166	3.200	57.366
2017				42.433	4.268	46.701
2018	26.189	7.468	33.656	56.325	3.828	60.152
2019	68.626	10.347	78.973	45.443	6.883	52.326
2020	152.180	24.326	176.506	9.666	2.233	11.898
2021	197.914	28.028	225.942			
2022	173.856	15.463	189.318			
2023	79.021	21.103	100.124			
2024	49.286	8.360	57.646			
2025	50.685	8.632	59.317			
2026	33.906	7.667	41.573			
2027	6.460	2.051	8.511			
2028	6.214	2.092	8.307			
2029	5.994	1.803	7.797			
2030	5.880	0	5.880			
2031	3.336	0	3.336			
Total / totaal	859.546	137.340	996.886	208.033	20.411	228.444

(1) il subsiste une réserve de 3.114 k € à affecter (dont 2.970 k € pour la Flandre, 118 k € pour la Wallonie et 26 k € pour Bruxelles) / Er blijft een reserve van 3.114 k € die nog toegewezen moet worden (waarvan 2.970 k € voor Vlaanderen, 118 k € voor Wallonië en 26 k € voor Brussel)

CMR 01/04/2022 : + 33 000 euros en 2022 pour Dinant-Givet
CMR 01/04/2022: +33 000 euro in 2022 voor Dinant-Givet

A.B. 33 51 11 614151 : Investissements Infrabel

B.A. 33 51 11 614151: Investerings Infrabel

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	(in duizenden euro)
Engagements	575 882	686 490	853 638	905 638	985 970	995 970	990 970	Vastleggingen
Liquidations	574 944	684 411	849 318	905 305	985 963	995 970	990 970	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Les contrats de gestion 2008-2012, adaptés par les quatre avenants et l'arrêté royal du 21 décembre 2013 précité, prévoient une subvention d'investissements dont le montant pour Infrabel est le suivant, en milliers d'euros courant :

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

De beheerscontracten 2008-2012, aangepast door hun vier bijvoegsels, voorzien in een investeringstoelage waarvan het bedrag voor Infrabel het volgende bedraagt en het voornoemde koninklijk besluit van 21 december 2013, in duizenden euro's courant:

kEUR	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Investissement Infrabel - Base contrat indexé Investerings basis contract geïndexeerd	1.216.917	1.189.244	1.328.547	1.328.547	1.328.547	1.328.547	1.328.547
Compensation pour investissement compensatie voor investeringen ETCS	-237.861	-160.851	-97.332	-97.332			
Economies indexées geïndexeerde besparingen	-283.774	-277.321	-309.805	-309.805	-309.805	-309.805	-309.805
Economies non indexées / niet geïndexeerde besparingen	-70.500	-70.500	-70.500	-70.500	-70.500	-70.500	-70.500
Adaptation répartition aanpassing herverdeling Opex-Capex	-20.400	-19.937	-22.272	-22.272	-22.272	-22.272	-22.272
CMR 28/05/2021 : redistribution herverdeling opex capex	-28.500						
CMR 25/02/2022 : Transitie- investeringen Infrabel		44.000	81.000	97.000			
CMR 18/03/2022 : redistribution herverdeling opex capex		-20.000					
CMR 01/04/2022 : Proefproject waterstofreinen		1.855					

CMR 18/10/2022 notification / notificaties			-56.000	-20.000	60.000	70.000	65.000
SUBVENTION - TOELAGE	575.882	686.490	853.638	905.638	985.970	995.970	990.970
ENGAGEMENT - VASTLEGGING	575.882	686.490	853.638	905.638	985.970	995.970	990.970
Solde saldo	12.078	13.016	15.095	19.415	19.748	19.755	19.755
Report overdracht	-13.016	-15.095	-19.415	-19.748	-19.755	-19.755	-19.755
LIQUIDATION - VEREFFENING	574.944	684.411	849.318	905.305	985.963	995.970	990.970

Les montants réservés pour les PPP Liefkenshoek Rail Link et Diabolo sont inscrits aux AB spécifiques (A.B. 33 51 10 414053 et 33 51 10 414054).

De bedragen gereserveerd voor PPS Liefkenshoek Rail Link en Diabolo zijn ingeschreven op specifieke BA's (B.A. 33 51 10 414053 en 33 51 10 414054).

L'évolution des crédits entre 2022 et 2023 s'explique par les éléments suivants :

De volgende elementen verklaren de evolutie van de kredieten tussen 2022 en 2023:

Variation / Variatie 2022-2023 kEUR	SUBVENTION - TOELAGE	ENGAGEMENT - VASTLEGGING	LIQUIDATION - VEREFFENING
Index	104.484	104.484	104.484
Report / Overdracht			-2.241
Corrections techniques années antérieures / Technische correcties voorgaande jaren	-25.855	-25.855	-25.855
Répartition investissements herverdeling investeringen	63.519	63.519	63.519
Transition investissement as 5	37.000	37.000	37.000
CMR 18/10/2022 notification / notificaties	-56.000	-56.000	-56.000

A.B. 33 51 11 614152 : Invest.infra. pour ETCS au profit d'Infrabel

B.A. 33 51 11 614152: Invest.Infras. ETCS ten voordele Infrabel

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	(in duizenden euro)
Engagements	237 861	160 851	97 332	97 332	-	-	-	Vastleggingen
Liquidations	238 752	162 455	98 655	97 332	2 028	-	-	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Voir A.B. 51 11 614101 (Investissements).
Le 19 Juillet et le 19 décembre 2013, le Conseil des Ministres a décidé de réserver sur la période 2014-

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Zie B.A. 51 11 614101 (Investerings).
Op 19 juli en 19 december 2013 besliste de Ministerraad om over de periode 2014-2025

2025, 2,233 millions d'euros₂₀₁₂, soit 1/1000 des coûts d'investissement globaux associés à l'ETCS, au suivi des investissements en sécurité par un bureau de consultance indépendant.
Depuis 2015 la subvention ETCS couvre uniquement les montants prévus pour l'ETCS. Les montants prévus pour le TBL1+ sont couverts par la subvention de base pour l'investissement.

L'évolution des crédits entre 2022 et 2023 s'explique par les éléments suivants :

2,233 miljoen euro₂₀₁₂, zijnde 1/1000 van de globale investeringskosten verbonden aan ETCS, te reserveren den opvolging van de investeringen in de veiligheid door een onafhankelijk consultantsbureau. Vanaf 2015 dekt de ETCS-toelage enkel de bedragen voor ETCS. De bedragen voor TBL1+ worden gedekt door de basisinvesteringstoelage.

De volgende elementen verklaren de evolutie van de kredieten tussen 2022 en 2023:

<i>Variation / Variatie 2022-2023 kEUR</i>	<i>SUBVENTION - TOELAGE</i>	<i>ENGAGEMENT - VASTLEGGING</i>	<i>LIQUIDATION - VEREFFENING</i>
<i>Report / Overdracht</i>			-281
<i>Répartition investissements herverdeling investeringen</i>	-63.519	-63.519	-63.519

A.B. 33 51 11 614153 : Invest.Infrabel capacité ferroviaire complém.

B.A. 33 51 11 614153: Invest.Infrabel bijkomende spoorcapaciteit

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	(in duizenden euro)
Engagements	197 914	173 856	79 106	49 286	50 685	33 906	6 460	Vastleggingen
Liquidations	196 961	174 357	81 081	49 906	50 656	34 256	7 031	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

- Arrêté royal précité du 21 décembre 2013 fixant les règles provisoires qui valent comme contrats de gestion d'Infrabel et de la nouvelle SNCB.
- Décision du Conseil des Ministres du 31 mars 2017 portant sur le Contrôle budgétaire 2017 (point 37, partie 33 SPF Mobilité : Financement des infrastructures ferroviaires stratégiques), qui prévoit un financement complémentaire pour le RER et les infrastructures prioritaires de 1 milliard à charge de l'Etat.
- Décision du Conseil des Ministres du 13 juillet 2018.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

- Het voornoemde koninklijk besluit van 21 december 2013 tot vaststelling van de voorlopige regels die als beheerscontracten van Infrabel en de nieuwe NMBS gelden.
- Beslissing van de Ministerraad van 31 maart 2017 betreffende de begrotingscontrole 2017 (punt 37, deel 33 FOD Mobiliteit: Financiering van de strategische spoorweginfrastructuren), die een bijkomende financiering voorziet voor het GEN en voor de prioritaire infrastructuur ten bedrage van 1 miljard ten laste van de Staat.
- Beslissing van de Ministerraad van 13 juli 2018.

Répartition indicative du financement décidé par le Conseil des Ministres du 13 juillet 2018 (à l'exclusion des préfinancements non encore activés) / Indicatieve verdeling van de financiering beslist door de Ministerraad van 13 juli 2018 (exclusief de nog niet geactiveerde voorfinancieringen)

En k € courants / In k € courant	Utilisation du MIA INFRABEL/ Gebruik miljard van INFRABEL	Utilisation du MIA SNCB/ Gebruik miljard van NMBS	Utilisation du MIA total (1) / Totaal gebruik miljard (1)	Fonds RER INFRABEL / GEN fonds INFRABEL	Fonds RER SNCB / GEN fonds NMBS	Fonds RER total / Totaal GEN Fonds
2016				54.166	3.200	57.366
2017				42.433	4.268	46.701
2018	26.189	7.468	33.656	56.325	3.828	60.152
2019	68.626	10.347	78.973	45.443	6.883	52.326
2020	152.180	24.326	176.506	9.666	2.233	11.898
2021	197.914	28.028	225.942			
2022	173.856	15.463	189.318			
2023	79.021	21.103	100.124			
2024	49.286	8.360	57.646			
2025	50.685	8.632	59.317			
2026	33.906	7.667	41.573			
2027	6.460	2.051	8.511			
2028	6.214	2.092	8.307			
2029	5.994	1.803	7.797			
2030	5.880	0	5.880			
2031	3.336	0	3.336			
Total / totaal	859.546	137.340	996.886	208.033	20.411	228.444

(1) il subsiste une réserve de 3.114 k € à affecter (dont 2.970 k € pour la Flandre, 118 k € pour la Wallonie et 26 k € pour Bruxelles)/ Er blijft een reserve van 3.114 k € die nog toegewezen moet worden (waarvan 2.970 k € voor Vlaanderen, 118 k € voor Wallonië en 26 k € voor Brussel)

CMR 01/04/2022 : Dinant-Givet : 85 000 euros en 2023
CMR 01/04/2022: Dinant-Givet: 85 000 euro in 2023

A.B. 33 51 11 614256 : Remboursement. Infrabel
emprunt préf. RER wallon

B.A. 33 51 11 614256: Terugbetaling. Infrabel lening
pref. Waalse GEN

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	(in duizenden euro)
Engagements	7 970	7 970	7 970	7 970	7 970	7 970	7 970	Vastleggingen
Liquidations	7 970	7 970	7 970	7 970	7 970	7 970	7 970	Vereffeningen

Bases légales et description

Le remboursement du nouvel emprunt (231 millions euros) qui est conclu auprès de l'Agence de la Dette par Infrabel pour le préfinancement du RER est 7 969 737,55 euros par an (pour 29 ans). La Région Wallonne payera les intérêts (annexe 5 à l'AR

Wettelijke basis en omschrijving

De terugbetaling van het kapitaaldeel van de nieuwe lening (231 miljoen euro) die door Infrabel is afgesloten bij het Agentschap van de Schuld voor de prefinanciering van het GEN bedraagt 7 969 737,55 euro per jaar (gedurende 29 jaar). Het

provisoire du 21/12/13 ; la répartition du milliard extra n'inclut pas les préfinancement non encore activés).

Waals Gewest zal de interesten betalen (in bijlage 5 bij het KB voorlopige regels 21/12/13; de verdeling van het extra miljard is exclusief de nog niet geactiveerde prefinancieringen).

12 Remboursement emprunts

A.B. 33 51 12 211001 : Remboursement emprunt SNCB partie intérêts.

12 Terugbetaling leningen

B.A. 33 51 12 211001: Terugbetaling lening NMBS deel interesten.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	(in duizenden euro)
Engagements	17 970	17 027	16 046	15 026	13 966	12 865	11 719	Vastleggingen
Liquidations	17 970	17 027	16 046	15 026	13 966	12 865	11 719	Vereffeningen

A.B. 33 51 12 211051 : Remboursement emprunt INFRABEL partie intérêts.

B.A. 33 51 12 211051: Terugbetaling lening INFRABEL deel interesten.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	(in duizenden euro)
Engagements	6 277	5 997	5 706	5 402	5 084	4 753	4 407	Vastleggingen
Liquidations	6 277	5 997	5 706	5 402	5 084	4 753	4 407	Vereffeningen

A.B. 33 51 12 911001 : Remboursement emprunts SNCB partie capital.

B.A. 33 51 12 911001: Terugbetaling lening NMBS deel kapitaal.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	(in duizenden euro)
Engagements	23 956	24 900	25 881	26 901	27 961	29 063	30 208	Vastleggingen
Liquidations	23 956	24 900	25 881	26 901	27 961	29 063	30 208	Vereffeningen

A.B. 33 51 12 911051 : Remboursement emprunt INFRABEL partie capital.

B.A. 33 51 12 911051: Terugbetaling lening INFRABEL deel kapitaal.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	(in duizenden euro)
Engagements	6 402	6 682	6 973	7 277	7 595	7 926	8 272	Vastleggingen
Liquidations	6 402	6 682	6 973	7 277	7 595	7 926	8 272	Vereffeningen

17. Autres interventions

A.B. 33 51 17 121122 : Audits et études relatifs aux entreprises publiques ferroviaires.

17. Andere tussenkomsten

B.A. 33 51 17 121122: Audits en studies betreffende de openbare spoorwegondernemingen.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	214	331	331	327	327	327	327	327	Vastleggingen
Liquidations	280	325	325	321	321	321	321	321	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Transport ferroviaire : suivi des investissements en sécurité.

Le 19 juillet et le 19 décembre 2013, le Conseil des Ministres a décidé de réserver, pour la période 2014-2025, 2,233 millions euros²⁰¹², soit 1/1000 des dépenses d'investissements liées aux infrastructures de sécurité qui sont reprises dans le fonds ETCS du PPI, au suivi des investissements en sécurité par un bureau de consultance indépendant.

Ce marché est exécuté en 2 phases. La première consiste en une étude du masterplan ETCS par le consultant externe en vue de trouver d'éventuelles optimisations dans le planning et l'exécution du plan. En outre, le transfert de connaissances nécessaire vers le SPF Mobilité et Transports est également prévu.

La première phase a été attribuée en décembre 2014 à Mott MacDonald Civity pour un montant de 670 340 euros TVA comprise, destinés à la première phase.

La deuxième phase a démarré au cours de la deuxième moitié de 2015 et court jusque et y compris 2022.

En 2020, un montant supplémentaire de 169 012 euros TVA comprise est engagé et 174.098 euro TVA comprise en 2021.

En 2022, le renouvellement de l'option doit être redéfini pour un montant estimé à 78.760 euros en 2022 jusqu'au maximum prévu dans la mission approuvée. Il s'agit ici de l'ensemble opérationnel concernant l'avis technique relatif à la signalisation ferroviaire en général et à l'ETCS en particulier, et concernant le programme de monitoring permettant d'assurer le suivi de l'installation des systèmes de sécurité de manière holistique. En 2022, l'actuelle mission se termine. Une nouvelle mission débutera en 2023.

Le restant du budget est destiné à la réalisation d'autres études externes relatives au transport

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Spoorvervoer: opvolging van de investeringen in de veiligheid.

Op 19 juli en 19 december 2013 besliste de Ministerraad om over de periode 2014-2025 2,233 miljoen euro²⁰¹², zijn de 1/1000 van de investeringskosten verbonden aan de veiligheidsinfrastructuren die onder het ETCS-fonds van het MIP hernomen worden te reserveren voor de opvolging van de investeringen in de veiligheid door een onafhankelijk consultingsbureau.

Deze opdracht wordt uitgevoerd in 2 fases. De eerste fase bestaat uit een studie van het masterplan ETCS door de externe consultant met het oog op het vinden van mogelijke optimalisaties in de planning en uitvoering van het plan. Daarenboven wordt ook in de nodige kennisoverdracht voorzien naar de FOD Mobiliteit en Vervoer.

De eerste fase werd in december 2014 gegund aan Mott MacDonald Civity voor 670 340 euro inclusief BTW voor de eerste fase.

De tweede fase startte in de tweede helft van 2015 en loopt verder tot en met 2022.

In 2020 is er voor 169 012 euro inclusief BTW bijkomend vastgelegd en 174.098 euro inclusief BTW in 2021

In 2022 dient de hernieuwing van de optie opnieuw te worden vastgelegd voor een geraamd bedrag van 78.760 euro in 2022 tot het maximum voorzien in de goedgekeurde opdracht. Het gaat hier over het werkpakket technisch advies inzake spoorsignalering in het algemeen en ETCS in het bijzonder en het werkpakket programma monitoring om de vooruitgang in de installatie van de veiligheidssystemen op een holistische manier op te volgen. In 2022 loopt de huidige opdracht af. Een nieuwe opdracht zal in 2023 opgestart worden.

Het resterende budget dient om andere externe studies inzake spoorvervoer uit te voeren zoals

ferroviaire comme la poursuite du contrôle des dépenses à la SNCB et à Infrabel.

bijvoorbeeld de verderzetting van uitgavencontroles bij NMBS en Infrabel.

A.B. 33 51 17 312203 : Subside aux opérateurs de train de nuit

B.A. 33 51 17 312203: Subsidies aan operatoren nachttreinen

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	0	1 000	1 000	1 000	-	-	-	-	Vastleggingen
Liquidations	0	1 000	1 000	1 000	-	-	-	-	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Notification budget CM 20/10/2021 : « Le train de nuit est une alternative pour les trajets courts par avion et les longs trajets par route.

L'objectif est de donner un coup de pouce financier aux opérateurs dans ce domaine. Il existe plusieurs possibilités pour soutenir des initiatives :

En priorité, réduire les frais de sillons (payés au gestionnaire d'infrastructure).
Le cas échéant d'autres initiatives pourraient être activées telles que :

- Rédiger une mission PSO pour une trajectoire ;
- Intervention dans l'accès au matériel roulant ;
- Octroyer un subside aux opérateurs. »

A.B. 33 51 17 354001 : Part contributive de la Belgique dans les dépenses de l'Office central des Transports internationaux par chemin de fer à Berne (BERN-OTIF).

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Begrotingsnotificatie MR 20/10/2021: "De nachttrein is een alternatief voor korte verplaatsingen per vliegtuig en lange verplaatsingen via de weg.

Het doel is om operatoren in dit veld een financieel duwtje in de rug te geven. Er zijn verschillende mogelijkheden om steun te verlenen aan initiatieven:

Prioritair worden de rijdpadvergoedingen (geheven door de Infrastructuurbeheerder) verminderd.
In voorkomend geval kunnen ook andere initiatieven worden geactiveerd zoals:

- Openbare dienstverplichting uitschrijven voor een traject;
- Tussenkost in toegang tot rollend materieel;
- Het toekennen van een subsidie aan de operatoren."

B.A. 33 51 17 354001: Aandeel van België in de uitgaven van het Centraal Bureau voor het Internationaal Vervoer per spoorweg te Bern (BERN-OTIF).

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	57	66	67	67	67	67	67	67	Vastleggingen
Liquidations	57	66	67	67	67	67	67	67	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Base légale :

- Loi du 25 avril, 1983 portant approbation de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), et les 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 passagers et des bagages (CIV) et des règles uniformes concernant le contrat de transport international de marchandises (CIM et leurs annexes), signé à Berne le 9 mai 1980) ;
- loi du 24 janvier 1973 approuvant les instruments internationaux suivants : 1. Convention internationale sur le transport des marchandises par chemin de fer (C.I.M.) et annexes ; 2. Convention internationale sur le transport des passagers et des bagages (C.I.V.). Contributions dans les dépenses de l'Office central des États parties aux accords internationaux mentionnés ci-dessus ;
- les règlements financiers et comptables de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) - article 18 : le financement par les États membres avec des avances ;
- protocole de Vilnius (COTIF 1999), ratifié par la Belgique.

Méthode de calcul de la dépense

Depuis la ratification de la COTIF 1999, notre contribution s'élève à 1,7% du budget total de l'OTIF.

La Belgique a payé 60 512,48 CHF en 2020 et 60 741,59 CHF en 2021. Pour 2022 et 2023, nous estimons actuellement ces dépenses à 69 000 CHF. Le taux de conversion dans la circulaire est de 1 euro = 1,0278 CHF soit 67 000 euros.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Sur la base de taux de conversion.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

Wettelijke basis:

- Wet van 25 april 1983 betreffende de goedkeuring van het Verdrag van het internationale spoorwegvervoer (COTIF), en van de bijlagen (Protocol betreffende de voorrechten en immunititeiten van de Intergouvernementale Organisatie voor het internationale spoorwegvervoer (OTIF); Uniforme regels betreffende de overeenkomst van Internationaal spoorwegvervoer van reizigers en bagage (CIV) en Uniforme regels betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van goederen (CIM en hun bijlagen), opgemaakt te Bern op 9 mei 1980);
- wet van 24 januari 1973 betreffende de 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 Intergouvernementale organisatie voor het internationale spoorwegvervoer (OTIF) – artikel 18: financiering door de Lidstaten met voorschotten;
- protocol van Vilnius (COTIF 1999) dat door België geratificeerd werd.

Berekeningsmethode van de uitgave

Na de ratificatie van COTIF 1999 bedraagt onze bijdrage 1,7% van het totale budget van de OTIF.

België heeft 60 512,48 CHF betaald in 2020 en 60 741,59 CHF in 2021. Voor 2021 en 2022 ramen we deze uitgave momenteel op 69 000 CHF. De omrekeningskoers in de omzendbrief is 1 euro = 1,0278 CHF of bijgevolg dus 67 000 euro.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

Op basis van de wisselkoers

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

18. HR Rail

A.B. 33 51 18 312201 : Contribution destinée à couvrir les coûts d'exploitation de la SA de droit public HR Rail.

18. HR Rail

B.A. 33 51 18 312201: Bijdrage tot dekking van kosten van de NV van publiek recht HR Rail.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	(in duizenden euro)
Engagements	1 313	1 381	1 465	1 465	1 465	1 465	1 465	Vastleggingen
Liquidations	1 313	1 381	1 465	1 465	1 465	1 465	1465	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Base légale :

- Article 52 de la loi du 23 juillet 1926 relative à la SNCB et au personnel des Chemins de fer belges ;
- Arrêté royal du 24 avril 2014 portant octroi à la société anonyme de droit public « HR-Rail » d'une subvention à charge du budget du Service public fédéral Mobilité et Transports (publié au Moniteur Belge le 27 mai 2014).

Une subvention annuelle de 1 200 000 euros est attribuée à la société anonyme de droit public « HR-Rail » pour couvrir les charges qui incombent à HR-Rail dans sa mission de service public, à savoir l'organisation du dialogue social au niveau des Chemins de Fer Belges.

Pour cela, HR-Rail doit renvoyer un rapport d'activités annuellement au Ministre qui est compétent pour les Entreprises Publiques et au SPF Mobilité et Transports au plus tard pour le 31 mars et pour la première fois en 2015.

Le paiement se fait en trois tranches :

- 40% de la subvention sont payés pour le 15 janvier au plus tard ;
- 40% de la subvention sont payés pour le 15 avril au plus tard ;
- le solde est payé pour le 15 septembre au plus tard.

Indexation

Chaque année au 1er janvier, le montant visé à l'article 1^{er} (le montant de base), est adapté à l'indice santé, base 2004, selon la formule suivante : le

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Wettelijke basis:

- Artikel 52 van de wet van 23 juli 1926 betreffende de NMBS en het personeel van de Belgische Spoorwegen;
- Koninklijk besluit van 24 april 2014 betreffende de toekenning aan de naamloze vennootschap van publiek recht, "HR-Rail" van een toelage ten laste van de algemene uitgavenbegroting van de Federale Overheidsdienst Mobilité en Vervoer (gepubliceerd in Belgisch Staatsblad van 27 mei 2014).

Een jaarlijkse toelage van 1 200 000 euro wordt toegekend aan de naamloze vennootschap van publiek recht, "HR-Rail" tot dekking van de lasten die voor HR-Rail voortvloeien uit haar opdracht van openbare dienst, namelijk de organisatie van de sociale dialoog op het niveau van de Belgische Spoorwegen.

Hiervoor dient HR-Rail jaarlijks een activiteitenverslag over te maken aan de Minister die bevoegd is voor de Overheidsbedrijven en aan de FOD Mobilité en Vervoer uiterlijk op 31 maart en voor de eerste keer in 2015.

De betaling gebeurt in drie schijven:

- 40% van de toelage wordt uiterlijk op 15 januari betaald;
- 40% van de toelage wordt uiterlijk op 15 april betaald;
- het saldo wordt betaald uiterlijk op 15 september.

Indexatie

Elk jaar op 1 januari, wordt het in artikel 1 bedoelde bedrag (het basisbedrag) aangepast aan de gezondheidsindex, basis 2004, volgens de volgende

montant de base multiplié par le nouvel indice et divisé par l'indice de départ.

Le nouvel indice est l'indice santé du mois de décembre de l'année précédant l'année dans laquelle le montant sera adapté.

L'indice de départ est l'indice santé de décembre 2013.

L'indexation pour 2023 est provisoirement estimé à 6,05%.

La prévision est basée sur les estimations du Bureau fédéral du Plan du 05/04/2022, à savoir, pour l'indice santé de décembre 2021 (+6,05%).

PROGRAMME 7

MOBILITE DURABLE

Objectifs poursuivis par le programme

Les activités ont lieu dans le cadre des missions précitées et sont complétées d'un certain nombre de tâches de support.

Toute politique de mobilité s'appuie avant tout sur des données.

La DG Politique de Mobilité durable et ferroviaire rassemble et compile des données statistiques en matière de mobilité et réalise ses propres enquêtes sur les déplacements des belges, y compris les déplacements domicile-travail.

Les activités présentées ci-dessous ont un impact budgétaire :

- La réalisation d'un diagnostic des déplacements domicile-travail ;
- la réalisation en propre ou par des tiers d'études et enquêtes relatives à la mobilité et aux transports ;
- la participation avec les régions au point d'accès national sur les données de transport multimodales.

Dans le cadre des activités liées à la réalisation des études, la Direction Mobilité tiendra compte de la dimension de genre.

Moyens mis en œuvre

A.B. 33 51 70 121101 : Frais de fonctionnement mobilité durable.

formule: het basisbedrag vermenigvuldigd met de nieuwe index en gedeeld door de oorspronkelijke index.

De nieuwe index is de gezondheidsindex van de maand december van het jaar voorafgaand aan het jaar waarin het bedrag zal worden aangepast.

De oorspronkelijke index is de gezondheidsindex van december 2013.

De indexering voor 2023 is voorlopig geraamd op 6,05%.

De schatting is gebaseerd op de ramingen van het Federaal Planbureau van 05/04/2022, namelijk voor de gezondheidsindex van december 2021 (+6,05%).

PROGRAMMA 7

DUURZAME MOBILITEIT

Nagestreefde doelstellingen door het programma

De activiteiten gebeuren binnen het kader van hogervermelde opdrachten en worden aangevuld door een aantal ondersteuningstaken.

Elk mobiliteitsbeleid steunt bovenal op gegevens.

Het DG Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid verzamelt en compileert statistische gegevens over mobiliteit en voert eigen enquêtes uit over de verplaatsingen van Belgen, inclusief woon-werkverplaatsingen.

De hierna opgesomde activiteiten hebben een budgettaire weerslag:

- Het opstellen van een diagnostiek inzake het woon- werkverkeer;
- de realisatie in eigen beheer of door derden van studies en enquêtes in verband met mobiliteit en vervoer;
- de deelname met de gewesten aan het nationaal toegangspunt voor multimodale reisinformatie.

In het raam van de voornoemde activiteiten voor de realisatie van de studies zal de directie Mobiliteit ook rekening houden met het genderaspect.

Aangewende middelen

B.A. 33 51 70 121101: Werkingskosten duurzame mobiliteit.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	(in duizenden euro)
Engagements	277	331	331	327	327	327	327	Vastleggingen
Liquidations	268	331	331	327	327	327	327	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Avoir accès à des données et à des statistiques suffisantes, actualisées et de haute qualité sur la mobilité pour soutenir le niveau politique dans l'élaboration de ses politiques en faveur d'une mobilité plus durable grâce à des analyses et des études.

1. Diagnostic des déplacements domicile-travail (tous les 3 ans) :

Une enquête sur la mobilité des travailleurs est légalement obligatoire tous les 3 ans (Loi-programme du 8 avril 2003 sur la collecte de données concernant les déplacements des travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail). Le dernier diagnostic a eu lieu en 2017-2018. La 6^e édition a été reportée d'un an suite à la crise sanitaire et a eu lieu en 2021-2022. La suivante aura lieu en 2024.

Outre la récolte de statistiques, cette enquête a aussi l'objectif d'encourager les employeurs à prendre des mesures pour faciliter les déplacements domicile-travail de leurs travailleurs.

La Direction Mobilité gère l'organisation de l'enquête et exploite également les résultats.

2. Enquêtes BeMob

Les enquêtes BeMob visent à obtenir rapidement des données sur les comportements de la population belge en termes de déplacements et de son adhésion à de nouveaux moyens de transport, ainsi qu'à recueillir les avis sur des questions d'actualité relatives à la mobilité, en interrogeant des panels de belges représentatifs de l'ensemble de la population. Ces données sont ensuite utilisées soit en interne soit en externe par des partenaires comme le Bureau fédéral du Plan ou le Conseil Central de l'Economie.

3. Enquête Monitor

L'enquête Monitor pour objectif d'analyser les comportements de mobilité des Belges. Les deux premières éditions (2017 et 2022) ont été organisées en collaboration avec l'Institut Vias.

Cette enquête est réalisée en ligne. Elle est plus complexe à organiser que les autres enquêtes car

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Kunnen beschikken over voldoende, kwaliteitsvolle en actuele gegevens en statistieken inzake mobiliteit om aan de hand van analyses en studies het beleidsniveau te ondersteunen bij de ontwikkeling van haar beleid ter bevordering van een duurzamere mobiliteit.

1. Diagnostiek Woon-werkverkeer (3-jaarlijks):

Een enquête over de mobiliteit van de werknemers is wettelijk verplicht om de 3 jaar (Programmawet van 8 april 2003 betreffende de verzameling van gegevens over de verplaatsingen van werknemers tussen hun woon- en werkplaats). De laatste diagnostiek had plaats in 2017-2018. De 6^{de} editie werd uitgesteld vanwege de gezondheidscrisis en had plaats in 2021-2022. De volgende editie zal plaatsvinden in 2024.

Naast de inzameling van statistieken, heeft deze enquête ook tot doel om de werkgevers aan te moedigen om maatregelen te nemen om de woon-werkverplaatsingen van hun werknemers te vergemakkelijken.

De Directie Mobiliteit beheert de organisatie van de enquête en gebruikt ook de resultaten.

2. BeMob-enquêtes

Met de BeMob-enquêtes wil men snel gegevens verzamelen over het verplaatsingsgedrag van de Belgen en hun gebruik van nieuwe vervoermiddelen, alsook hun mening inzake actuele mobiliteitskwesties. Dit gebeurt door groepen Belgen te ondervragen die representatief zijn voor de hele bevolking. Deze gegevens worden vervolgens intern of extern door partners zoals het Federaal Planbureau of de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven gebruikt.

3. Monitor-enquête

De Monitor-enquête heeft tot doel het mobiliteitsgedrag van Belgen te analyseren. De eerste twee edities (2017 en 2022) werden georganiseerd in samenwerking met het Vias Institute. Dit onderzoek wordt online afgenomen. Het is ingewikkelder om te organiseren dan de andere enquêtes omdat het de bedoeling is dat elke

l'objectif est que chaque répondant (30.000 répondants pour la 2e édition) décrive en détail l'ensemble de ses déplacements d'un jour donné.

L'objectif serait que le SPF puisse organiser seul la troisième édition.

4. Acquisition et traitement de données nécessaires à l'analyse de la mobilité:

Pour développer sa propre politique, il est nécessaire de disposer de données et de statistiques suffisantes, de qualité et actualisées sur les transports et la mobilité. En tant que SPF, nous organisons à cet effet diverses enquêtes (Monitor, déplacements domicile-travail) et nous recueillons les statistiques nécessaires comme « source authentique ». Mais, outre notre SPF, d'autres autorités et institutions (fédérales et régionales) recueillent des données dans leurs enquêtes ou statistiques qui sont liées à la mobilité. En outre, des données de mobilité intéressantes peuvent être recueillies à partir de big data (par ex. en provenance d'opérateurs mobiles).

Dès lors, en 2023, du budget sera nécessaire afin que le SPF se procure des données pertinentes pour l'élaboration de la politique fédérale de mobilité, en fonction notamment des discussions en cours avec les régions dans le cadre de l'Institut Interfédéral de Statistique.

a) Données de type « big data » (données des opérateurs télécoms et/ou de GPS)

Connaître les flux est un prérequis important dans toute analyse de la mobilité. Or, cette information n'est que partiellement connue en Belgique (via les enquêtes ou via des données administratives pour les déplacements domicile-travail).

Avec l'augmentation du nombre de personnes se déplaçant avec un téléphone mobile, les opérateurs de télécommunication possèdent désormais des données assez fiables sur ces flux de transport de personnes en Belgique. Les données issues d'appareils GPS, de voitures connectées ou de smartphones équipés de GPS permettent aussi de générer des informations de trafic qui seraient pertinentes au niveau fédéral.

b) Soutien méthodologique pour la gestion de certaines statistiques

De l'aide extérieure pourrait être nécessaire pour déterminer et appliquer certaines (nouvelles) méthodes permettant d'obtenir des statistiques fiables, en particulier :

- Le calcul des kilomètres parcourus par les véhicules belges (ou sur le territoire belge),

respondent (30.000 respondententen voor de 2de editie) al zijn verplaatsingen op een bepaalde dag in detail beschrijft.

Het doel zou zijn dat de FOD de derde editie zelf kan organiseren.

4. Verkrijgen en behandelen van noodzakelijke gegevens voor de mobiliteitsanalyse

Voor de ontwikkeling van het eigen beleid is het noodzakelijk te kunnen beschikken over voldoende, kwaliteitsvolle en actuele gegevens en statistieken inzake vervoer en mobiliteit. Als FOD organiseren wij hiervoor verschillende enquêtes (Monitor, Woonwerkverkeer) en verzamelen we de nodige statistieken als "authentieke bron". Maar behalve onze FOD zijn er ook andere (federale en gewestelijke) overheden en instellingen die in hun enquêtes of statistieken gegevens verzamelen die gelinkt zijn aan mobiliteit. Bovendien kunnen er ook interessante mobiliteitsgegevens verzameld worden aan de hand van big data (vb. komende van mobiele operatoren).

Derhalve zal in 2023 een budget nodig zijn opdat de FOD relevante gegevens zou kunnen aankopen voor de uitwerking van het federale mobiliteitsbeleid, meer bepaald rekening houdend met de besprekingen die lopen met de gewesten in het raam van het Interfederaal Instituut voor de Statistiek.

a) Gegevens van het type "Big data" (gegevens van telecomoperatoren en/of van GPS)

Kennis van de verkeersstromen is een belangrijke vereiste in heel de mobiliteitsenquête. Deze informatie is echter slechts deels bekend in België (via enquêtes of via administratieve gegevens voor de woon-werkverplaatsingen).

Met de toename van het aantal mensen dat zich verplaatst met een mobiele telefoon op zak, beschikken de operatoren voortaan over vrij betrouwbare gegevens over deze verkeersstromen van personen in België. De gegevens afkomstig van GPS-toestellen, van verbonden voertuigen of met GPS uitgeruste smartphones laten ook toe om verkeersinformatie aan te maken die relevant is op federaal niveau.

b) Methodologische ondersteuning voor het beheer van bepaalde statistieken

Externe hulp zou nodig zijn om bepaalde (nieuwe) methodes te bepalen en toe te passen, om tot betrouwbare statistieken te kunnen komen, te weten:

- De berekening van de kilometers afgelegd door Belgische voertuigen (of in België), waarvoor men momenteel

qui nécessite actuellement l'utilisation de plusieurs sources différentes, dont une (les données Car-Pass) ne sont actuellement plus disponibles.

- Les estimations du nombre de voitures de société (ou voiture salaires) en Belgique.

5. Smart Mobility:

- Améliorer la mobilité grâce à la digitalisation.
- Soutenir des projets qui auront un impact significatif sur la mobilité en Belgique par le biais de la digitalisation et l'open data.
- Soutenir une politique de mobilité inter- et multimodale en Belgique, ainsi qu'élargir la politique d'open-data.

Action : un point d'accès national pour les informations sur les déplacements multimodaux

Le règlement délégué de la Commission européenne du 31 mai 2017 en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux (UE 2017/1926) a obligé la Belgique à créer un point d'accès national pour les données relatives aux transports de voyageurs et ce, pour tous les modes de transport. Le point d'accès national, ci-après dénommé le NAP (National Access Point), contient des données fournies par les autorités chargées des transports, les opérateurs de transport, les gestionnaires d'infrastructure et les fournisseurs de services de transport à la demande.

L'objectif du NAP est de permettre aux fournisseurs de services d'informations sur les déplacements et aux producteurs de cartes numériques de concevoir des planificateurs d'itinéraires multimodaux visant à faciliter les déplacements de porte à porte dans l'Union européenne et à favoriser le transfert modal. Sur la base de l'accord de coopération STI, le comité de pilotage STI a développé une solution pour notre pays, dans un protocole de collaboration entre les 4 entités et l'Institut géographique national (IGN).

Le premier protocole de collaboration a été rédigé en 2019 et le NAP a été lancé le 14 février 2020. Le second protocole de collaboration qui prévoit un élargissement des tâches de l'IGN a été approuvé le 3 décembre 2021 et publié au Moniteur Belge le 24 février 2022.

Nous nous limitons ici au NAP pour les services d'informations sur les déplacements multimodaux puisque seules les Régions sont parties à l'extension à d'autres domaines du NAP. Le protocole de collaboration prévoit un budget maximal pour l'IGN de 248 795 euros en 2023. De ce montant, le SPF Mobilité et Transports paie, conformément aux

verschillende bronnen moet gebruiken, waarvan er één (de Car-Pass gegevens) momenteel niet meer beschikbaar is.

- De schatting van het aantal bedrijfswagens (of salariswagens) in België.

5. Smart Mobility

- Mobiliteit verbeteren door digitalisering.
- Ondersteunen van projecten die via digitalisering en open-data een significante impact hebben op de Belgische mobiliteit.
- Ondersteuning inter- en multimodaliteit in België en het open-data beleid verder uitbouwen.

Actie: een nationaal toegangspunt voor multimodale reisinformatie

De gedelegeerde verordening van de Europese Commissie van 31 mei 2017 met betrekking tot het aanbieden van EU-brede multimodale reisinformatiediensten (EU 2017/1926) verplichtte België om een nationaal toegangspunt te creëren voor de gegevens van het personenvervoer en dit voor alle vervoersmodi. Het nationaal toegangspunt noemen we verder het NAP (National Access Point) en het bevat gegevens verstrekt door vervoersautoriteiten, vervoersexploitanten, infrastructuurbeheerders en aanbieders van vraagafhankelijk vervoer.

Het doel van het NAP is om het mogelijk te maken dat leveranciers van reisinformatiediensten en producenten van digitale kaarten multimodale reisplanners ontwerpen. Dat moet het deur-tot-deur reizen in de Europese Unie vergemakkelijken en de 'modal shift' bevorderen.

Op basis van het ITS-samenwerkingsakkoord, heeft de ITS-stuurgroep een oplossing uitgewerkt voor ons land, door middel van een samenwerkingsovereenkomst tussen de 4 entiteiten en het Nationaal Geografisch Instituut (NGI).

De eerste samenwerkingsovereenkomst werd in 2019 opgesteld en het NAP werd gelanceerd op 14 februari 2020. De tweede samenwerkingsovereenkomst, die een uitbreiding inhoudt van de taken van het NGI, werd goedgekeurd op 3 december 2021 en gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad op 24 februari 2022.

We beperken ons hier tot het NAP voor multimodale reisinformatiediensten, omdat enkel de Gewesten partij zijn in de uitbreiding die andere NAP-domeinen behelst. De overeenkomst voorziet in een maximaal budget voor het NGI van 248 795 euro in 2023. Daarvan betaalt de FOD Mobiliteit en Vervoer volgens de afspraken met de Gewesten een kwart, hetzij 62 198,75 euro.

accords avec les Régions, un quart; à savoir 62 198,75 euros

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Aucune différence

Index crédits de fonctionnement et crédits d'investissement (1,1%) : 4 000 euros

Economies linéaires : - 4 000 euros (CMR 20-10-2021)

Gender Impact

Catégorie 3 :

Lors de la réalisation de ses enquêtes, le SPF :

- Tiendra compte de la dimension du genre lors de l'élaboration et de la diffusion d'un questionnaire, ainsi que du traitement de ses résultats ;
- veillera à utiliser un langage épicène ainsi que des images et des exemples représentant les deux sexes dans des rôles non stéréotypés ;
- veillera à connaître la répartition par sexe de leur public cible ;
- constituera des échantillons représentatifs°;
- prendra en compte le sexe de la personne interrogée comme variable.

**PROGRAMME 8
FRET FERROVIAIRE**

Objectifs poursuivis par le programme

Ce programme vise à soutenir le transfert modal vers le fret ferroviaire

Moyens mis en œuvre

A.B. 33 51 80 312201 : Promotion du transport combiné de marchandises (Cf. art. 2.33.2 Budget général des Dépenses). POUR MEMOIRE

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

Geen verschil

Index werkingskredieten en investeringskredieten (1,1%): 4 000 euro

Lineaire besparingen: - 4 000 euro (CMR 20-10-2021)

Gender Impact

categorie 3:

De FOD zal bij de realisatie van haar enquêtes:

- Rekening houden met het genderaspect bij de opmaak en verspreiding van een eventuele vragenlijst, alsook bij de verwerking van de resultaten;
- erover waken een taal te hanteren die zowel op vrouwen als mannen van toepassing is, en beelden en voorbeelden te gebruiken die beide seksen in niet-stereotiepe rollen voorstellen;
- erover waken de seksesamenstelling van hun doelpubliek te kennen;
- representatieve stalen opstellen;
- de sekse van de ondervraagde persoon als variabele in rekening brengen.

**PROGRAMMA 8
GOEDERENVERVOER PER SPOOR**

Nagestreefde doelstellingen door het programma

Dit programma heeft tot doel de modale shift naar het goederenvervoer per spoor te ondersteunen.

Aangewende middelen

B.A. 33 51 80 312201: Bevordering van het gecombineerd goederenvervoer (Cf. Art. 2.33.2 Algemene uitgavenbegroting). TER INFORMATIE

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	(in duizenden euro)
Engagements	3 974	-	-	-	-	-	-	Vastleggingen
Liquidations	3 974	-	-	-	-	-	-	Vereffeningen

Cette allocation de base n'est plus utilisée.

Deze basisallocatie wordt niet meer gebruikt.

A.B. 33 51 80 312202 : Soutien au trafic diffus (Cf. art. 2.33.2 Budget général des Dépenses). POUR MEMOIRE

B.A. 33 51 80 312202: Steun aan het verspreid vervoer (Cf. Art. 2.33.2 Algemene uitgavenbegroting). TER INFORMATIE

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	(in duizenden euro)
Engagements	9 272	-	-	-	-	-	-	Vastleggingen
Liquidations	9 272	-	-	-	-	-	-	Vereffeningen

Cette allocation de base n'est plus utilisée.

Deze basisallocatie wordt niet meer gebruikt.

A.B. 33 51 80 312203 : Soutien au transfert modal vers le fret ferroviaire (Cf. art. 2.33.2 Budget général des Dépenses). NOUVELLE AB

B.A. 33 51 80 312203: Steun voor de modal shift naar het goederenvervoer per spoor (Cf. Art. 2.33.2 Algemene uitgavenbegroting). NIEUWE BA

en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	(in duizenden euro)
Engagements	0	13 246	28 246	13 246	13 246	13 246	13 246	Vastleggingen
Liquidations	0	13 246	28 246	13 246	13 246	13 246	13 246	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

- En vue de contribuer au report modal en faveur du rail, conformément à l'objectif fixé par le gouvernement fédéral belge visant à doubler la part du volume transporté par rail à l'horizon 2030, un mécanisme de réduction de la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire belge a été mis en place pour le transport de marchandise. Un budget à hauteur de 13,245 millions d'euros par année est prévu pour ce mécanisme d'aide, pour la période s'étendant du 1er janvier 2022 au 31 décembre 2025.

Le 5 octobre 2022, ce régime d'aide a reçu l'approbation de la Commission européenne.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

- Om bij te dragen tot de modal shift ten gunste van het spoor, in overeenstemming met de doelstelling van de Belgische federale regering om het aandeel van het per spoor vervoerde volume tegen 2030 te verdubbelen, is voor het goederenvervoer een mechanisme ingevoerd om de vergoeding voor het gebruik van de Belgische spoorweginfrastructuur te verlagen. Voor dit steunmechanisme wordt 13,245 miljoen euro per jaar uitgetrokken voor de periode van 1 januari 2022 tot en met 31 december 2025.

Op 5 oktober 2022 werd deze steunregeling door de Europese Commissie goedgekeurd.

L'entrée en vigueur des dispositions reprises au titre 6 de la loi-programme du 27 décembre 2021 a été fixée au 1^{er} janvier 2022 par l'arrêté royal du 18/10/2022 (publié au Moniteur Belge le 26/10/2022).

- Dépenses ponctuelles de 15 000 000 euros en 2023, CM 01/04/2022 point 54 Transport combiné et trafics diffus fret ferroviaire :

« En vue de doubler le fret ferroviaire d'ici 2030, le gouvernement élaborera, en plus de la réduction structurelle décidée de la redevance pour l'utilisation des sillons, un régime d'aide d'environ 15 millions en 2023 au transport combiné et trafic diffus, conforme à la réglementation européenne actuelle. Dans le nouveau contrat de performance d'Infrabel, une attention particulière sera accordée aux initiatives (ex. communication claire et en temps utile, en particulier dans le cas de travaux, aux entreprises ferroviaires) afin d'éviter des coûts inutiles aux entreprises concernées. »

Méthode de calcul de la dépense

- Un nouveau système de subventions est mis en place depuis 2022 pour le fret ferroviaire pour 13 246 000 euro par année :

Ce mécanisme consiste en une diminution linéaire de maximum 1,20 euros par train-kilomètre effectivement parcouru sur le réseau belge pour la période de circulation allant du 1^{er} janvier 2022 au 31 décembre 2025. Infrabel reçoit une compensation financière pour cela.

- 15 000 000 euro en 2023 pour le transport combiné et trafics diffus fret ferroviaire, dont les modalités sont encore à définir

A.B. 33 51 81 312201 : Retrofitting.

De inwerkingtreding van de bepalingen in titel 6 van de programmawet van 27 december 2021 is op 1 januari 2022 vastgesteld bij koninklijk besluit van 18/10/2022 (gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 26/10/2022).

- Eenmalige uitgaven van 15 000 000 euro in 2023, MR 01/04/2022 Verspreid en gecombineerd vrachtvervoer spoor :

“Met het oog op de verdubbeling van het goederentransport per spoor tegen 2030 zal de regering naast de besliste structurele verlaging van de rijpadvergoeding een steunregime van ca. 15 miljoen in 2023 voor het verspreid en gecombineerd vervoer uitwerken dat aan de vigerende Europese regelgeving voldoet. In het nieuwe performantiecontract van Infrabel zal bijzondere aandacht geschonken worden aan initiatieven (bv. Duidelijke en tijdige communicatie, inzonderheid in het geval van werken, naar spoorvervoerders toe) teneinde de betrokken ondernemingen te vrijwaren van nodeloze kosten.”

Berekeningsmethode van de uitgave

- Vanaf 2022 is een nieuw subsidiestelsel ingevoerd voor het goederenvervoer voor 13 246 000 euro per jaar.

Het mechanisme bestaat in een lineaire vermindering van maximum 1,20 euro per daadwerkelijk afgelegde treinkilometer op het Belgische netwerk voor de circulatieperiode gaande van 1 januari 2022 tot en met 31 december 2025. Infrabel zal hiervoor dan een compensatie ontvangen.

- 15 000 000 euro in 2023 voor het verspreid en gecombineerd vrachtvervoer per spoor, waarvan de modaliteiten nog te bepalen zijn

B.A. 33 51 81 312201: Retrofitting.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	(in duizenden euro)
Engagements	-	1 096	1 084	-	-	-	-	Vastleggingen
Liquidations	-	1 096	1 084	-	-	-	-	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Loi de 20 mai 2022 portant aide au post-équipement des wagons pour réduire les nuisances sonores du transport ferroviaire de marchandise, publié au Moniteur Belge le 8 juin 2022

Le transport ferroviaire est considéré comme un mode de transport durable en raison de ses faibles émissions de gaz à effet de serre et de sa contribution à la lutte contre la congestion des nœuds urbains et portuaires. Cependant, l'impact sur les citoyens des nuisances sonores induites par le transport ferroviaire de marchandises menace aujourd'hui son développement.

Le remplacement des blocs de frein en fonte des wagons existants par des blocs de frein en matériaux composites (opération dite de « post-équipement ») permet de réduire considérablement le bruit des trains de marchandise.

Cette loi concernant l'aide au post-équipement des wagons vise à mettre en place rapidement un système d'aide permettant d'encourager les propriétaires de wagons circulant en Belgique à effectuer le post-équipement de leurs wagons.

Ce système d'aide doit permettre de :

- réduire rapidement les nuisances sonores du transport ferroviaire de marchandises pour le plus grand bénéfice des riverains des voies ferrées ;
- aider le secteur ferroviaire à faire face à l'interdiction à partir de décembre 2024 des wagons bruyants sur certaines sections du réseau ferroviaire européen et en particulier en Belgique sur l'axe stratégique reliant le port d'Anvers à l'Allemagne ;

- éviter une perte de compétitivité du transport ferroviaire vis-à-vis d'autres modes de transport moins durables en termes d'émission de CO₂ ou de congestion.

Cette loi relatif à ce système d'aide a été approuvé par la Commission européenne (28/07/2021).

Il convient également de noter que ce système d'aide fait partie des systèmes d'aide au transport ferroviaire de fret pour lesquels un budget de 135,0 millions euros a été prévu dans la Contribution fédérale au Plan National intégré Energie Climat 2021-2030 qui a été adoptée par le conseil des Ministres du 29 novembre 2019.

Organes subventionnés :

Le système d'aide vise en premier lieu à soutenir directement les détenteurs de wagons qui supportent

Wet van 20 mei 2022 houdende de steun voor de post-uitrusting van wagons om geluidsoverlast van goederenverkeer per spoor te verminderen, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad op 8 juni 2022.

Het vervoer per spoor wordt beschouwd als een duurzame vervoersmodus omwille van zijn lage uitstoot van broeikasgassen en zijn bijdrage aan de strijd tegen de congestie van de stedelijke knooppunten en de havens. Echter de impact op de burger van de geluidsoverlast gecreëerd door het goederenverkeer per spoor bedreigt vandaag zijn ontwikkeling.

De vervanging van de bestaande remblokken uit gietijzer door de vervanging van remblokken in composietmateriaal (handeling gekend als "post-uitrusting") laat toe het geluid van goederentreinen aanzienlijk te verminderen.

Deze wet betreffende de steun voor de post-uitrusting van wagons om geluidsoverlast van het goederenverkeer per spoor te verminderen heeft als doel om snel een steunregeling voor post-uitrusting op te zetten dat de eigenaars van in België circulerende wagons aanmoedigt om deze aan te passen.

Deze steunregeling moet toelaten om:

- snel de geluidsoverlast van het goederenverkeer per spoor te verminderen ten voordele van de omwonenden van de spoorwegen;
- de spoorwegsector te helpen om het hoofd te bieden aan het verbod op het gebruik van de lawaaierige wagons op bepaalde secties van het Europese spoorwegnetwerk en in het bijzonder in België op de strategische as van de Haven van Antwerpen naar Duitsland vanaf december 2024;

- een verlies van competitiviteit van het vervoer per spoor ten overstaan van de andere minder duurzame, in termen van CO₂ uitstoot of congestie, vervoersmodi te vermijden.

Deze wet inzake deze steunregeling werd goedgekeurd door de Europese Commissie (28/07/2021).

Er zij ook op gewezen dat dit steunsysteem één van de steunsystemen aan het goederenvervoer per spoor is waarvoor een budget van 135,0 miljoen euro is uitgetrokken in de federale bijdrage aan het geïntegreerd Nationaal Energie- en Klimaat plan 2021-2030, dat werd aangenomen door de Ministerraad van 29 november 2019.

Gesubsidieerde instanties:

Dit steunsysteem beoogt in de eerste plaats de eigenaars van wagons die de kosten dragen van de

le coût du post-équipement de leurs wagons. Toutefois, le système autorise les entreprises ferroviaires qui assurent la traction de wagons à demander une aide à l'administration avec l'accord des détenteurs de ces wagons.

Méthode de calcul de la dépense

Le budget a été dimensionné pour soutenir le retrofitting de 6 000 wagons.

L'aide sera accordée sur base de la distance parcourue sur l'infrastructure ferroviaire chaque année par les wagons entre le 1er janvier 2021 et le 31 décembre 2022 pour autant que ces wagons aient fait l'objet d'un post-équipement à partir du 1er novembre 2019 et soient inscrits dans un registre spécifique de l'administration.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Economies linéaires : - 12 000 000 euros
(CMR 20-10-2021)

post-uitrusting van hun wagons direct te ondersteunen. Echter, de regeling laat toe dat spoorwegondernemingen die de tractie van de wagons verzekeren steun bij het bestuur aanvragen, mits akkoord van de houders van deze wagons.

Berekeningsmethode van de uitgave

Het budget volstaat om de aanpassing van 6 000 wagons te ondersteunen.

De steun zal jaarlijks toegekend worden in functie van de gereden afstand op het Belgische spoorwegnetwerk tussen 1 januari 2021 en 31 december 2022 voor zover deze wagons het onderwerp zijn geweest van een post-uitrusting vanaf 1 november 2019 en ingeschreven zijn in een specifiek register van de administratie.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

Lineaire besparingen: - 12 000 000 euro
(CMR 20-10-2021)

Section 33**SPF MOBILITE ET TRANSPORTS****DIVISION ORGANIQUE : 52
DIRECTION GENERALE TRANSPORT AERIEN*****Missions assignées***

La mission de la Direction générale Transport aérien (DGTA) est de maintenir un haut niveau de sécurité dans l'aviation civile et d'améliorer en permanence la sécurité et sûreté aérienne dans le cadre des dispositions réglementaires de l'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale) et de l'UE. La DGTA s'implique également dans la promotion d'une aviation durable et utilise pleinement ses compétences pour soutenir le renforcement économique du secteur aéronautique belge.

La DGTA entend être une organisation efficace et efficiente où les collaborateurs développent en permanence leur expertise et leurs compétences afin de pouvoir donner une valeur ajoutée optimale aux relations de travail internes et externes.

La DGTA a pour objectif de garantir et promouvoir un système aéronautique sûr, efficace et durable à partir de, en direction de, et au sein même de la Belgique pour soutenir le développement économique actuel et futur, pour le maintenir et pour le promouvoir.

Cette mission doit toutefois être menée à bien dans un contexte international mondialisé où l'organisation de "l'aviation governance" est devenue très complexe. Après avoir participé durant des décennies à une collaboration informelle entre les différentes autorités aéronautiques sur la base des responsabilités arrêtées dans les Annexes de la Convention de Chicago, il s'agit de réexaminer comment la DGTA procédera pour réguler et gérer les compétences du marché de l'UE, et le fonctionnement de l'EASA (European Aviation Safety Agency), notamment l'extension des compétences de l'EASA dans le cadre du nouveau « Règlement de base » pour se conformer aux réglementations européennes existantes et futures (par exemple la réglementation relative au "Ciel Unique Européen" ou la réglementation relative aux drones).

Sur le plan de la surveillance, la DGTA devra progressivement s'organiser comme une « autorité compétente ». La DGTA devra continuer à exercer les influences nécessaires sur le plan réglementaire afin de défendre les intérêts aéronautiques belges (le Conseil de l'UE, Commission de l'UE, Agence EASA,

Sectie 33**FOD MOBILITEIT EN VERVOER****ORGANISATIEAFDELING: 52
DIRECTORAAT-GENERAAL LUCHTVAART*****Toegewezen opdrachten***

De opdracht van het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) is een hoog veiligheidsniveau in de burgerluchtvaart te behouden en de luchtvaartveiligheid en -beveiliging in het raam van de reglementaire bepalingen van de ICAO (International Civil Aviation Organization) en van de EU voortdurend te verbeteren. Het DGLV zet zich ook in om een duurzame luchtvaart te bevorderen en gebruikt volledig zijn bevoegdheden om de economische versterking van de Belgische luchtvaartsector te steunen.

Het DGLV wil dan ook een effectieve en efficiënte organisatie zijn waar medewerkers permanent hun expertise en vaardigheden ontwikkelen om optimaal toegevoegde waarde te kunnen geven aan interne en externe werkrelaties.

Het DGLV heeft tot doel een veilig, doeltreffend en duurzaam luchtvaartstelsel te waarborgen en te bevorderen vanuit, ten aanzien van en binnen België zelf, om de huidige en toekomstige economische ontwikkeling te steunen, te behouden en te bevorderen.

Het realiseren van deze opdracht vindt plaats binnen een geglobaliseerd kader waar de organisatie van "aviation governance" erg complex is geworden. Nadat er decennia lang op een informele wijze is samengewerkt tussen de verschillende luchtvaartautoriteiten op basis van verantwoordelijkheden vastgelegd in de bijlagen van het Verdrag van Chicago, moeten we opnieuw definiëren hoe het DGLV te werk zal gaan om de marktcompetenties van de EU en de werking van EASA (European Aviation Safety Agency), in het bijzonder de uitbreiding van de bevoegdheden van EASA in het kader van de nieuwe "basisverordening", te reguleren en te beheren teneinde de huidige en toekomstige Europese regelgeving te respecteren (bijvoorbeeld de regelgeving met betrekking tot de Europese "Single European Sky" of de verordening betreffende drones).

Op toezichthoudend vlak zal het DGLV zich vooruitstrevend dienen te organiseren als een "bevoegde overheid". Daarbij zal het DGLV de nodige inspanningen op regelgevend vlak uitoefenen teneinde de Belgische luchtvaartbelangen te verdedigen (de Raad van de EU, Commissie van de

Global Navigation Satellite Systems Agency).

La croissance de certains secteurs nécessite de nouvelles compétences spécifiques de la DGTA, en particulier dans les domaines des drones et de la navigation satellitaire (Galileo et EGNOS). Ces développements sont annonciateurs d'une évolution majeure dans le secteur aéronautique tant sur le plan de la sécurité, de la sûreté, de l'économie et de l'environnement que dans le domaine de la gestion de l'espace aérien.

Par conséquent, la DGTA se concentre au niveau national et à l'échelle internationale sur :

- Un niveau élevé de sécurité de la circulation aérienne et de la sécurité aéroportuaire.
- Un niveau élevé de la sécurité de la navigabilité des aéronefs de, vers et sur le territoire de la Belgique.
- La promotion d'une aviation durable en particulier en matière de nuisances sonores (Aéroport de Bruxelles-National).
- Un niveau élevé de sûreté pour les aéroports et les compagnies aériennes.
- Une gestion fluide, sûre et efficace des vols passant par l'espace aérien belge.
- Un contrôle aérien de haute qualité.
- Un renforcement de la position internationale de l'Aéroport de Bruxelles-National, compte tenu de l'importance de cet acteur pour le développement économique de la Belgique.
- Le développement des connexions européennes et intercontinentales.
- Un niveau de coûts compétitif en ce qui concerne les mesures des pouvoirs publics, et les redevances pour les services publics, en tenant compte du principe "Level Playing Field".
- Un marché aéronautique bien développé et sûr (compagnies aériennes, entreprises de production et de maintenance, aéroports, sociétés de sous-traitance,...) avec des règles proportionnées, sans abus de position dominante.
- Un service rapide, efficace et convivial, en accord avec les exigences (inter)nationales.
- Le lancement de partenariats avec notamment des pays en développement, tant sur le plan de la sécurité que sur le plan de la sûreté.

Pour la mise en œuvre des points stratégiques susmentionnés, la DGTA doit pouvoir jouer un rôle actif sur les plans national, européen et international. La spécificité du secteur aéronautique belge (Aéroport de Bruxelles-National, des aéroports forts dans les Régions, une aviation de plaisance importante, des sociétés de maintenance et des écoles de formation de qualité, des "homecarriers" fragiles qui font généralement partie d'alliances internationales, tant en transport de passagers qu'en fret et en "business

EU, EASA Agentschap, Global Navigation Satellite Systems Agency).

De groei van sommige sectoren vergt nieuwe specifieke competenties van het DGLV, vooral op het gebied van drones en satellietnavigatie (Galileo en EGNOS). Deze ontwikkelingen kondigen een belangrijke evolutie aan binnen de luchtvaartsector zowel op het vlak van veiligheid, beveiliging, economie, milieu als op het vlak van het beheer van het luchtruim.

Het DGLV focust zich dan ook op nationaal vlak en op internationaal niveau op:

- Een hoog niveau van veiligheid van het luchtverkeer en veiligheid op de luchthavens.
- Een hoog niveau van veiligheid van de luchtwaardigheid van de luchtvaartuigen vanuit, naar en binnen het Belgisch territorium.
- Een duurzame luchtvaart bevorderen, in het bijzonder op het gebied van geluidsoverlast (Luchthaven Brussel-Nationaal).
- Een efficiënt beveiligingsniveau van de luchthavens en de luchtvaartmaatschappijen.
- Een probleemloze, veilige en efficiënte vluchtafwikkeling via het Belgische luchtruim.
- Een kwalitatief hoogwaardige luchtverkeersleiding
- Een versterking van de internationale positie van de Luchthaven Brussel-Nationaal vanwege het belang van die actor voor de economische ontwikkeling van België.
- Een verdere uitbouw van verbindingen, zowel Europees als intercontinentaal.
- Een concurrerend kostenniveau wat betreft overheidsmaatregelen en heffingen voor overheidsdiensten met aandacht voor het principe van "Level Playing Field".
- Een goed ontwikkelde en veilige luchtvaartmarkt (luchtvaartmaatschappijen, productie- en onderhoudsmaatschappijen, luchthavens, toeleveringsbedrijven,...) met evenredige regels en zonder misbruik van machtsposities.
- Een snelle, efficiënte en klantvriendelijke dienstverlening in overeenstemming met de (inter)nationale vereisten.
- Het opstarten van partnerships met voornamelijk ontwikkelingslanden, zowel op vlak van veiligheid als op vlak van beveiliging.

Om bovenstaande beleidsaccenten te realiseren moet het DGLV op nationaal, Europees en internationaal vlak een actieve rol kunnen spelen. De eigenheid van de Belgische luchtvaart (Luchthaven Brussel-Nationaal, sterke luchthavens binnen de gewesten, omvangrijke recreatieve luchtvaart, kwaliteitsvolle onderhoudsbedrijven en opleidingsscholen, kwetsbare "homecarriers", die meestal deel uitmaken van internationale allianties, zowel op het vlak van passagiersvervoer en vrachtovervoer als op het vlak

aviation") doit au minimum être maintenue face à la concurrence des grandes puissances aéronautiques, et être ancrée dans la législation et la réglementation internationales afin de consolider la position (économique) belge sur le plan national et international.

Evolutions contextuelles

Le transport aérien est hautement réglementé, 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 avec les pays non européens afin de permettre aux "stakeholders" (transporteurs et aéroports) le développement de leurs activités et d'améliorer la connectivité du pays avec le reste du monde.

Différents accords internationaux (accords multilatéraux) ont été signés par l'UE et des pays tiers ou sont en voie de finalisation. Ces accords permettent un développement commercial pour les transporteurs aériens belges et pour nos aéroports.

Sécurité aéronautique

Sur le plan de la sécurité ("safety"), chaque pays doit satisfaire aux normes de sécurité telles que fixées par l'organisation aéronautique des Nations Unies pour l'aviation civile (OACI) ainsi qu'au niveau européen par l'EASA.

Toutes les autorités aéronautiques nationales sont tenues d'établir un programme et un plan de sécurité. En conséquence, le secteur de l'aviation belge a dû mettre en place des systèmes de gestion de la sécurité.

Le programme et plan de sécurité est d'application mais son suivi et sa mise à jour régulière impliquent une attention permanente.

Les prérogatives de l'EASA et les missions et responsabilités des Etats Membres ont été redéfinies, élargies et précisées lors d'une importante révision de la "Basic Regulation" soumise par la Commission européenne conjointement au Parlement Européen (PE) et au Conseil de l'UE.

La DGTA se charge, selon les critères de l'EASA ou de l'OACI, de la certification et du suivi de certification des aéroports belges disposant d'un statut international.

van "business aviation") dient in relatie tot de grote concurrerende luchtvaartlanden ten minste te worden behouden en dient in de internationale wet- en regelgeving te worden verankerd teneinde de Belgische (economische) positie zowel nationaal als internationaal te versterken.

Omgevingsevoluties

Luchtvaart is een sterk gereguleerde transportsector, zowel op mondiaal als op Europees niveau. De luchtvaart is op mondiaal niveau 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 om de "stakeholders" (vervoerders en luchthavens) in staat te stellen hun activiteiten te ontwikkelen en de connectiviteit van ons land met de rest van de wereld te verbeteren.

Verschillende internationale overeenkomsten (multilaterale overeenkomsten) werden door de EU en derde landen getekend of zullen binnenkort afgerond worden. Deze overeenkomsten zorgen voor commerciële ontwikkeling van de Belgische luchtvaartmaatschappijen en van onze luchthavens.

Luchtvaartveiligheid

Op veiligheidsgebied ("safety") moet ieder land voldoen aan de veiligheidsnormen zoals ze zijn vastgesteld door de Internationale burgerluchtvaartorganisatie van de Verenigde Naties voor luchtvaart (ICAO) evenals op Europees niveau door EASA.

Iedere nationale luchtvaartautoriteit moet een veiligheidsprogramma en -plan opstellen. Hierdoor heeft de Belgische luchtvaartsector systemen van veiligheidsbeheer moeten invoeren.

Het veiligheidsprogramma en -plan zijn vandaag van toepassing maar de opvolging en de bijwerking ervan vereisen permanente aandacht.

De voorrechten van EASA en de opdrachten en verantwoordelijkheden van de lidstaten werden hertekend, uitgebreid en verduidelijkt door een belangrijke wijziging van de "Basic Regulation" die door de Europese Commissie zowel aan het Europees Parlement (EP) als aan de Raad van de EU werd voorgelegd.

Het DGLV is belast met de certificering en de opvolging van de certificering van de Belgische luchthavens met een internationaal statuut overeenkomstig de criteria van de EASA of de ICAO.

Les autres domaines de la sécurité tels que la navigabilité (agrément de fabrication et production aéronautiques, certificats de navigabilité individuel des aéronefs, maintenance continue, les formations et licences du personnel aéronautique) sont traités par les administrations nationales, en application de règlements nationaux, et de règlements européens communs. Ces règlements fixent non seulement les devoirs des administrés, mais aussi les devoirs et les moyens nécessaires des administrations nationales. La Commission surveille, via l'EASA, la bonne application des normes réglementaires.

Union Européenne

La Commission européenne procède en permanence à l'élaboration et à l'adaptation des réglementations de mise en œuvre du Règlement de Base (CE) 2018/1139 ainsi que des règlements cadres 549/2004, 550/2004, 551/2004 et 552/2004 dans le domaine de l'ATM-ANS. La DGTA participe activement aux groupes de travail du « Single Sky Committee », aux groupes de travail de l'EASA et au Comité EASA décisionnel (avec vote) piloté par la Commission DG Move.

L'Europe s'efforce aussi de stimuler la production d'avions "écologiques" par un plan d'investissement, et a lancé un très important programme de recherche avec l'industrie sur le développement et la standardisation du contrôle aérien en Europe.

Enfin, l'Europe poursuit le développement de ses systèmes de navigation satellitaires (Galileo et EGNOS). Il importe que tant les entreprises belges que les autorités soient impliquées dans ces développements.

Sûreté aérienne

La sûreté aéronautique veille à ce que les aéroports, les compagnies aériennes et les compagnies cargo prennent les mesures nécessaires pour protéger l'aviation contre toutes les formes d'actes illicites perpétrés contre l'aviation (terrorisme, détournement, sabotage, etc.). Ces mesures sont imposées par différentes réglementations belges, européennes et internationales.

La DGTA a donc aussi pour mission de préparer la politique en matière de sûreté aéronautique. Elle se charge également du recensement périodique des infrastructures critiques nationales et européennes dans le sous-secteur du transport aérien et de la vérification de la réglementation en matière de sûreté aéronautique par le biais d'inspections d'aéroports, de fournisseurs de services de navigation aérienne, de compagnies aériennes et de compagnies cargo.

De andere domeinen van luchtwaardigheid (luchtvaart-fabricage, individuele luchtvaartuigcertificaten, continu onderhoud, vorming, en vergunningen van het luchtvaartpersoneel) worden door de nationale administraties behandeld, in toepassing van nationale wetgeving en van gemeenschappelijke Europese verordeningen. Deze verordeningen leggen niet alleen de verplichtingen van de burgers vast, maar ook de verplichtingen en de nodige middelen van de nationale openbare diensten. De Commissie waakt, via het EASA, over de goede toepassing van de reglementaire normen.

Europese Unie

De Europese Commissie werkt voortdurend aan het uitwerken en aanpassen van reglementering met het oog op de implementatie van het Basisverordening (EC) 2018/1139 als ook de kaderverordeningen 549/2004, 550/2004, 551/2004 en 552/2004 op het gebied van ATM-ANS. Zo is het DGLV actief in het "Single Sky Committee" en in de EASA-werkgroepen en in het EASA-beslissingscomité (met stemming) dat door de DG Move van de Commissie wordt aangestuurd.

Tevens is Europa actief om de productie van "milieuvriendelijke" vliegtuigen te stimuleren via een investeringsprogramma en heeft ze een belangrijk onderzoeksprogramma opgestart met de industrie op het gebied van het ontwikkelen en het standaardiseren van luchtverkeersleiding in Europa.

Ten slotte blijft Europa zijn satellietnavigatiesystemen ontwikkelen (Galileo en EGNOS). Het is belangrijk dat zowel Belgische bedrijven als de overheid betrokken worden bij deze ontwikkelingen.

Luchtvaartbeveiliging

De luchtvaartbeveiliging waakt erover dat de luchthavens, de luchtvaartmaatschappijen en de vrachtmaatschappijen de nodige maatregelen treffen om de luchtvaart te beschermen tegen wederrechtelijke daden begaan tegen de luchtvaart (terrorisme, kaping, sabotage, enz.). Deze maatregelen worden opgelegd door verschillende Belgische, Europese en internationale verordeningen.

Het DGLV heeft ook de opdracht het beleid inzake luchtvaartbeveiliging voor te bereiden. Het staat ook in voor de periodieke identificatie van nationale en Europese kritieke infrastructuur in de subsector luchtvaart en de controle op de regelgeving inzake de luchtvaartbeveiliging aan de hand van inspecties van de luchthavens, verleners van luchtvaarnavigatiediensten, luchtvaartmaatschappijen en vrachtmaatschappijen.

La sûreté aéronautique est évidemment une priorité absolue pour la DGTA.

PROGRAMME 0
PROGRAMME DE SUBSISTANCE

Objectifs poursuivis par le programme

Outre les activités de base énumérées ci-dessous, la DGTA 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,...

DIRECTION TECHNIQUE

La Direction Technique 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, et les règles dictées pour les satisfaire ont été libellées de manière telle que les Etats Membres doivent respecter les obligations découlant de la convention de Chicago.

Cette Direction 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, veille à l'implantation des règles européennes et veille à ce que les produits, personnes et organisations satisfassent à ces règles en Belgique.

Agréation des entreprises

Activités de base

Le service Agréation des entreprises délivre les agréments pour des organismes de production, de maintenance et de gestion du maintien de la navigabilité conformément à la réglementation de l'EASA et à la réglementation nationale. En outre, ce service est responsable pour la surveillance des agréments délivrés au moyen d'audits.

De luchtvaartbeveiliging is uiteraard de absolute prioriteit van het DGLV.

PROGRAMMA 0
BESTAANSMIDDELENPROGRAMMA

Nagestreefde doelstellingen door het programma

Naast de hieronder opgesomde basisactiviteiten heeft het DGLV eveneens een belangrijke rol te vervullen op het vlak van beleidsvoorbereiding: het opstellen van reglementeringen en procedures, het bijwonen van vergaderingen en werkgroepen, intern overleg,...

TECHNISCHE DIRECTIE

De Technische Directie streeft ernaar een hoog niveau aan veiligheid voor de burgerluchtvaart te garanderen op het gebied van technisch, economisch en milieubeleid, 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 het EASA als operationele tak, 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.

Deze Directie 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.

Bedrijfserkenningen

Basisactiviteiten

De dienst Bedrijfserkenningen levert de erkenningen aan productie-organismen, organismen die de permanente luchtwaardigheid beheren en onderhoudsorganismen conform de EASA en nationale regelgeving. Voorts is deze dienst verantwoordelijk voor het toezicht op de afgeleverde erkenningen door middel van audits.

Objectifs opérationnels

- agréer et surveiller les ateliers de maintenance ;
- agréer et surveiller les organismes pour la gestion du maintien de la navigabilité des aéronefs ;
- agréer et surveiller les organismes de production.

Navigabilité*Activités de base*

Le Service Navigabilité gère le matricule aéronautique belge et délivre les certificats d'immatriculation pour les avions, hélicoptères, ballons, planeurs, paramoteurs et U.L.M.

Le service assure le contrôle technique de l'ensemble des aéronefs, immatriculés en Belgique (avions, hélicoptères, planeurs et montgolfières). L'objectif de ces actions est la délivrance de certificats de navigabilité, certificats d'examen de la navigabilité, certificats de navigabilité pour export, certificats de bruit, laissez-passer de navigation conformément aux procédures de l'EASA, de l'OACI ainsi qu'aux procédures nationales.

Ce service effectue aussi l'évaluation, l'approbation et le suivi de programmes de maintenance

Ce service délivre des autorisations de survol temporaire pour les aéronefs immatriculés à l'étranger ne disposant pas de certificat de navigabilité standard conformément aux dispositions de l'Annexe 8 de la convention de Chicago.

Le service procède à des contrôles physiques d'aéronefs en vol et en maintenance en vue de contrôler la validité des certificats délivrés et la bonne gestion du maintien de la navigabilité et assure également le suivi des programmes de fiabilité et des principaux incidents techniques sur la flotte belge.

Le service est responsable de la certification des produits et composants aéronautiques qui relèvent encore de la compétence nationale.

Objectifs opérationnels

- toutes les demandes relatives à la délivrance de l'Inscription au Matricule sont traitées ;
- toutes les demandes relatives à la modification de certificats d'Inscription au Matricule sont traitées ;

Operationele doelstellingen

- erkennen van en toezicht houden op de onderhoudsinstanties;
- erkennen van en toezicht houden op de instanties voor het onderhoudsbeheer van de luchtvaartuigen;
- erkennen van en toezicht houden op de productie-organisaties.

Luchtwaardigheid*Basisactiviteiten*

De Dienst Luchtwaardigheid beheert het Belgische Luchtvaartregister en levert de registratiecertificaten af voor vliegtuigen, helikopters, luchtballonnen, zweefvliegtuigen, paramotoren en ULM's.

De dienst verzekert de technische controle van alle luchtvaartuigen ingeschreven in België (vliegtuigen, helikopters, zweefvliegtuigen en heteluchtballonnen). Het doel van deze acties is het afleveren van bewijzen van luchtwaardigheid, certificaten van herbeoordeling van luchtwaardigheid, bewijzen van luchtwaardigheid voor uitvoer, geluidscertificaten, luchtvaartpassen en tijdelijke luchtvaartpassen conform de EASA, ICAO- en nationale procedures.

Deze dienst zorgt ook voor de evaluatie, de goedkeuring en de opvolging van onderhoudsprogramma's.

Deze dienst levert tijdelijke toelatingen tot overvliegen af aan toestellen die ingeschreven zijn in het buitenland en niet beschikken over een standaard bewijs van luchtwaardigheid conform de bepalingen van Bijlage 8 van het Verdrag van Chicago.

De dienst controleert fysisch luchtvaartuigen tijdens vluchten en hun onderhoud om de geldigheid van het bewijs van luchtwaardigheid en de permanente luchtwaardigheid te evalueren en volgt eveneens de betrouwbaarheidsprogramma's en belangrijke technische incidenten met betrekking tot de Belgische vloot op.

De dienst is tevens verantwoordelijk voor certificatietaken in verband met luchtvaartproducten en –componenten die nog uitsluitend onder de nationale bevoegdheid vallen.

Operationele doelstellingen

- alle aanvragen in verband met het afleveren van bewijzen van Inschrijving in het Register worden behandeld;
- alle aanvragen in verband met het wijzigen van bewijzen van Inschrijving in het Register worden behandeld;

- toutes les demandes relatives à la radiation de l'Inscription au Matricule sont traitées ;
- toutes les demandes relatives à la délivrance de certificats de navigabilité sont traitées ;
- toutes les demandes relatives à la délivrance de certificats d'examen de navigabilité sont traitées ;
- toutes les demandes relatives à la délivrance de certificats de navigabilité pour export sont traitées ;
- toutes les demandes relatives à la délivrance de certificats de bruit sont traitées ;
- toutes les demandes relatives à la délivrance de laissez-passer de navigation sont traitées ;
- toutes les demandes relatives à la délivrance d'autorisations temporaires de survol sont traitées ;
- toutes les demandes relatives à la certification de produits et composants aéronautiques sous compétence nationale sont traitées ;
- toutes les demandes relatives à l'approbation de programmes de maintenance des aéronefs sont traitées ;
- des contrôles physiques sont effectués sur les aéronefs immatriculés en Belgique selon un planning établi.

OPERATIONS

Transport aérien commercial

Activités de base

Ce Service délivre des AOC (Air Operator Certificate) 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.

Objectifs opérationnels

- agréer et auditer (ou superviser) les exploitants aériens (AOC) ;
- délivrer des autorisations pour le transport de matières dangereuses aux compagnies belges et étrangères ;
- surveillance des opérateurs NCC (Non Commercial Complex) qui ont introduit une déclaration.

Exploitations spécialisées

Le Service Exploitations spécialisées 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.

- alle aanvragen in verband met het schrappen van luchtvaartuigen uit het Register worden behandeld;
- alle aanvragen in verband met het afleveren van bewijzen van luchtwaardigheid worden behandeld;
- alle aanvragen in verband met het afleveren van attesten van luchtwaardigheidsonderzoek worden behandeld;
- alle aanvragen in verband met het afleveren van bewijzen van luchtwaardigheid voor export worden behandeld;
- alle aanvragen in verband met het afleveren van geluidscertificaten worden behandeld;
- alle aanvragen in verband met het afleveren van luchtvaartpassen worden behandeld;
- alle aanvragen in verband met het afleveren van tijdelijke vergunningen voor het overvliegen worden behandeld;
- alle aanvragen in verband met de certificatie van luchtvaartproducten en -onderdelen onder nationale bevoegdheid worden behandeld;
- alle aanvragen in verband met het goedkeuren van de onderhoudsprogramma's van de luchtvaartuigen worden behandeld;
- fysieke controles op luchtvaartuigen die in België zijn geregistreerd worden volgens de opgestelde planning uitgevoerd.

OPERATIES

Commerciële luchttransport

Basisactiviteiten

Deze dienst levert AOC's (Air Operator Certificate) 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.

Operationele doelstellingen

- de luchtvaartexploitanten goedkeuren en auditeren (of er toezicht over houden) (AOC);
- vergunningen verstrekken voor het vervoer van gevaarlijke stoffen aan Belgische en buitenlandse luchtvaartmaatschappijen;
- toezicht op NCC-operators (Non Commercial Complex) die een verklaring hebben ingediend.

Gespecialiseerde Vluchtuitvoeringen

De dienst Gespecialiseerde Vluchtuitvoeringen levert exploitatievergunningen af aan Belgische luchtvervoerders voor handelsluchtvaart. Dit gebeurt na evaluatie van de ondernemingsplannen en de commerciële voorwaarden voor exploitatie.

Il traite les dossiers relatifs aux autorisations de travail aérien et de baptêmes de l'air.

Ce service audite/supervise les exploitants d'avions et d'hélicoptères utilisés à des fins commerciales spécialisées (SPO), afin de s'assurer du respect des exigences du règlement (UE) n° 965/2012. Il délivre les autorisations d'exploitation spécialisées commerciales à haut risque.

Ce service supervise les opérateurs auxquels s'applique la Part-NCO du règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012.

Ce service audite/supervise les exploitants de ballons utilisés pour les activités d'aviation commerciale (BOP), afin de s'assurer du respect des exigences du règlement (EU) n° 2018/395 de la Commission du 13 mars 2008 établissant des règles détaillées concernant l'exploitation de ballons.

Objectifs opérationnels

- traiter les dossiers de licences d'exploitation de compagnies aériennes belges ;
- gestion des aspects financiers-économiques des dossiers exploitation commerciale aérienne ;
- traiter des dossiers relatifs aux autorisations de travail aérien et de baptêmes de l'air ;
- mise en œuvre du Règlement (CE) n° 965/2012 (Part-SPO et Part NCO) et du Règlement (EU) 2018/395 (ballons) ;
- auditer et superviser les opérateurs SPO qui ont introduit une déclaration ;
- délivrance des autorisations d'exploitations spécialisées commerciales à haut risque ;
- surveillance des opérateurs NCO ;
- auditer et superviser les opérateurs BOP qui ont introduit une déclaration ;
- développer un règlement national spécifique pour les domaines qui ne disposent pas de réglementation européenne.

ESPACE AERIEN, AEROPORTS ET SUPERVISION

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.

Ze behandelen dossiers in verband met de machtigingen van luchtarbeid en luchtdopen

Deze dienst controleert/superviseert de exploitanten van vliegtuigen en helikopters die worden gebruikt voor verklaarde gespecialiseerde commerciële luchtvaartactiviteiten (SPO) om ervoor te zorgen dat de vereisten van Verordening (EU) nr. 965/2012 worden nageleefd. Het reikt vergunningen uit voor gespecialiseerde commerciële vluchtuitvoeringen met een hoog risico.

Deze dienst houdt toezicht op de exploitanten waarop Part-NCO van de Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie van 5 oktober 2012 van toepassing is.

Deze dienst controleert/superviseert de exploitanten van ballonnen die voor commerciële luchtvaartactiviteiten worden gebruikt (BOP) om ervoor te zorgen dat de vereisten van Verordening (EU) nr. 2018/395 van de Commissie van 13 maart 2008 tot vaststelling van gedetailleerde regels voor vluchtuitvoeringen met ballonnen, worden nageleefd.

Operationele doelstellingen

- de dossiers behandelen in verband met de exploitatievergunningen van de Belgische luchtvaartmaatschappijen;
- beheren van de financieel-economische aspecten van de dossiers handelsluchtvaartexploitatie;
- behandelen van de dossiers in verband met de machtigingen van luchtarbeid en luchtdopen;
- implementatie van Verordening (EG) nr. 965/2012 (Part-SPO en Part NCO) en van verordening (UE) 2018/395 (ballonnen);
- auditeren van en toezicht houden op SPO operatoren die een verklaring hebben ingediend;
- uitreiking van de vergunningen voor gespecialiseerde vluchtuitvoeringen met een hoog risico;
- toezicht op de NCO-operatoren;
- auditeren van en toezicht houden op BOP operatoren die een verklaring hebben ingediend;
- een specifieke nationale wetgeving ontwikkelen voor de domeinen waarvoor geen Europese regelgeving bestaat.

LUCHTRUIM, LUCHTHAVENS EN TOEZICHT

Luchtruim (A-SPA)

Basisactiviteiten

De dienst Luchtruim is belast met de opmaak en de actualisatie van de nationale regelgeving met betrekking tot het luchtruim en de luchtvaarnavigatiediensten en kijkt er op toe dat ze wordt nageleefd.

Le service A-SPA assure la gestion de la structure de l'espace aérien civil national, ainsi que son intégration dans le "Ciel unique européen" et dans le bloc fonctionnel d'espace aérien FABEC (Functional Airspace Block Europe Central). Dans ce cadre, le service participe à plusieurs groupes de travail de mise en œuvre du FABEC et coopère aux NPAs de l'EASA (NPA = Notices of Proposed Amendments ; EASA = European Aviation Safety Agency) en vue du développement de mesures de mise en œuvre en matière d'ANS (Air Navigation Services) et d'ATM (Air Traffic Management). Le service s'occupe ainsi de répondre aux demandes d'avis formulées par la Commission européenne & l'EASA à propos de propositions de règlement. Le service coopère aussi au développement de spécifications techniques par Eurocontrol.

Le service participe également au Comité Ciel Unique européen qui est chargé d'assister la Commission européenne dans la mise en œuvre de l'initiative du « Ciel Unique Européen ».

Le service A-SPA remplit le rôle d'autorité réglementaire nationale pour tous les services de ATM-ANS :

- CNS (Communication, Navigation and Surveillance services)
- MET (Meteorological services)
- AIS (Aeronautical Information Service)
- ATS (Air Traffic Services)
- ASM (Airspace Management)
- ATFM (Air Traffic Flow Management)
- ASD (Airspace Design Services)
- DAT (Navigation Data Services)

En ce qui concerne la préparation de la politique générale et la coordination avec les parties intéressées, le service se charge notamment :

- d'analyser des études sur le plan de la politique et, sur la base de celles-ci, de développer des scénarios stratégiques ;
- 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 et de participer à des groupes de travail techniques et opérationnels e.a. FABEC ;
- de coordonner la matière des fréquences aéronautiques, en collaboration avec l'IBPT (Institut belge des services postaux et des télécommunications), skeyes et la Défense ;
- d'apporter de l'expertise réglementaire et de l'expertise financière et économique ;
- de représenter l'État belge dans les comités permanents techniques et financiers

De dienst A-SPA zorgt voor het beheer van de structuur van het nationale burgerluchtruim en voor zijn integratie in het "Gemeenschappelijke 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 NPA's van EASA (NPA = Notices of Proposed Amendments; EASA = European Aviation Safety Agency) met het oog op de ontwikkeling van maatregelen inzake ANS (Air Navigation Services) en ATM (Air Traffic Management). De dienst houdt zich bezig met het beantwoorden van de adviesaanvragen door de Europese Commissie & EASA in verband met de voorstellen voor verordeningen. De dienst werkt ook mee aan de ontwikkeling van technische specificaties door Eurocontrol.

De dienst neemt ook deel aan het Single Sky Committee, het comité dat belast is met de ondersteuning van de Europese Commissie in de realisatie van het initiatief van het "Eengemaakt Europees Luchtruim".

De dienst A-SPA vervult de rol van de nationale regelgevende autoriteit van alle ATM-ANS diensten:

- CNS (Communication, Navigation and Surveillance services)
- MET (Meteorological services)
- AIS (Aeronautical Information Service)
- ATS (Air Traffic Services)
- ASM (Airspace Management)
- ATFM (Air Traffic Flow Management)
- ASD (Airspace Design Services)
- DAT (Navigation Data Services)

Wat de voorbereiding van het algemene beleid en de coördinatie met de "stakeholders" betreft, houdt de dienst zich in het bijzonder bezig met:

- de analyse van de onderzoeken op het vlak van het beleid en, op basis daarvan, het uitwerken van strategische scenario's;
- 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 kan voldaan worden;
- de organisatie van en deelname aan technische en operationele werkgroepen, o.a. FABEC;
- de coördinatie van de materie betreffende de luchtvaartfrequenties in samenwerking met het BIPT (Belgisch Instituut voor postdiensten en telecommunicatie), met skeyes en met Defensie;
- het leveren van expertise inzake regelgeving en financiële en economische expertise;
- de vertegenwoordiging van de Belgische Staat in technische en financiële permanente comités van

d'Eurocontrol, ainsi que dans l'organe de gestion du MUAC (Maastricht Upper Area Control Center).

En outre, le service coopère et apporte l'expertise nécessaire lors de la négociation et pendant l'exécution du contrat de gestion entre l'Etat belge et skeyes.

BSA-ANS (*Autorité nationale de surveillance*)

La BSA-ANS est, en Belgique, l'autorité nationale de surveillance des prestataires de services de gestion du trafic aérien et 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 ces services, dans le cadre de la réalisation du "Ciel Unique Européen".

La BSA-ANS est chargée de la certification de six catégories de prestataires de services de navigation aérienne souhaitant opérer à partir du territoire national : ATS (Air Traffic Services), ASM (Airspace Management), ATFM (Air Traffic Flow Management), CNS (Communication-Navigation-Surveillance), AIS (Aeronautical Information Services) et MET (service météorologique).

Avec le nouveau règlement d'exécution (EU) 2020/469, depuis le 27/01/2022, il est nécessaire de certifier les prestataires de services de conception de procédures de vol : FPD (Flight Procedure Design).

La Belgique compte ainsi deux organismes prestataires de services de gestion du trafic aérien et de navigation aérienne : skeyes pour les services ATS, ASM, ATFM, AIS, MET et CNS et MUAC pour les services ATS, ASM, ATFM et les services de communication (COM) et de surveillances (SUR).

Les certificats sont délivrés et modifiés après un contrôle strict et continu du respect des exigences communes imposées par la réglementation européenne (Common Requirements). Ce contrôle requiert de nombreuses activités d'audit et d'inspection sur place.

La BSA-ANS a également pour mission de contrôler si les exigences communes sont respectées et cela avant que le Ministre désigne les prestataires de services de la "circulation aérienne (ATS)" et de "services météorologiques (MET)" qui souhaitent opérer dans l'espace aérien belge à partir d'un autre pays de l'Union européenne.

La BSA-ANS est désignée comme autorité compétente investie des responsabilités de certification et de supervision des personnes et des

Eurocontrol aussi en het beheersorgaan van MUAC (Maastricht Upper Area Control Center).

Bovendien, werkt de dienst mee aan en verleent zij de nodige expertise bij de onderhandelingen en tijdens de uitvoering van het Beheerscontract tussen de Belgische Staat en skeyes.

BSA-ANS (*Nationale toezichthoudende instantie*)

De BSA-ANS is voor België de nationale toezichthoudende instantie voor verleners van luchtverkeersbeheer en luchtvaartnavigatiediensten die door elke Europese lidstaat aangewezen dient te worden. De taken van de BSA-ANS liggen voornamelijk in de certificering, supervisie en controle op de veilige en efficiënte verlening van betrouwbare en efficiënte diensten in het kader van de verwezenlijking van het "gemeenschappelijk Europees luchtruim".

De BSA-ANS staat in voor de certificering van de zes categorieën van luchtvaart-navigatiedienstverleners die vanuit het nationale grondgebied wensen te opereren: ATS (Air Traffic Services), ASM (Airspace Management), ATFM (Air Traffic Flow Management), CNS (Communication-Navigation-Surveillance), AIS (Aeronautical Information Services) en MET (meteorologische dienst).

Door de nieuwe Uitvoeringsverordening (EU) 2020/469 sinds 27/01/2022 is het nodig om de dienstverleners voor het ontwerpen van vliegprocedures te certificeren: FPD (Flight Procedure Design).

België heeft ook twee instellingen die luchtverkeersbeheer en luchtvaartnavigatiediensten verlenen: skeyes voor de diensten ATS, ASM, ATFM, AIS, MET en CNS, en MUAC voor de diensten ATS, ASM, ATFM en de communicatie- (COM) en de toezichthoudende diensten (SUR).

De afgifte en wijziging 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 audit- en inspectieactiviteiten ter plaatse.

De BSA-ANS heeft ook als taak de naleving van de gemeenschappelijke vereisten te controleren, vóór de aanwijzing 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.

De BSA-ANS is aangewezen als bevoegde autoriteit met toegewezen verantwoordelijkheden voor de certificering van en het toezicht op personen en

organismes visés par le règlement relatif aux contrôleurs de la circulation aérienne. Elle délivre des certificats aux centres de formation des contrôleurs de la circulation aérienne de skeyes (BE), Maastricht UAC (NL), EUROCONTROL - Institute Of Air Navigation Services (LU) et Entry Point North Belgium (BE).

Elle a la responsabilité des tâches suivantes :

- la délivrance, la suspension, le retrait des licences des contrôleurs de la circulation aérienne y compris les qualifications ;
- l'approbation des plans de formation, des programmes de formation et des méthodes d'évaluation des contrôleurs de la circulation aérienne ;
- la délivrance, la suspension, la modification et le retrait des certificats des centres de formation des contrôleurs de la circulation aérienne ;
- l'échange des licences et l'acceptation des certificats européens ;
- l'approbation des méthodes d'évaluation des compétences linguistiques en anglais.

La BSA-ANS élabore et assure le suivi des plans de performance applicables aux prestataires de services ATS et MET. Ces plans de performance s'inscrivent dans le système de performance qui contribue au développement durable du système de transport aérien en améliorant l'efficacité globale des services de navigation aérienne dans les domaines de performance clés que sont la sécurité, l'environnement, la capacité et l'efficacité économique.

Aéroports

Activités de base

Ce service est chargé de rédiger et de mettre en œuvre la réglementation relative à la certification des aéroports et à leur surveillance sous forme d'audits. Outre la réglementation relative aux aéroports certifiés, ce service élabore également la réglementation concernant l'autorisation de terrains d'aviation non certifiés (aérodromes, héliports, ULM-dromes, terrains permanents pour paramoteurs), tout en assurant sa mise en œuvre.

Le service est également compétent au niveau de :

- la réglementation relative aux servitudes aéronautiques, en ce compris le balisage des obstacles et la mise à disposition de données de terrains et d'obstacles pour l'aéronautique ;

organisaties die onder de verordening voor luchtverkeersleiders vallen. Ze leverde een certificaat af aan de opleidingscentra voor luchtverkeersleiders voor skeyes (BE), Maastricht UAC (NL), EUROCONTROL - Institute Of Air Navigation Services (LU) en Entry Point North Belgium (BE).

Volgende taken vallen onder haar verantwoordelijkheid:

- het afleveren, opschorten en intrekken van de vergunningen voor luchtverkeersleiders met inbegrip van de bevoegdverklaringen;
- het goedkeuren van opleidingsplannen, cursussen en beoordelingsmethoden voor luchtverkeersleiders;
- het afleveren schorsen, aanpassen en intrekken van certificaten van opleidingscentra voor luchtverkeersleiders;
- het uitwisselen van vergunningen en aanvaarden van Europese certificaten;
- goedkeuren van de methode voor het beoordelen van de Engelse taalvaardigheid.

De BSA-ANS werkt de prestatieplannen van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten ATS en MET uit en volgt ze op. Deze prestatieplannen maken deel uit van het prestatiesysteem dat bijdraagt tot de duurzame ontwikkeling van de luchtvaartsector door de globale efficiëntie van de luchtvaartnavigatiediensten te verbeteren, vooral op vlak van de sleuteldomeinen: veiligheid, de impact op het milieu, de capaciteit en de economische doeltreffendheid.

Luchthavens

Basisactiviteiten

Deze dienst staat in voor het opstellen van de reglementering inzake de certificatie van luchthavens en het toezicht daarop onder de vorm van audits. Naast de reglementering inzake de gecertificeerde luchthavens werkt deze dienst ook de reglementering inzake de machtiging van niet-gecertificeerde luchtvaarterreinen (vliegvelden, helihavens, ULM-terreinen, permanente paramotorterreinen) uit en zorgt voor de implementatie ervan.

Deze dienst is tevens bevoegd voor andere reglementeringen:

- de reglementering inzake de luchtvaarterfdienstbaarheden met inbegrip van bebakening van hindernissen en de beschikbaarheid van gegevens in verband met terreinen en obstakels voor de luchtvaart;

- la publication d'informations aéronautiques ;
- la réglementation sur les activités aéronautiques et sports aériens (parachutisme, meetings aériens, terrains permanents pour la formation RPAS, terrains d'aéromodélisme, navigation aérostatique,...) ;
- la réglementation concernant l'autorisation d'activités aéronautiques susceptibles d'entraver la navigation aérienne (feux d'artifice, sky-tracers, lâcher de ballons de type jouet ou de ballons stratosphériques, de lanternes chinoises, ect) ;
- la réglementation relative à l'attribution des "créneaux horaires" (slots) et les redevances aéroportuaires.

Enfin, le Service Aéroports élabore des règlements concernant l'assistance en escale à Bruxelles-National et veille au respect de ceux-ci. Le service suit le développement des lois et les évolutions du secteur, tant au niveau national qu'à l'échelle internationale.

Il gère les biens immobiliers qui appartiennent au SPF Mobilité et Transports ainsi que les cessions de terrain au profit de Brussels Airport Company et de skeyes.

Le service rassemble, pour ce qui concerne les aéroports belges certifiés, les statistiques se rapportant au trafic aérien et communique, à la demande de clients internes et externes, les informations statistiques disponibles.

Objectifs opérationnels

- Certifier les aéroports et assurer un suivi sur base d'audits et de contrôles ;
- délivrer des autorisations aux aérodromes, ULM-dromes, terrains permanents pour paramoteurs, héliports, terrains permanents pour parachutisme, terrains permanents pour formation RPAS, terrains permanents d'aéromodélisme et vérifier leur conformité ;
- délivrer des autorisations pour les activités aéronautiques et pour les terrains aéronautiques temporaires ;
- donner des avis en matière de construction (en ce qui concerne l'impact sur les servitudes aéronautiques) dans les délais prescrits ;
- élaborer et tenir à jour un système d'information géographique en vue de l'analyse de :
 - l'impact de nouvelles constructions sur les servitudes aéronautiques ;
 - l'impact des restrictions de l'espace aérien sur les utilisateurs.
- établir des restrictions temporaires de l'espace aérien ;
- délivrer des dérogations d'accès aux espaces

- de publicatie van luchtvaartinformatie;
- de regelgeving inzake luchtvaartactiviteiten en luchtsporten (valschermspringen, vliegmeetings, permanente terreinen voor RPAS-opleidingen, terreinen voor modelvliegtuigen, aerostatische navigatie,...);
- de regelgeving betreffende luchtvaartactiviteiten die het luchtvaartverkeer kunnen hinderen (vuurwerk, sky-tracers, het oplaten van ballonnen van het type speelgoed of stratosferische ballonnen, Chinese lantaarns, enz);
- de reglementering inzake de toewijzing van "slots" en de luchthavengelden.

Ten slotte stelt de dienst Luchthavens de reglementering met betrekking tot de grondafhandeling op Brussel-Nationaal op, en houdt zij toezicht op de naleving ervan. De dienst volgt de ontwikkelingen van de regels en recente evoluties van de sector op, zowel op nationaal als op internationaal vlak.

De dienst beheert de onroerende goederen die eigendom zijn van de FOD Mobiliteit en Vervoer en de terreinoverdrachten ten behoeve van Brussels Airport Company en skeyes.

De dienst verzamelt statistieken over het luchtverkeer op de Belgische luchthavens gecertificeerd en verstrekt beschikbare statistische informatie op vraag van interne en externe klanten.

Operationele doelstellingen

- De luchthavens certificeren en voor een opvolging zorgen aan de hand van audits en controles;
- afgeven van machtigingen voor vliegvelden, ULM-terreinen, permanente terreinen voor paramotoren, helihavens, permanente terreinen voor parachutespringen, permanente terreinen voor RPAS-opleidingen, permanente terreinen voor modelvliegtuigen en hun conformiteit verifiëren;
- afgeven van toelatingen voor luchtactiviteiten en voor tijdelijke vliegvelden;
- bouwadviezen verlenen (in verband met luchtvaarterfdienstbaarheden) binnen de voorgeschreven termijnen;
- een geografisch informatiesysteem uitwerken en bijhouden met het oog op de analyse van:
 - de impact van nieuwe constructies op luchtvaarterfdienstbaarheden;
 - de impact van beperkingen van het luchtruim voor de gebruikers.
- tijdelijke beperkingen in verband met het luchtruim opleggen;
- toegangsafwijkingen toestaan tot beperkte

- aériens restreints ;
- réalisation et mise à disposition de cartes VAC (visual approach charts) pour les aérodromes, ULM-dromes et héliports non certifiés ;
- approuver le programme d'entretien et de renouvellement de l'infrastructure centralisée pour l'assistance en escale à Bruxelles-National ;
- sur base d'audits et de contrôles, assurer la délivrance et le suivi d'agréments aux compagnies effectuant ou désirant effectuer de l'assistance en escale et de l'auto-assistance à Bruxelles-National ;
- 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 ;
- gérer les biens immobiliers et les cessions de terrains ;
- accepter, après analyse, des études de sécurité (Ex : en cas d'implantation d'obstacles à proximité d'aérodromes par exemple) ;
- analyse d'accidents / incidents encodés dans la base de données ECCAIRS et suivi des actions correctives.

Protection de l'environnement (Aviation Environmental Issues & Noise Policy)

Activités de base

- assister au développement d'une politique stable et durable dans la gestion des nuisances sonores à et autour de l'aéroport de Bruxelles-National ;
- veiller au suivi et au respect de la réglementation par tous les partenaires concernés par la navigation aérienne ;
- étudier, préparer et faciliter des accords de coopération sur les aspects environnementaux en matière d'aéronautique, faciliter la concertation entre le fédéral et les Régions ;
- dans l'attente de la désignation d'une autre autorité, assurer le contrôle du respect du REG 598/2014 (Règlement (UE) du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée) ;
- suivre l'accord de coopération EU-ETS (European Union Emission Trading Scheme) (marché de quotas d'émission de CO2 de l'Union européenne) et le protocole de travail ETS.

LICENCES

- luchtruimen;
- VAC-kaarten (visual approach charts) opmaken en ter beschikking stellen van niet-gecertificeerde vliegvelden, ULM-terreinen en heliavens;
- het onderhouds- en vernieuwingsprogramma voor de gecentraliseerde infrastructuur ten behoeve van grondafhandeling op Brussel-Nationaal goedkeuren;
- zorgen voor de uitreiking en opvolging, na audits en controles, van toelatingen aan luchtvaartmaatschappijen die grondafhandeling willen bieden of zelf ervoor zorgen op Brussel-Nationaal;
- opvolgen van economische dossiers, met name de toewijzing van slots, de grondafhandelingsmarkt op Brussels Airport en de economische regulering van Brussels Airport;
- onroerende goederen en de overdracht van terreinen beheren;
- veiligheidsstudies na analyse goedkeuren (bv: bij installatie van obstakels in de nabijheid van vliegvelden);
- ongevallen/incidenten die in de databank ECCAIRS zijn geregistreerd analyseren en de corrigerende acties opvolgen.

Milieubescherming (Aviation Environmental Issues & Noise Policy).

Basisactiviteiten

- helpen bij de ontwikkeling van een stabiel en duurzaam beleid voor het beheer van de geluidshinder op en rond de luchthaven van Brussel-Nationaal;
- bijdragen tot de follow-up en het toezicht op de naleving van de regelgeving door alle bij de luchtvaart betrokken partners;
- bestuderen, voorbereiden en faciliteren van de samenwerkingsakkoorden betreffende milieuaspecten inzake luchtvaart, het overleg tussen het federale niveau en de Gewesten faciliteren;
- in afwachting dat een ander orgaan bevoegd wordt verklaard, het toezicht op de naleving van Verordening 598/2014 (Verordening (EU) van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 inzake de vaststelling van regels en procedures voor de invoering van geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Unie binnen het kader van een evenwichtige aanpak);
- het opvolgen van de EU-ETS Samenwerkingsovereenkomst (European Union Emission Trading Scheme) (het Europees systeem voor de handel in emissierechten) en van het Werkprotocol ETS.

VERGUNNINGEN

Formation*Activités de base*

Surveillance des organismes chargés des formations à suivre en vue de l'obtention des licences de vol et des certifications et certificats afférents.

Surveillance des entraîneurs synthétiques de vol (FSTD) et de leurs opérateurs.

Surveillance des organismes chargés de la formation du personnel de maintenance des aéronefs et de la formation initiale du personnel de cabine.

Surveillance des centres de test en langues.

Gestion de la banque de données de questions des examens théoriques pour l'obtention d'une licence de vol.

Objectifs opérationnels

- traitement des dossiers d'agrément des écoles de pilotage et leurs programmes de formation ; des entraîneurs ; des opérateurs d'entraîneurs de vol synthétique ; des organismes de formation du personnel de maintenance d'aéronefs et leurs programmes de formation ; des organismes de formation du personnel cabine et leurs programmes de formation ; des centres de test en langues ;
- surveillance en continu des écoles de pilotage et de leurs programmes de formation ; du maintien des standards techniques des entraîneurs de vol synthétique ; des opérateurs d'entraîneurs de vol synthétique ; des organismes de formation du personnel de maintenance d'aéronefs et leurs programmes de formation ; des organismes de formation du personnel cabine et leurs programmes de formation ; des centres de test en langues ;
- gestion de la base de données de questions d'examens théoriques des licences de pilote d'aéronefs et organisation des examens théoriques.

Licences*Activités de base*

Ce service délivre les licences au personnel navigant. Ces licences sont délivrées soit selon la réglementation nationale, soit selon le règlement européen.

Le service délivre, proroge et renouvelle toutes les

Opleiding*Basisactiviteiten*

Houdt toezicht over en keurt de instellingen goed die instaan voor de opleidingen voor het verkrijgen van vliegvergunningen en de bijhorende bevoegdheidsverklaringen en certificaten.

Toezicht op de synthetische vliegtrainers (FSTD) en hun operatoren.

Toezicht op de instellingen die belast zijn met de opleidingen van het onderhoudspersoneel van de luchtvaartuigen en met de basisopleiding van het cabinepersoneel.

Toezicht op de taalcentra.

Beheer van de database van de theoretische examenvragen voor het verkrijgen van een vliegvergunning.

Operationele doelstellingen

- behandelen van de dossiers inzake de erkenning van vliegscholen en hun opleidingsprogramma's; vliegtrainers; operatoren van synthetische vliegtrainers; instellingen voor opleiding van onderhoudspersoneel van de luchtvaartuigen en hun opleidingsprogramma's; opleidingsinstanties voor cabinepersoneel en hun opleidingsprogramma's; taalcentra;
- permanent toezicht houden op de vliegscholen en hun opleidingsprogramma's; op het behoud van de technische vereisten van de synthetische vliegtrainers; op de operatoren van de synthetische vliegtrainers; op de opleidingsinstellingen voor het onderhoudspersoneel van de luchtvaartuigen en op hun opleidingsprogramma's; op de opleidingsinstellingen voor cabinepersoneel en op hun opleidingsprogramma's; op de taalcentra;
- beheer van de database van de theoretische examenvragen voor piloten van luchtvaartuigen alsook van de organisatie van de theorie-examens.

Vergunningen*Basisactiviteiten*

Deze dienst reikt de vergunningen uit voor het vliegend personeel. Deze vergunningen worden in overeenstemming met de Europese verordening afgeleverd of worden uitgereikt conform de nationale regelgeving.

Alle bevoegdverklaringen en vergunningen ten

qualifications et certificats nécessaires aux pilotes. Il délivre les attestations ainsi que les authentications de licences pour les autorités tierces.

Le service organise les examens théoriques en vue de l'obtention des licences de vol pour toutes les catégories d'aéronefs excepté les paramoteurs et les licences de télépilotes.

Le service peut valider et agréer les licences de vol obtenues à l'étranger.

Outre les licences pour le personnel navigant, le service délivre également des licences pour le personnel de certification des ateliers de maintenance (EASA Part 66) et approuve les rapports de crédits pour la formation liée à cette licence.

Le service délivre toutes les qualifications nécessaires au personnel de certification. Il délivre les attestations ainsi que les authentications de licences pour les autorités tierces.

Objectifs opérationnels

- traitement et analyse des dossiers de licences de personnel navigant, qualifications et certificats pour toute catégorie d'aéronef sauf pour les drones ;
- traitement des questions des clients à propos de leur dossier personnel ;
- traitement des demandes d'examen en vol (= désignation d'examineurs) ;
- traitement des dossiers de licences du personnel de certification des aéronefs ;
- gestion de la banque de données des licences ;
- traitement des dossiers d'autorisations d'entraîneur de vol synthétique ;
- traitement des demandes d'examineurs et d'examineurs seniors pour toutes les catégories d'aéronefs ;
- organisation des examens théoriques en vue de l'obtention des licences de vol pour toutes les catégories d'aéronefs sauf pour les drones ;
- gestion des plaintes liées aux dossiers des personnes ;
- suivi et/ou initiation des dossiers de sanction à l'encontre des pilotes ou du personnel de certification.

Expertise médicale

Activités de base

La cellule d'expertise médicale veille à ce que les examens médicaux de l'aéronautique et les certificats médicaux correspondants soient, respectivement,

behoefte van de piloten worden door de dienst afgeleverd, verlengd of vernieuwd. zij levert allerlei attesten af, alsook authenticaties van vergunningen voor derde autoriteiten.

De dienst organiseert de theorie-examens voor het verkrijgen van de vliegvergunningen voor alle categorieën van luchtvaartuigen, uitgezonderd de paramotoren en de bestuurdersvergunningen.

De dienst kan de in het buitenland uitgereikte vliegvergunningen valideren en erkennen.

Naast vergunningen voor het vliegend personeel kent de dienst ook vergunningen toe voor het certificeringspersoneel van de onderhoudsateliers (EASA Part 66) en keurt de verslagen goed in verband met de opleidingskredieten die aan deze vergunning verbonden zijn.

De dienst reikt de nodige kwalificatiebewijzen aan het certificeringspersoneel uit. zij reikt attesten uit en authenticiteert vergunningen voor derde overheden.

Operationele doelstellingen

- behandeling en analyse van dossiers inzake vergunningen voor vliegend personeel, kwalificaties en bevoegdverklaringen voor alle categorieën van luchtvaartuigen, behalve voor drones;
- behandelen van vragen van klanten in verband met hun persoonlijk dossier;
- behandelen van de aanvragen voor examens in vlucht (= aanwijzing van examinatoren);
- behandelen van de dossiers in verband met de vergunningen voor vliegtuigcertificatiepersoneel;
- beheer van de database van de vergunningen;
- behandelen van de dossiers voor goedkeuring van synthetische vliegtrainers;
- behandelen van de aanvragen van examinatoren en senior examinatoren voor alle categorieën van luchtvaartuigen;
- organiseren van de theorie-examens voor het behalen van de vliegvergunningen voor alle categorieën van luchtvaartuigen behalve drones;
- beheren van de klachten in verband met dossiers van de personen;
- Opvolging en/of opstart van sanctiedossiers tegen piloten of certificeringspersoneel.

Medische Expertise

Basisactiviteiten

De medische expertise cel ziet erop toe dat luchtvaartmedische onderzoeken en de daar bijhorende medische certificaten respectievelijk

effectués et délivrés conformément à la réglementation européenne ou conformément à la réglementation nationale.
Elle est également responsable de la certification des centres aéromédicaux, les AeMC, et des examinateurs aéromédicaux, les AME.

Objectifs opérationnels

- procéder à la surveillance et aux audits des centres aéromédicaux, des examinateurs aéromédicaux, des établissements de formation d'examineurs aéromédicaux ;
- donner des conférences dans le cadre du cours de base, du cours continu et du cours de recyclage pour examinateurs aéromédicaux ;
- effectuer l'évaluation aéromédicale de candidats désirant obtenir ou étant détenteurs d'un certificat médical après transmission par le centre aéromédical ou par l'examineur aéromédical ;
- donner des conseils aux examinateurs et aux centres aéromédicaux ;
- examiner les rapports de recherche et d'évaluation reçus de centres aéromédicaux ou d'examineurs aéromédicaux ;
- le cas échéant, pour assurer la sécurité des vols, annuler le certificat médical si les exigences ne sont pas respectées ;
- présider la commission d'évaluation médicale, désignée après avis de la Cellule d'expertise médicale ;
- assister les comités des commissions de recours médical dans la préparation et le suivi des dossiers médicaux ;
- gérer et traiter les dossiers médicaux destinés ou provenant d'autorités étrangères ;
- soutenir et superviser la recherche en médecine aéronautique et représenter la Belgique dans des groupes de travail internationaux liés à la médecine aéronautique.

INSPECTION AÉRONAUTIQUE SÉCURITÉ (transversal)

Activités de base

La tâche principale de l'Inspection aéronautique Sécurité est de promouvoir une aviation sûre et durable en contrôlant et faisant respecter la législation et la réglementation aéronautique. Cela passe par la réalisation d'inspections ciblées qui font suite à des analyses de risques, mais aussi par des inspections menées à la suite de plaintes, à la demande de la police ou du parquet et par des inspections de routine.

Ces inspections ont pour but de faire respecter la

worden uitgevoerd en afgeleverd in overeenstemming met de Europese verordening of worden uitgereikt conform de nationale regelgeving.
Tevens is zij verantwoordelijk voor het certificeren van de luchtvaartgeneeskundige centra, AeMC, en de luchtvaartgeneeskundige keuringsartsen, AME's.

Operationele doelstellingen

- het uitvoeren van toezicht en audits op luchtvaartgeneeskundige centra, luchtvaart medische keuringsartsen, opleidingsinstellingen van luchtvaart medische keuringsartsen;
- het geven van lezingen in de basis-, voortgezette en opfrissingscursus voor luchtvaart medische keuringsartsen;
- het uitvoeren van de luchtvaart medische evaluatie van kandidaten voor of houders van een medisch certificaat na doorverwijzing door het luchtvaartgeneeskundig centrum of de luchtvaart medische keuringsarts;
- het verlenen van advies aan luchtvaart medische keuringsartsen en luchtvaartgeneeskundige centra;
- review van onderzoeks- en evaluatie verslagen ontvangen van luchtvaartgeneeskundige centra of luchtvaart medische keuringsartsen;
- indien nodig voor het waarborgen van de vliegveiligheid het medisch certificaat nietig verklaren indien de vereisten niet worden nageleefd;
- voorzitten van de medische toetsingscommissie, aangeduid na advies van de medische expertise cel;
- bijstaan van de medische beroepscommissies inzake voorbereiding en nabehandeling van de medische dossiers;
- beheer en behandeling van medische dossiers bestemd voor of komende van buitenlandse autoriteiten;
- ondersteunen en begeleiden van research in de luchtvaartgeneeskunde en vertegenwoordigen van België in internationale werkgroepen met betrekking tot de luchtvaartgeneeskunde.

LUCHTVAARTINSPECTIE VEILIGHEID (Transversale)

Basisactiviteiten

De kerntaak van Luchtvaartinspectie Veiligheid is het bevorderen van een veilige en duurzame luchtvaart door middel van het toezicht op en de handhaving van de luchtvaartwet- en regelgeving. Dit gebeurt door het uitvoeren van enerzijds doelgerichte inspecties naar aanleiding van risicoanalyses en anderzijds door inspecties ingevolge klachten of op vraag van politie of parket en door routine inspecties.

Het doel van deze inspecties is om de

réglementation aéronautique par tous les acteurs du secteur aérien civil, notamment les exploitants d'aérodromes et aéroports, les pilotes, les compagnies aériennes, l'aviation générale et ses pratiquants, les agents d'escale, les télépilotes et exploitants de drones, les organismes de maintenance, etc. et sont effectuées sur l'ensemble du territoire belge.

L'inspection aéronautique Sécurité effectue des inspections au sol d'aéronefs belges et étrangers mais également les inspections des aéroports et aérodromes, des agents d'escale ("handling agents"), des activités de maintenance, du transport aérien de marchandises dangereuses et des services de la navigation aérienne. A cela s'ajoute également des inspections d'activités liées à l'utilisation de drones. Les inspections consistent notamment en la vérification des autorisations et/ou certificats et autres documents réglementaires, de l'équipement et du respect des procédures.

Depuis 2021, des contrôles d'alcoolémie du personnel critique pour la sécurité sont également effectués par l'Inspection aéronautique Sécurité.

Les plaintes, notifications ou questions relatives au respect de la réglementation aéronautique dans le domaine de la sécurité sont également traitées par l'Inspection aéronautique Sécurité.

Les inspecteurs mandatés de l'inspection aéronautique communiquent les infractions à la réglementation aéronautique au parquet au moyen de procès-verbaux. Ces infractions peuvent donner lieu à des poursuites judiciaires ou des amendes administratives.

Les domaines de surveillance de l'Inspection aéronautique Sécurité sont les suivants :

- aérodromes et activités aériennes (notamment les meetings, baptêmes de l'air, etc.) ;
- prestataires de services de navigation aérienne ;
- marchandises dangereuses ;
- assistance en escale ;
- aéronefs belges et étrangers (exploitation commerciale et aviation générale) notamment les inspections SAFA ;
- activités de maintenance ;
- activités liées à l'utilisation de drones ;
- investigations et traitement des plaintes, notifications et demandes introduites par les citoyens, la police, l'administration publique ou le parquet avec le cas échéant enquêtes et rédaction de procès-verbaux ;
- traitement des dossiers d'amendes administratives ;
- différents projets, entre autres des campagnes de recommandations et des campagnes de

luchtvaartreglementering door alle actoren van de burgerluchtvaartsector, onder meer de uitbaters van luchtvaartterreinen en luchthavens, de piloten, de luchtvaartmaatschappijen, de algemene luchtvaart en –beoefenaars, de grondaafhandelaars, de bestuurders en exploitanten van drones, onderhoudsorganisaties, enz. te doen naleven. Inspecties worden op het gehele Belgische grondgebied uitgevoerd.

De Luchtvaartinspectie Veiligheid inspecteert zowel Belgische als buitenlandse luchtvaartuigen aan de grond maar ook de luchtvaartterreinen en luchthavens, de verladers ("handling agents"), onderhoudsactiviteiten, het luchtvervoer van gevaarlijke goederen en luchtverkeerdiensten. Bovendien worden ook inspecties van activiteiten met betrekking tot het gebruik van drones uitgevoerd.

Inspecties bestaan onder andere uit de verificatie van toelatingen en/of certificaten en andere documenten, van uitrusting en de naleving van de procedures.

Sinds 2021 worden alcoholcontroles van het veiligheidsgevoelig personeel door Luchtvaartinspectie Veiligheid uitgevoerd.

Daarenboven worden klachten, meldingen of vragen omtrent de naleving van de luchtvaartreglementering inzake veiligheid door de Luchtvaartinspectie Veiligheid behandeld.

De gemandateerde luchtvaartinspecteurs delen inbreuken op de luchtvaartreglementering mee aan het parket door middel van processen-verbaal. Dit kan leiden tot gerechtelijke vervolging of administratieve geldboetes.

De toezichtdomeinen van de Luchtvaartinspectie Veiligheid zijn:

- luchtvaartterreinen en luchtvaartactiviteiten (onder andere meetings, luchtdopen, enz.);
- luchtverkeerdienstverleners;
- gevaarlijke goederen;
- grondaafhandeling;
- Belgische en buitenlandse luchtvaartuigen (commerciële exploitatie en algemene luchtvaart) onder andere. SAFA-inspecties;
- onderhoudsactiviteiten;
- activiteiten met betrekking tot het gebruik van drones;
- onderzoeken en behandeling van klachten, meldingen en vragen ingediend door burgers, politie, publieke administratie of parket met in voorkomend geval het onderzoeken en het opstellen van processen-verbaal;
- behandeling van dossiers van administratieve geldboetes;
- verschillende projecten, onder andere aanbevelingen en campagnes om de industrie te

sensibilisation vers l'industrie, pour la sécurité aérienne et les contrôles.

L'Inspection aéronautique effectue également des inspections relatives aux droits des passagers et personnes à mobilité réduite.

Objectifs opérationnels

- réalisation d'inspections en matière de sécurité ;
- implémentation des procédures et réalisation de tests d'alcoolémie ;
- investigations et traitement des plaintes, notifications et demandes des services de police, des parquets, des services publics, des entreprises et des citoyens ;
- qualifications et mandats du personnel de l'inspection aéronautique Sécurité : suivi des qualifications, suivi et organisation le cas échéant de formations en vue de la délivrance, du maintien et/ou du renouvellement d'un mandat et des qualifications ;
- participation aux réunions en lien avec les activités du service (réunion en interne et avec des partenaires externes, notamment les services de police, le parquet, les inspections aéroportuaires et les exploitants aériens et aéroportuaires, EASA) ;
- élaboration d'une politique d'inspections basées sur le risque.

SÛRETÉ AÉRONAUTIQUE

Activités de base

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 sans équivoque.

Le service Sûreté aéronautique se compose de deux cellules, à savoir la cellule Inspection sûreté aviation et la cellule Politique de la sûreté aérienne.

CELLULE INSPECTION SURETE AVIATION

Les domaines d'audit et de contrôle du Service Sûreté sont :

- Les aéroports (Bruxelles-national, Anvers, Liège, Charleroi, Courtrai et Ostende) ;
- la sûreté des compagnies aériennes (avion, passagers, cabine, bagage/cargo et courrier) ;

sensibiliseren voor de luchtvaartveiligheid en de controles.

De Luchtvaartinspectie voert ook inspecties uit met betrekking tot de passagiersrechten en personen met beperkte mobiliteit.

Operationele doelstellingen

- uitvoeren van inspecties met betrekking tot de veiligheid;
- implementatie van procedures en uitvoeren van alcoholcontroles;
- onderzoeken en behandeling van klachten, meldingen en vragen van politiediensten, van parketten, van overheidsdiensten, bedrijven en burgers;
- kwalificaties en mandaten van het personeel van de luchtvaartinspectie Veiligheid: Opvolging van kwalificaties, opvolging en indien nodig organisatie van opleidingen met het oog op het afleveren, het behouden en/of het hernieuwen van een mandaat en de kwalificaties;
- deelname aan vergaderingen in verband met de activiteiten van de dienst (interne vergaderingen en vergaderingen met externe partners onder andere met politiediensten, parket, luchthaveninspecties, luchthaven- en luchtvaartexploitanten, EASA);
- uitwerken van een risico gebaseerd inspectiebeleid.

LUCHTVAARTBEVEILIGING

Basisactiviteiten

De dienst Beveiliging is 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 ernaar een zo onafhankelijk mogelijke positie in te nemen en een eenduidig toezicht te houden

De dienst Luchtvaartbeveiliging bestaat uit twee cellen, namelijk de cel inspectie luchtvaartbeveiliging en de cel beleid luchtvaartbeveiliging.

CEL INSPECTIE LUCHTVAARTBEVEILIGING

De audit- en controledomeinen van de dienst Beveiliging zijn:

- Luchthavens (Brussel-nationaal, Antwerpen, Luik, Charleroi, Kortrijk en Oostende);
- luchtvaartmaatschappijen (vliegtuig, passagiers, cabine, bagage/cargo en mail);

- certification et formation du personnel de sûreté des aéroports ;
- les agents habilités (Regulated Agents) ;
- les expéditeurs connus ("known Consignors") (cargo) ;
- les fournisseurs habilités d'approvisionnements de bord ;
- équipements de sûreté (screening).

On peut résumer les activités de base en :

- Agréer les agents habilités, les expéditeurs connus, les fournisseurs habilités d'approvisionnements de bord en matière de sûreté ;
- contrôler la sûreté aérienne ;
- inspecter les entités, les opérateurs et les exploitants qui ont des obligations en matière de sûreté aérienne ;
- mandater le personnel de l'inspection aéroportuaire ;
- certifier les équipements de sûreté ;
- gérer les situations de crise à la suite d'incidents aéronautiques.

Objectifs opérationnels

- agrément et contrôle d'agents habilités d'expéditeurs connus, des fournisseurs agréés de fournitures de bord liées à la sécurité habilités d'approvisionnements de bord en matière de sûreté ;
- contrôle en matière de sûreté aérienne ;
- approbation/modification de plans de sûreté d'aéroports et de leurs dépendances ;
- contrôle des aéroports belges et du personnel de sûreté ;
- approbation/modification de plans de sûreté de compagnies aériennes belges ;
- contrôle des compagnies aériennes belges et internationales ;
- supervision de la sûreté des installations de contrôle aérien ;
- formation, le cas échéant certification, du personnel chargé des tâches de sûreté aérienne ;
- contrôle et/ou certification d'équipements de sûreté ;
- élaboration d'une politique sur le plan de la sûreté ;
- coordination des inspections aéroportuaires et des entités, des opérateurs et des exploitants qui ont des obligations en matière de sûreté aérienne.

CELLULE POLITIQUE DE SURETE AERIENNE

- certificering en opleiding van beveiligingspersoneel van luchthavens;
- erkende agenten (Regulated Agents);
- bekende afzenders ("known Consignors") (Cargo);
- erkende leveranciers van vluchtbenodigdheden ;
- beveiligingsapparatuur (screening).

Men kan de basisactiviteiten samenvatten in:

- Erkennen van luchtvrachtagenten, bekende afzenders, erkende leveranciers van vluchtbenodigdheden in het domein van de beveiliging;
- toezicht houden op het vlak van de luchtvaartbeveiliging;
- inspecties uitvoeren op entiteiten, operators en uitbaters die verplichtingen hebben in het domein van luchtvaartbeveiliging;
- mandateren van het personeel van de luchthaveninspectie;
- certificatie van de beveiligingsuitrusting;
- beheren van crisissituaties naar aanleiding van luchtvaartincidenten.

Operationele doelstellingen

- erkennen en toezicht houden op luchtvrachtagenten, bekende afzenders en erkende leveranciers van vluchtbenodigdheden met betrekking tot beveiliging;
- toezicht houden op het vlak van luchtvaartbeveiliging;
- goedkeuren van/wijzigingen van beveiligingsplannen van luchthavens en hun aanhorigheden;
- toezicht houden op de Belgische luchthavens en het beveiligingspersoneel;
- goedkeuren van/wijzigingen van beveiligingsplannen van de Belgische luchtvaartmaatschappijen;
- toezicht houden op de Belgische en internationale luchtvaartmaatschappijen;
- toezicht houden op de beveiliging van de installaties van luchtverkeersleiding;
- opleiden en desgevallend certificeren van personeel belast met luchtvaartbeveiligingstaken;
- toezicht houden op en/of certificeren van beveiligingsuitrustingen;
- uitwerken van een beleid op het vlak van beveiliging;
- coördineren van de luchthaveninspecties en entiteiten, operators en uitbaters die verplichtingen hebben in het domein van luchtvaartbeveiliging.

CEL BELEID LUCHTVAARTBEVEILIGING

La cellule Politique de sûreté aérienne développe une vision politique dans les différents domaines de sûreté aérienne.

Cela se manifeste entre autres par le "Belgian National Aviation Security Program", le "Belgian National Civil Aviation Security Training Program", le "Belgian National Civil Aviation Security Quality Control Program".

La cellule politique de sûreté aérienne participe également à des réunions internationales (notamment avec la Commission européenne, la CEAC, OAC,...) relatives à la sûreté aérienne.

En outre, la cellule politique de sûreté aérienne est également le point de contact dans le domaine de la sûreté aérienne pour les différents services de sécurité nationale, la police fédérale et l'Autorité nationale de sécurité,...

CELLULE SYSTÈME DE GESTION

La cellule est responsable de la coordination du programme belge de sécurité aérienne qui décrit les différents règlements et activités visant à maintenir et à améliorer la sécurité aérienne en veillant à ce que la Belgique respecte les règlements UE et les exigences de gestion de la sécurité visées dans les Annexes de la Convention de Chicago.

La cellule est responsable de la coordination et de l'application partielle du règlement européen (UE) 376/2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile et surveille la mise en œuvre de ce règlement (système de gestion de risques externes).

L'analyse des incidents dans la base de données ECCAIRS conduit à la rédaction du plan de sécurité belge. Les actions dans le Plan de sécurité belge vise à remédier à des problèmes de sécurité potentiels, via la réalisation de régulation, de contrôle et des activités de renforcement de l'information.

Cette activité d'information consiste en l'organisation et en la participation à des symposiums sur la sécurité ainsi qu'en la publication de brochures de sécurité.

La cellule est responsable de la coordination et du suivi des audits internationaux comme la "Continuous Monitoring Approach" de l'OACI et des audits EASA.

La cellule effectue aussi des analyses de risques opérationnels en interne et des audits internes de conformité au sein des directions et/ou services de la DGTA afin d'améliorer le travail de la DGTA et de satisfaire aux obligations contenues dans les

De cel beleid luchtvaartbeveiliging ontwikkelt een beleidsvisie in de verschillende luchtvaartbeveiligingsdomeinen.

Dit uit zich in onder andere het "Belgian National Aviation Security Programme", het "Belgian National Civil Aviation Security Training Program", het "Belgian National Aviation Security Quality Control Program".

Tevens neemt de cel beleid luchtvaartbeveiliging deel aan internationale vergaderingen (onder andere met de Europese Commissie, ECAC, ICAO,...) met betrekking tot luchtvaartbeveiliging.

Daarnaast is de cel beleid luchtvaartbeveiliging ook het contactpunt wat betreft luchtvaartbeveiliging voor de verschillende nationale veiligheidsdiensten, federale politie, de Nationale Veiligheidsoverheid,...

CEL BEHEERSYSTEEM

De cel is verantwoordelijk voor het coördineren van het Belgische veiligheidsprogramma. Het programma beschrijft de verschillende regelgevingen en activiteiten voor het behoud en ter verbetering van de luchtvaartveiligheid en zorgt ervoor dat België handelt conform de EU-verordeningen en de vereisten van het veiligheidsbeheer die zijn vastgelegd in de Bijlagen bij het Verdrag van Chicago.

De cel verzorgt de coördinatie en gedeeltelijke toepassing van Verordening EU 376/2014 inzake het melden, onderzoeken en opvolgen van voorvallen in de burgerluchtvaart en waakt over de uitvoering van deze verordening (systeem van extern risicobeheer).

De analyse van de voorvallen in de ECCAIRS-databank leidt tot de redactie van het Belgische veiligheidsplan. De acties in het Belgische veiligheidsplan trachten mogelijke veiligheidsproblemen te verhelpen door de realisatie van regelgevende, toezichhoudende en informatieverstrekende activiteiten.

Deze informatieverstrekende activiteiten bestaan onder meer uit het organiseren van en deelnemen aan veiligheidssymposiums alsook het publiceren van veiligheidsbrochures.

De cel verzorgt de coördinatie en opvolging van internationale audits zoals de "Continuous Monitoring Approach" van ICAO en de audits van EASA.

De cel voert interne operationele risicoanalyses en interne conformiteitsaudits uit bij de directies en/of diensten van het DGLV om de werking van het DGLV te verbeteren en om te voldoen aan de verplichtingen opgenomen in diverse Europese normen inzake intern

différentes normes européennes sur la gestion interne des changements et sur la gestion des risques. La cellule est également responsable de la gestion des projets au sein de la DGTA (fonction PMO).

Après chaque analyse de risques ou audit interne, un plan d'action est élaboré, avec tous les risques à gérer et les mesures choisies.

La cellule a la charge de la coordination et du suivi méthodologique des systèmes de gestion interne de l'organisation (tableaux de bord, descriptions de processus, gestion documentaire, Q-Pulse - logiciel central de gestion du suivi des audits internes et externes, du « Business Continuity Plan », du « General Data Protection Regulation »). La cellule est enfin responsable de la gestion du site WEB de la DGTA.

CELLULE STRATÉGIQUE

La Cellule Stratégique gère et coordonne les contacts avec les organisations européennes et internationales (UE, EASA, OACI, CEAC, ABIS, FABEC et GSA) et, suivant les matières, elle défend respectivement les intérêts belges ou européens au sein de ces organisations. La Cellule Stratégique représente la DGTA lors des réunions stratégiques de ces organisations internationales dans les différents domaines politiques. La Cellule Stratégique définit, sur la base d'une vision internationale, les grandes lignes en matière de politique et de stratégie aéronautiques et les traduit en points d'attention concrets pour les différentes directions de la DGTA.

- UE : La Cellule Stratégique assiste et fournit son expertise à la Représentation Permanente auprès de l'UE dans les réunions du Groupe de Travail du Conseil. La Cellule Stratégique assure le rôle de coordination entre la Représentation Permanente de la Belgique et la DGTA. La Cellule défend également les intérêts stratégiques de la Belgique lors des discussions et votes sur les règlements aviation au Comité EASA de la Commission européenne (comitologie).
- OACI – State Letters : La Cellule Stratégique gère la correspondance de l'Etat avec l'OACI. La Cellule Stratégique soutient la Direction Générale lors de la réunion d'Assemblée et lors des réunions de haut niveau de l'OACI et y participe. La cellule stratégique participe également comme expert dans le Panel de la sûreté et la facilitation de l'aviation. Enfin, elle participe aux préparations et négociations dans le cadre d'un accord global au niveau OACI/ATRP.

veranderings- en risicobeheer. De cel is eveneens verantwoordelijk voor het beheer van projecten binnen het DGLV (PMO-functie).

Na elke risicoanalyse of interne audit wordt een actieplan opgemaakt met alle te behandelen risico's en de gekozen maatregelen.

De cel staat in voor de coördinatie en methodologische bewaking van interne organisatiebeheersystemen (boordtabellen, procesbeschrijvingen, documentbeheer, Q-Pulse - centraal auditopvolgingssysteem voor interne en externe audits-, de "Business Continuity Plan", de "General Data Protection Regulation"). De cel is tenslotte verantwoordelijk voor het beheer van de website van het DGLV.

STRATEGISCHE CEL

De Strategische cel beheert en coördineert de contacten met de Europese en internationale organisaties (EU, EASA, ICAO, CEAC, ABIS, FABEC en GSA) en verdedigt naargelang van de materies, de Belgische of de Europese belangen binnen deze organisaties. De Strategische cel vertegenwoordigt het DGLV op de strategische vergaderingen van deze internationale organisaties in de verschillende beleidsdomeinen. De Strategische cel legt op basis van een internationale visie de grote richtsnoeren inzake luchtvaartbeleid en -strategie vast en zet ze om in concrete aandachtspunten voor de verschillende directies van het DGLV.

- EU: De Strategische cel verleent haar ondersteuning en haar expertise aan de Permanente Vertegenwoordiging bij de EU in de vergaderingen van de werkgroep van de Raad. De Strategische cel zorgt voor de coördinatie tussen de Permanente Vertegenwoordiging van België en het DGLV. De cel verdedigt ook de strategische belangen van België bij de discussies en stemmingen over luchtvaartverordeningen van het EASA Comité van de Europese Commissie (comitologie).
- ICAO – State Letters: De Strategische cel zorgt voor het beheer van de staatsbriefwisseling met de ICAO. De Strategische cel ondersteunt het Directoraat-generaal tijdens en neemt deel aan de Algemene Vergadering, en High Level vergaderingen van ICAO. De Strategische Cel zetelt ook als expert in het aviation security panel en facilitation panel. Tot slot neemt de Strategische cel ook deel aan de voorbereidingen en onderhandelingen in het raam van een overkoepelend akkoord op het niveau van de ICAO/ het ATRP.

- CEAC : La Cellule Stratégique apporte son support à la Direction Générale lors des réunions des Directeurs Généraux de la CEAC forum pan-européen et y participe. Elle participe également aux groupes de travail dans le cadre de la sûreté aérien, de la facilitation et du développement économique du secteur aérien et de la coordination des différents réseaux au sein de la CEAC.
- ABIS : Le groupe ABIS représente les intérêts de 8 pays européens (Autriche, Belgique, Pays-Bas, Luxembourg, Irlande, Suisse, Portugal et Croatie) au sein du Conseil de l'OACI. La Cellule Stratégique participe aux réunions du groupe ABIS.
- EASA : La Cellule Stratégique participe aux travaux de l'EASA Management Board et de l'EASA MAB (Member States Advisory Body).
- GSA (Global Navigation Satellite Systems Agency) : La Cellule Stratégique assiste et fournit son support à "Administrative Board" de la GSA dans son rôle de pilote des programmes de navigation satellitaire européens (Galileo et EGNOS).
- ECAC: De Strategische cel ondersteunt het Directoraat-generaal en neemt deel aan de vergaderingen van de directeurs-generaal van het pan-Europese forum ECAC. Ze neemt ook deel aan de werkgroepen in het kader van Facilitation aviation security en de economische ontwikkeling van de luchtvaartsector en van de coördinatie van de verschillende netwerken hieromtrent binnen ECAC.
- ABIS: De ABIS-groep vertegenwoordigt de belangen van 8 Europese landen (Oostenrijk, België, Nederland, Luxemburg, Ierland, Zwitserland, Portugal en Kroatië) binnen de Raad van de ICAO. De Strategische cel neemt deel aan de ABIS-groep vergaderingen.
- EASA: De Strategische cel neemt deel aan de EASA Management Board en van de l'EASA MAB (Member States Advisory Body).
- GSA (Global Navigation Satellite Systems Agency): De cel Strategie verleent steun aan de "Administrative Board" van de GSA als piloot van Europese satellietnavigatieprogramma's (Galileo en EGNOS).

La Cellule Stratégique a comme objectif de veiller à ce que les droits dont bénéficient les passagers conformément au Règlement (CE) 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.

Elle soutient le Directeur général dans ses négociations en matière d'accords bilatéraux pour l'exploitation des liaisons aériennes régulières par les compagnies aériennes belges.

La Cellule Stratégique concrétise la politique en matière de transport aérien régulier et non régulier. La accorde des droits de trafic pour les vols non réguliers et examine les programmes et accorde des droits de trafic pour les vols réguliers.

CELLULE AFFAIRES JURIDIQUES

Cette Cellule élabore et assure le suivi de la réglementation aéronautique belge conformément aux standards, normes et aux recommandations internationales et européennes et conformément aux priorités fixées par le Ministre de tutelle et par le Directeur Général de la DGTA. Elle soutient le processus normatif afin d'assurer la cohérence et la conformité des décisions stratégiques avec le droit national, européen et international en vigueur.

De Strategische cel zorgt ervoor dat de rechten van passagiers bij annulering of langdurige vertraging van vluchten conform de Verordening (EC) 261/2004 worden gewaarborgd en dat de luchtvaartmaatschappijen deze rechten erkennen en eerbiedigen.

Ze steunt bovendien de Directeur-generaal bij de onderhandelingen over de bilaterale akkoorden voor de exploitatie van geregelde luchtdiensten door de Belgische luchtvaartmaatschappijen.

De Strategische cel concretiseert het beleid inzake het geregeld en niet-geregeld luchtvervoer. De cel kent verkeersrechten voor niet-geregelde vluchten toe en onderzoekt de programma's en kent de verkeersrechten voor geregelde vluchten toe.

CEL JURIDISCHE ZAKEN

Deze cel staat in voor de uitwerking en het toezicht op de Belgische luchtvaartregelgeving conform de standaarden, normen en internationale en Europese aanbevelingen en in overeenstemming met de prioriteiten die zijn vastgelegd door de Voogdijminister en door de Directeur-generaal van het DGLV. Ze ondersteunt het normgevende proces teneinde de samenhang en de overeenstemming van de beleidsbeslissingen met het nationaal, Europees en internationaal geldende recht te garanderen.

Elle assure la coordination de cette réglementation à travers la publication du Code de l'air.

L'une de ses missions principales est la rédaction des textes à portée normative. (Voir art. 5 Contrat d'administration).

La Cellule Affaires Juridiques assure le support juridique (avis juridiques, recherches, rédaction de notes, participations à des réunions nationales et internationales, participation à des concertations nationales ou internationales en matière de transport aérien, etc.) à tous les Services et Directions de la DG Transport aérien, ainsi qu'au Directeur général.

Elle assure la cohérence et la conformité des décisions stratégiques avec le droit national, européen et international en vigueur. Elle informe les responsables de la politique aéronautique et les services opérationnels des aspects juridiques de leurs travaux afin de leur permettre de faire des choix et de prendre les décisions dans le respect des lois et règlements en vigueur.

Elle est également responsable de l'exécution en droit belge des règlements européens et le cas échéant de la transposition juridique de directives européennes dans le Droit belge. Elle assure la coordination de cette réglementation et sa conformité au droit national.

Lors des recours juridiques devant les tribunaux et lors des procédures administratives devant le Conseil d'État, cette cellule est appelée à étudier et à préparer le dossier technico-juridique et à en assurer le suivi tout au long de la procédure en collaboration et en soutien au Service Juridique Central du SPF qui est responsable de la gestion de tous les contentieux du SPF.

La Cellule Affaires Juridiques traite les mises en demeure et procédures initiées par la Commission européenne, notamment pour non-respect du droit communautaire par la Belgique.

En concertation avec les Services et les Directions concernées, la Cellule juridique donne un avis juridique aux services de la DGTA et au Directeur général sur les sanctions administratives et les amendes administratives envisagées à être appliquées aux infractions à la réglementation aéronautique.

Au niveau international, le service prépare (et/ou collabore) à la rédaction des projets de loi en vue de l'approbation et la ratification de traités internationaux ou de modifications de traités.

Ze staat in voor de coördinatie van deze regelgeving via de publicatie van het Luchtwetboek.

Een van zijn belangrijkste missies is de redactie van normgevende teksten. (Zie art. 5 Bestuursovereenkomst).

De cel Juridische Aangelegenheden staat in voor de juridische ondersteuning (juridische adviezen, opzoekwerk, opmaak van nota's, deelname aan nationale en internationale vergaderingen, deelname aan nationaal of internationaal overleg inzake luchtvervoer, enz.) aan alle directies van het DG Luchtvaart evenals aan de Directeur-generaal.

Ze garandeert de samenhang en de overeenstemming van de beleidsbeslissingen met het nationaal, Europees en internationaal geldende recht. Ze informeert de verantwoordelijken voor het luchtvaartbeleid en de operationele diensten over de juridische aspecten van hun werkzaamheden teneinde hen in staat te stellen keuzes te maken en beslissingen te nemen met inachtneming van de geldende wetten en verordeningen.

Ze is ook verantwoordelijk voor de uitvoering in Belgisch recht van de Europese verordeningen en in voorkomend geval voor de omzetting van de Europese richtlijnen in Belgisch recht. Ze zorgt voor de coördinatie van deze regelgeving en de overeenstemming ervan met het nationaal recht.

Tijdens gerechtelijke procedures voor rechtbanken en tijdens administratieve procedures voor de Raad van State staat deze cel in voor het bestuderen en voorbereiden van het technisch-juridisch dossier, en voor het toezicht erop doorheen de procedure. Ze doet dit ondersteund door, en in samenwerking met de Centrale Juridische Dienst van de FOD die verantwoordelijk is voor het beheer van alle geschillen van de FOD.

De cel Juridische Aangelegenheden behandelt de ingebrekestellingen en procedures die door de Europese Commissie worden ingeleid, meer bepaald omwille van de niet-naleving van het communautaire recht door België.

In overleg met de betrokken directies geeft deze cel juridisch advies aan de diensten van het DGLV en aan de directeur-generaal over de bestuurlijke sancties en boetes die men overweegt toe te passen voor de overtredingen op de luchtvaartregelgeving.

Op internationaal gebied bereidt deze dienst (al dan niet in samenwerking) de wetsontwerpen voor met het oog op de goedkeuring en bekrachtiging van internationale verdragen of verdragswijzigingen.

La Cellule représente la Belgique et la DGTA dans des réunions internationales et nationales.

CELLULE DRONES

La Cellule Drones a pour mission de traiter tous les aspects relatifs à l'exploitation des drones civils (UAS) en Belgique en application de la réglementation européenne 2019/947.

Elle a notamment la charge de :

- la mise en place et de la tenue de systèmes d'enregistrement et d'immatriculation pour les UAS dont la conception est soumise à certification et pour les exploitants d'UAS dont l'exploitation peut présenter un risque pour la sécurité, la sûreté, la protection de la vie privée et des données à caractère personnel ou l'environnement. De la tenue des documents, des registres et des rapports concernant les autorisations d'exploitation d'UAS, les déclarations, les brevets d'aptitude des pilotes à distance et les certificats allégés d'exploitant d'UAS ;
- l'analyse des manuels opérationnels ;
- la réalisation d'inspections auprès des exploitants d'UAS ayant soumis une déclaration ou titulaires d'un certificat délivré par l'autorité compétente, afin de contrôler les UAS et de vérifier le respect du présent règlement par les exploitants d'UAS et les pilotes à distance ;
- l'organisation de certains examens et formations théoriques ;
- la mise au point d'un système de surveillance fondé sur les risques.

La Cellule drones a la charge de l'amélioration des processus liés à l'exploitation des drones afin de rendre ses services plus accessibles au public.

Elle est également responsable de l'exécution en droit belge des règlements européens et le cas échéant de la transposition juridique de directives européennes. Elle assure la coordination de cette réglementation et sa conformité au droit national.

Moyens mis en œuvre

01. Personnel

A.B. 33 52 01 110003 : Rémunérations et allocations généralement quelconques : personnel statutaire définitif et stagiaire.

De cel vertegenwoordigt België en het DGLV op nationale en internationale vergaderingen.

CEL DRONES

De cel Drones is belast met de behandeling van alle aspecten betreffende de exploitatie van civiele drones (RPAS) in België in toepassing van de Europese verordening 2019/947.

Zij is met name belast met:

- het opzetten en onderhouden van inschrijvings- en registratiesystemen voor RPAS waarvan het ontwerp is onderworpen aan certificering en voor RPAS-exploitanten wier exploitatie een risico voor de veiligheid en beveiliging kan opleveren, de bescherming van de privacy en persoonsgegevens of het milieu. Het bijhouden van documenten, dossiers en rapporten met betrekking tot RPAS-exploitatievergunningen, verklaringen, bekwaamheidscertificaten voor piloten op afstand en lichtgewicht RPAS-operatorcertificaten;
- de analyse van operationele handleidingen;
- het uitvoeren van inspecties van RPAS-exploitanten die een verklaring hebben ingediend of die houder zijn van een certificaat afgegeven door de bevoegde autoriteit, om RPAS te controleren en de naleving van deze verordening door RPAS-exploitanten en piloten op afstand te verifiëren;
- de organisatie van bepaalde examens en theoretische vorming;
- de ontwikkeling van een risico gebaseerd toezichtstelsel.

De cel Drones is belast met de verbetering van de processen met betrekking tot de exploitatie van drones om haar diensten toegankelijker te maken voor het publiek.

Ze is ook verantwoordelijk voor de uitvoering in Belgisch recht van de Europese verordeningen en in voorkomend geval voor de omzetting van de Europese verordeningen in Belgisch recht. Ze zorgt voor de coördinatie van deze regelgeving en de overeenstemming ervan met het nationaal recht.

Aangewende middelen

01. Personeel

B.A. 33 52 01 110003: Bezoldigingen en allerhande toelagen: vast en stagedoend statutair personeel.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	10 316	11 661	12 357	12 248	12 248	12 248	12 248	12 248	Vastleggingen
Liquidations	10 316	11 661	12 357	12 248	12 248	12 248	12 248	12 248	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Ces crédits font partie de l'enveloppe globale de personnel du SPF et ont été adaptés conformément aux instructions et décisions (voir A.B. 21 01 110003).

Méthode de calcul de la dépense

Montant adapté aux besoins réels.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

- CMR 20-10-2021 - Notifications budget pluriannuel 2022-2024 : Suite aux manquements et non-conformités pointés par différents audits menés par l'EASA auprès de la DGTA, les actions et initiatives suivantes seront mises en œuvre :

Recrutement de 29 ETP supplémentaires. (Personnel statutaire + personnel autre que statutaire) :

2022 : 1 064 000 euros

2023 : 1 419 000 euros

2024 : 1 419 000 euros

Différence 2023 : + 355 000 euros

- **Index** crédits de personnel (3,86%) : + 450 000 euros
- **Economies linéaires** : - 109 000 euros
CMR 20-10-2021

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 52 01 110004 : Rémunérations et allocations généralement quelconques : personnel autre que statutaire.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Deze kredieten maken deel uit van de globale personeelsenvolpe van de FOD en werden aangepast overeenkomstig de onderrichtingen en beslissingen (zie B.A. 21 01 110003).

Berekeningsmethode van de uitgave

Bedrag wordt aangepast aan de reële noden.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

- CMR 20-10-2021 - Notificaties meerjarenbegroting 2022-2024: Naar aanleiding van de tekortkomingen en niet-conformiteiten die bij diverse audits van het EASA bij het DGLV aan het licht zijn gekomen, zullen de volgende acties en initiatieven worden uitgevoerd:

Aanwerving van 29 extra. VTE's. (Statutair personeel + ander dan statutair personeel):

2022: 1 064 000 euro

2023: 1 419 000 euro

2024: 1 419 000 euro

Verschil 2023: + 355 000 euro

- **Index** personeelskredieten (3,86%): + 450 000 euro
- **Lineaire besparingen**: - 109 000 euro
CMR 20-10-2021

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 52 01 110004: Bezoldigingen en allerhande toelagen: ander dan statutair personeel.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	B12023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	714	941	996	987	987	987	987	987	Vastleggingen
Liquidations	714	941	996	987	987	987	987	987	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Ces crédits font partie de l'enveloppe globale de personnel du SPF et ont été adaptés conformément aux instructions et décisions (voir A.B. 21 01 110003).

Méthode de calcul de la dépense

Montant adapté aux besoins réels.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

- CMR 20-10-2021 - Notifications budget pluriannuel 2022-2024 : Suite aux manquements et non-conformités pointés par différents audits menés par l'EASA auprès de la DGTA, les actions et initiatives suivantes seront mises en œuvre :

Recrutement de 29 ETP supplémentaires. (Personnel statutaire + personnel autre que statutaire) :
 2022 : 85 000 euros
 2023 : 113 000 euros
 2024 : 113 000 euros

Différence 2023 : + 28 000 euros

- **Index** crédits de personnel (3,86%) : + 36 000 euros
- **Economies linéaires** : - 9 000 euros
CMR 20-10-2021

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 52 01 122148 : Paiements pour personnel détaché.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Deze kredieten maken deel uit van de globale personeelsenveloppe van de FOD en werden aangepast overeenkomstig de onderrichtingen en beslissingen (zie B.A. 21 01 110003).

Berekeningsmethode van de uitgave

Bedrag wordt aangepast aan de reële noden.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

- CMR 20-10-2021 - Notificaties meerjarenbegroting 2022-2024: Naar aanleiding van de tekortkomingen en niet-conformiteiten die bij diverse audits van het EASA bij het DGLV aan het licht zijn gekomen, zullen de volgende acties en initiatieven worden uitgevoerd:

Aanwerving van 29 extra. VTE's. (Statutair personeel + ander dan statutair personeel):

2022: 85 000 euro
 2023: 113 000 euro
 2024: 113 000 euro

Vershil 2023: + 28 000 euro

- **Index** personeelskredieten (3,86%): + 36 000 euro
- **Lineaire besparingen**: - 9 000 euro
CMR 20-10-2021

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 52 01 122148: Betalingen voor gedetacheerd personeel.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	128	929	955	945	945	945	945	945	Vastleggingen
Liquidations	128	930	956	946	946	946	946	946	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Rémunérations et allocations du personnel du BSA-ANS.
Personnel détaché provenant d'une autre entité.

Méthode de calcul de la dépense

Montant adapté aux besoins réels.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

- **Index** crédits de personnel (3,86%) : + 36 000 euros
- **Economies linéaires** : - 9 000 euros
CMR 20-10-2021

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

01. Fonctionnement

A.B. 33 52 02 121101 : Dépenses permanentes pour achat de biens non durables et de services (à l'exception des dépenses informatiques).

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Bezoldigingen en vergoedingen van de leden van de BSA-ANS.
Personeel gedetacheerd uit een andere overheidseenheid.

Berekeningsmethode van de uitgave

Bedrag wordt aangepast aan de reële noden.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

- **Index** personeelskredieten (3,86%): + 36 000 euro
- **Lineaire besparingen**: - 9 000 euro
CMR 20-10-2021

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

01. Werking

B.A. 33 52 02 121101: Bestendige uitgave voor aankoop van niet-duurzame goederen en van diensten (met uitzondering van de informatica-uitgaven).

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	1 091	1 766	1 377	1 361	1 361	1 361	1 361	1 361	Vastleggingen
Liquidations	786	1 706	1 377	1 361	1 361	1 361	1 361	1 361	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire**Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis**

*Base légale / réglementaire :**Honoraires Médecins :*

AR du 12 juillet 2013 organisant la vérification des conditions d'aptitude physique et mentale des membres d'équipage de conduite et de cabine des aéronefs civils, ainsi que des contrôleurs de la circulation aérienne.

Les évaluateurs médicaux, le comité d'examen médical et la commission de recours sont chargés du contrôle sur les exigences médicales auxquelles l'équipage des aéronefs civils et les contrôleurs de la circulation aérienne doivent satisfaire.

Missions à l'étranger :

AR du 3 mai 1991 pour l'organisation de la sûreté de l'aviation civile, art 48 et 49.

Règlement (EC) n°2320/2002 au sujet de la sûreté de l'aviation civile.

A.R du 13 juillet 2017 fixant les indemnités et remboursements des membres du personnel de la fonction publique fédérale.

Mise à jour des cartes de servitudes aériennes :

Règlement (CE) n°1108/2009 du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n°216/2008 dans le domaine des aéroports, de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne :

L'article 8bis, §5 de ce règlement prévoit : « Les États membres s'assurent que des dispositions sont en vigueur pour protéger les aéroports contre les activités et les modifications de leur environnement qui peuvent entraîner des risques inacceptables pour les aéronefs utilisant l'aéroport. »

Mise à jour Low air Database et Projet ETOD :

Au niveau mondial : convention de Chicago (amendement 36, annexe 15).

Au niveau européen : Règlement (UE) n°73/2010 de la Commission du 26 janvier 2010 définissant les exigences relatives à la qualité des données et des informations aéronautiques pour le ciel unique européen, tel que modifié par le règlement d'exécution (UE) n°1029/2014 du 26 septembre 2014.

Experts externes :

La DGTA est soumise et auditée selon les normes et règles imposées par l'EASA. L'expertise est déployée dans des domaines et sur des tâches pour lesquels la

*Wettelijke / reglementaire basis:**Erelonen geneesheren:*

KB van 12 juli 2013 tot regeling van de organisatie van de controle van de voorwaarden inzake lichamelijke en geestelijke geschiktheid van de leden van het stuurpersoneel van burgerlijke luchtvaartuigen, van cabinebemanning en van luchtverkeersleiders.

De medische beoordelaars, de medische toetsingscommissie en de beroepscommissie zijn belast met het toezicht op de medische eisen waaraan de bemanning van burgerlijke luchtvaartuigen en de luchtverkeersleiders moeten voldoen.

Buitenlandse zendingen:

KB van 3 mei 1991 houdende regeling van de beveiliging van de burgerluchtvaart, art. 48 en 49.

Verordening (EG) nr. 2320/2002 betreffende de beveiliging van de burgerluchtvaart.

K.B van 13 juli 2017 tot vaststelling van de toelagen en vergoedingen van de personeelsleden van het federaal openbaar ambt.

Actualisering van de lichterf dienstbaarheden:

Verordening (EG) nr. 1108/2009 van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EG) nr. 216/2008 op het gebied van luchtvaartterreinen, luchtverkeersbeheer en luchtvaarnavigatiediensten:

Artikel 8bis, §5 van deze verordening bepaalt: "De lidstaten zorgen ervoor dat er voorzieningen zijn ter bescherming van luchtvaartterreinen tegen activiteiten en ontwikkelingen in hun omgeving die onaanvaardbare risico's kunnen opleveren voor luchtvaartuigen die gebruikmaken van het luchtvaartterrein."

Actualisering van Low air Database en Project ETOD:

Op wereldvlak: verdrag van Chicago (amendement 36, bijlage 15).

Op Europees niveau: Verordening (EU) nr. 73/2010 van de Commissie van 26 januari 2010 tot vaststelling van de kwaliteitseisen voor luchtvaartgegevens en - informatie voor het gemeenschappelijke Europese luchtruim, zoals gewijzigd door Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1029/2014 van 26 september 2014.

Externe deskundigen:

Het DGLV is onderworpen aan normen en regels opgelegd door EASA en wordt hierop ook geauditeerd. Expertise wordt ingezet in domeinen en

DGTA elle-même n'emploie pas les profils appropriés pour effectuer les tâches. En fonction des possibilités de recrutement annuelles, le besoin d'expertise diminuera, voire augmentera. Il est donc impératif de prévoir un budget suffisant pour répondre aux exigences de l'EASA et pour garantir les activités de base de la DGTA.

On fait appel aux experts externes pour des examens en vol, approbation et contrôles des exploitants aériens, contrôles périodiques sur les aéroports privés, inspections des programmes de formation des exploitants aériens, procédures de qualification concernant la certification de construction des produits aéronautiques, contrôles des mécaniciens de bord, surveillance sur la formation des pilotes de ligne, inspections des exploitants du transport commercial aéronautique, contrôles médicaux.

Assistance technique :

Etudes à réaliser sur certains points à améliorer à Brussels-Airport dans le cadre des nuisances sonores.

Frais divers de fonctionnement :

- Missions à l'étranger ;
- Conseils juridiques ;
- Equipement de travail ;
- Formations professionnelles ;
- Team building ;
- Catering ;
- Impression formulaires ;
- Frais télécom ;
- Impression de documents officiels ;
- Ouvrages, publications,... ;
- ...

Méthode de calcul de la dépense

Les crédits sont adaptés aux exigences réelles et basées sur les années précédentes :

Honoraires Médecins : 16 000 euros

Missions à l'étranger : 330 000 euros

Entretien des cartes de servitudes aériennes (AOEM) : 15 000 euros

En accord avec la Défense Nationale, ce projet a été confié à l'Institut National Géographique.

Depuis 2022 (et années suivantes), on paie l'entretien +/- 15 000 euros.

op taken waarvoor het DGLV zelf niet de geschikte profielen in dienst heeft om de taken uit te voeren. Afhankelijk van de jaarlijkse aanwervingsmogelijkheden zal de nood aan expertise afnemen of zelfs nog toenemen. Het is dan ook een absolute noodzaak om voldoende budget te voorzien om te kunnen voldoen aan de EASA-vereisten en om de kernactiviteiten van het DGLV te kunnen garanderen.

Er wordt een beroep gedaan op externe deskundigen voor vliegexamens, erkenning en controle van luchtvaartexploitanten, periodieke controles op private vliegvelden, inspecties van de vormingsprogramma's van de luchtvaartexploitanten, kwaliteitsprocedures met betrekking tot de certificatie van de bouw van luchtvaartproducten, controle van boordmechanici, toezicht op de opleiding van lijnpiloten, inspecties van exploitanten van handelsluchtvervoer, medische controles.

Technische bijstand:

Uit te voeren studies rond bepaalde punten die op Brussels-Airport qua geluidshinder kunnen worden verbeterd.

Diverse werkingskosten:

- Buitenlandse zendingen ;
- Juridische adviezen ;
- Werkuitrusting ;
- Professionele opleidingen ;
- Teambuilding ;
- Catering ;
- Afdrukken van formulieren ;
- Telecomkosten ;
- Afdrukken van officiële documenten ;
- Werken, publicaties,... ;
- ...

Berekeningsmethode van de uitgave

Het krediet werd, gebaseerd op de voorafgaande jaren, aan de werkelijke vereisten aangepast:

Artsenhonoraria: 16 000 euro

Buitenlandse zendingen: 330 000 euro

Onderhoud van de luchterfdienstbaarheden (AOEM): 15 000 euro

In overleg met Defensie werd dit project toevertrouwd aan het Nationaal Geografisch Instituut.

Sinds 2022 (en de daaropvolgende jaren) betaalt men voor het onderhoud : +/- 15 000 euro.

Mise à jour ETOD : 25 000 euros

En accord avec la Défense Nationale, ce projet a été confié à l'Institut National Géographique dans le cadre de la réglementation ETOD. Le projet est financé par la défense et la DGTA. A partir de 2022 et pour 10 ans, le montant sera de 25 000 euros par an pour les mises à jour.

Entretien LOW AIR DATABASE : 35 000 euros

Coût annuel de l'entretien de la carte et de la base de données LOW AIR (+/- 35 000 euros).

Conseils juridiques : 30 000 euros

L'estimation de 30 000 euros est basée sur un coût horaire de 200 euros et sur un besoin de 150 heures.

Experts : 606 000 euros.

Les contrats d'expertise sont en partie des contrats pluriannuels, pour lesquels un budget doit être prévu. De plus, les nouveaux besoins doivent être pris en compte.

La DGTA est soumise et auditée selon les normes et règles imposées par l'EASA. L'expertise est déployée dans des domaines et sur des tâches pour lesquels la DGTA elle-même n'emploie pas les profils appropriés pour effectuer les tâches. En fonction des possibilités de recrutement annuelles, le besoin d'expertise diminuera, voire augmentera. Il est donc impératif de prévoir un budget suffisant pour répondre aux exigences de l'EASA et pour garantir les activités de base de la DGTA.

Assistance technique : 35 000 euros (20 000 pour l'étude + 15.000 procédures juridiques)
Sur base d'une étude réalisée en 2013 (MP 2012-07) pour la DGTA sur la détermination des composantes de vents maximales et procédures associées de décollage pour l'utilisation de la piste 20 à l'aéroport de Bruxelles-national, il a été considéré que le coût d'une étude technique avoisine les 20 000 euros.

Etudes techniques relatives aux paramètres de Bruxelles national tels que :

1. le système préférentiel de pistes
2. les quotas de bruit
3. les procédures de vol
4. les créneaux horaires aéroportuaires
5. les périodes sans décollage
6. le respect des AIP

Une seule étude est à prévoir pour 2023.

Actualisering ETOD: 25 000 euro

In overleg met Landsverdediging werd dit project in het raam van de ETOD-regelgeving toevertrouwd aan het Nationaal Geografisch Instituut. Het project wordt door Defensie en het DGLV gefinancierd. Vanaf 2022 en voor 10 jaar, dient 25 000 euro per jaar betaald te worden voor de updates.

Onderhoud LOW AIR DATABASE: 35 000 euro

Jaarlijkse kostprijs voor het onderhoud van de kaart en de gegevensbank LOW AIR (+/- 35 000 euro).

Juridische adviezen: 30 000 euro

De raming van 30 000 euro is gebaseerd op een uurtarief van 200 euro en een behoefte aan 150 uren.

Deskundigen: 606 000 euro.

De expertisecontracten zijn deels meerjarencontracten, waarvoor budget voorzien dient te worden. Daarnaast moet er rekening gehouden worden met nieuwe behoeften.

Het DGLV is onderworpen aan normen en regels opgelegd door EASA en wordt hierop ook geauditeerd. Expertise wordt ingezet in domeinen en op taken waarvoor het DGLV zelf niet de geschikte profielen in dienst heeft om de taken uit te voeren. Afhankelijk van de jaarlijkse aanwervingsmogelijkheden zal de nood aan expertise afnemen of zelfs nog toenemen. Het is dan ook een absolute noodzaak om voldoende budget te voorzien om te kunnen voldoen aan de EASA-vereisten en om de kernactiviteiten van het DGLV te kunnen garanderen.

Technische bijstand: 35 000 euro (20 000 euro voor de studie + 15 000 voor de juridisch procedure)
Op basis van een in 2013 uitgevoerde studie (OO 2012-07) voor het DGLV over de bepaling van de maximale windcomponenten en de bijbehorende opstijgprocedures voor het gebruik van baan 20 op de luchthaven van Brussel-Nationaal, werd ervan uitgegaan dat de kost voor een technische studie om en bij de 20 000 euro bedraagt.

Technische studies met betrekking tot de parameters van Brussel-Nationaal zoals:

1. het preferentieel baangebruik
2. de lawaaiquota's
3. de vluchtprocedures
4. de luchthavenslots
5. de periodes zonder opstijgingen
6. de naleving van de AIP's

Een studie is gepland voor 2023.

Délégations nationales et internationales : 6 000 euros	Nationale en internationale delegaties: 6 000 euro
Equipement de travail : 22 000 euros	Werkuitrusting: 22 000 euro
Il faut prévoir des chaussures de sécurités, uniformes SAF, des bottes, des lampes et différents équipements nécessaires pour les missions des collaborateurs et leur sécurité (nouveaux engagements, renouvellement).	Er moeten veiligheidsschoenen, SAF-uniformen, laarzen, lampen en de nodige uitrusting voor de opdrachten van de medewerkers en hun veiligheid worden voorzien (nieuwkomers, vervanging).
Formations pilotes : 100 000 euros	Pilootopleidingen: 100 000 euro
Formations Safety et Security : 25 000 euros	Opleidingen Safety en Security: 25 000 euro
Frais de voyages divers : 500 euros	Diverse reiskosten: 500 euro
Team building : 13 500 euros	Teambuilding: 13 500 euro
(180 personnes x 75 euros)	(180 deelnemers x 75 euro)
Catering, réunions internes : 2 000 euros	Catering, interne vergaderingen: 2 000 euro
Impression formulaires : 6 000 euros	Printen van formulieren: 6 000 euro
GSM, téléphone, internet : 23 000 euros	GSM, telefoon, internet: 23 000 euro
Ouvrages, publications,... : 25 000 euros	Werken, publicaties,...: 25 000 euro
Communication interne et externe : 4 000 euros	Interne en externe communicatie: 4 000 euro
Petits frais de personnel : 1 000 euros	Kleine personeelskosten: 1 000 euro
Consultation médicale par Medex des collaborateurs qui suivent une formation pilote : 2 500 euros	Medische consultatie van medewerkers die een pilootopleiding volgen bij Medex: 2 500 euro
Ouvrages, livres : 2 500 euros	Werken, boeken: 2 500 euro
Drones : 20 000 euros	Drones: 20 000 euro
Matériel, promotion, publicités, relations publiques, fonctionnement Belgian Civil Drones Council. Conférences TEC : 3 000 euros	Materiaal, promotie, publiciteit, public relations, werking van de Belgian Civil Drones Council. TEC-conferenties: 3 000 euro
Séminaires LIC : 3 000 euros	LIC-seminaries: 3 000 euro
Entretien Alcotest : 1 000 euros	Onderhoud Alcotest: 1 000 euro
Frais de transport formateurs : 15 000 euros	Verplaatsingskosten opleiders: 15 000 euro
La DGTA souhaite se concentrer davantage sur la formation interne des groupes, afin de travailler de manière rentable (des économies sur les coûts d'expédition et un groupe plus important peut être atteint en une seule fois). Les frais de déplacement et d'hébergement du formateur doivent être facturés et ne sont pas inclus dans les frais de personnel de P&O car ils concernent le voyage d'une personne externe. Il ne s'agit pas d'un envoi d'un de nos agents et nous prévoyons donc un budget sur notre propre crédit de fonctionnement.	Het DGLV wil meer inzetten op interne opleidingen voor groepen, om kostenbesparend te werken (kostenbesparend op zendingskosten en een grotere groep kan in 1 keer bereikt worden). De eventuele verplaatsingen – en verblijfskosten van de opleider moeten wel in rekening gebracht worden en worden niet op de personeelskosten genomen van P&O aangezien het gaat om verplaatsingen van een externe persoon. Dit betreft geen zending van een eigen medewerker en hiervoor voorzien we budget op eigen werkingskredieten.

Frais divers de fonctionnement : 10 000 euros

Diverse werkingskosten: 10 000 euro

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

- Le montant était plus important en 2022 car la DGTA a reçu un budget supplémentaire de 372 000 euros en engagement et 312 000 euros en liquidation suite à la décision du Conseil des Ministres « CMR 20-10-2021 - Notifications budget pluriannuel 2022-2024 ».

- Het bedrag was hoger in 2022 omdat het DGLV een aanvullende begroting van 372 000 euro aan vastleggingskredieten en 312 000 euro aan liquidatiekredieten heeft ontvangen ingevolge het besluit van de ministerraad "CMR 20-10-2021 - Kennisgevingen meerjarenbegroting 2022-2024".

2022 :
AB 33.52.02.12.11.01 :
Engagement : 372 000 euros
Liquidation : 312 000 euros
2023 :
AB 33.52.02.12.11.01 :
Engagement : 0 euros
Liquidation : 62 000 euros

2022:
BA 33.52.02.12.11.01:
Vastlegging: 372 000 euro
Vereffening: 312 000 euro
2023:
BA 33.52.02.12.11.01:
Vastlegging: 0 euro
Vereffening: 62 000 euro

Différence :
Engagement : -372 000 euros
Liquidation : -250 000 euros

Vershil:
Vastlegging: -372 000 euro
Vereffening: -250 000 euro

- Index** crédits de fonctionnement et crédits d'investissement (1,1%) : **+19 000 euros**
- Economies linéaires** : - 16 000 euros (CMR 20-10-2021)
- Correction technique** : -20 000 euros
Annulation index (CMR 01-04-2022 Notification Annexe du 14-04-2022)
- Compensation en liquidation** : -62 000 euros : alignement des liquidations sur les engagements

- Index** werkingskredieten en investeringskredieten (1,1%): **+19 000 euro**
- Lineaire besparingen**: - 16 000 euro (CMR 20-10-2021)
- Technische correctie**: -20 000 euro
Indexannulering (CMR 01-04-2022 Notificatie Bijlage van 14-04-2022)
- Compensatie in vereffening**: -62 000 euro: Afstemming van vereffeningen op vastleggingen

Gender Impact

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

Categorie 1 - geen impact

A.B. 33 52 02 121122 : *Frais de fonctionnement pour la représentation des Etats ABIS au Conseil de l'Organisation de l'aviation Civile Internationale (OACI) (Montréal).*

B.A. 33 52 02 121122: *Werkingskosten voor de vertegenwoordiging van de ABIS-staten in de Raad van de International Civil Aviation Organisation (ICAO) (Montréal).*

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	-	46	47	55	-	-	-	-	Vastleggingen
Liquidations	-	46	47	46	9	-	-	-	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Afin d'augmenter leurs chances d'avoir une représentation permanente dans les organes permanents de l'OACI – Organisation de l'aviation civile internationale (par exemple : Conseil, Comité des transports aériens, Commission de la navigation aérienne,...) et d'avoir un poids décisionnel, les autorités aéronautiques des 8 États ABIS ont décidé de collaborer étroitement.

Ces États-Membres sont l'Autriche, le Benelux (Belgique, Pays-Bas et Luxembourg), l'Irlande, la Suisse, le Portugal et la Croatie. Cette collaboration est définie dans un protocole d'accord.

Le protocole d'accord est surtout axé sur un échange d'informations, des concertations régulières ainsi qu'une coordination et harmonisation des points de vue. À cette fin, des réunions ont lieu trois fois par an après la clôture de la session du Conseil à Montréal. Chaque État membre est à son tour responsable de l'organisation. Celle-ci est présidée par l'État membre qui a son siège au Conseil. Dans un système de rotation, chaque État membre a la possibilité d'exercer pendant 3 ans son mandat au sein du Conseil.

En outre, le groupe ABIS dispose d'un expert en aviation qui siège au sein de la Commission de navigation aérienne (CNA). La CNA soumet au Conseil des propositions visant à modifier les annexes de la Convention de Chicago. À cette fin, les États membres d'ABIS délèguent un expert technique aéronautique, également selon un système de rotation.

ABIS est un instrument efficace permettant à un groupe de petits pays de suivre de près et d'intervenir efficacement dans la politique de l'aviation au sein de l'OACI.

La Belgique détachera un représentant à la ANC de l'OACI, à Montréal, et cela pour une période de 3 ans.

Une base réglementaire pour les indemnités et rémunérations correspondantes a été élaborée dans l'arrêté ministériel du 23 novembre 2021 réglementant la rémunération des membres du personnel du Service public fédéral Mobilité et Transports qui effectuent une mission dans certaines institutions internationales

Méthode de calcul de la dépense**Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis**

Om hun kansen op een blijvende vertegenwoordiging in de permanente lichamen van ICAO – International Civil Aviation Organisation (onder andere: Council, Air Transport Committee, Air Navigation Commission,...) te verhogen en te kunnen wegen op de besluitvorming, hebben de luchtvaartautoriteiten van de 8 ABIS-staten besloten nauw samen te werken.

Deze lidstaten zijn Oostenrijk, Benelux (België, Nederland en Luxemburg), Ireland, Zwitserland, Portugal en Kroatië. De samenwerking is vastgelegd in een Memorandum of Understanding.

De samenwerking betreft vooral informatie-uitwisseling, regelmatig overleg, coördinatie en harmonisatie van standpunten. Hiertoe worden driemaal per jaar, na het beëindigen van de Raadzitting in Montreal, vergaderingen belegd. Om beurt neemt ieder Lidstaat de organisatie op zich. Het voorzitterschap wordt waargenomen door de Lidstaat, die zetelt in de Raad. Iedere lidstaat krijgt in een beurtrol systeem de kans om voor 3 jaar het mandaat bij de Raad uit te oefenen.

Daarnaast zetelt er voor de ABIS-groep een luchtvaartdeskundige in de Commissie inzake Luchtverkeer (ANC). De ANC dient bij de Raad voorstellen in ter wijziging van de bijlagen van het Verdrag van Chicago. Hiervoor vaardigen de ABIS Lidstaten eveneens in een beurtrolstelsel een technisch luchtvaartdeskundige af.

ABIS is een efficiënt instrument voor een groep kleine landen om binnen de ICAO het luchtvaartbeleid van nabij te volgen en er daadwerkelijk op in te grijpen.

België zal een vertegenwoordiger naar de ANC van het ICAO in Montreal delegeren en dit voor een periode van 3 jaar.

Een reglementaire basis voor de overeenkomstige toelagen en vergoedingen werd uitgewerkt in het ministerieel besluit van 23 november 2021 tot regeling van de vergoedingen van de personeelsleden van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, die een opdracht vervullen bij sommige internationale instellingen.

Berekeningsmethode van de uitgave

Estimation pour 2023 : Total de 46 400 euros

- Frais de logement : 30 000 euros
- Frais scolaires : 0 euros
- Intervention en assurance maladie : 1 500 euros (estimation basée sur la facturation du précédent commissaire ANC)
- Frais de parcours : 4 700 euros
Les frais de parcours sont les frais de déplacements professionnels
- Frais de voyage : 4 000 euros
Les frais de voyage sont les frais de voyage aller/retour vers la Belgique
- Frais de voyage - bagages : 300 euros
Les frais de voyage - bagages sont les frais de bagages pour les voyages aller/retour vers la Belgique
- Frais de réception ABIS à Montréal : 5 900 euros
- Index : +1 000 euros

Le commissaire de l'ANC n'est pas encore connu.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Index crédits de fonctionnement et crédits d'investissement (1,1%) : 1 000 euros

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 52 02 742201 : Dépenses pour l'acquisition de biens meubles durables (à l'exclusion des dépenses informatiques).

Schatting voor 2023: Totaal van 46 400 euro

- Huisvestingskosten: 30 000 euro
- Schoolkosten: 0 euro
- Tussenkost in de ziekteverzekering: 1 500 euro (inschatting op basis van de facturatie van de vorige ANC commissioner)
- Verplaatsingskosten: 4 700 euro
De verplaatsingskosten zijn de kosten voor professionele verplaatsingen
- Reiskosten: 4 000 euro
De reiskosten zijn de kosten voor de heen- en terugreizen naar België
- Verplaatsingskosten - bagage: 300 euro
De reiskosten - bagage zijn de kosten voor de bagage bij heen- en terugreizen naar België
- Ontvangstkosten ABIS in Montreal: 5 900 euro
- Index: +1000 euro

De ANC commissionair is nog niet gekend.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

Index werkingskredieten en investeringskredieten (1,1%): 1 000 euro

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 52 02 742201: Uitgaven voor de aankoop van duurzame roerende goederen (met uitzondering van de informatica-uitgaven).

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	2	10	10	10	10	10	10	10	Vastleggingen
Liquidations	3	10	10	10	10	10	10	10	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Dans le cadre de ses missions légales, il est nécessaire pour la DGTA de faire l'acquisition de matériel durable.
Il apparaît qu'il sera nécessaire d'acquérir certains équipements.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

In het kader van zijn wettelijke opdrachten is het noodzakelijk dat het DGLV duurzaam materiaal aankoopt.
Het lijkt erop dat het nodig zal zijn om bepaalde uitrustingen aan te kopen.

Méthode de calcul de la dépense

Luxmètre + 2 Télémètres : 1 500 euros

Frais divers : 8 500 euros

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

PROGRAMME 1**CONTRIBUTIONS À DES ORGANISATIONS INTERNATIONALES****Objectifs poursuivis par le programme**

Ce programme comprend les crédits devant permettre au Service Public Fédéral de respecter ses obligations en matière de réglementation du trafic aérien et de coopération internationale.

Moyens mis en œuvre**14. Contribution à des organisations internationales**

A.B. 33 52 14 354003 : OACI, CEAC, ABIS, FABEC et Station météorologiques et de sécurité (cfr. art. 2.33.2 Budget général des dépenses).

Berekeningsmethode van de uitgave

Luxmeter + 2 Telemeter: 1 500 euro

Diverse kosten: 8 500 euro

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

PROGRAMMA 1**BIJDRAGEN AAN INTERNATIONALE INSTELLINGEN****Nagestreefde doelstellingen door het programma**

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.

Aangewende middelen**14. Bijdragen aan internationale instellingen**

B.A. 33 52 14 354003: ICAO, ECAC, ABIS, FABEC Meteorologische en veiligheidsstations (cfr. art. 2.33.2 Algemene Uitgavenbegroting).

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	555	612	632	632	632	632	632	632	Vastleggingen
Liquidations	555	612	632	632	632	632	632	632	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire**Subside OACI :**

Accord de Chicago du 7 décembre 1944, 9^{ème} édition, art.61. Arrêté Royal octroyant une subvention à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Subside CEAC :

L'arrêté royal fixant le montant de la contribution découle de la décision prise par les directeurs

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis**Toelage ICAO:**

Conventie van Chicago van 7 december 1944, 9^{de} editie, art.61. Jaarlijks Koninklijk Besluit houdende toekenning van een toelage aan de Internationale Organisatie van de Burgerlijke Luchtvaart.

Toelage ECAC:

Het koninklijk besluit voor de toekenning van de toelage vloeit voort uit de beslissing genomen door de

généraux lors des sessions triennales (Strasbourg 10-11 juillet 2018) fixant le calcul des avances de contribution des Etats membres.

Conformément à la décision sur les relations administratives et financières entre la CEAC et l'OACI, adoptée par la 14^{ème} session triennale en juin 1991, et à l'article 14(2) de la Constitution, ces contributions sont payables à l'avance à la CEAC.

Subside ABIS :

“ Memorandum of Understanding between the aeronautical authorities of Austria, Belgium, Ireland, Luxembourg, The Netherlands, Switzerland, Portugal and Croatia.”

Subside FABEC :

Les autorités de 6 pays (la France, l'Allemagne, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Suisse et la Belgique) ont signé le 18 novembre 2008 une déclaration d'intention visant à créer le FABEC. Le traité de création du FABEC a été signé le 2 décembre 2010 et sa ratification a eu lieu en 2012. Le Fabec ou « Functional Airspace Block Europe Central » couvre l'espace aérien inférieur et supérieur de ces six États. Son objectif est de maintenir le niveau de sécurité malgré l'accroissement prévu du trafic, d'offrir des liaisons plus directes aux compagnies aériennes et de réduire les émissions de gaz à effet de serre. La Belgique fait partie intégrante du FABEC et doit payer sa contribution visant au soutien de la mise en œuvre des activités liées au FABEC.

Frais d'exploitation dans l'Atlantique Nord :

Accord de Chicago du 7/12/1944, 9^{ème} édition, art.61. Arrêté Royal octroyant une subvention à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

But du subsidie / Présentation intégrale de l'organe subventionné

Ce programme comprend les crédits devant permettre au Service Public Fédéral de respecter ses obligations en matière de réglementation du trafic aérien et de coopération internationale.

• *Organisation de l'Aviation Civile internationale (OACI) :*

L'OACI en sa qualité d'institution technique spécialisée des Nations Unies, constitue un cadre unique pour la réalisation de consensus sur les

directeurs-généraux bij de driejaarlijkse sessie (Strasbourg 10-11 juli 2018), waar de berekening vastgesteld wordt van de voorschotten van de toelagen van de lidstaten.

Conform aan het besluit over de administratieve en financiële relaties tussen ECAC en ICAO, in juni 1991 aangenomen door de 14^{de} driejaarlijkse sessie, en door artikel 14(2) van de Stichting, zijn deze toelagen op voorhand te betalen aan de ECAC.

Toelage ABIS:

“Memorandum of Understanding between the aeronautical authorities of Austria, Belgium, Ireland, Luxembourg, The Netherlands, Switzerland, Portugal and Croatia.”

Toelage FABEC:

De autoriteiten van 6 landen (Frankrijk, Duitsland, Luxemburg, Nederland, Zwitserland en België) hebben op 18 november 2008 een intentieverklaring ondertekend om FABEC op te richten. Het oprichtingsverdrag van het FABEC werd op 2 december 2010 ondertekend en de ratificatie vond plaats in 2012. Het Fabec of “Functional Airspace Block Europe Central” bestrijkt het onderste en bovenste luchtruim van deze zes staten. Het doel is om ondanks de verwachte toename van het verkeer het veiligheidsniveau op peil te houden, meer directe verbindingen met luchtvaartmaatschappijen aan te bieden en de uitstoot van broeikasgassen te verminderen. België maakt integraal deel uit van het FABEC en moet zijn bijdrage betalen om de uitvoering van activiteiten die verband houden met het FABEC te ondersteunen.

Exploitatiekosten in de Noord-Atlantische Oceaan:

Conventie van Chicago van 7/12/1944, 9^{de} editie, art.61. Koninklijk Besluit houdende toekenning van een toelage aan de Internationale Organisatie van de Burgerlijke Luchtvaart.

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan

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.

• *Internationale organisatie voor de burgerluchtvaart (ICAO):*

ICAO vormt als gespecialiseerde technische instelling van de Verenigde Naties een uniek kader voor de verwezenlijking van een consensus

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 : améliorer la coordination, accroître la rentabilité et réduire la duplication des tâches chaque fois que cela est nécessaire.

Par l'accord de coopération ABIS, la Belgique est représentée au Conseil de l'OACI et dans la Commission de la Navigabilité (ANC).

- *Conférence européenne de l'Aviation Civile (CEAC) :*

La CEAC est une organisation internationale gouvernementale pan-européenne, mais uniquement consultative sans effet contraignant, procédant par recommandations.

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.

- *ABIS (Autriche, Benelux, Irlande, Suisse, Portugal et Croatie) :*

Les autorités aéronautiques des 8 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,...).

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, 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.

- *Exploitation des stations météorologiques et des stations de sécurité de l'océan Atlantique Nord :*

La contribution de la Belgique dépend d'une part, du coût réel des services danois et islandais et

omtrement de la contribution mondiale relative à l'aviation civile. 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.

België is via het samenwerkingsverband ABIS vertegenwoordigd in de Raad van ICAO en in de Commissie van luchtwaardigheid (ANC).

- *European Civil Aviation Conference (ECAC):*

De ECAC is een internationale gouvernementele pan-Europese organisatie, met enkel een consulterende, niet-bindende rol, werkend met aanbevelingen.

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 (Austria, Benelux, Ireland, Switzerland, Portugal en Croatia):*

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 8 ABIS-Staten besloten nauw samen te werken.

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.

- *Exploitatie van de meteorologische stations en de veiligheidsstations in de Noord-Atlantische Oceaan:*

De Belgische bijdrage hangt enerzijds af van de werkelijke kosten van de Deense en IJslandse

d'autre part, du nombre de traversées de l'Atlantique-Nord effectuées par des avions belges.

Méthode de calcul de la dépense

Subside OACI : 563 148 euros

La quote-part de la Belgique est déterminée par :

- le budget total de l'OACI qui doit être financé par les Etats.
- le pourcentage que la Belgique doit payer. Le pourcentage est déterminé sur base de deux indicateurs, c'est-à-dire l'importance de l'aviation civile et les moyens financiers du pays.

Pour la période 2020-2022 la Belgique paie 0,70 %.
Pas encore d'information pour 2023

La Belgique intervient aussi pour une partie dans le « Danish Joint Financing Agreement » et le « Icelandic Joint Financing Agreement » de l'OACI.

Pour le calcul de 2023, nous nous basons :

- 1) Sur les factures les plus récentes (factures de janvier 2022)

ICAO Danish Joint Financing Agreement en DKK :
48 243 DKK à estimation arrondie vers 48 500 DKK

ICAO Icelandic Joint Financing Agreement en USD :
1 694 USD à estimation arrondie vers 1 700 USD

- 2) Sur les montants connus pour 2022 (factures pas encore reçues) :

ICAO Regular programme budget en CAD :
460 000 CAD
ICAO Regular programme budget en USD :
248 000 USD

En se basant sur les taux de change du 21/03/2022 :

- CAD (1 euro = 1,3922 CAD)
- USD (1 euro = 1,1038 USD)
- DKK (1 euro = 7,4417 DKK)

Nous obtenons :

TOTAL = 563 148,14 euros

Contribution CEAC : 36 000 euros

Chaque Etat membre doit contribuer pour 1.5% au budget global de la CEAC.

Estimation basée sur la facture de novembre 2020 de 35 280 euros.

Contribution ABIS : 19 500 euros

diensten en anderzijds van het aantal vluchten over de Noord-Atlantische Oceaan uitgevoerd door Belgische vliegtuigen.

Berekeningsmethode van de uitgave

Toelage ICAO: 563 148 euro

De bijdrage van België wordt bepaald door:

- het totaalbudget van de ICAO dat door de Staten moet worden gefinancierd.
- het percentage dat België moet betalen. Het percentage wordt bepaald op basis van twee indicatoren; het belang van de burgerluchtvaart en de financiële middelen van het land.

Voor de periode 2020-2022 betaalt België 0,70 %.
Nog geen informatie voor 2023.

België komt ook tussen in de "Danish Joint Financing Agreement" en de "Icelandic Joint Financing Agreement" van de ICAO.

Voor de berekening van 2023 baseren we ons op:

- 1) De meest recente facturen (facturen van januari 2022):

ICAO Danish Joint Financing Agreement in DKK:
48 243 DKK, raming afgerond naar 48 500 DKK

ICAO Icelandic Joint Financing Agreement in USD:
1 694 USD, raming afgerond naar 1 700 USD

- 2) De bedragen die bekend zijn voor 2022 (facturen nog niet gekregen)

ICAO Regular Programme Budget in CAD:
460 000 CAD
ICAO Regular Programme Budget in USD:
248 000 USD

Op basis van de wisselkoersen van 21/03/2022:

- CAD (1 euro = 1,3922 CAD)
- USD (1 euro = 1,1038 USD)
- DKK (1 euro = 7,4417 DKK)

Krijgen we:

TOTAAL = 563 148,14 euro

Bijdrage ECAC: 36 000 euro

Elke lidstaat moet 1.5% van het totaalbudget van de ECAC leveren.

Raming op base van de factuur van november 2020 van 35 280 euro.

Bijdrage ABIS: 19 500 euro

La contribution de la Belgique s'élève à 14,6 % des frais de fonctionnement.

Estimation basée sur la facture du 15 décembre 2021 (année 2022) de 26.517 CAD.

Taux de change du 21/03/2022
CAD (1 euro = 1,3922 CAD)

Contribution FABEC : 3 000 euros

Estimation basée sur la facture du 18 novembre 2021

Frais d'exploitation dans l'Atlantique Nord (North Atlantic Treaty) : 10 000 euros

Pas de réalisations en 2021.
Estimation 2023 et années suivantes : 10 000 euros

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Le taux de change et le volume expliquent la différence.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

PROGRAMME 2

REMUNERATION A skeyes

Objectifs poursuivis par le programme

S'assurer que skeyes soit en mesure de fonctionner.

skeyes assure la sécurité de la navigation aérienne dans l'espace aérien décrit au deuxième alinéa, à l'aéroport de Bruxelles- National ainsi qu'aux aéroports et aérodromes publics régionaux. En vue de l'exécution de ses missions de service public, Belgocontrol/skeyes assure les services de la circulation aérienne dans l'espace aérien de la région d'information de vol de Bruxelles, sans préjudice des délégations d'espace négociées avec les centres de contrôle aérien adjacents.

Moyens mis en œuvre

De bijdrage van België bedraagt 14,6 % van de werkingskosten.

Raming op base van de factuur van 15 december 2021 (jaar 2022) van 26.517 CAD

Wisselkoers van 21/03/2022:
CAD (1 euro = 1,3922 CAD)

Bijdrage FABEC: 3 000 euro

Raming op base van de factuur van 18 november 2021

Exploitatiekosten in de Noord-Atlantische Oceaan (North Atlantic Treaty): 10 000 euro

Geen realisaties in 2021.
Schatting voor 2023 en volgende jaren: 10 000 euro

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

Het verschil wordt door de wisselkoers en het volume uitgelegd.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

PROGRAMMA 2

VERGOEDING skeyes

Nagestreefde doelstellingen door het programma

Zich ervan vergewissen dat skeyes in staat is te functioneren.

skeyes waarborgt de veiligheid van het luchtverkeer in het luchtruim zoals omschreven in het tweede lid, op de luchthaven Brussel-Nationaal alsook op de regionale luchthavens en openbare vliegvelden. Ter vervulling van zijn opdrachten van openbare dienst staat Belgocontrol/skeyes in voor het verlenen van luchtverkeersdiensten in het luchtruim van het vluchtinlichtingengebied van Brussel, zonder af te doen aan de luchtruimoverdrachten die werden overeengekomen met de aangrenzende luchtverkeersleidingscentra.

Aangewende middelen

20. skeyes

A.B. 33 52 20 312101 : Financement des coûts pour la prestation de services terminaux de navigation aérienne sur les aéroports belges (cfr. Art. 2.33.2 budget général des dépenses).

20.skeyes

B.A. 33 52 20 312101: Financiering van de kosten voor plaatselijke luchtvaarnavigatiedienstverlening op de Belgische luchthaven (cfr. Art. 2.33.2 van algemene uitgave begroting).

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	31 875	27 857	30 553	31 869	31 869	31 869	31 869	31 869	Vastleggingen
Liquidations	32 320	27 575	30 292	31 768	31 869	31 869	31 869	31 869	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Accord de coopération du 30/11/1989 qui régit certaines modalités de couverture des coûts par les régions (en cours de révision et renégociation).

Troisième contrat de gestion (11/04/2014) entre l'Etat belge et skeyes.

Arrêté royal du 09/12/2021 fixant les modalités de financement des coûts pour la prestation de services terminaux de navigation aérienne sur les aéroports belges en 2021.

Arrêté royal du 25 avril 2014 portant approbation du troisième contrat de gestion entre l'Etat et Belgocontrol/skeyes et les articles 32, § 2, 36, § 1, 37, 38 et 39 du troisième contrat de gestion entre l'Etat et Belgocontrol/skeyes du 11 avril 2014.

Loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, l'article 5, § 1, modifié par la loi du 2 janvier 2001.

Règlement d'exécution (UE) 2019/317 de la commission du 11 février 2019 établissant un système de performance et de tarification dans le ciel unique européen et abrogeant les règlements d'exécution (UE) no 390/2013 et (UE) no 391/2013.

Début 2015, le gouvernement a décidé de compenser sur le budget fédéral le manque financier de skeyes. Il était prévu que cette solution soit transitoire et qu'une concertation serait lancée avec les Régions pour revoir l'Accord de coopération de 1989, qui accorde la gratuité aux Régions pour le niveau de service n'excédant pas celui de 1989. Etant donné que la révision de l'Accord est encore en cours de

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Samenwerkingsakkoord van 30/11/1989 dat bepaalde kostendeckingsakkoorden tussen de gewesten regelt (wordt momenteel herzien en heronderhandeld).

Derde beheerscontract (11/04/2014) tussen de Belgische Staat en skeyes.

Koninklijk besluit van 09/12/2021 houdende de vaststelling van nadere regels tot de financiering van de kosten voor plaatselijke luchtvaarnavigatiedienstverlening op de Belgische luchthavens in 2021.

Koninklijk besluit van 25 april 2014 tot goedkeuring van het derde beheerscontract tussen de Staat en Belgocontrol/skeyes en de artikelen 32, § 2, 36, § 1, 37, 38 en 39 van het derde beheerscontract tussen de Staat en Belgocontrol/skeyes van 11 april 2014.

Wet van 27 juni 1937 betreffende de herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart, artikel 5, § 1, gewijzigd bij de wet van 2 januari 2001.

Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 van de commissie van 11 februari 2019 tot vaststelling van een prestatie- en heffingsregeling in het gemeenschappelijk Europees luchtruim en tot intrekking van Uitvoeringsverordeningen (EU) nr. 390/2013 en (EU) nr. 391/2013.

Begin 2015 heeft de regering beslist om het financieel tekort van skeyes te verrekenen in de federale begroting. Er was bepaald dat deze oplossing voorbijgaand zou zijn en dat er een overleg zou worden opgestart met de gewesten om het samenwerkingsakkoord van 1989 te herzien, dat kosteloosheid garandeert aan de gewesten voor het dienstverleningsniveau dat dat van 1989 niet

négociation, la méthode utilisée pour fixer la part de l'Etat dans les coûts de 2015 a été utilisée pour fixer la part des années suivantes.

But du subsidie / Présentation intégrale de l'organe subventionné

skeyes assure la sécurité de la navigation aérienne dans l'espace aérien décrit au deuxième alinéa, à l'aéroport de Bruxelles-National ainsi qu'aux aéroports et aérodromes publics régionaux. En vue de l'exécution de ses missions de service public, skeyes assure les services de la circulation aérienne dans l'espace aérien de la région d'information de vol de Bruxelles, sans préjudice des délégations d'espace négociées avec les centres de contrôle aérien adjacents.

Méthode de calcul de la dépense

2022:

Les coûts des services de navigation aérienne sont régulés par le Règlement (CE) 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen et par le Règlement d'exécution (UE) 2019/317 de la Commission du 11 février 2019 établissant un système de performance et de tarification dans le ciel unique européen et abrogeant les Règlements d'exécution (UE) n° 390/2013 et (UE) n° 391/2013.

Les coûts des services de navigation aérienne sont fixés par période de référence de 5 ans.

L'année 2022 constitue la troisième année de la troisième période de référence. La Belgique a introduit un plan de performance pour les services de navigation aérienne à la Commission européenne en octobre 2019. La procédure d'approbation au niveau européen a été suspendue à cause de la crise de la covid-19. Une version révisée a été soumise à la Commission en octobre 2021. Elle n'a pas encore été approuvée par la Commission.

Après l'application des corrections de 2020, selon les dernières estimations de skeyes, les montants pris en charge par l'Etat sont les suivants :

- Coûts à charge de l'Etat fédéral pour Bruxelles-National 9 703 643,91 euros.
- Coûts à charge de l'Etat fédéral pour Charleroi et

overschrijdt. Gelet op het feit dat de herziening van het akkoord nog steeds wordt onderhandeld, werd de methode, die gehanteerd werd om het aandeel van de Staat te bepalen in de kosten van 2015, gebruikt om het aandeel voor de volgende jaren te bepalen.

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan

skeyes waarborgt de veiligheid van het luchtverkeer in het luchtruim zoals omschreven in het tweede lid, op de luchthaven Brussel-Nationaal alsook op de regionale luchthavens en openbare vliegvelden. Ter vervulling van zijn opdrachten van openbare dienst staat skeyes in voor het verlenen van luchtverkeersdiensten in het luchtruim van het vluchtinlichtingengebied van Brussel, zonder af te doen aan de luchtruimoverdrachten die werden overeengekomen met de aangrenzende luchtverkeersleidingscentra.

Berekeningsmethode van de uitgave

2022:

De kosten van luchtvaartnavigatiediensten worden geregeld door Verordening (EG) 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim, en door Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 van de Commissie van 11 februari 2019 tot vaststelling van een prestatie- en heffingsregeling in het gemeenschappelijk Europees luchtruim en tot intrekking van Uitvoeringsverordeningen (EU) nr. 390/2013 en (EU) nr. 391/2013.

De kosten van de luchtvaartnavigatiediensten worden vastgesteld per referentieperiode van 5 jaar.

Het jaar 2022 is het derde jaar van de derde referentieperiode. België diende in oktober 2019 bij de Europese Commissie een prestatieplan voor luchtvaartnavigatiediensten in. De goedkeuringsprocedure op Europees niveau werd echter opgeschort omwille van de covid-19 crisis. Een herziene versie werd in oktober 2021 bij de Europese Commissie ingediend. Deze werd nog niet goedgekeurd door de Commissie.

Na de toepassing van de correcties van 2020 zijn, volgens de laatste ramingen van skeyes, de bedragen ten laste van de Staat als volgt:

- Kosten ten laste van de Federale Staat voor Brussel-Nationaal 9 703 643,91 euro.
- Kosten ten laste van de Federale Staat voor

- Liège 8 954 950,05 euros.
- Coûts à charge de l'Etat fédéral pour Anvers et Ostende 8 492 592,71 euros.
- Total des coûts à charge de l'Etat fédéral : 27 151 186,68 euros.

CMR 01/04/2022-Notification du 14-04-2022 :

1)

Transfert de 2 745 000 euros (engagement et liquidation) vers l'A.B. 33.52.20.31.22.02 - Subsidies à skeyes pour des projets visant à rendre le secteur de l'aviation plus durable et l'influence sur l'économie belge, conformément à la notification du contrôle budgétaire 2022 (CMR 01-04-2022 Notification du 14-04-2022).

2)

Transfert de 2 000 000 euros (engagement et liquidation) vers l'A.B. 33.52.30.31.32.01 - Subsidies pour des projets visant à rendre le secteur de l'aviation plus durable, conformément à la notification du contrôle budgétaire 2022 (CMR 01-04-2022 Notification du 14-04-2022).

- Charleroi en Luik 8 954 950,05 euro.
- Kosten ten laste van de Federale Staat voor Antwerpen en Oostende 8 492 592,71 euro.
- Totale kosten ten laste van de Federale Staat: 27 151 186,68 euro.

CMR 01/04/2022-Notificatie van 14-04-2022:

1)

Overdracht van 2 745 000 euro (vastlegging en vereffening) naar de B.A. 33.52.20.31.22.02 - Subsidies aan skeyes voor projecten ter verduurzaming van de luchtvaartsector en de invloed ervan op de Belgische economie, in overeenstemming met de notificaties van de begrotingscontrole 2022 (CMR 01-04-2022 Notificatie van 14-04-2022).

2)

Overdracht van 2 000 000 euro (vastlegging en vereffening) naar de B.A. 33.52.30.31.32.01 - Subsidies voor projecten ter verduurzaming van de luchtvaartsector, in overeenstemming met de notificaties van de begrotingscontrole 2022 (CMR 01-04-2022 Notificatie van 14-04-2022).

(en euros/ in euro)	Engagement/ vastlegging	Liquidation/ Vereffening
BI2022/ IB2022	32.602.035,43	32.319.729,29
CB2022/ BC2022	27.149.796,04*	27.574.117,85
Différence/verschil	-5.452.239,39	-4.745.611,44
Ajustement CB2022 / Aanpassing BC2022	-4.745.000,00	-4.745.000,00
Différence/ Verschil	707.239,39	611,44
Total CB2022/ totaal BC2022	27 857 000	27 575 000

*En prenant en compte l'engagement reporté de 2021 (solde = 1.372,64 euros), les besoins pour l'année 2022 diminuent à 27.149.796,04 euros (27.151.186,68 euros – 1.372,64 euros) en crédit d'engagement/ Rekening houdend met de uit 2021 overgedragen vastlegging (saldo = 1.372,64 euro), dalen de behoeften voor het jaar 2022 tot 27.149.796,04 euro (27.151.186,68 euro - 1.372,64 euro) aan vastleggingskredieten

2023 :

L'année 2023 constitue la quatrième année de la troisième période de référence. La Belgique a introduit un plan de performance pour les services de navigation aérienne à la Commission européenne en Octobre 2019. La procédure d'approbation au niveau européen a été suspendue à cause de la crise de la covid-19. Une version révisée a été soumise à la Commission en Octobre 2021. Elle n'a pas encore été approuvée par la Commission.

Comme les corrections de l'année 2021 ne sont pas

2023:

Het jaar 2023 is het vierde jaar van de derde referentieperiode. België diende in oktober 2019 bij de Europese Commissie een prestatieplan voor luchtvaartnavigatiediensten in. De goedkeuringsprocedure op Europees niveau werd echter opgeschort omwille van de covid-19 crisis. Een herziene versie werd in oktober 2021 bij de Europese Commissie ingediend. Deze werd nog niet goedgekeurd door de Commissie.

Aangezien de correcties van het jaar 2021 nog niet

encore connues et doivent être ajoutées à la base des coûts de 2023, les montants inclus dans ce document sont provisoires. Ils peuvent encore changer.

- Coûts à charge de l'Etat fédéral pour Bruxelles-National 10 086 849,96 euros.
 - Coûts à charge de l'Etat fédéral pour Charleroi et Liège 11 507 029,56 euros.
 - Coûts à charge de l'Etat fédéral pour Anvers et Ostende 8 958 786,13 euros.
- Total des coûts à charge de l'Etat fédéral : **30 552 665,65 euros.**

L'augmentation est compensée par la Correction technique : +4 745 000 euros

2024 :

L'année 2024 constitue la cinquième année de la troisième période de référence. La Belgique a introduit un plan de performance pour les services de navigation aérienne à la Commission européenne en Octobre 2019. La procédure d'approbation au niveau européen a été suspendue à cause de la crise de la covid-19. Une version révisée a été soumise à la Commission en octobre 2021. Elle n'a pas encore été approuvée par la Commission.

Comme les corrections de l'année 2022 ne sont pas encore connues et doivent être ajoutées à la base des coûts de 2024, les montants inclus dans ce document sont provisoires. Ils peuvent encore changer.

- Coûts à charge de l'Etat fédéral pour Bruxelles-National 10 642 332,62 euros.
- Coûts à charge de l'Etat fédéral pour Charleroi et Liège 11 980 659,96 euros.
- Coûts à charge de l'Etat fédéral pour Anvers et Ostende 9 246 203,35 euros.
- Total des coûts à charge de l'Etat fédéral : 31 869 195,93 euros.

2025-2028 :

Les montants pour ces années n'étant pas encore connus, le montant de la dernière année disponible (2024) a été retenu.

Complément d'informations : s'il n'y a pas d'adaptation de l'accord de coopération de 1989, le gouvernement fédéral restera responsable pour la fourniture de services sur les aéroports régionaux et pour leur financement.

Pour Bruxelles, qui est couverte par le système européen de performance et de tarification (RE 2019/317), la situation est moins claire. Comme indiqué ci-dessus, la réglementation et les objectifs

gekend zijn en deze moeten worden toegevoegd aan de kostenbasis van 2023, zijn de bedragen opgenomen in dit document voorlopig. Deze kunnen nog wijzigen.

- Kosten ten laste van de Federale Staat voor Brussel-Nationaal 10 086 849,96 euro.
 - Kosten ten laste van de Federale Staat voor Charleroi en Luik 11 507 029,56 euro.
 - Kosten ten laste van de Federale Staat voor Antwerpen en Oostende 8 958 786,13 euro.
- Totale kosten ten laste van de Federale Staat: **30 552 665,65 euro.**

Een deel van de verhoging wordt gecompenseerd door de technische correctie: +4 745 000 euro

2024:

Het jaar 2024 is het vijfde jaar van de derde referentieperiode. België diende in oktober 2019 bij de Europese Commissie een prestatieplan voor luchtvaartnavigatiediensten in. De goedkeuringsprocedure op Europees niveau werd echter opgeschort omwille van de covid-19 crisis. Een herziene versie werd in oktober 2021 bij de Europese Commissie ingediend. Deze werd nog niet goedgekeurd door de Commissie.

Aangezien de correcties van het jaar 2022 nog niet gekend zijn en deze moeten worden toegevoegd aan de kostenbasis van 2024, zijn de bedragen opgenomen in dit document voorlopig. Deze kunnen nog wijzigen.

- Kosten ten laste van de Federale Staat voor Brussel-Nationaal 10 642 332,62 euro.
- Kosten ten laste van de Federale Staat voor Charleroi en Luik 11 980 659,96 euro.
- Kosten ten laste van de Federale Staat voor Antwerpen en Oostende 9 246 203,35 euro.
- Totale kosten ten laste van de Federale Staat: 31 869 195,93 euro.

2025-2028:

Aangezien de bedragen voor deze jaren nog niet gekend zijn werd het bedrag van het laatst beschikbare jaar (2024) overgenomen.

Bijkomende toelichting: Zonder aanpassing van het samenwerkingsakkoord van 1989 blijft de federale overheid verantwoordelijk voor de dienstverlening op de regionale luchthavens en haar financiering.

Voor Brussel, dat onder de Europese prestatie- en heffingsregeling valt (IR 2019/317), is de situatie minder duidelijk. De regelgeving en bijhorende doelstellingen zullen zoals hierboven gesteld in de

connexes seront adaptés dans les prochains mois, ce qui pourrait entraîner un changement. Toutefois, le timing à cet égard n'est pas encore très clair. En principe, on part également du principe que le pourcentage de la contribution fédérale reste inchangé, bien que cela dépende d'une décision politique.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

L'AR facteur F prévoit le financement (partiel) des services terminaux de navigation aérienne par skeyes. En raison de la tendance à la hausse des coûts à skeyes, l'État doit augmenter ses contributions afin de pouvoir continuer à financer le service.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33.52.20 312202 : Subsidies à skeyes pour des projets visant à rendre le secteur de l'aviation plus durable et influent sur l'économie belge.

komende maanden worden bijgesteld, wat mogelijk een verandering kan teweeg brengen. De timing hieromtrent is echter nog niet duidelijk. In principe gaat men er ook van uit dat het percentage van de federale bijdrage ongewijzigd blijft, al hangt dit af van een politieke beslissing.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

Het KB Factor F voorziet in de (gedeeltelijke) financiering van de terminal luchtvaarnavigatiedienstverlening door skeyes. Omwille van een stijgende evolutie van de kosten bij skeyes dient de staat haar bijdragen te verhogen om de dienstverlening te kunnen blijven financieren.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

A.B. 33.52.20 312202: Subsidies aan skeyes voor projecten ter verduurzaming van de luchtvaartsector en de invloed ervan op de Belgische economie.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	-	9 495	-	-	-	-	-	-	Vastleggingen
Liquidations	-	9 495	-	-	-	-	-	-	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

CB 2022 :

CMR 01/04/2022-Notification du 14-04-2022.

1) Obstacles au renouvelable :

Des moyens d'investissement supplémentaires sont inscrits pour Skeyes afin de supprimer au maximum les obstacles au déploiement des énergies renouvelables (distances par rapport aux radars, restrictions de hauteur, superficie et implantation de zones d'exclusion, ...).

2) Durabilisation du secteur de l'aviation :

Une subvention est accordée à Skeyes pour le financement de projets visant à rendre le secteur de

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

BC 2022:

CMR 01/04/2022-Notificatie van 14-04-2022.

1) Drempels hernieuwbare energie:

Er worden extra investeringsmiddelen ingeschreven bij Skeyes en Defensie om maximaal in te zetten op het wegwerken van drempels die er bestaan voor de uitrol van hernieuwbare energie (afstanden tot radars, hoogtebeperkingen, oppervlakte en inplanting van uitsluitingszones, ...).

2) Verduurzaming luchtvaartsector:

Subsidie toegekend aan skeyes om projecten ter verduurzaming van de luchtvaartsector te financieren.

l'aviation plus durable. Concrètement, il s'agit de promouvoir les concepts de CCO (continuous climb operation), CDO (continuous descent operation) et « green approach », d'une part, et de mettre en œuvre un système tarifaire « plus vert » pour les redevances de terminaux, d'autre part. Pour financer cette subvention, une redistribution est faite au détriment de l'allocation à Skeyes pour financer les coûts des services locaux de navigation aérienne dans les aéroports belges, conformément à la décision du Conseil des ministres du 03/12/21.

B2023 : pas de crédit prévu.

Méthode de calcul de la dépense

CB 2022

Nouvelle A.B.

1) Obstacles au renouvelable : 6 750 000 euros

2) Durabilisation du secteur de l'aviation :

AB 33.52.20.31.22.02 : + 2 745 000 euros

AB 33.52.20.31.21.01 : - 2 745 000 euros

B2023 : pas de crédit prévu

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

2023 : pas de crédit prévu.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33.52.20 811102 : Prêt à skeyes

Concreet gaat om het promoten van de concepten CCO (continuous climb operation), CDO (continuous descent operation) en 'green approach' enerzijds, en de implementatie van een 'groenere' tarifiering van de terminalheffingen anderzijds. Ter financiering wordt een herverdeling uitgevoerd ten nadele van de dotatie aan skeyes ter financiering van de kosten voor plaatselijke luchtvaarnavigatiedienstverlening op de Belgische luchthavens, conform de beslissing van de ministerraad van 03/12/21.

B2023: geen krediet voorzien.

Berekeningsmethode van de uitgave

BC 2022

Nieuwe B.A.

1) Drempels hernieuwbare energie: 6 750 000 euro

2) Verduurzaming luchtvaartsector:

BA 33.52.20.31.22.02: + 2 745 euro

BA 33.52.20.31.21.01: - 2 745 euro

B2023: geen krediet voorzien

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

2023: geen krediet voorzien.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

A.B. 33.52.20 811102 : Lening aan skeyes

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	110 000	-	-	-	-	-	-	-	Vastleggingen
Liquidations	110 000	-	-	-	-	-	-	-	Vereffeningen

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

PROGRAMME 3					PROGRAMMA 3				
DURABILISATION DU SECTEUR AERIEN					VERDUURZAMING LUCHTVAARTSECTOR				
Moyens mis en œuvre					Aangewende middelen				
30. Durabilisation du secteur aérien					30. Verduurzaming luchtvaartsector				
A.B. 33 52 30 313201 – Subsidies pour des projets visant à rendre le secteur de l'aviation plus durable					B.A. 33 52 30 313201 – Subsidies voor projecten ter verduurzaming van de luchtvaartsector				
(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	-	2 000	-	-	-	-	-	-	Vastleggingen
Liquidations	-	2 000	-	-	-	-	-	-	Vereffeningen
Description / Base légale / Base réglementaire					Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis				
CB 2022 :					BC 2022:				
CMR 01/04/2022-Notification du 14-04-2022.					CMR 01/04/2022-Notificatie van 14-04-2022.				
Une subvention est accordée à la Brussels Airport Company pour financer des projets visant à rendre le secteur de l'aviation plus durable. Il s'agit plus précisément de la mise en œuvre de projets pilotes pour la fourniture de SAF (Sustainable Aviation Fuels). Pour financer cette subvention, une redistribution est faite au détriment de l'allocation à Skeyes pour financer les coûts des services locaux de navigation aérienne dans les aéroports belges, conformément à la décision du Conseil des ministres du 03/12/21.					Subsidie aan de Brussels Airport Company om projecten ter verduurzaming van de luchtvaartsector te financieren. Concreet gaat om het uitvoeren van proefprojecten rond de bevoorrading van SAF (Sustainable Aviation Fuels). Ter financiering wordt een herverdeling uitgevoerd ten nadele van de dotatie aan skeyes ter financiering van de kosten voor plaatselijke luchtvaartnavigatiedienstverlening op de Belgische luchthavens, conform de beslissing van de ministerraad van 03/12/21.				
Méthode de calcul de la dépense					Berekeningsmethode van de uitgave				
Nouvelle A.B.					Nieuwe B.A.				
Les crédits d'engagement et de liquidation de 2 000 000 euros sont inscrits sur l'A.B. 33 52 30 313201 conformément à la notification du contrôle budgétaire 2022 (CMR 01-04-2022 Notification du 14-04-2022) :					De vastleggings- en vereffeningsskredieten van 2 000 000 euro worden ingeschreven op de B.A. 33 52 30 313201 in overeenstemming met de notificaties van de begrotingscontrole 2022 (CMR 01-04-2022 Notificatie van 14-04-2022):				
Transfert de 2 000 000 euros de l'A.B. 33 52 20 312101 – Financement des coûts pour la prestation de services terminaux de navigation aérienne sur les aéroports belges.					Overdracht van 2 000 000 euro van de B.A. 33 52 20 312101 – Financiering van de kosten voor plaatselijke luchtvaartnavigatiedienstverlening op de Belgische luchthavens.				
2023 : pas de crédit prévu.					2023: geen krediet voorzien.				

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

2023 : pas de crédit prévu.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

PROGRAMME 4

AEROPORT DE BRUXELLES-NATIONAL

Objectifs poursuivis par le programme

En exécution des dispositions de l'article 26, § 1, 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 (Brussels International Airport Company) (= prédécesseur de Brussels Airport Company - BAC). Ce dernier jour ouvrable était le 30 septembre 1998.

En outre, l'Etat reprend les droits et obligations de la Régie des Voies Aériennes résultant des procédures d'expropriation en cours à la date précitée.

Ce programme doit prévoir les crédits nécessaires pour le financement :

- Des frais découlant des affaires judiciaires dans lesquelles l'Etat est encore impliqué ;
- les frais concernant l'assainissement des sols des terrains vendus à BIAC ;
- les frais pour les nouvelles expropriations.

Moyens mis en œuvre

41. Terrains

A.B. 33 52 41 121122 : Frais associés - assainissement, expropriations.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

2023: geen krediet voorzien.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

PROGRAMMA 4

LUCHTHAVEN BRUSSEL-NATIONAAL

Nagestreefde doelstellingen door het programma

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 (Brussels International Airport Company) (= voorganger van The Brussels Airport Company - TBAC). Die laatste werkdag was 30 september 1998.

Bovendien neemt de Staat de rechten en verplichtingen over van de lopende onteigeningsprocedures op voornoemde datum.

Dit programma dient de nodige kredieten te voorzien voor de financiering van:

- De kosten voortvloeiend uit de gerechtelijke zaken waarin de Staat nog verwickeld is;
- de kosten met betrekking tot bodemsanering van de aan BIAC verkochte terreinen;
- de kosten voor nieuwe onteigeningen.

Aangewende middelen

41. Terreinen

B.A. 33 52 41 121122: Verbonden kosten - bodemsanering, onteigeningen.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	12	44	43	42	42	42	42	42	Vastleggingen
Liquidations	14	44	43	42	42	42	42	42	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

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, 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.

Procédures juridiques des expropriations où l'Etat Belge reste débiteur pour les frais éventuels liés à ces litiges.

Méthode de calcul de la dépense

Analyse par experts des frais d'assainissement du sol : 31 000 euros.

Marché public (durée de 4 ans), sur base de leur offre.

Expropriation des terrains pour l'aéroport Bruxelles-National : 12 000 euros.

Un budget est prévu pour les frais liés aux expropriations dans les dossiers judiciaires.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Economies linéaires : - 1 000 euros
CMR 20-10-2021

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 52 41 125001 : Impôts liés à l'acquisition de terrains.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Artikel 3, § 2, 1°, van het KB van 30/12/2001 bepaalt dat de vergoeding door de Staat voor het geheel van de externe kosten verbonden aan de door The Brussels Airport Company vervulde bodemsaneringsverplichtingen onderworpen is onder andere op voorwaarde dat de Staat de mogelijkheid zal hebben om de door BIAC uitgevoerde schatting van de kostprijs, 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.

Juridische procedures van de onteigeningen, waarin de Belgische Staat nog verwickeld is.

Berekeningsmethode van de uitgave

Deskundig onderzoek van de bodemsaneringskosten: 31 000 euro.

Overheidsopdracht (duur van 4 jaar), op basis van hun offerte.

Onteigening van terreinen voor de luchthaven Brussel-Nationaal: 12 000 euro.

Er is een budget voorzien voor kosten in verband met onteigeningen in gerechtelijke dossiers.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

Lineaire besparingen: - 1 000 euro
CMR 20-10-2021

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 52 41 125001: Belastingen verbonden aan de aankoop van de terreinen.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	-	1	1	1	1	1	1	1	Vastleggingen
Liquidations	-	1	1	1	1	1	1	1	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Taxes liées aux terrains qui doivent permettre l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National : précomptes immobiliers.

Méthode de calcul de la dépense

Les précomptes immobiliers sont estimés sur base des années précédentes.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 52 41 141010 : Frais d'assainissement du sol pour la vente de terrains de l'Etat à Belgocontrol/skeyes, à BAC et aux particuliers.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Belastingen verbonden aan gronden die de uitbating van de luchthaven Brussel-Nationaal mogelijk maken: Onroerende voorheffing.

Berekeningsmethode van de uitgave

De onroerende voorheffing werd geraamd op basis van de voorgaande jaren.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 52 41 141010: Bodemsaneringskosten voor verkoop van gronden van de Staat aan Belgocontrol/skeyes, aan BAC en aan particulieren.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	-	184	251	571	249	94	47	39	Vastleggingen
Liquidations	-	184	251	571	249	94	47	39	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

L'Arrêté royal du 12 janvier 2005 autorisant l'Etat à vendre des biens immeubles à la société anonyme de droit public "Brussels International Airport Company".

Prévision du budget pour les frais d'assainissement du sol.

Dans le cadre de la vente des terrains par l'Etat à BAC, BAC a pris en charge les obligations de l'Etat en tant que cédant de terrains en matière

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Het Koninklijk besluit van 12 januari 2005 waarbij de staat wordt gemachtigd om onroerende goederen aan de naamloze vennootschap van publiek recht "Brussels International Airport Company" te verkopen.

Raming van het budget voor de bodemsaneringskosten.

In het kader van de verkoop van terreinen door de Staat aan BAC, heeft BAC de bodemsaneringsverplichtingen van de Staat als

d'assainissement du sol.

L'Arrêté royal du 12 janvier 2005 définit que les coûts d'assainissement dont l'Etat est redevable à BAC sont compensés par les montants dus par BAC à l'Etat. Ces montants dus sont constitués du montant de l'indemnité de rupture (Break-up fee) pour remboursement anticipé des paiements échelonnés des terrains et du montant des ventes à BAC des terrains expropriés après le 30 décembre 2001.

Méthode de calcul de la dépense

BAC était initialement redevable à l'Etat d'un montant de 12 294 000 euros (break-up fee). Ces coûts d'assainissement ont été dépassés en 2020 et le SPF paie la différence à BAC depuis 2020.

L'estimation pour les frais d'assainissement est établie par BAC.

Les estimations tiennent compte également des travaux d'assainissement qui ont déjà été approuvés par le département.

Ceci influence le calcul du solde du break up fee qui est de 223 994,36 euros après la révision budgétaire de 2021.

Selon les prévisions, on estime le montant 2023 à 250 683,33 euros.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Le montant se base sur le planning de BAC et sur les travaux réalisés.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

verkoper van terreinen overgenomen.

Het Koninklijk besluit van 12 januari 2005 bepaalt dat de saneringskosten, die de Staat aan BAC verschuldigd is, gecompenseerd worden door de bedragen die BAC moet betalen aan de Staat. Deze verschuldigde bedragen bevatten het bedrag van de verbrekingsvergoeding (Break-up fee) voor vervroegde terugbetaling van de termijnbetalingen van de terreinen en het bedrag van verkoop aan BAC van de opeigende terreinen na 30 december 2001.

Berekeningsmethode van de uitgave

BAC was initieel een bedrag van 12 294 000 euro aan de Staat verschuldigd (break-up fee).

Deze saneringskosten werden in 2020 overschreden en de FOD betaalt het verschil aan de BAC sinds 2020.

De raming voor de saneringskosten wordt door BAC opgemaakt.

De ramingen houden ook rekening met de reeds door het departement goedgekeurde saneringswerken.

Dit beïnvloedt de berekening van het saldo van de break-up fee, dat 223 994,36 euro bedraagt na de begrotingscontrole van 2021.

Volgens de verwachtingen wordt het bedrag voor 2023 op 250 683,33 euro geraamd.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

Het bedrag is gebaseerd op de planning van BAC en de verrichte werkzaamheden.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

Section 33**SPF MOBILITE ET TRANSPORTS****DIVISION ORGANIQUE : 53 DIRECTION****GENERALE NAVIGATION****Missions assignées**

La mission de la Direction générale Navigation (DGN) du Service Public Fédéral (SPF) Mobilité et Transports consiste à soutenir la mise sur pied d'une politique de navigation fédérale belge, européenne et mondiale. 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 SPF Mobilité et Transports et en harmonie avec les autres modes de transports terrestre et aérien, la DGN 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.

La DGN vise à mettre tout en œuvre pour que la Belgique maintienne et renforce sa position sur le plan international et Européen dans les domaines touchant aux différents secteurs maritimes tant professionnel que de plaisance.

Affaires juridiques et Mer du Nord

La direction Affaires juridiques, trafic et Mer du Nord est responsable de la préparation et du soutien de la politique relative aux aspects juridiques de la réglementation de la navigation, de la réglementation sur la sécurité de la navigation et de la protection de l'environnement marin, cela pour les activités maritimes, fluviales et de plaisance.

La direction défend et négocie la position belge dans les forums internationaux concernés (Groupe de travail du Conseil TTE de l'Union Européenne, l'Organisation Internationale du Travail, ci-après dénommée OIT, le Comité juridique (LEG) de l'Organisation Maritime Internationale, ci-après dénommée OMI,...) et participe de manière interactive au développement international de cette réglementation. Dans les forums nationaux (Garde côtière, groupes de travail

Sectie 33**FOD MOBILITEIT EN VERVOER****ORGANISATIEAFDELING: 53 DIRECTORAAT-****GENERAAL SCHEEPVAART****Toegewezen opdrachten**

De opdracht van het Directoraat-generaal Scheepvaart (DGS) van de Federale Overheidsdienst (FOD) Mobiliteit en Vervoer omvat het ondersteunen van het ontwikkelen van een Belgisch federaal, Europees en wereldwijd scheepvaartbeleid. Het uitvoeren van dat beleid ten dienste van de samenleving in het algemeen en van het land in het bijzonder en 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 DGS vervult die unieke rol door, binnen het kader van de FOD Mobiliteit en Vervoer en in harmonie met de andere vervoerswijzen te land en in de lucht, zijn bevoegdheden en expertise inzake scheepvaartaanlegenheden te laten gelden in de fora waar de scheepvaartgebonden wereldwijde, Europese en regionale actoren elkaar ontmoeten.

Het DGS beoogt alles in het werk te stellen opdat België zijn positie zowel op het internationale als op het Europese niveau behoudt en versterkt in de domeinen die betrekking hebben op de maritieme sector en dat zowel voor beroepsvaart als voor de pleziervaart.

Juridische aangelegenheden en Noordzee

De directie Juridische aangelegenheden, verkeer en Noordzee staat in voor het voorbereiden en het ondersteunen van de beleidsvorming inzake juridische scheepvaartaanlegenheden en voor het tot stand komen 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 onderhandelt het Belgisch beleidsstandpunt op de desbetreffende internationale fora (Werkgroep Transportraad Europese Unie, de Internationale Arbeidsorganisatie, hierna de IAO genoemd, het "Legal Committee" van de "Internationale Maritieme Organisatie, hierna IMO genoemd,...) en werkt aldus interactief mee aan de internationale ontwikkeling van de regelgeving. Op nationale fora (Kustwacht, interdepartementale werkgroepen,...)

interdépartementaux,...), la direction défend la politique du SPF Mobilité et Transports en la matière.

La direction fournit un soutien politique à la DGN pour des matières liées au trafic maritime et au registre ainsi qu'à l'élaboration de la politique pour des questions liées à l'aménagement du territoire maritime sur le plan de la navigation et pour des questions liées aux responsabilités financières. La gestion du point de vue juridique du registre des navires battant pavillon belge fait partie intégrante de ses tâches.

Elle élabore des mesures relatives au trafic dans le cadre de l'utilisation multifonctionnelle et de l'aménagement du territoire de la Zone Economique Exclusive (ZEE) de la Belgique. Elle est en outre chargée du développement de la réglementation relative à la responsabilité maritime et de la délivrance de la certification y afférente. Elle traite les demandes d'autorisation pour arborer le pavillon belge et pour les affrètements coque nue sous pavillon étranger.

Sûreté

La direction Sûreté et ports est responsable de la préparation de la politique en matière de sûreté maritime et des questions portuaires.

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.

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 fournit des avis juridiques à cet égard.

Exploitation et intermodalité / Navigation intérieure

La direction Exploitation et intermodalité est responsable de la préparation et du soutien à la politique en matière d'exploitation de la navigation ainsi que de l'apport nécessaire à l'établissement de la réglementation pour la mise en œuvre de la politique maritime de la Belgique.

La direction défend et négocie la position belge en matière de politique de la navigation dans les forums internationaux concernés (Organisation pour la coopération et le développement en Europe - OCDE,...) et participe de manière interactive au développement international de cette réglementation. Dans les forums nationaux, la direction défend la politique du SPF Mobilité et Transports en la matière.

La direction est responsable des questions économiques (accès au marché) et des tâches de

verdedigt de directie het beleidsstandpunt van de FOD Mobiliteit en Vervoer voor de desbetreffende materie.

De directie staat in voor de beleidsondersteuning van het DGS voor zeeverkeer- en register-aangelegenheden en is belast met het ondersteunen van de beleidsvorming voor kwesties van ruimtelijke ordening op zee vanuit het oogpunt van scheepvaartverkeer en voor kwesties van financiële aansprakelijkheden. Het beheren van het Belgische Vlag Register vanuit juridisch oogpunt behoort tot haar taken.

In de directie worden verkeersmaatregelen uitgewerkt in het kader van het multifunctioneel benutten en de ruimtelijke ordening van de Belgische Exclusieve Economische Zone (EEZ). Daarnaast staat ze in voor het ontwikkelen van maritieme regelgeving rond aansprakelijkheid en het verzorgen van de bijhorende certificatie. Zij behandelt de aanvragen tot machtiging voor het voeren van de Belgische vlag en tot toelating voor rompbetrachtingen onder vreemde vlag.

Beveiliging

De directie Beveiliging en havens staat in voor het voorbereiden van de beleidsvorming inzake scheepvaartbeveiliging en havenaangelegenheden.

De directie ondersteunt de Directeur-generaal als voorzitter van de Nationale Autoriteit voor maritieme beveiliging teneinde de opdrachten van deze autoriteit te realiseren.

Voorts staat de directie in voor de juridische ontwikkeling van de aangelegenheden binnen haar domein, met name inzake burgerlijke aansprakelijkheden en registratie, en verstrekt ze ter zake juridische adviezen.

Exploitatie en intermodaliteit / Binnenvaart

De directie Exploitatie en intermodaliteit staat in voor het voorbereiden van en het ondersteunen van de beleidsvorming inzake scheepvaartexploitatie 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 verdedigt en onderhandelt het Belgisch beleidsstandpunt inzake scheepvaartexploitatie op de desbetreffende internationale fora (de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling - OESO,...) 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.

De directie is bevoegd voor economisch gerelateerde aangelegenheden (toegang tot de markt) en

coordination sur la base et en relation avec la politique européenne et celle des pays du Rhin, les règlements d'affrètement et le régime de responsabilité. A cet effet, elle participe aux réunions de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR).

La direction rend des avis juridiques et des avis de technique nautique nécessaires à l'élaboration de la réglementation de navigation.

La direction est attentive aux questions socio-économiques en relation avec la navigation.

Sécurité et environnement

La direction Sécurité et environnement apporte son soutien à la politique visant l'amélioration de la sécurité maritime et la protection de l'environnement 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 de prescriptions techniques dans les forums internationaux concernés (groupe des questions de transport du Conseil de l'Union européenne, IMO Maritime Safety Committee, IMO Marine Environment Protection Committee,...) et participe de manière interactive au développement international de cette réglementation. Dans les forums nationaux, la direction défend la politique du SPF Mobilité et Transports en la matière.

Exécution de la politique

Navigation maritime

Le service Navigation maritime est chargé 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 de l'environnement marin, l'amélioration des conditions de vie à bord, le transport maritime de marchandises dangereuses et le contrôle sur la formation. 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 gestion du point de vue technique du registre des navires battant pavillon belge fait partie intégrante de ses tâches.

Le service Navigation maritime a deux missions essentielles qui trouvent leur origine dans des traités internationaux, la réglementation européenne et la transposition en législation nationale :

coördinerende taken op basis van en in samenhang met het Europees beleid en dat van de Rijnsoeverstaten, de bevrachtingsvoorschriften en het aansprakelijkheidsregime. Hiertoe wordt er deelgenomen aan vergaderingen bij de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR).

De directie verstrekt juridisch en nautisch-technisch advies voor het opstellen van de scheepvaartregelgeving.

De directie behartigt sociaaleconomische aangelegenheden die verband houden met de scheepvaart.

Veiligheid en milieu

De directie Veiligheid en milieu ondersteunt het beleid gericht op het verbeteren van de scheepvaartveiligheid en het beveiligen van het mariene milieu door in te staan voor de technische aspecten van de ontwerp teksten van de regelgeving met betrekking tot de zeevaart, de binnenvaart en de pleziervaart.

De directie verdedigt en onderhandelt 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,...) 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.

Beleidsuitvoering

Zeevaart

De dienst Zeevaart 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 en de controle op de opleidingen. 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.

Het beheren van het Belgische vlag register vanuit technisch oogpunt behoort tot haar taken.

De directie Zeevaart heeft twee essentiële opdrachten die hun oorsprong vinden in internationale verdragen, Europese regelgeving en de omzetting in nationale wetgeving:

- 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 statutaires et 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.
- 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 statutaire en onverwachte inspecties uitgevoerd aan boord van schepen, op het terrein (havegebieden) en bij erkende opleidingsinstellingen.

Navigation de plaisance

Le service Navigation de plaisance est chargé de l'exécution des matières concernant le conducteur et le bateau : certification, immatriculation, enregistrement, inspection. Cette tâche concerne la navigation de plaisance aussi bien pour la navigation intérieure que pour la navigation en mer.

Le service Navigation de plaisance a deux missions essentielles autour du conducteur et du bateau qui trouvent leur origine dans la réglementation européenne et dans la législation nationale :

- La certification : la délivrance d'attestations liées à la personne ou au bateau, à la demande des intéressés (propriétaire, armateur, navigants,...), après vérification technique (bateau) ou de capacité (personnes) et qu'il soit apparu que les prescriptions réglementaires sont respectées ;
- l'inspection : des inspections statutaires et 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 ainsi qu'aux bateaux belges et étrangers.

Le service coordonne, défend et négocie la position belge dans les forums européens et nationaux concernés par la navigation de plaisance, entre autres (mais pas uniquement) autour des contrôles-type et des aspects techniques. Elle participe ainsi de manière active au développement de la réglementation. Dans les forums nationaux (Régions, groupes de travail interdépartementaux,...), le service mène la concertation avec les fédérations de plaisance de tout le pays et, si nécessaire, prend des initiatives, via le SPF Mobilité et Transports, afin d'arriver à une position politique commune belge et dans l'intérêt de la Belgique dans la matière en question.

Pleziervaart

De dienst Pleziervaart is bevoegd voor alle aangelegenheden inzake bestuurder en vaartuig: certificatie, immatriculatie, inspectie, registratie. Deze taak betreft zowel de pleziervaart op de binnenwateren als op zee.

De dienst Pleziervaart heeft inzake de bestuurder en het vaartuig twee essentiële opdrachten die hun oorsprong vinden in Europese regelgeving en in nationale wetgeving:

- Certificatie: het afleveren van persoonsgebonden brevetten en scheepsgebonden attesten op verzoek van belanghebbenden (scheepseigenaar, bedrijven, varenden,...) nadat aan de hand van een door haar opgestelde en georganiseerde bekwaamheidsproef (personen) of een door technisch onderzoek (vaartuigen) is gebleken dat aan de wettelijke voorschriften wordt voldaan;
- inspectie: met het oog op het handhaven van de scheepvaartregelgeving met betrekking tot pleziervaart, worden verwachte en onverwachte inspecties uitgevoerd aan boord van dergelijke vaartuigen en bij erkende opleidingsinstellingen. Daarbij wordt samengewerkt met de andere federale diensten om een correcte inning van belastingen te verzekeren.

De dienst stemt af, verdedigt en onderhandelt het Belgisch beleidsstandpunt op de desbetreffende Europese en nationale fora rond pleziervaart. Onder meer (maar niet uitsluitend) inzake type keuringen en technische aspecten. Zij werkt aldus actief mee aan de ontwikkeling van de regelgeving. Op nationale fora (Gewesten, interdepartementale werkgroepen,...) neemt deze dienst het initiatief tot overleg met de Federaties van de pleziervaart in het hele land en waar nodig neemt zij de regie om via de FOD Mobiliteit en Vervoer tot een overeenstemming te komen rond een beleidsstandpunt binnen België en voor België in de desbetreffende materie.

Objectifs stratégiques et opérationnels

Les dépenses et initiatives prévues pour le budget 2023 sont conformes aux objectifs stratégiques et opérationnels définis dans les notes de politique générale du Ministre de la Mobilité et des Transports Gilkinet et du Ministre de la Mer du Nord Van Quickenborne, ainsi qu'aux objectifs définis dans le contrat d'administration entre le SPF Mobilité et Transports et les ministres précités.

PROGRAMME 0**PROGRAMME DE SUBSISTANCE****Objectifs poursuivis par le programme**

Ce programme comprend aussi bien les frais de fonctionnement spécifiques des services centraux que des services extérieurs.

Moyens mis en œuvre

01 Personnel

A.B. 33 53 01 110003 : Rémunérations et allocations généralement quelconques : personnel statutaire définitif et stagiaire.

Strategische en operationele doelstellingen

De geplande uitgaven en initiatieven voor de begroting 2023 zijn in overeenstemming met de strategische en operationele doelstellingen die zijn vastgelegd in de beleidsnota's van de Minister van Mobiliteit en Vervoer Gilkinet en de Minister van Noordzee Van Quickenborne, alsook de doelstellingen geformuleerd in de bestuursovereenkomst tussen de FOD Mobiliteit en Vervoer en de vermelde ministers.

PROGRAMMA 0**BESTAANSMIDDELENPROGRAMMA****Nagestreefde doelstellingen door het programma**

Dit programma omvat zowel de specifieke werkingskosten van de centrale diensten als van de buitendiensten.

Aangewende middelen

01 Personeel

B.A. 33 53 01 110003: Bezoldigingen en allerhande toelagen: vast en stagedoend statutair personeel.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	8 776	9 104	9 333	9 226	9 226	9 226	9 226	9 226	Vastleggingen
Liquidations	8 776	9 104	9 333	9 226	9 226	9 226	9 226	9 226	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Ces crédits font partie de l'enveloppe globale de personnel du SPF et ont été adaptés conformément aux instructions et décisions (voir A.B. 21 01 110003).

Méthode de calcul de la dépense

Le crédit a été adapté aux besoins réels.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Index crédits de personnel (3,86%) : + 351 000 euros

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Deze kredieten maken deel uit van de globale personeelsenveloppe van de FOD en werden aangepast overeenkomstig de onderrichtingen en beslissingen (zie B.A. 21 01 110003).

Berekeningsmethode van de uitgave

Het krediet werd aangepast aan de reële noden.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagd bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

Index personeelskredieten (3,86%): + 351 000 euro

Economies linéaires : - 107 000 euros
CMR 20-10-2021

Compensation : -15 000 euros

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 53 01 110004 : Rémunérations et allocations généralement quelconques : personnel autre que statutaire.

Lineaire besparingen: - 107 000 euro
CMR 20-10-2021

Compensatie: -15 000 euro

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 53 01 110004: Bezoldigingen en allerhande toelagen: ander dan statutair personeel.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	387	455	254	250	250	250	250	250	Vastleggingen
Liquidations	387	455	254	250	250	250	250	250	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Ces crédits font partie de l'enveloppe globale de personnel du SPF et ont été adaptés conformément aux instructions et décisions (voir A.B. 21 01 110004).

Méthode de calcul de la dépense

Le crédit a été adapté aux besoins réels.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Index crédits de personnel (3,86%) : + 18 000 euros

Economies linéaires : - 4 000 euros
(CMR 20-10-2021)

Compensation : -215 000 euros

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

02 Frais de fonctionnement

A.B. 33 53 02 121101 : Dépenses permanentes pour achat de biens non durables et de services à l'exclusion des dépenses informatiques.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Deze kredieten maken deel uit van de globale personeelsomveloppe van de FOD en werden aangepast overeenkomstig de onderrichtingen en beslissingen (zie B.A. 21 01 110004).

Berekeningsmethode van de uitgave

Het krediet werd aangepast aan de reële noden.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

Index personeelskredieten: 3,86%: + 18 000 euro

Lineaire besparingen: - 4 000 euro
(CMR 20-10-2021)

Compensatie: -215 000 euro

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

02 Werkingskosten

B.A. 33 53 02 121101: Bestendige uitgaven voor de aankoop van niet-duurzame goederen en diensten met uitsluiting van de informatica-uitgaven.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	253	617	903	796	796	796	796	796	Vastleggingen
Liquidations	244	617	903	796	796	796	796	796	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire**I. INDEMNITÉS POUR FRAIS ALLOUÉES AU PERSONNEL**

Un crédit doit être prévu pour le paiement des indemnités pour frais au personnel, pour des cartes de service et des frais de transport ainsi que pour les frais occasionnés par les missions à l'étranger.

AR du 13 juillet 2017 fixant les allocations et indemnités des membres du personnel de la fonction publique fédérale.

II. CONSEILS ET JURYS

Le conseil d'enquête maritime est un tribunal qui prononce des sanctions disciplinaires à l'encontre de membres d'équipage de bateaux naviguant sous pavillon belge principalement en raison d'infractions aux prescriptions de sécurité.

Loi du 30 juillet 1926 modifiée par la loi du 24 avril 2014 et modifiée par la loi du 19 janvier 2021 instituant un conseil d'enquête maritime.

AR du 5 février 1986 modifiant l'arrêté royal du 14 mai 1927 sur le Conseil d'enquête maritime.

La Commission pour la Navigation de plaisance est composée de représentants du gouvernement fédéral et des régions, des clubs de sport et des associations/organisations de jeunesse. Cette commission a pour mission d'évaluer les différents brevets qui ne sont pas délivrés par le gouvernement fédéral belge et, le cas échéant, de reconnaître leur équivalence avec les brevets fédéraux d'aptitude pour la conduite d'un navire. Ainsi, les plaisanciers qui ont déjà suivi une formation et reçu un brevet à un endroit particulier dans une région ou à l'étranger n'auront pas à passer un examen supplémentaire.

Loi du 5 juillet 2018 relative à la navigation de plaisance, art. 12.

AR du 28 juin 2019 relatif à la navigation de plaisance, art. 8.2.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis**I. ONKOSTENVERGOEDINGEN AAN HET PERSONEEL**

Er dient een krediet te worden voorzien voor de betaling van onkostenvergoedingen aan het personeel, voor dienstkaarten en vervoerskosten en voor onkosten voor buitenlandse zendingen.

KB van 13 juli 2017 tot vaststelling van de toelagen en vergoedingen van de personeelsleden van het federaal openbaar ambt.

II. RADEN EN JURY'S

De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart is een tuchtcollege die tuchtstraffen oplegt aan bemanningen van schepen die de Belgische vlag voeren, vooral omwille van het overtreden van veiligheidsvoorschriften.

Wet van 30 juli 1926 gewijzigd bij de wet van 24 april 2014 en gewijzigd bij de wet van 19 januari 2021 tot instelling van een onderzoeksraad voor de scheepvaart.

KB van 5 februari 1986 tot wijziging van het koninklijk besluit van 14 mei 1927 betreffende de Onderzoeksraad voor de Zeevaart.

De Commissie voor de Pleziervaart is samengesteld uit vertegenwoordigers van de federale overheid en de gewesten, de sportclubs en de jeugdverenigingen. Deze commissie heeft tot taak brevetten die niet door de Belgische federale overheid worden afgegeven te beoordelen en desgevallend de gelijkwaardigheid ervan met federale vaarbevoegdheidsbewijzen te erkennen. Op deze manier wordt vermeden dat pleziervaarders die reeds op een bepaalde plaats in een regio of in het buitenland een opleiding hebben gevolgd en een brevet bekomen, een extra examen moeten afleggen.

Wet van 5 juli 2018 betreffende de pleziervaart, art. 12.

KB van 28 juni 2019 betreffende de pleziervaart, art. 8.2.

La Plateforme de concertation fédérale Navigation de plaisance est composée de représentants du gouvernement et des différents sous-secteurs de la navigation de plaisance. Sa principale mission est de conseiller les ministres compétents sur tous les aspects de la navigation de plaisance. La plateforme de concertation devra, entre autre, donner des conseils sur la liste des équipements pour les navires de plaisance et les sports de vague. Un conseil de la Plateforme de concertation fédérale Navigation de plaisance n'est pas contraignant.

AR du 28 juin 2019 relatif à la navigation de plaisance, art. 8.14.

La Commission d'examen, présidée par la DG Navigation, est composée d'experts qui possèdent l'expertise théorique et pratique dans le domaine de la navigation de plaisance. Cette commission décrira les détails de la matière d'examen pour chaque brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire et préparera les questions d'examen pour l'obtention d'un brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire.

AR du 28 juin 2019 relatif à la navigation de plaisance, art. 8.18.

La Commission d'experts, présidée par la DG Navigation, est composée d'experts qui ont des compétences dans la construction de bateaux de navigation intérieure et de leurs machines et qui sont titulaires des certificats de navigation nécessaires. La commission peut également être assisté par des experts spécialisés. Après enquête, la commission délivre des Certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure pour les bateaux de plaisance (à partir d'une certaine longueur ou d'un certain volume) qui ne circulent que sur les voies navigables intérieures.

AR du 28 juin 2019 relatif à la navigation de plaisance, art. 8.26.

La Commission navigation intérieure, telle que visée dans le Code belge de la Navigation, donne un avis motivé sur toute question relative au secteur de la navigation intérieure (pour ce qui concerne les compétences fédérales) à la demande du Ministre qui a la réglementation du transport dans ses attributions. Elle joue un rôle de facilitateur dans les litiges concernant l'affrètement et ce, à la demande des parties concernées, et fixe des indicateurs pouvant aider le transport et l'affrètement en navigation intérieure, et notamment l'interdiction d'abuser d'une position de dépendance économique.

Code belge de la Navigation du 8 mai 2019, art. 3.6.1.6.

Het Federaal overlegplatform Pleziervaart is samengesteld uit vertegenwoordigers van de overheid en de verschillende deelsectoren in de pleziervaart. Hun voornaamste taak is het geven van advies aan de bevoegde ministers over alle aspecten van de pleziervaart. Zo zal het overlegplatform onder andere advies moeten geven over de lijst van uitrusting voor de pleziervaartuigen en de brandingsporten. Een advies van het Federaal overlegplatform Pleziervaart is niet-bindend.

KB van 28 juni 2019 betreffende de pleziervaart, art. 8.14.

De examencommissie, die wordt voorgezeten door DG Scheepvaart, bestaat uit deskundigen die over de nodige theoretische en praktische expertise aangaande het varen met pleziervaartuigen beschikken. Deze commissie zal de details van de examenleerstof voor elk vaarbevoegdheidsbewijs beschrijven en zal examenvragen opmaken voor het bekomen van een vaarbevoegdheidsbewijs.

KB van 28 juni 2019 betreffende de pleziervaart, art. 8.18.

De Commissie van deskundigen, die wordt voorgezeten door DG Scheepvaart, bestaat uit deskundigen die beschikken over expertise op het gebied van de bouw van binnenschepen en hun machines en die de nodige vaarbewijzen hebben. De commissie kan verder ook bijgestaan worden door gespecialiseerde deskundigen. Deze commissie reikt na onderzoek Uniebinnenvaartcertificaten uit voor pleziervaartuigen (vanaf een bepaalde lengte of volume) die enkel op de binnenwateren opereren.

KB van 28 juni 2019 betreffende de pleziervaart, art. 8.26.

De Commissie Binnenvaart, als bedoeld in het Belgisch Scheepvaartwetboek, brengt op verzoek van de minister die de reglementering van het vervoer in zijn bevoegdheid heeft een gemotiveerd advies uit over elke aangelegenheid die verband houdt met de binnenvaartsector (wat de federale bevoegdheden betreft), vervult een faciliterende rol bij geschillen over een bevrachting en dit op verzoek van de betrokken partijen en stelt indicatoren vast die behulpzaam kunnen zijn voor het vervoer en de bevrachting in de binnenvaart, en in het bijzonder het verbod op misbruik maken van een positie van economische afhankelijkheid.

Belgisch Scheepvaartwetboek van 8 mei 2019, art. 3.6.1.6.

III AUDITS, ANALYSES ET CONSULTANCY

Afin de se conformer à l'Arrêté royal 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'arrêté royal 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.

AR du 21 avril 2007 concernant la réduction de la teneur en soufre de certains combustibles marins utilisés par des bateaux de navigation intérieure.

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.

La Directive européenne 2009/21/EC (art. 8.1) stipule que le 17 juin 2012 au plus tard, chaque État membre élabore, met en œuvre et gère un système de gestion de la qualité pour la partie opérationnelle des activités de son administration liées à son statut d'État du pavillon. Ce système de gestion de la qualité est certifié conformément aux normes de qualité internationales applicables.

AR du 14 juillet 2020 concernant le contrôle du respect de la réglementation relative à la navigation, art. 2.7.

L'article 10 de AR du 4 septembre 2014 modifiant l'AR du 24 mai 2006 concernant des brevets pour des gens de mer et modifiant AR du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime stipule que la délivrance et la gestion des brevets d'aptitude et des certificats d'aptitude s'effectue en concordance avec le code STCW, sous un système certifié de contrôle de la qualité.

AR du 4 septembre 2014 modifiant l'AR du 24 mai 2006 concernant des brevets pour des gens de mer et modifiant AR du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime, art. 10.

IV. ÉQUIPEMENT

La DGN doit pouvoir disposer de différentes sources en ce qui concerne la sûreté des navires et des ports belges :

Lloyds List Intelligence : importante base de données maritime contenant des informations pertinentes pour la CSM (Cellule Sécurité Maritime), le code ISPS (le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires) et l'application de la loi.

III AUDITS, ANALYSES EN CONSULTANCY

Om te voldoen aan het koninklijk besluit van 21 april 2007 betreffende de vermindering van het zwavelgehalte van sommige scheepsbrandstoffen die worden gebruikt voor de binnenschepen en aan het koninklijk besluit 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.

KB van 21 april 2007 betreffende de vermindering van het zwavelgehalte van sommige scheepsbrandstoffen die worden gebruikt voor binnenschepen.

KB van 27 april 2007 betreffende de voorkoming van luchtverontreiniging door schepen en de vermindering van het zwavelgehalte van sommige scheepsbrandstoffen.

Europese Richtlijn 2009/21/EC (art 8.1) stelt dat elke Vlaggenstaat vanaf 17 juni 2012 een kwaliteitsmanagementsysteem moet implementeren en onderhouden. Het kwaliteitsmanagementsysteem moet gecertificeerd worden overeenkomstig de toepasselijke internationale kwaliteitsnormen.

KB van 14 juli 2020 inzake de handhaving van scheepvaartregelgeving, art. 2.7.

Artikel 10 van het KB van 4 september 2014 tot wijziging van het KB van 24 mei 2006 inzake vaarbevoegheidsbewijzen voor zeevarenden en tot wijziging van het KB van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement stelt dat de afgifte en het beheer van vaarbevoegdheidsbewijzen en bekwaamheidsbewijzen in overeenstemming met de bepalingen van de STCW-code beheerd moet worden onder een gecertificeerd kwaliteitsmanagementsysteem.

KB van 4 september 2014 tot wijziging van het KB van 24 mei 2006 inzake vaarbevoegheidsbewijzen voor zeevarenden en tot wijziging van het KB van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement, art. 10.

IV. UITRUSTING

Verschillende bronnen dienen ter beschikking te staan van het DGS met het oog op de beveiliging van de Belgische schepen en havens:

Lloyds List Intelligence: belangrijke scheepsdatabank met relevante informatie voor CMB (Cel Maritieme Beveiliging), ISPS (International Ship and Port Security) en ordehandhaving.

Cette base de données peut être utilisée en combinaison avec une forme d'automatisation et permet également d'effectuer une analyse des risques des navires à destination de ports belges.

V. SURETE MARITIME

Chapitre 2 du titre 5 du livre 2 du Code maritime belge : sûreté maritime qui entrera en vigueur le 1er janvier 2023 (loi du 13 10 2022 modifiant le Code belge de la Navigation concernant la sûreté maritime).

Cependant, cette loi n'est qu'un début. Les acteurs privés des ports disposent d'une mine d'informations. Nous allons donc travailler sur une campagne de sensibilisation et examiner si nous pouvons mettre en place une plateforme dans l'ensemble des ports où des cas ou des incidents suspects peuvent être signalé. En plus de fournir des informations, le secteur privé a également le droit d'être adéquatement informé. Nous allons donc examiner comment nous pouvons y répondre de manière harmonieuse et sûre.

Après tout, la sécurité est une responsabilité qui nous incombe à tous et ce n'est qu'en travaillant ensemble que nous pourrions renforcer la sécurité à l'intérieur et à l'extérieur des ports. En 2023, nous serons pleinement engagés à améliorer les partenariats public-privé.

Nous voulons également une coopération étroite et renforcée avec les « pays sources » de drogues. À cette fin, nous souhaitons développer des partenariats dans différents projets de validation de principe à partir de 2023.

Méthode de calcul de la dépense

I.

a) Frais de fonctionnement relatifs au personnel (270 000 euros) :

-Cartes de services et frais de transport (25 000 euros) ;
-missions à l'étranger (250 000 euros) ;
-...

b) Frais de voyage et de séjour suite à l'inspection de l'État du pavillon : +2 000 euros

II. Membres externes des conseils et jurys (44 000 euros) :

-Allocations, frais de parcours et de séjour, jetons de présence,... des membres ;
-du Conseil d'enquête ;
-de la Commission d'examen ;
-de la Commission pour la navigation de plaisance ;

Deze databank kan gebruikt worden in combinatie met automatisering en kan ook gebruikt worden om een risicoanalyse te maken van schepen naar Belgische havens.

V. MARITIEME BEVEILIGING

Hoofdstuk 2 van Titel 5 van Boek 2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek: maritieme beveiliging dat in werking zal treden op 1 januari 2023 (wet van 13 10 2022 tot wijziging van het Belgisch Scheepvaartwetboek betreffende de maritieme beveiliging).

Deze wet is echter enkel nog maar een begin. De private actoren in de haven beschikken over een schat aan informatie. We zullen dan ook werk maken van een sensibiliseringscampagne en onderzoeken of we een platform kunnen instellen over de havens heen, waar verdachte zaken of incidenten kunnen gemeld worden. Naast het geven van informatie heeft de private sector ook het recht om voldoende geïnformeerd te worden. We zullen dan ook bekijken op welke manier we hier op een vlotte en veilige manier kunnen tegemoetkomen.

Beveiliging is immers een verantwoordelijkheid van ons allemaal en enkel door samen te werken kunnen we de beveiliging in en van de haven versterken. In 2023 zetten we dus volop in op een verbetering van de publiek-private samenwerking.

Bovendien willen wij een nauwe en versterkte samenwerking met de "bronlanden" van de verdovende middelen. Hiertoe willen we vanaf 2023 samenwerkingsverbanden uitwerken in verschillende proof of concept projecten.

Berekeningsmethode van de uitgave

I.

a) Werkingskosten met betrekking tot personeel (270 000 euro):

-Dienstkaarten en vervoerkosten (25 000 euro);
-buitenlandse zendigen (250 000 euro);
-...

b) Reis-en verblijfkosten nav de vlagstaatinspectie: 2.000 euro

II. Externe leden van raden en jury's (44 000 euro):

-Toelagen, reis- en verblijfkosten, zitpenningen,... van de leden:
-van de Onderzoeksraad;
-van de Examencommissie;
-van de Commissie voor de Pleziervaart;

-de la Commission navigation intérieure ;
-de la Plateforme de concertation fédérale Navigation de plaisance.

III. Audits, analyses et consultancy (41 000 euros) :

-Audit externe et certification ISO 9001 : 2015 ;
-Analyses de combustible ;
-IMSAS-audit ;
-Missions de consultancy ;
-Interprétation et traduction ;
-...

IV. Équipement (76 000 euros) :

-Vêtements de sécurité et de travail ;
-Entretien gilets de sauvetage ;
-Petits équipements (mètres, cameras,...) ;
-Entretien des équipements : détecteurs de gaz, appareils de contrôles du souffre,... ;
-Assurance ;
-Frais de télécom ;
-Littérature professionnelle ;
-Badges ;
-Papier sécurisé ;
-...

V. Sûreté maritime :

Partenariats public-privé, sensibilisation et échange d'informations ; recherche d'une plateforme sur laquelle les cas suspects peuvent être signalés : one shot 2023 : 100.000 euros.

Projets de validation de principe avec les pays d'origine : 200.000 euros (récurrents à partir de 2023).

VI. Utilisation des véhicules de service (130 000 euros) :

-Entretien ;
-Carburant ;
-Réparations ;
-Assurances ;
-Contrôle technique ;
-...

VII. Public relations (40 000 euros) :

-Participation à des salons ;
-Catering lors de réunions ;
-Fleurs ;
-Teambuilding ;
-Cadeau de Saint-Nicolas ;
-Campagne électorale de l'OMI (Organisation Maritime Internationale) ;
-...

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Index crédits de fonctionnement et crédits d'investissement (1,1%) : 7 000 euros

-van de Commissie Binnenvaart;
-van het Federaal Overlegplatform Pleziervaart.

III. Audits, analyses en consultancy (41 000 euro):

-Externe audit en certificatie ISO 9001: 2015;
-Brandstofanalyses;
-IMSAS-audit;
-Consultancy opdrachten;
-Tolkopdrachten en vertaling;
-...

IV. Uitrusting (76 000 euro):

-Veiligheidskledij en werkkleding;
-Onderhoud van reddingsvesten;
-Klein materiaal (rolmeters, fototoestellen,...);
-Onderhoud van goederen: gasdetectietoestellen, analysetoestellen voor controle van zwavel,... ;
-Verzekering;
-Telecomkosten;
-Vakliteratuur;
-Badges;
-Veiligheidspapier;
-...

V. Maritieme beveiliging:

Publiek-private samenwerking, sensibilisering en informatie-uitwisseling; onderzoek naar een platform waarop verdachte zaken kunnen gemeld worden: one shot 2023: 100.000 euro.

Proof of concept projecten met bronlanden: 200.000 euro (recurrent vanaf 2023).

VI. Gebruik van dienstvoertuigen (130 000 euro):

-Onderhoud;
-Brandstof;
-Herstellingen;
-Verzekering;
-Technische keuring;
-...

VII. Public relations (40 000 euro):

-Participatie aan beurzen;
-Catering op vergadering;
-Bloemen;
-Teambuilding;
-Sinterklaasgeschenk;
-Verkiezingscampagne IMO (International Maritime Organization);
-...

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

Index werkingskredieten en investeringskredieten (1,1%): 7 000 euro

Economies linéaires : - 7 000 euros (CMR 20-10-2021)

Annulation index (CMR 01-04-2022 Notification Annexe du 14-04-2022) : -11 000 euros

CB 2022 :

Frais de voyage et de séjour suite à l'inspection de l'État du pavillon :

2022 : 3 000 euros

2023 et années suivantes : 5 000 euros

Différence 2023 et années suivantes : + 2 000 euros

Compensé par des recettes.

Sûreté maritime : (CMR 18-10-2022 Notification 18-10-2022) :

2023 : + 300.000 euros

2024 et suivantes : + 200.000 euros

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 53 02 741001 : Dépenses pour l'achat de matériel roulant.

Lineaire besparingen: - 7 000 euro (CMR 20-10-2021)

Indexannulering (CMR 01-04-2022 Notificatie Bijlage van 14-04-2022): -11 000 euro

BC 2022:

Reis-en verblijfkosten nav de vlagstaatsinspectie:

2022: 3 000 euro

2023 en volgende jaren: 5 000 euro

verschil 2023 en volgende jaren: + 2 000 euro

Gecompenseerd door inkomsten.

Maritieme beveiliging: (CMR 18-10-2022 Notification 18-10-2022):

2023: + 300.000 euro

2024 en volgende jaren: + 2.000 euro

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 53 02 741001: Uitgaven voor de aankoop van rollend materieel.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	47	134	135	135	135	135	135	135	Vastleggingen
Liquidations	47	134	135	135	135	135	135	135	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

L'achat de voitures pour remplacer un nombre de voitures de service.

La Direction générale Navigation dispose d'un important parc automobile.

Les véhicules sont utilisés par les inspecteurs de la Direction générale Navigation.

Méthode de calcul de la dépense

Lors de l'achat de véhicules, on analyse toujours quel type de véhicule est le plus approprié dans le cadre du budget disponible, en termes de nombre et de respect de l'environnement. Ceci influence naturellement le prix. L'achat de 7 véhicules de service est prévu.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Aankoop van wagens ter vervanging van een aantal dienstvoertuigen.

Het Directoraat-generaal Scheepvaart heeft een belangrijk wagenpark.

De voertuigen worden gebruikt door de inspecteurs van het Directoraat-generaal Scheepvaart.

Berekeningsmethode van de uitgave

Bij het aankopen van voertuigen wordt steeds de afweging gemaakt welke soort voertuigen binnen het ter beschikking gestelde budget het meest geschikt zijn, naar aantal en naar milieuvriendelijkheid. Dit heeft vanzelfsprekend een invloed op de prijs. De aankoop van 7 dienstvoertuigen wordt voorzien.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Index crédits de fonctionnement et crédits d'investissement (1,1%) : 1 000 euros.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 53 02 742201 : Dépenses pour l'acquisition de biens meubles durables, à l'exception des dépenses informatiques.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

Index werkingskredieten en investeringskredieten (1,1%): 1 000 euro.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 53 02 742201: Uitgaven voor de aankoop van duurzame goederen met uitsluiting van de informatica uitgaven.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	1	10	10	10	10	10	10	10	Vastleggingen
Liquidations	-	10	10	10	10	10	10	10	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Achat d'appareils de mesure (électroniques).

Lors des inspections, les inspecteurs doivent entre autres être équipés de compteurs à gaz. Ceux-ci constituent un élément indispensable de l'équipement de sécurité.

Méthode de calcul de la dépense

10 000 euros pour le renouvellement du matériel de travail (électronique) durable (sonomètres classe I et classe II, mesureurs d'oxygène et appareils de détection de gaz).

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

PROGRAMME 1

MODERNISATION DU DROIT DE LA NAVIGATION

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Aankoop van een aantal (elektronische) meetinstrumenten.

Bij de inspecties de inspecteurs dienen onder andere te worden uitgerust met gasmeters. De gasmeters zijn een noodzakelijk element van de veiligheidsuitrusting.

Berekeningsmethode van de uitgave

10 000 euro voor de vernieuwing van duurzaam (elektronisch) werkmateriaal (geluidsmeters klasse I en klasse II, zuurstofmeters en gasdetectietoestellen).

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

PROGRAMMA 1

MODERNISERING VAN DE SCHEEPVAARTRECHT

Objectifs poursuivis par le programme

Ce programme comprend la mise en œuvre du Code belge de la navigation et la modernisation du transport maritime et fluvial.

Moyens mis en œuvre*10. Modernisation du droit de la navigation*

A.B. 33 53 10 121122: *Frais divers liés à la modernisation de la navigation hors frais informatiques.*

Nagestreefde doelstellingen door het programma

Dit programma omvat de uitvoering van het Belgisch scheepvaartwetboek en de modernisering van de scheepvaart.

Aangewende middelen*10. Modernisering van de scheepvaartrecht*

B.A. 33 53 10 121122: *Diverse kosten verbonden aan de modernisering van de scheepvaart met uitzondering van informatica kosten.*

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	113	191	191	189	189	189	189	189	Vastleggingen
Liquidations	116	191	191	189	189	189	189	189	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Des initiatives sont prises pour moderniser la navigation en général et en particulier en ce qui concerne l'environnement et la durabilité, la sûreté et la sécurité.

Ces initiatives doivent permettre de répondre aux évolutions nationales, européennes et internationales. En outre, il s'agit non seulement de questions juridiques mais surtout de réponses à apporter aux évolutions dans de nombreux autres domaines du transport maritime : l'environnement et durabilité, les aspects sociaux, la sûreté et la sécurité, les évolutions techniques et technologiques ... sans oublier l'élément humain bien sûr.

L'administration n'a pas suffisamment de personnel pour cela. Le recours à des experts externes se fera par le biais de marchés publics. La Belgique, en tant qu'État du pavillon, État du port et État côtier, doit être en mesure de réagir rapidement.

Méthode de calcul de la dépense

Un soutien externe est nécessaire pour la **modernisation de la législation** (30 000 euros).

Dans le cadre de l'évolution et de la modernisation de la navigation, une **étude sur la navigation autonome** (MASS / ROC) devrait être réalisée, en particulier pour les « Remote Operating Centres » : (60 000 euros).

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Er worden initiatieven genomen tot modernisering van de scheepvaart in het algemeen en in het bijzonder inzake milieu en duurzaamheid, veiligheid en beveiliging.

Deze initiatieven moeten toelaten om in te spelen op nationale, Europese en internationale evoluties. Bovendien gaat het niet alleen om juridische aangelegenheden maar vooral over het inspelen op evoluties op vele andere vlakken van de scheepvaart: milieu en duurzaamheid, sociale aspecten, veiligheid en beveiliging, technische en technologische evoluties ... om het menselijk element natuurlijk niet te vergeten.

De administratie is hiervoor onvoldoende bemand. Beroep op externe deskundigen zal gebeuren door middel van overheidsopdrachten. Het komt er voor België als vlaggenstaat, havenstaat en kuststaat op aan om hier snel op te kunnen inspelen.

Berekeningsmethode van de uitgave

Externe ondersteuning is noodzakelijk voor de **moderinsering van de wetgeving** (30 000 euro).

In het kader van de evolutie en de modernisering van de scheepvaart dient een **studie rond autonome vaart** (MASS / ROC) te worden uitgevoerd, in het bijzonder voor "Remote Operating Centres": (60 000 euro).

Dans le cadre de l'environnement, un soutien externe est nécessaire pour la mise en œuvre de **l'analyse des lacunes concernant la création des corridors maritimes verts** (30 000 euros).

Il convient de prévoir le budget nécessaire à la réalisation d'études et de recherches sur la **sécurité et la sûreté de la navigation belge** (71 000 euros).

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

PROGRAMME 2

CONTRIBUTIONS A DES ORGANISATIONS INTERNATIONALES

Objectifs poursuivis par le programme

Dans le cadre de ce programme, la Belgique satisfait à ses obligations internationales en matière de navigation. Considérant le fait que la Belgique possède une flotte marchande considérable, 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.

Moyens mis en œuvre

20. Respect des engagements internationaux.

A.B. 33 53 20 354001 : Associations internationales maritimes ; OMI - Londres, Patrouilles Atlantiques (cfr. art. 2.33.2 Budget général des dépenses).

In het kader van milieu is externe ondersteuning nodig voor de uitvoering van **gap analysis inzake het creëren van green maritime corridors** (30 000 euro).

Het nodige budget dient te worden voorzien voor de uitvoering van studie en onderzoek inzake **veiligheid en beveiliging van de Belgische Scheepvaart** (71 000 euro).

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

PROGRAMMA 2

BIJDRAGEN AAN INTERNATIONALE INSTELLINGEN

Nagestreefde doelstellingen door het programma

In het kader van dit programma voldoet België aan zijn internationale verplichtingen betreffende de scheepvaart. Gelet op het feit dat België een aanzienlijke koopvaardijvloot heeft, is het voor België als vlaggenstaat van belang om aan zijn internationale verplichtingen te voldoen en de evoluties in de internationale scheepvaart van nabij te volgen.

Aangewende middelen

20. Nakomen van internationale verbintenissen.

B.A. 33 53 20 354001: Internationale maritieme organisaties; IMO - Londen, Atlantische patrouilles (cfr. art. 2.33.2 Algemene Uitgavenbegroting).

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	267	296	296	296	296	296	296	296	Vastleggingen
Liquidations	267	296	296	296	296	296	296	296	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

I. ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE (OMI)

Loi du 26 juin 1951 portant approbation de la Convention relative à la Création d'une Organisation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

I. INTERNATIONALE MARITIEME ORGANISATIE (IMO)

Wet van 26 juni 1951 houdende goedkeuring van het Verdrag nopens de oprichting van een Intergouvernementele Maritieme Consultatieve

maritime consultative intergouvernementale et des Annexes, signées à Genève le 6 mars 1948.

II. MEMORANDUM D'ENTENTE DE PARIS (PARIS MOU)

Le Mémorandum d'Entente (MOU) de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port et l'accord financier y relatif, signé à Paris le 26 janvier 1982 ;

Directive 2009/16/EG du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port (refonte) (texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) ;
Arrêté royal du 22 décembre 2010 relatif au contrôle par l'État du port.

III. NORTH ATLANTIC ICE PATROL (NAIP)

Loi du 10 août 1979 portant approbation de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, et de l'Annexe, faites à Londres le 1er novembre 1974 et du Protocole de 1978 relatif à cette Convention, et de l'Annexe, fait à Londres le 17 février 1978.

Présentation intégrale de l'organe subventionné

I. L'Organisation Maritime Internationale est une agence des Nations Unies, responsable de la sécurité de la navigation et de la prévention de la pollution du milieu marin par les navires.

La Belgique est membre de l'OMI depuis 1951 (Loi du 26 juin 1951 portant approbation de la Convention relative à la Création d'une Organisation maritime consultative intergouvernementale et des Annexes, signées à Genève le 6 mars 1948).

II. L'organisation "MOU de Paris" se compose de 27 administrations maritimes et englobe les eaux des États côtiers européens et le bassin de l'Atlantique Nord de l'Amérique du Nord à l'Europe. L'organisation défend un système harmonisé de contrôle de l'État du port. Ce contrôle fait en sorte que les navires respectent les normes internationales de sécurité, de sûreté et de respect de l'environnement. Sont également prises en compte les conditions de vie et de travail des équipages à bord.

Depuis 1982, la Belgique est membre du MOU de Paris (annexe 5, point 7 du Mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port et l'accord financier y relatif, signé à Paris le 26 janvier 1982).

Organisatie zomede de Bijlagen, ondertekend te Genève op 6 maart 1948.

II. PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING (PARIS MOU)

Het Memorandum van Overeenstemming (MOU) van Parijs houdende controle van de schepen door de havenstaat als mede het bijbehorende financieel akkoord, ondertekend te Parijs op 26 januari 1982;

Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole (herschikking) (voor de EER relevante tekst);
Koninklijk besluit van 22 december 2010 betreffende havenstaatcontrole.

III. NORTH ATLANTIC ICE PATROL (NAIP)

Wet van 10 augustus 1979 houdende goedkeuring van het Internationaal Verdrag van 1974 voor de beveiliging van mensenlevens op zee, en van de Bijlage, opgemaakt te Londen op 1 november 1974, en van het Protocol van 1978 betreffende dit Verdrag, en van de Bijlage, opgemaakt te Londen op 17 februari 1978.

Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan

I. De Internationale Maritieme Organisatie is een agentschap van de Verenigde Naties en is verantwoordelijk voor de veiligheid van de scheepvaart en de preventie van verontreiniging van de zee door schepen.

België is sinds 1951 lid van IMO (Wet van 26 juni 1951 houdende goedkeuring van het Verdrag nopens de oprichting van een Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie en de Bijlagen, ondertekend op 6 maart 1948 te Genève).

II. De organisatie "Paris MOU" bestaat uit 27 maritieme administraties en omvat de wateren van de Europese kuststaten en het Noord-Atlantisch bekken Noord-Amerika tot Europa. De organisatie verdedigt een geharmoniseerd stelsel van havenstaatcontrole. Dergelijke controle dient ervoor te zorgen dat schepen voldoen aan de internationale veiligheid, beveiliging en milieunormen. Tevens wordt er toegezien op de leef- en werkomstandigheden van de bemanning.

België is sinds 1982 lid van Paris MOU (bijlage 5, punt 7 van Het Memorandum van Overeenstemming (MOU) van Parijs houdende controle van de schepen door de havenstaat als mede het bijbehorende

III. Le "North Atlantic Ice Patrol" contribue à la sécurité et à l'efficacité de la navigation ainsi qu'à la protection du milieu marin par une surveillance de la présence d'icebergs dans l'Atlantique Nord.

La Belgique est membre du NAIP depuis 1979 (Loi du 10 août 1979 portant approbation de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, et de l'Annexe, faites à Londres le 1er novembre 1974 et du Protocole de 1978 relatif à cette Convention, et de l'Annexe, fait à Londres le 17 février 1978).

Méthode de calcul de la dépense

I. La contribution des états membres aux frais de fonctionnement de l'Organisation maritime internationale (OMI) est composée de trois éléments, à savoir : un montant fixe minimum qui est le même pour l'ensemble des états membres, un pourcentage qui dépend de la contribution NU et un montant variable qui est fixé sur la base de la jauge brute de la flotte de l'état membre. Pour la détermination du montant du troisième élément, il y a lieu de tenir compte de la jauge brute de la flotte belge tel qu'elle sera publiée dans le "Lloyds Register". La contribution annuelle est estimée à 173 400 GBP (207 000 euros).

II. Concerne la contribution de la Belgique aux frais de fonctionnement du Secrétariat pour le système d'information dans le cadre du Mémoire d'Entente de Paris concernant le contrôle des bateaux par l'État du port et également de l'accord financier y afférent signé à Paris le 26 janvier 1982. La contribution annuelle pour 2022 est estimée à 36 500 euros.

III. La Belgique devra payer une partie des frais résultant de l'organisation d'un service de patrouille d'observation des icebergs dans l'océan Atlantique nord. Le montant à payer est déterminé sur base de la jauge brute de la flotte Belge. La contribution annuelle est estimée à 48 000 USD (43 500 euros).

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

financieel akkoord, ondertekend te Parijs op 26 januari 1982).

III. De "North Atlantic Ice Patrol" draagt bij tot de veiligheid en de efficiëntie van de scheepvaart en tot de bescherming van het mariene milieu door het opvolgen van de aanwezigheid van ijsbergen in de Noord-Atlantische Oceaan.

België is sinds 1979 lid van NAIP (Wet van 10 augustus 1979 houdende goedkeuring van het Internationaal Verdrag van 1974 voor de beveiliging van mensenlevens op zee, en van de Bijlage, opgemaakt te Londen op 1 november 1974, en van het Protocol van 1978 betreffende dit Verdrag, en van de Bijlage, opgemaakt te Londen op 17 februari 1978).

Berekeningsmethode van de uitgave

I. De bijdrage van de lidstaten in de werkingskosten van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) is samengesteld uit drie componenten namelijk: een vast minimumbedrag dat voor elke lidstaat gelijk is, een percentage dat afhankelijk is van de VN-bijdrage van de lidstaat en een veranderlijk bedrag dat bepaald wordt op basis van de bruto tonnenmaat van de vloot van de lidstaat. Voor het bepalen van de derde component moet er rekening worden gehouden met de bruto tonnenmaat van de Belgische vloot zoals die zal worden gepubliceerd in "Lloyds register". De jaarlijkse bijdrage wordt geraamd op 173 400 GBP (207 000 euro).

II. Het betreft de bijdrage van België in de werkingskosten van het Secretariaat voor het informatiesysteem in het kader van het Memorandum van Overeenstemming van Parijs houdende controle van de schepen door de havenstaat als mede het bijbehorende financieel akkoord, ondertekend te Parijs op 26 januari 1982. De jaarlijkse bijdrage voor 2022 wordt geraamd op 36 500 euro.

III. België zal een aandeel moeten betalen in de kosten voortspruitende uit het organiseren van een patrouilledienst voor de waarneming van ijsbergen in de Noord-Atlantische Oceaan. Het te betalen bedrag wordt bepaald op basis van de bruto tonnenmaat van de Belgische vloot. De jaarlijkse bijdrage wordt geraamd op 48 000 USD (43 500 euro).

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

PROGRAMME 3

SUBSIDES DANS LE CADRE DE LA NAVIGATION

Objectifs poursuivis par le programme

L'objectif est de soutenir les initiatives des associations qui contribuent au secteur maritime en tant que tel, pour les initiatives concernant la variation des différentes disciplines, pour les initiatives concernant la sécurité, la durabilité, ...

Moyens mis en œuvre

30. Subsidies en matière de navigation

A.B. 33 53 30 330001 : subsidies en matière de navigation

PROGRAMMA 3

SUBSIDIES IN HET KADER VAN DE SCHEEPVAART

Nagestreefde doelstellingen door het programma

Het doel is om initiatieven van verenigingen te ondersteunen die bijdragen aan de scheepvaart als sector op zich, voor initiatieven rond variatie van de verschillende disciplines, voor initiatieven rond veiligheid, duurzaamheid, ...

Aangewende middelen

30. Subsidies in het kader van de scheepvaart

B.A. 33 53 30 330001: subsidies in het kader van de scheepvaart

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	-	-	5	5	5	5	5	5	Vastleggingen
Liquidations	-	-	5	5	5	5	5	5	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Les initiatives qui contribuent au secteur maritime belge au sens large doivent être soutenues. Diverses disciplines peuvent être prises en considération. En premier lieu, des thèmes tels que la sécurité, la durabilité, ...

Présentation intégrale de l'organe subventionné

Diverses associations, organisations et institutions peuvent y prétendre.

Méthode de calcul de la dépense

En 2023, les associations qui contribuent à la promotion de la navigation de la plaisance en tant que secteur à part entière seront soutenues. Un montant de 5 000 euros sera alloué aux initiatives relatives à la navigation de plaisance.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Initiatieven die bijdragen aan de Belgische scheepvaartsector in de ruime betekenis dienen te worden ondersteund. Verschillende disciplines kunnen in aanmerking genomen worden. In eerste instantie wordt gedacht aan thema's als veiligheid, duurzaamheid, ...

Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan

Verschillende verenigingen, organisaties en instellingen kunnen in aanmerking komen.

Berekeningsmethode van de uitgave

In 2023 zullen verenigingen ondersteund worden die bijdragen aan de promotie voor de pleziervaart als sector op zich. Er wordt 5.000 euro voorzien voor initiatieven inzake de pleziervaart.

Gender Impact

Catégorie 3

Les Arrêtés Royaux d'octroi de subsides du SPF Mobilité et Transports, au cours de l'année budgétaire 2023, comporteront en leur sein un article disposant que : « Conformément à la "loi gendermainstreaming" du 12 janvier 2007, l'organisation subsidiée est tenue d'être attentive, dans la réalisation de ses actions, à ne pas renforcer d'éventuelles inégalités entre les hommes et les femmes ainsi qu'à ne pas en créer de nouvelles. »

PROGRAMME 5**FONDS CONCERNANT L'APPLICATION MARITIME ET MARINE****Objectifs poursuivis par le programme**

Ce fonds sera utilisé pour améliorer l'application du Code belge de la Navigation et des lois sur la navigation. Cela concerne à la fois la sécurité et la sûreté du secteur maritime ainsi que la protection du milieu marin. L'amélioration de l'application de la loi peut se faire par l'achat d'équipements, notamment informatiques, la réalisation d'études ou de campagnes de sensibilisation, ainsi que par la fourniture de services.

Moyens mis en œuvre**50. Fonctionnement**

A.B. 33 53 50 121101 : Achat de biens non-durables et de services (à l'exclusion des dépenses informatiques)

Gender Impact

Categorie 3

De koninklijke besluiten tot toekenning van subsidies van de FOD Mobiliteit en Vervoer, tijdens het begrotingsjaar 2023, zullen een artikel bevatten dat bepaalt: "Overeenkomstig de "wet gendermainstreaming" van 12 januari 2007 is de gesubsidieerde organisatie verplicht er bij de uitvoering van haar acties op toe te zien dat de ongelijkheden tussen mannen en vrouwen niet worden versterkt en dat er geen nieuwe ongelijkheden worden gecreëerd."

PROGRAMMA 5**FONDS BETREFFENDE DE MARITIEME EN MARIENE HANDHAVING****Nagestreefde doelstellingen door het programma**

Dit fonds zal worden aangewend voor het verbeteren van de handhaving van het Belgisch Scheepvaartwetboek en de scheepvaartwetten. Dit betreft zowel de veiligheid als beveiliging van de maritieme sector, als de bescherming van het mariene milieu. Het verbeteren van de handhaving kan bereikt worden door middel van de aankoop van materiaal, met inbegrip van informatica, het uitvoeren van studies of sensibiliseringscampagnes, evenals door de levering van diensten.

Aangewende middelen**50. Werking**

B.A. 33 53 50 121101: Bestendige uitgaven voor aankoop van niet-duurzame goederen en van diensten (met uitzondering van de informatica-uitgaven)

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	-	-	-	-	-	-	-	-	Vastleggingen
Liquidations	-	-	-	-	-	-	-	-	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Chapitre 2 du titre 5 du livre 2 du Code maritime belge : sûreté maritime qui entrera en vigueur le 1er janvier 2023 (loi du 13 10 2022 modifiant le Code belge de la Navigation concernant la sûreté maritime).

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Hoofdstuk 2 van Titel 5 van Boek 2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek: maritieme beveiliging dat in werking zal treden op 1 januari 2023 (wet van 13 10 2022 tot wijziging van het Belgisch

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 53 50 121104 : Dépenses diverses de fonctionnement relatives à l'informatique

Scheepvaartwetboek betreffende de maritieme beveiliging).

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 53 50 121104: Allerhande werkingsuitgaven met betrekking tot de informatica

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	-	-	-	-	-	-	-	-	Vastleggingen
Liquidations	-	-	-	-	-	-	-	-	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Chapitre 2 du titre 5 du livre 2 du Code maritime belge : sûreté maritime qui entrera en vigueur le 1er janvier 2023 (loi du 13 10 2022 modifiant le Code belge de la Navigation concernant la sûreté maritime).

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

*A.B. 33 53 50 742201 : Dépenses pour l'acquisition de biens meubles durables (à l'exclusion des dépenses informatiques)***Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis**

Hoofdstuk 2 van Titel 5 van Boek 2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek: maritieme beveiliging dat in werking zal treden op 1 januari 2023 (wet van 13 10 2022 tot wijziging van het Belgisch Scheepvaartwetboek betreffende de maritieme beveiliging).

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 53 50 742201: Uitgaven voor aankopen van duurzame goederen (met uitzondering van de informatica-uitgaven)

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	-	-	-	-	-	-	-	-	Vastleggingen
Liquidations	-	-	-	-	-	-	-	-	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Chapitre 2 du titre 5 du livre 2 du Code maritime belge : sûreté maritime qui entrera en vigueur le 1er janvier 2023 (loi du 13 10 2022 modifiant le Code belge de la Navigation concernant la sûreté maritime).

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Hoofdstuk 2 van Titel 5 van Boek 2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek: maritieme beveiliging dat in werking zal treden op 1 januari 2023 (wet van 13 10 2022 tot wijziging van het Belgisch Scheepvaartwetboek betreffende de maritieme beveiliging).

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

A.B. 33 53 50 742204 : Dépenses d'investissement relatives à l'informatique

B.A. 33 53 50 742204: Investeringsuitgaven inzake de informatica

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	-	-	-	-	-	-	-	-	Vastleggingen
Liquidations	-	-	-	-	-	-	-	-	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Chapitre 2 du titre 5 du livre 2 du Code maritime belge : sûreté maritime qui entrera en vigueur le 1er janvier 2023 (loi du 13 10 2022 modifiant le Code belge de la Navigation concernant la sûreté maritime).

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Hoofdstuk 2 van Titel 5 van Boek 2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek: maritieme beveiliging dat in werking zal treden op 1 januari 2023 (wet van 13 10 2022 tot wijziging van het Belgisch Scheepvaartwetboek betreffende de maritieme beveiliging).

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

Section 33**SPF MOBILITE ET TRANSPORTS****DIVISION ORGANIQUE : 55****INFRASTRUCTURE TRANSPORT****Missions assignées**

La Direction Infrastructure de Transports a pour mission de mettre en œuvre l'Accord de Coopération du 15 septembre 1993 entre l'État fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale qui a pour objet de réaliser une série d'initiatives destinées à promouvoir le rôle international et la fonction de capitale de Bruxelles. Cet Accord de Coopération est appelé 'Beliris'.

L'équipe de Beliris met son expertise au service de ses partenaires et s'investit au quotidien dans des projets de qualité et durables qui améliorent la qualité de vie de leurs futurs utilisateurs. Beliris agit en tant que maître d'ouvrage et concrétise les idées de ses partenaires. Par son action, Beliris met en scène les besoins des bruxellois et des visiteurs de la capitale.

En 28 ans, Beliris a permis :

- de redynamiser de nombreux quartiers ;
- de créer des espaces publics de qualité ;
- de créer de nombreuses plaines de jeux ;
- de créer des nouveaux parcs et d'en préserver d'autres ;
- de rénover des infrastructures sportives ;
- de sécuriser de nombreux abords d'école ;
- de rénover ou d'améliorer des théâtres et d'autres infrastructures à vocation culturelle ;
- de mettre en valeur le patrimoine bruxellois ;
- de réaménager des rues, des avenues et des boulevards ;
- de rénover ou créer des stations de métro ;
- d'investir dans le développement du tram ;
- de créer des pistes cyclables ;
- de rénover des logements sociaux.

PROGRAMME 2

**FONDS DE FINANCEMENT DU RÔLE
INTERNATIONAL ET DE LA FONCTION DE
CAPITALE DE BRUXELLES**

Objectifs poursuivis par le programme**Sectie 33****FOD MOBILITEIT EN VERVOER****ORGANISATIEAFDELING: 55****VERVOERSINFRASTRUCTUUR****Toegewezen opdrachten**

De Directie Vervoerinfrastructuur heeft als missie het Samenwerkingsakkoord van 15 september 1993 tussen de federale staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, dat als voorwerp het realiseren van een reeks initiatieven om de internationale rol en de functie van hoofdstad van Brussel te promoten heeft, uit te voeren. Dit samenwerkingsakkoord wordt 'Beliris' genoemd.

De diensten van Beliris stellen hun expertise ten dienste van hun partners en wijden zich elke dag aan kwaliteitsvolle en duurzame projecten die de levenskwaliteit van de toekomstige gebruikers zullen verbeteren. Beliris treedt op als bouwheer en verwezenlijkt de ideeën van hun partners. Door de inspanningen van Beliris worden de noden van de Brusselaars en de bezoekers van onze hoofdstad ingevuld.

In 28 jaar tijd heeft Beliris:

- talrijke wijken laten heropleven;
- kwaliteitsvolle openbare ruimtes gecreëerd;
- verschillende speelpleinen gebouwd;
- nieuwe parken aangelegd en andere opgefrist;
- sportinfrastructuren vernieuwd;
- schoolomgevingen beveiligd;
- theaters en andere culturele infrastructuur gerenoveerd of verbeterd;
- het Brusselse erfgoed opgewaardeerd;
- straten, lanen en steenwegen heraangelegd;
- metrostations gerenoveerd en gebouwd;
- geïnvesteerd in het tramnet;
- fietspaden aangelegd;
- sociale woningen gerenoveerd.

PROGRAMMA 2

**FONDS TER FINANCIERING VAN DE
INTERNATIONALE ROL EN DE
HOOFDSTEDELIJKE FUNCTIE VAN BRUSSEL**

Nagestreefde doelstellingen door het programma

Base légale ou réglementaire

La Loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, modifiée par la loi spéciale du 8 août 1988, notamment l'article 6, § 1^{er}, X, l'article 6, § 3, 5^o et l'article 92 bis, § 1^{er} ;

la Loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux Institutions bruxelloises, notamment l'article 43 ;

l'Accord de Coopération du 15 septembre 1993 entre l'État 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, l'Avenant n° 10 bis du 27 juillet 2011, l'Avenant n° 11 du 8 juin 2012 et l'Avenant n° 12 du 24 mars 2016, l'Avenant n° 13 du 3 octobre 2018, l'Avenant n° 14 du 26 mai 2021 ;

la loi du 10 août 2001 créant un Fonds de financement du rôle international et de la fonction de capitale de Bruxelles tel qu'elle a été amendée 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'État peut exécuter des travaux à caractère national et/ou international.

La concrétisation de l'Accord de Coopération État fédéral / Région de Bruxelles-Capitale du 15.09.1993 et des Avenants n° 1 à 14 a été traduite en termes financiers dans les budgets successifs du département.

L'Accord de Coopération entre l'État et la Région de Bruxelles-Capitale est en effet un accord politique par lequel l'État fédéral s'engage à mettre à la disposition de la région de Bruxelles-capitale : 49 578 704 euros par an de 1993 à 1997, 50 570 279 euros en 1998, 51 561 853 euros en 1999, 63 956 629 euros en 2000, 76 351 205 euros par an en 2001 et 2002 et 101 190 000 euros par an en 2003, 2004, 2005 et 2006, 125 000 000 euros en 2007 ; 375 000 000 euros sur 3 ans (2008 à 2010) ; 375 000 000 euros sur 3 ans (2012 à 2014) ; 375 000 000 euros (125 millions par an) pour la période 2015-2017 ; 250 000 000 euros (125 millions par an) pour la période 2018-2019 ; 383 587 920 euro

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^o en het artikel 92 bis, § 1 ;

bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse Instellingen, inzonderheid het artikel 43 ;

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 nr. 10 bis van 27 juli 2011, Bijakte nr. 11 van 8 juni 2011, Bijakte nr. 12 van 24 maart 2016, Bijakte nr. 13 van 3 oktober 2018, Bijakte nr. 14 van 26 mei 2021 ;

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 Bijakten nrs. 1 tot 14 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 1997 49 578 704 euro per jaar, in 1998 50 570 279 euro, in 1999 51 561 853 euro, in 2000 63 956 629 euro, in 2001 en 2002 76 351 205 euro per jaar, en in 2003, 2004, 2005 en 2006 101 190 000 euro per jaar, voor 2007 125 000 000 euro ; 375 000 000 euro voor de periode van 3 jaar (2008 tot en met 2010) ; 375 000 000 euro (125 miljoen per jaar) voor de periode 2012-2014 ; 375 000 000 euro (125 miljoen per jaar) voor de periode 2015-2017 ; 250 000 000 euro (125 miljoen per jaar) voor de periode 2018-2019 ; 383 587 920 euro

(125 millions par an à indexer) pour la période 2020-2022 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 État fédéral / Région de Bruxelles Capitale. Après l'approbation du Gouvernement fédéral et du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, l'Avenant est signé par les ministres du Comité de Coopération.

L'Avenant n° 14 a été approuvé le 26 mai 2021 et prévoit le programme pour les années 2020-2022. Le budget global prévu s'élève à 845 782 172,48 euros. L'absence d'avenant prolongeant l'Accord de Coopération au-delà du 31.12.2022 n'empêche pas la mise en oeuvre de ce programme budgétaire (voir publication avenant 14 Moniteur Belge 08/07/2021).

Les grands axes de l'Avenant n° 14

Ce programme fait la part belle aux initiatives visant à promouvoir le transport public et la mobilité douce par la création d'un RER vélo ou l'extension du métro, dans un esprit d'amélioration de l'intermodalité à Bruxelles. Toutes les initiatives, petites et grandes, visent à mieux penser les modes de déplacement et accordent une attention particulière à l'accessibilité, à la sécurité piétonne et cycliste et aux transports en commun. Par ce programme, Beliris veut mener des investissements à long terme qui ont une réelle plus-value à long terme pour les habitants et les visiteurs de Bruxelles.

L'Avenant 14 s'articule autour de 5 grands axes : mobilité, revitalisation et développement urbain, culture sports et patrimoine, espaces publics et espaces verts, infrastructures à finalité économique et centres de formation.

1. Mobilité

Un tiers du budget est consacré à la mobilité, une grande attention étant accordée aux infrastructures routières inclusives qui donnent plus d'espace aux cyclistes, aux marcheurs et aux autres usagers actifs de la route et améliorent l'accessibilité pour les personnes moins valides. L'accent est mis sur la poursuite du développement du réseau cyclable bruxellois, la construction de 3 ponts piétonniers et la rénovation de 3 grandes avenues : Toison d'Or, Lambermont et Emile Bockstael

2018-2019; 383 587 920 euro (125 miljoen per jaar te indexer) voor de periode 2020-2022 ter beschikking te stellen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, 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. Na goedkeuring door de Federale Regering en door de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt de Bijakte ondertekend door de ministers van het Samenwerkingscomité.

Bijakte nr. 14 werd goedgekeurd op 26 mei 2021 en voorziet een programma voor de jaren 2020-2022. Het totaal voorziene budget bedraagt 845 782 172,48 euro. Het ontbreken van een bijakte die het Samenwerkingsakkoord verlengt tot na 31/12/2022 is geen belemmering voor de uitvoering van het begrotingsprogramma (zie publicatie bijakte 14 Belgisch Staatsblad 08/07/2021).

De hoofdlijnen van Bijakte nr. 14

Het merendeel van het programma wordt gewijd aan initiatieven die het openbaar vervoer en de zachte mobiliteit bevorderen door de creatie van een fiets-GEN of de uitbreiding van de metro, die de intermodaliteit in Brussel verbeteren. Al deze initiatieven, zowel grote als kleine, zoeken betere manieren om ons te verplaatsen en besteden extra aandacht aan toegankelijkheid, veiligheid van voetgangers en fietsers en openbaar vervoer. Door dit programma wil Beliris investeringen uitvoeren die ook op lange termijn een echte meerwaarde hebben voor de bewoners en de bezoekers van Brussel.

Bijakte 14 zet in op 5 grote domeinen: mobiliteit, herwaardering wijken en stadsontwikkeling, cultuur sport en erfgoed, openbare ruimten en groene zones, economische infrastructuur en opleidingscentra.

1. Mobiliteit

Een derde van het budget wordt besteed aan mobiliteit, waarbij veel aandacht gaat naar inclusieve weginfrastructuur die fietsers, wandelaars en andere actieve weggebruikers meer ruimte geeft en de toegankelijkheid voor mindervalide personen verbetert. Er wordt ingezet op de verdere ontwikkeling van het fietsnetwerk van Brussel, de bouw van 3 voetgangersbruggen en de herinrichting van 3 grote lanen: Guldenvlies, Lambermont en Emile Bockstael.

2. Revitalisation et développement urbain

Un quart du budget est consacré au développement urbain et à la revitalisation des quartiers par le développement de zones prioritaires telles que Biestebroek, Josaphat et Delta, la contribution aux contrats de quartier et la rénovation de logements sociaux. L'objectif est toujours le même : créer des quartiers de qualité qui invitent à se promener, à faire du sport et à se rencontrer, et créer des espaces de vie agréables pour les Bruxellois. En bref : faire en sorte que Bruxelles reste une ville dynamique.

3. Culture, sport et patrimoine

Un cinquième du budget a été alloué à la culture, aux sports et au patrimoine. Le plus grand projet de cette catégorie est la construction d'un stade national de hockey. Parmi les autres projets, citons la création de plusieurs centres culturels ou artistiques, un complexe sportif à Evere, et une intervention, petite mais importante, pour l'Atomium et la Bibliothèque Royale.

4. Espaces publics et espaces verts

9 % du budget sont consacrés aux espaces verts ou aux espaces publics pour, entre autres, l'aménagement d'un domaine récréatif à Neerpede, l'abaissement du Quai des Péniches et du Quai des Armateurs, la construction d'un écoduc dans la forêt de Soignes et la reconstruction des chemins du parc de Tournay-Solvay.

5. Infrastructures à finalité économique et de formation

Les 5 % restants sont investis dans divers centres de formation pour combler les professions en manque de personnel.

Indicateurs

Le niveau des engagements et liquidations réalisés annuellement donne une indication de la réalisation optimale du programme d'investissement

Moyens mis en œuvre

20. Personnel

A.B. 33 55 20 110003 : Rémunérations et allocations généralement quelconques : personnel statutaire définitif et stagiaire.

2. Herwaardering wijken en stadsontwikkeling

Een vierde gaat naar stadsontwikkeling en heropleving van wijken via de ontwikkeling van prioritaire zones als Biestebroek, Josaphat en Delta, bijdragen aan wijkcontracten en de renovatie van sociale woningen. Het doel is steeds dezelfde: hoogwaardige wijken aanleggen die uitnodigen om buiten te wandelen, sporten en elkaar te ontmoeten, en aangename leefruimtes creëren voor de Brusselaars. Kortom: zorgen dat Brussel een bruisende stad blijft.

3. Cultuur, sport en erfgoed

Een vijfde werd toebedeeld aan cultuur, sport en erfgoed. Het grootste project in deze categorie is de bouw van een nationaal hockeystadion. Verder gaat het om de creatie van verschillende culturele of artistieke centra, een sportcomplex in Evere, en een kleine maar belangrijke ingreep voor het Atomium en de Koninklijke Bibliotheek.

4. Openbare ruimten en groene zones

9% van het budget gaat naar groene of publieke ruimtes voor onder andere de ontwikkeling van een recreatief domein in Neerpede, de verlaging van de Aken- en Rederskaai, de bouw van een ecoduct in het Zoniënwood, en de heraanleg van de paden in het Tournay-Solvaypark.

5. Economische infrastructuur en opleidingscentra

De resterende 5% wordt geïnvesteerd in diverse opleidingscentra met het oog op de invulling van knelpuntberoepen.

Indicatoren

Het niveau van de jaarlijkse gerealiseerde vastleggingen en vereffeningen geven een indicatie van een optimale realisatie van het investeringsprogramma.

Aangewende middelen

20. Personeel

B.A. 33 55 20 110003: Bezoldigingen en anderhande toelagen: vast en stagedoend statutair personeel.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	6 659	7 528	7 975	7 975	7 975	7 975	7 975	7 975	Vastleggingen
Liquidations	6 659	7 679	7 975	7 975	7 975	7 975	7 975	7 975	Vereffeningen

Méthode de calcul de la dépense

Un index de 3,86% est appliqué (322 000 euros) à l'enveloppe globale du personnel de 8 360 000 euros.

Les crédits d'engagement et de liquidation prévus pour le personnel statutaire (A.B. 110003) et non statutaire (A.B. 110004) sera, si nécessaire, modifié au moyen d'une redistribution du crédit en fonction du nombre de postes statutaires et non statutaires.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Le point de départ pour le calcul des crédits de personnel est l'enveloppe de personnel de 8 196 000 euros (voir CB 2022). Bien que l'indexation de 2% ait été acceptée lors de la réunion bilatérale du 18/02/22, dans le tableau détaillé, cela n'a pas été fait sur les crédits du personnel au lieu de compenser l'indexation sur les investissements. Du côté du liquidations, l'indexation a été prévue.

Nous souhaitons donc corriger le niveau de l'enveloppe du personnel à 8 196 000 euros + 164 000 euros = 8 360 000 euros.

Nous appliquerons ensuite le nouvel indice (3,86%) à cette enveloppe, ce qui donne une enveloppe personnelle de 8 682 000 euros.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 55 20 110004 : Rémunérations et allocations généralement quelconques : personnel autre que statutaire.

Berekeningsmethode van de uitgave

Op de globale personeelsenvolpe van 8 360 000 euro wordt een index van 3,86% toegepast (322 000 euro).

De voorziene vastleggings- en vereffeningsskredieten voor zowel statutair (B.A. 110003) als niet-statutair (B.A. 110004) personeel zullen, indien nodig, door middel van een kredietherverdeling worden gewijzigd in functie van het aantal statutairen en niet statutairen.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

Het uitgangspunt voor de berekening van de personeelskredieten is de personeelsenvolpe van 8 196 000 euro (zie BC 2022). Hoewel de indexering van 2% werd aanvaard tijdens de bilaterale vergadering van 18/02/22, werd deze in de detailtabel te niet gedaan op de personeelskredieten i.p.v. de indexering te compenseren op de investeringen. Langs vereffeningsskant werd de indexering wel voorzien.

We wensen het niveau van de personeelsenvolpe bijgevolg te corrigeren naar 8 196 000 euro + 164 000 euro = 8 360 000 euro

Op deze enveloppe passen we dan de nieuwe index toe (3,86%), zodat we uitkomen bij een personeelsenvolpe van 8 682 000 euro.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 55 20 110004: Bezoldigingen en allerhande toelagen: ander dan statutair personeel.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	595	668	707	707	707	707	707	707	Vastleggingen
Liquidations	595	681	707	707	707	707	707	707	Vereffeningen

Méthode de calcul de la dépense

Un index de 3,86% est appliqué (322 000 euros) à l'enveloppe globale du personnel de 8 360 000 euros.

Les crédits d'engagement et de liquidation prévus pour le personnel statutaire (A.B. 110003) et non statutaire (A.B. 110004) sera, si nécessaire, modifié au moyen d'une redistribution du crédit en fonction du nombre de postes statutaires et non statutaires.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Le point de départ pour le calcul des crédits de personnel est l'enveloppe de personnel de 8 196 000 euros (voir CB 2022).

Bien que l'indexation de 2% ait été acceptée lors de la réunion bilatérale du 18/02/22, dans le tableau détaillé, cela n'a pas été fait sur les crédits du personnel au lieu de compenser l'indexation sur les investissements. Du côté du liquidations, l'indexation a été prévue.

Nous souhaitons donc corriger le niveau de l'enveloppe du personnel à 8 196 000 euros + 164 000 euros = 8 360 000 euros.

Nous appliquerons ensuite le nouvel indice (3,86%) à cette enveloppe, ce qui donne une enveloppe personnelle de 8 682 000 euros.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

21. Frais de fonctionnement

A.B. 33 55 21 121101 : Dépenses permanentes pour achat de biens non durables et de services à l'exclusion des dépenses informatiques.

Berekeningsmethode van de uitgave

Op de globale personeelsenveloppe van 8 360 000 euro wordt een index van 3,86% toegepast (322 000 euro).

De voorziene vastleggings- en vereffeningskredieten voor zowel statutair (B.A. 110003) als niet-statutair (B.A. 110004) personeel zullen, indien nodig, door middel van een kredietherverdeling worden gewijzigd in functie van het aantal statutairen en niet statutairen.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

Het uitgangspunt voor de berekening van de personeelskredieten is de personeelsenveloppe van 8 196 000 euro (zie BC 2022).

Hoewel de indexering van 2% werd aanvaard tijdens de bilaterale vergadering van 18/02/22, werd deze in de detailtabel te niet gedaan op de personeelskredieten i.p.v. de indexering te compenseren op de investeringen. Langs vereffeningskant werd de indexering wel voorzien.

We wensen het niveau van de personeelsenveloppe bijgevolg te corrigeren naar 8 196 000 euro + 164 000 euro = 8 360 000 euro.

Op deze enveloppe passen we dan de nieuwe index toe (3,86%), zodat we uitkomen bij een personeelsenveloppe van 8 682 000 euro.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

21. Werkingskosten

B.A. 33 55 21 121101: Bestendige uitgaven voor de aankoop van niet-duurzame goederen en diensten met uitsluiting van de informatica-uitgaven.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	455	428	433	431	431	431	431	431	Vastleggingen
Liquidations	329	428	433	431	431	431	431	431	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Pour les différentes fournitures de bureau, les frais d'affranchissement, l'utilisation de fontaines à eau et de machines à café, le papier toilette, etc., Beliris verse une contribution annuelle au SPF de 300 euros par collaborateur.

Le service de communication prévoit les dépenses suivantes :

- Impression et photographie ;
- publicité et presse : aperçu des contrats de gestion, articles de presse, maintenance du site Web, campagnes de recrutement, matériel promotionnel, signalisation et visibilité sur les sites ;
- événements ;
- équipement de communication.

Au département des ressources humaines, les dépenses suivantes sont nécessaires :

- Organisation : teambuilding, abonnements, ouvrages de référence et publications techniques / juridiques / diverses ; mais aussi des missions de conseil pour améliorer et optimiser le fonctionnement du personnel ;
- développement : budget de formations nécessaire pour maintenir à jour les connaissances du personnel ;
- matériel de travail ;
- soutien et bien-être ;
- remboursement des cartes de service et des frais de transport et des frais pour les missions à l'étranger.

Les autres dépenses importantes sont les coûts de téléphonie mobile, le contrat de service de traduction et les marchés de conseil et de représentation juridiques.

Méthode de calcul de la dépense

Les estimations des engagements ont été établies sur base de la consommation du passé et les prévisions des services d'appui.

Les dépenses sont estimées à 433 000 euros.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Les crédits d'engagement et de liquidation sont indexés à 1,1%

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Voor de diverse kantoorbenodigdheden, frankeerkosten, het gebruik van de waterfonteinen en koffiemachines, toiletpapier, e.z. levert Beliris aan de FOD een jaarlijkse bijdrage van 300 euro per medewerker.

De dienst Communicatie voorziet in volgende uitgaven:

- Drukwerk en fotografie;
- publiciteit en pers: beheerscontract overzicht persartikels, onderhoud website, recrutingscampagnes, promotiemateriaal, signalisatie en zichtbaarheid op de werven;
- evenementen;
- communicatiebenodigdheden.

Bij de dienst Human Resources zijn volgende uitgaven noodzakelijk:

- Organisatie: teambuilding, abonnements, naslagwerken en technische / juridische / diverse publicaties; maar ook consultancyopdrachten om de personeelswerking te verbeteren en te optimaliseren;
- ontwikkeling: opleidingsbudget noodzakelijk om de kennis van het personeel up to date te houden;
- werkmateriaal;
- ondersteuning en welzijn;
- terugbetaling van dienstkaarten en vervoerskosten en van onkosten voor buitenlandse zendingen.

Andere belangrijke uitgaven zijn de mobiele telefoniekosten, de opdracht voor vertaalprestaties en de opdrachten juridisch advies en vertegenwoordiging.

Berekeningsmethode van de uitgave

De ramingen van de vastleggingen werden opgesteld op basis van gegevens uit het verleden, en ramingen van de ondersteunende diensten.

De uitgaven worden geschat op 433 000 euro.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

De vastleggings- en vereffeningskredieten worden geïndexeerd met 1,1%

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 55 21 121104 : frais d'exploitation informatique.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 55 21 121104: Werkingsuitgaven informatica.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	259	359	363	359	359	359	359	359	Vastleggingen
Liquidations	233	359	363	359	359	359	359	359	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

La programmation de notre base de données pour la gestion des contrats de l'Accord de coopération, ainsi que l'évolution et la maintenance du système de gestion électronique des documents SharePoint, nécessitent le (renouvellement du) contrat d'un programmeur/analyste (92 000 euros).

En 2020, l'accent a été mis sur une stratégie de développement d'une infrastructure informatique adaptée avec une analyse de la situation existante, des besoins futurs et une feuille de route pour le processus de transformation. L'organisation dispose ainsi d'un conseil stratégique en matière de technologies de l'information, composé de différents défis, avec une attention particulière pour l'intégration de systèmes et la rationalisation des données sans imputations multiples. La mise en œuvre des différentes recommandations a débuté dans le courant de l'année 2021 et s'étalera sur au moins 2 ans. Le budget 2023 est estimé à 350 000 euros. Cette estimation sera réévaluée au cours de l'année 2023 en fonction du budget mis à disposition.

Autres dépenses informatiques : le leasing du plot center (12 000 euros) et licences diverses (70 000 euros).

Méthode de calcul de la dépense

Les estimations des engagements ont été établies sur base de la consommation du passé et des provisions du service ICT.

Les dépenses sont estimées à 363 000 euros.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

In het kader van de programmatie van onze database voor het beheer van de opdrachten van het Samenwerkingsakkoord alsook de evolutie en het onderhoud van het electronic document managementsysteem SharePoint is de (verlenging van) een contract van een programmeur/analist noodzakelijk (92 000 euro).

In 2020 werd ingezet op een strategie voor ontwikkeling van een aangepast IT-infrastructuur met een analyse van de bestaande situatie, de noden voor de toekomst en een roadmap voor het transformatietraject. Hiermee heeft de organisatie een strategisch IT-advies in handen bestaande uit verschillende uitdagingen, met bijzondere aandacht voor de integratie van systemen en het stroomlijnen van data zonder meervoudige imputatie van gegevens. De implementatie van de diverse aanbevelingen werd in de loop van 2021 opgestart en is gespreid over minstens 2 jaar. Het budget 2023 wordt geschat op 350 000 euro. Deze schatting zal in de loop van 2023 gerevalueerd worden in functie van het ter beschikking gestelde budget.

Andere informatica-uitgaven: de leasing van het plotcenter (12 000 euro) en diverse licenties (70 000 euro).

Berekeningsmethode van de uitgave

De ramingen van de vastleggingen werden opgesteld op basis van gegevens uit het verleden, en voorzieningen van de dienst ICT.

De uitgaven worden geschat op 363 000 euro.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Les crédits d'engagement et de liquidation sont indexés à 1,1%.

Gender Impact

Catégorie 1 – pas d'impact

A.B. 33 55 21 121199 : Indemnités forfaitaires compensatoires de frais de personnel.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

De vastleggings- en vereffeningskredieten worden geïndexeerd met 1,1%.

Gender Impact

Categorie 1 – geen impact

B.A. 33 55 21 121199: Forfaitaire onkostenvergoedingen aan het personeel.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	88	87	88	126	126	126	126	126	Vastleggingen
Liquidations	88	87	88	126	126	126	126	126	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

- A.R. du 13 juillet 2017 fixant les indemnités et remboursements des membres du personnel de la fonction publique fédérale.
- A.R. du 24 janvier 1969 relatif à la réparation, en faveur des membres du personnel du secteur public, des dommages résultant des accidents du travail et des accidents survenus sur le chemin de travail.
- A.R. du 20 avril 2022 sur le télétravail et le travail en bureau satellite.

Crédit destiné au remboursement :

- D'indemnités kilométriques et de frais de parcours et de séjour ;
- des frais de déplacement résultant d'une expertise médicale à la suite d'un accident du travail ;
- de frais de connexion internet pour le télétravail et intervention dans les frais de bureau.

Méthode de calcul de la dépense

Le crédit est adapté aux besoins réels. Le nombre croissant de personnel a été pris en compte.

Le remboursement supplémentaire des frais de bureau représente un coût supplémentaire d'environ 36 000 euros. Les coûts prévus seraient donc

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

- K.B. van 13 juli 2017 tot vaststelling van de toelagen en vergoedingen van de personeelsleden van het federaal openbaar ambt.
- K.B. van 24 januari 1969 betreffende de schadevergoeding ten gunste van personeelsleden van de overheidssector, voor arbeidsongevallen en voor ongevallen op de weg naar en van het werk.
- K.B. van 20 april 2022 rond telewerk en satelietwerk.

Krediet bestemd voor de terugbetaling:

- Van kilometervergoedingen evenals reis- en verblijfkosten;
- van verplaatsingskosten die uit een medische expertise voortvloeien ten gevolge van een arbeidsongeval;
- van de verbindingskosten inzake internet voor het telewerk en tussenkomst in kantoorkosten

Berekeningsmethode van de uitgave

Het krediet werd aangepast aan de reële noden. Er werd rekening gehouden met het stijgende aantal personeelsleden.

De bijkomende vergoeding inzake kantoorkosten betekent een meerkost van ongeveer 36 000 euro. De verwachte kosten zullen dus waarschijnlijk hoger zijn

probablement plus élevés que le crédit actuellement alloué, ce qui pourrait nécessiter une réaffectation.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Les crédits d'engagement et de liquidation sont indexés à 1,1%

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 55 21 214001 : Intérêts de retard pour factures payées en retard.

dan het huidig toegewezen krediet, waardoor mogelijks een herverdeling nodig zal zijn.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

De vastleggings- en vereffeningskredieten worden geïndexeerd met 1,1%

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 55 21 214001: Verwijlinteressen wegens te laat betaalde facturen.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	29	81	81	81	81	81	81	81	Vastleggingen
Liquidations	8	81	81	81	81	81	81	81	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Article 69 de l'Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 14 janvier 2013 établissant les règles générales d'exécution des marchés publics et des concessions de travaux publics, tel que modifié par l'arrêté royal du 22 mai 2014, pour les marchés publics fermés à partir du 16 mars 2013 et l'article 15, §4 du Cahier Général des Charges, tel que modifié en décembre 2002 pour les marchés publics attribués entre le 08 août 2002 et le 15 mars 2013.

Obligation légale de payer ces intérêts de retard pour les paiements tardifs.

Méthode de calcul de la dépense

Vu que ces dépenses ne peuvent pas ou à peine être estimées à l'avance, l'allocation de base sera inscrite au budget avec un montant fixe correspondant à l'évaluation d'une provision. Elles seront alimentées en fonction des besoins par l'intermédiaire d'une redistribution au départ des crédits de fonctionnement et d'investissement.

81 000 euros sont prévus en engagement et en liquidation pour la période 2023-2027.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Artikel 69 van het Koninklijk Besluit van 14 januari 2013 tot bepaling van de algemene uitvoeringsregels van de overheidsopdrachten en van de concessies van openbare werken, zoals gewijzigd door het KB van 22 mei 2014, voor de overheidsopdrachten gesloten vanaf 16 maart 2013 en artikel 15, §4 van de Algemene aannemingsvoorwaarden zoals gewijzigd in december 2002 voor de overheidsopdrachten gegund vanaf 08 augustus 2002 tot 15 maart 2013.

Wettelijke verplichting tot het betalen van verwijlinteressen voor laattijdige betalingen.

Berekeningsmethode van de uitgave

Vermits zulke uitgaven nauwelijks of niet op voorhand kunnen worden geraamd zal de basisallocatie in de begroting worden ingeschreven met een vast bedrag wat overeenkomt met een geschatte provisie. Naargelang de behoeften zullen ze via herverdelingen vanuit de werkings- en investeringskredieten gespijsd worden.

Er wordt 81 000 euro in vastlegging en vereffening voorzien voor de periode 2023 – 2027.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 55 21 742204 : investissements informatiques.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 55 21 742204: Investeringsuitgaven Informatica.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	1	3	-	-	-	-	-	-	Vastleggingen
Liquidations	1	3	-	-	-	-	-	-	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

À la suite du déménagement de la DIT à la rue du Progrès (SPF Mobilité et Transports), la plupart des investissements informatiques sont à charge du SPF. Beliris contribue au budget informatique du SPF via la désaffectation annuelle de 143 000 euros.

L'achat de licences ou de matériel spécifiques pour les agents de Beliris restent à charge du fond.

Méthode de calcul de la dépense

Il n'est pas prévu d'engagement ou de liquidation.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 55 22 452410 : Subvention ULB (Cf. art. 2.33.2 Budget Général des Dépenses).

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Het merendeel van de ICT-investeringen valt na de verhuis van de DVI naar de Vooruitgangstraat (FOD Mobiliteit en Vervoer) ten laste van de FOD. Via de jaarlijkse desaffectatie van 143 000 euro draagt Beliris bij in het IT budget van de FOD.

De aankoop van specifieke licenties of specifiek materiaal voor Beliris-medewerkers blijft ten laste van het fonds.

Berekeningsmethode van de uitgave

Er worden geen vastleggingen of vereffeningen voorzien.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 55 22 452410: Toelage ULB (cf. art. 2.33.2 Algemene Uitgavenbegroting).

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	-	-	-	-	-	-	-	-	Vastleggingen
Liquidations	-	137	-	-	-	-	-	-	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Arrêté Royal du 16 décembre 2020 visant l'octroi d'une subvention de 137 000 euros (publication au Moniteur Belge du 30 avril 2021).

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Koninklijk besluit van 16 december 2020 tot toewijzing van een subsidie van 137 000 euro (publicatie Belgisch Staatsblad 30 april 2021).

Subvention 2020 de 137 000 euros accordée à l'Université Libre de Bruxelles, pour le financement des travaux de désamiantage des bâtiments A, A', B, C, C', C'', F et G du complexe « Couronne » des Casernes à Ixelles.

Méthode de calcul de la dépense

La subvention sera liquidée en 2022.

Pas d'engagement et de liquidation prévus pour la période 2023-2027.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 55 22 512220 : Subside à la SLRB.

Toelage 2020 van 137 000 euro toegekend aan de Universiteit van Brussel, om de asbestverwijderingswerken in de gebouwen A, A', B, C, C', C'', F en G van het complex "Kroon" van de Kazernes in Elsene te financieren.

Berekeningsmethode van de uitgave

De toelage zal verffend worden in 2022.

Er worden geen vastleggingen/vereffeningen voorzien in de periode 2023-2027.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 55 22 512220: Toelage aan de BGHM.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	21 624	-	-	-	-	-	-	-	Vastleggingen
Liquidations	4 406	2 505	-	-	-	-	-	-	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Arrêté royal du 18 juillet 2013 visant l'octroi d'une subvention de 5 369 000 euros octroyés à la Société du Logement de la Région de Bruxelles-Capitale (publication au Moniteur belge du 11 septembre 2013), dont en 2015 un budget de 4 920 182 euros pour la rénovation des logements sociaux Florair II et Florair III à Jette.

Arrêté Royal du 5 décembre 2021 visant l'octroi d'une subvention de 4 297 573 euros (publication au Moniteur Belge du 11 février 2022) à la Société du Logement de la Région de Bruxelles-Capitale pour les travaux de rénovation de l'enveloppe, sécurisation et mise en conformité de l'immeuble de logements sociaux Esseghem à Jette.

Arrêté Royale du 5 décembre 2021 visant l'octroi d'une subvention de 11 294 026,32 euros (publication au Moniteur Belge du 20 janvier 2022) à la Société du Logement de la Région de Bruxelles-Capitale dans le cadre du projet de rénovation de l'immeuble de logements sociaux Peterbos 7 à Anderlecht.

Arrêté Royale du 5 décembre 2021 visant l'octroi d'une subvention de 6 031 514 euros (publication au Moniteur Belge du 7 janvier 2022) à la Société du Logement de la Région de Bruxelles-Capitale dans le cadre de

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Koninklijk Besluit van 18 juli 2013 tot toewijzing van een subsidie van 5 369 000 euro aan de Brusselse Gewestelijke Huisvestingsmaatschappij (publicatie Belgisch Staatsblad 11 september 2013), waarvan in 2015 een bedrag van 4 920 182 euro ter financiering van de renovatie van de sociale woningen Florair II en Florair III in Jette.

Koninklijk Besluit van 5 december 2021 tot toewijzing van een subsidie van 4 297 573 euro (publicatie Belgisch Staatsblad 11 februari 2022) aan de Brussels Gewestelijke Huisvestingsmaatschappij ter financiering van de werken met betrekking tot renovatie, beveiliging en conformering van het gebouw voor sociale huisvesting Esseghem te Jette.

Koninklijk Besluit van 5 december 2021 tot toewijzing van een subsidie van 11 294 026,32 euro (publicatie Belgisch Staatsblad 20 januari 2022) aan de Brussels Gewestelijke Huisvestingsmaatschappij ter financiering van de werken met betrekking tot renovatie van het sociale woongebouw Peterbospark 7, Anderlecht.

Koninklijk Besluit van 5 december 2021 tot toewijzing van een subsidie van 6 031 514 euro (publicatie Belgisch Staatsblad 7 januari 2022). aan de Brussels Gewestelijke Huisvestingsmaatschappij ter financiering van de

rénovations bâtiment de logements sociaux Rue de la Querelle 2 et 3, 1000 Bruxelles.

Méthode de calcul de la dépense

Pas d'engagement et de liquidation prévus pour la période 2023-2027.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 55 22 512222: Subvention Société d'aménagement urbain

renovatie gebouw voor sociale huisvesting Querellestraat 2 en 3, 1000 Brussel.

Berekeningsmethode van de uitgave

Er worden geen vastleggingen/vereffeningen voorzien in de periode 2023-2027.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 55 22 512222: Toelage Maatsch. Stedelijke Inrichting

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	1 299	0	0	0	0	0	0	0	Vastleggingen
Liquidations	0	0	43	0	0	0	0	0	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Arrêté Royal du 11 décembre 2019 visant l'octroi d'une subvention de 176 150,14 euros (publication Moniteur Belge 22 janvier 2020) à la Société d'Aménagement Urbain pour financement des études de projet nécessaires pour la rénovation BIP.

Arrêté Royal du 16 décembre 2021 visant l'octroi d'une subvention de 1 299 000 euros (publication Moniteur Belge 18 mars 2022) à la Société d'Aménagement Urbain pour financement de développement d'une voirie de desserte périphérique dans le triangle Delta.

Méthode de calcul de la dépense

Nous prévoyons de liquider une partie de la subvention à la Société d'Aménagement Urbain pour financement des études de projet nécessaires pour la rénovation BIP en 2023.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Nous prévoyons de liquider une partie de la subvention à la Société d'Aménagement Urbain pour financement des études de projet nécessaires pour la rénovation BIP en 2023.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Koninklijk Besluit van 11 december 2019 tot toewijzing van een subsidie van 176 150,14 euro (publicatie Belgisch Staatsblad 22 januari 2020) aan de Maatschappij voor Stedelijke Inrichting ter financiering van de ontwerpstudies voor de renovatie BIP.

Koninklijk Besluit van 16 december 2021 tot toewijzing van een subsidie van 1 299 000 euro (publicatie Belgisch Staatsblad 18 maart 2022) aan de Maatschappij voor Stedelijke Inrichting ter financiering ontwikkeling van een periferieke ventweg in de Delta-driehoek.

Berekeningsmethode van de uitgave

We plannen een deel van de subsidie aan de Maatschappij voor Stedelijke Inrichting ter financiering van de ontwerpstudies de renovatie BIP te vereffenen in 2023.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

We plannen een deel van de subsidie aan de Maatschappij voor Stedelijke Inrichting ter financiering van de ontwerpstudies de renovatie BIP te vereffenen in 2023.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 55 22 513005 : Accord de Coopération Beliris - Transferts en capital entreprises et institutions financières.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 55 22 513005: Samenwerkingsakkoord Beliris - Kapitaaloverdrachten bedrijven en financiële instellingen.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	1 330	13 596	12 700	24 134	24 134	24 134	24 134	24 134	Vastleggingen
Liquidations	4 522	7 654	14 000	24 454	24 548	24 355	23 793	24 375	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Exécution de l'Avenant n° 14 à l'Accord de Coopération entre l'État fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale.

Méthode de calcul de la dépense

L'estimation des crédits d'engagement est basée sur l'exécution du programme de l'Avenant n° 14 à l'Accord de Coopération (période 2020-2022).

Les crédits de liquidation sont déterminés sur la base de la micro-approche, où les liquidations des projets les plus gros sont évaluées individuellement.

L'Avenant n° 14 à l'Accord de Coopération prévoit un programme budgétaire pour les années 2020 jusqu'en 2022 inclus. L'absence d'avenant prolongeant l'Accord de Coopération au-delà du 31.12.2022 n'empêche pas la mise en oeuvre de ce programme budgétaire (voir publication avenant 14 Moniteur Belge 08/07/2021).

Pour l'estimation des crédits d'engagement pour 2024-2028, le solde du budget disponible à engager (à savoir le plafond administratif de 130 851 000 euros moins les crédits de fonctionnement, les rémunérations, les intérêts de retards, et les concessionnaires) a été uniformément réparti sur les 5 A.B. spécifiques principales pour les investissements dans le cadre de l'Accord de Coopération (à savoir 513005, 522005, 614105, 632105, 653505).

Pour l'estimation pluriannuelles des liquidations, pour les investissements réalisés dans le cadre de l'Accord de coopération, une clé de répartition des liquidations a été utilisée, limitée à un plafond administratif de 130 851 000 euros.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Uitvoering Bijakte nr. 14 aan het Samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Berekeningsmethode van de uitgave

De raming van de vastleggingskredieten is gebaseerd op de uitvoering van het programma van de Bijakte nr. 14 aan het Samenwerkingsakkoord (periode 2020-2022).

De vereffeningsskredieten zijn bepaald op basis van de micro-aanpak, waarbij de vereffeningen van de grootste projecten individueel geraamd worden.

Bijakte nr. 14 aan het Samenwerkingsakkoord voorziet in een begrotingsprogramma voor de jaren 2020 tot 2022. Het ontbreken van een bijakte die het Samenwerkingsakkoord verlengt tot na 31.12.2022 is geen belemmering voor de uitvoering van het begrotingsprogramma (zie publicatie bijakte 14 Belgisch Staatsblad 08/07/2021).

Voor de raming van de vastleggingskredieten voor 2024-2028 werd het resterend beschikbaar vastleggingsbudget (namelijk administratief plafond van 130 851 000 euro minus werkingskredieten, bezoldigingen, verwijlntresten en concessiehouders) gelijkmatig verdeeld over de 5 voornaamste specifieke B.A.'s voor de investeringen in het kader van het Samenwerkingsakkoord (namelijk 513005, 522005, 614105, 632105, 653505).

Voor de meerjarenraming van de vereffeningen werd voor de investeringen in het kader van het Samenwerkingsakkoord gebruik gemaakt van de vereffeningssleutels, beperkt tot een administratief plafond van 130 851 000 euro.

Estimation à politique inchangée.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 55 22 521014 : Subvention à l'association Aula Magna. (Cf. art. 2.33.2 Budget Général des Dépenses).

Er wordt uitgegaan van een ongewijzigd beleid.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 55 22 521014: Toelage voor de vereniging Aula Magna. (cf. art. 2.33.2 Algemene Uitgavenbegroting).

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	-	-	-	-	-	-	-	-	Vastleggingen
Liquidations	68	-	-	-	-	-	-	-	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Arrêté Royal du 22 novembre 2020 visant l'octroi d'une subvention de 575 000 euros (publication au Moniteur Belge 27 mai 2021) l'ASBL Palais de Charles Quint pour financement des marchés de travaux, de fournitures et de services qui permettent de préserver le patrimoine classé et de sécuriser et protéger des biens et des personnes.

Méthode de calcul de la dépense

Pas d'engagements et de liquidations prévus dans la période 2022-2027.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 55 22 522005 : Accord de Coopération Beliris - Transferts en capital ASBL de droit privé.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Koninklijk Besluit van 22 november 2020 tot toewijzing van een subsidie van 575 000 euro (publicatie Belgisch Staatsblad 27 mei 2021) aan de vzw Paleis van Keizer Karel ter financiering van opdrachten voor aanneming van werken, leveringen en diensten die het mogelijk maken om het geklasseerde patrimonium te bewaren en de goederen en personen te beveiligen en beschermen.

Berekeningsmethode van de uitgave

Er worden geen vastleggingen/vereffeningen voorzien in de periode 2022-2027.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 55 22 522005: Samenwerkingsakkoord Beliris - Kapitaaloverdrachten privaatrechtelijke VZW's.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	-	1 500	613	24 134	24 134	24 134	24 134	24 134	Vastleggingen
Liquidations	96	1 220	336	14 186	18 206	21 518	23 192	23 673	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Exécution de l'Avenant n° 14 à l'Accord de Coopération
entre l'État fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale.

Méthode de calcul de la dépense

L'estimation des crédits d'engagement est basée sur l'exécution du programme de l'Avenant n° 14 à l'Accord de Coopération (période 2020-2022).

Les crédits de liquidation sont déterminés sur la base de la micro-approche, où les liquidations des projets les plus gros sont évaluées individuellement.

L'Avenant n° 14 à l'Accord de Coopération prévoit un programme budgétaire pour les années 2020 jusqu'en 2022 inclus. L'absence d'avenant prolongeant l'Accord de Coopération au-delà du 31.12.2022 n'empêche pas la mise en oeuvre de ce programme budgétaire (voir publication avenant 14 Moniteur Belge 08/07/2021).

Pour l'estimation des crédits d'engagement pour 2024-2028, le solde du budget disponible à engager (à savoir le plafond administratif de 130 851 000 euros moins les crédits de fonctionnement, les rémunérations, les intérêts de retards, et les concessionnaires) a été uniformément réparti sur les 5 A.B. spécifiques principales pour les investissements dans le cadre de l'Accord de Coopération (à savoir 513005, 522005, 614105, 632105, 653505).

Pour l'estimation pluriannuelles des liquidations, pour les investissements réalisés dans le cadre de l'Accord de coopération, une clé de répartition des liquidations a été utilisée, limitée à un plafond administratif de 130 851 000 euros.

Estimation à politique inchangée.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 55 22 613101 : Subvention Musée royal des Beaux-Arts

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Uitvoering Bijakte nr. 14 aan het Samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Berekeningsmethode van de uitgave

De raming van de vastleggingskredieten is gebaseerd op de uitvoering van het programma van de Bijakte nr. 14 aan het Samenwerkingsakkoord (periode 2020-2022).

De vereffeningskredieten zijn bepaald op basis van de micro-aanpak, waarbij de vereffeningen van de grootste projecten individueel geraamd worden.

Bijakte nr. 14 aan het Samenwerkingsakkoord voorziet in een begrotingsprogramma voor de jaren 2020 tot 2022. Het ontbreken van een bijakte die het Samenwerkingsakkoord verlengt tot na 31.12.2022 is geen belemmering voor de uitvoering van het begrotingsprogramma (zie publicatie bijakte 14 Belgisch Staatsblad 08/07/2021).

Voor de raming van de vastleggingskredieten voor 2024-2086 werd het resterend beschikbaar vastleggingsbudget (namelijk administratief plafond van 130 851 000 euro minus werkingskredieten, bezoldigingen, verwijlntresten en concessiehouders) gelijkmatig verdeeld over de 5 voornaamste specifieke B.A's voor de investeringen in het kader van het Samenwerkingsakkoord (namelijk 513005, 522005, 614105, 632105, 653505).

Voor de meerjarenraming van de vereffeningen werd voor de investeringen in het kader van het Samenwerkingsakkoord gebruik gemaakt van de vereffeningssleutels, beperkt tot een administratief plafond van 130 851 000 euro.

Er wordt uitgegaan van een ongewijzigd beleid.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 55 22 613101: Toelage Kon. Museum Schone Kunsten

[illegible]

Description / Base légale / Base réglementaire

Arrêté Royal du 23 novembre 2009 visant l'octroi d'une subvention de 5 000 000 euros pour le financement des travaux relatifs à la rénovation de l'auditoire et des espaces créatifs du Musée Royal des Beaux-Arts.

Méthode de calcul de la dépense

Pas d'engagements/liquidations prévus pour la période 2023-2027.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 55 22 613102 : Subvention Bibliothèque Royale Albert I

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Koninklijk Besluit van 23 november 2009 tot toewijzing van een subsidie van 5 000 000 euro ter financiering van de werken met betrekking tot de vernieuwing van het auditorium en de creatieve plaatsen van de Koninklijke Musea voor Schone Kunsten.

Berekeningsmethode van de uitgave

Er worden geen vastleggingen/vereffeningen voorzien in de periode 2023-2027.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 55 22 613102: Toelage Koninklijke Bibliotheek België

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	850	-	-	-	-	-	-	-	Vastleggingen
Liquidations	-	-	-	-	-	-	-	-	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Arrêté Royal du 16 décembre 2021 visant l'octroi d'une subvention de 850 000 euros (publication Moniteur Belge 18 mars 2022) à la Bibliothèque Royale de Belgique pour les études et travaux relatifs à l'installation d'un ascenseur sur le mur extérieur du bâtiment KBR.

Méthode de calcul de la dépense

Pas d'engagements/liquidations prévus pour la période 2023-2027.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 55 22 614105 : Accord de Coopération Beliris - Transferts en capital à l'intérieur d'un groupe institutionnel.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Koninklijk Besluit van 16 december 2021 tot toewijzing van een subsidie van 850 000 euro (publicatie Belgisch Staatsblad 18 maart 2022) aan de Koninklijke Bibliotheek van België ter financiering van de studies en werken voor het plaatsen van een lift aan de buitengevel van de KBR.

Berekeningsmethode van de uitgave

Er worden geen vastleggingen/vereffeningen voorzien in de periode 2023-2027.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 55 22 614105: Samenwerkingsakkoord Beliris - Kapitaaloverdrachten binnen institutionele groep.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	B12023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	18 114	1 747	205	24 134	24 134	24 134	24 134	24 134	Vastleggingen
Liquidations	3 599	6 760	9 662	17 986	19 126	21 853	23 703	24 375	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Exécution de l'Avenant n° 14 à l'Accord de Coopération entre l'État fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale.

Méthode de calcul de la dépense

L'estimation des crédits d'engagement est basée sur l'exécution du programme de l'Avenant n° 14 à l'Accord de Coopération (période 2020-2022).

Les crédits de liquidation sont déterminés sur la base de la micro-approche, où les liquidations des projets les plus gros sont évaluées individuellement.

L'Avenant n° 14 à l'Accord de Coopération prévoit un programme budgétaire pour les années 2020 jusqu'en 2022 inclus. L'absence d'avenant prolongeant l'Accord de Coopération au-delà du 31.12.2022 n'empêche pas la mise en oeuvre de ce programme budgétaire (voir publication avenant 14 Moniteur Belge 08/07/2021).

Pour l'estimation des crédits d'engagement pour 2023-2027, le solde du budget disponible à engager (à savoir le plafond administratif de 130 851 000 euros moins les crédits de fonctionnement, les rémunérations, les intérêts de retards, et les concessionnaires) a été uniformément réparti sur les 5 A.B. spécifiques principales pour les investissements dans le cadre de l'Accord de Coopération (à savoir 513005, 522005, 614105, 632105, 653505).

Pour l'estimation pluriannuelles des liquidations, pour les investissements réalisés dans le cadre de l'Accord de coopération, une clé de répartition des liquidations a été utilisée, limitée à un plafond administratif de 130 851 000 euros.

Estimation à politique inchangée.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Uitvoering Bijakte nr. 14 aan het Samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Berekeningsmethode van de uitgave

De raming van de vastleggingskredieten is gebaseerd op de uitvoering van het programma van de Bijakte nr. 14 aan het Samenwerkingsakkoord (periode 2020-2022).

De vereffeningkredieten zijn bepaald op basis van de micro-aanpak, waarbij de vereffeningen van de grootste projecten individueel geraamd worden.

Bijakte nr. 14 aan het Samenwerkingsakkoord voorziet in een begrotingsprogramma voor de jaren 2020 tot 2022. Het ontbreken van een bijakte die het Samenwerkingsakkoord verlengt tot na 31.12.2022 is geen belemmering voor de uitvoering van het begrotingsprogramma (zie publicatie bijakte 14 Belgisch Staatsblad 08/07/2021).

Voor de raming van de vastleggingskredieten voor 2023-2027 werd het resterend beschikbaar vastleggingsbudget (namelijk administratief plafond van 130 851 000 euro minus werkingskredieten, bezoldigingen, verwijlrenten en concessiehouders) gelijkmatig verdeeld over de 5 voornaamste specifieke B.A's voor de investeringen in het kader van het Samenwerkingsakkoord (namelijk 513005, 522005, 614105, 632105, 653505).

Voor de meerjarenraming van de vereffeningen werd voor de investeringen in het kader van het Samenwerkingsakkoord gebruik gemaakt van de vereffeningssleutels, beperkt tot een administratief plafond van 130 851 000 euro.

Er wordt uitgegaan van een ongewijzigd beleid.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

Description / Base légale / Base réglementaire

Arrêté royal du 12 octobre 2009 visant l'octroi d'une subvention de 3 000 000 euros pour le financement des services, des fournitures et des travaux relatifs tant aux aménagements architecturaux des circulations et des salles d'exposition de l'aile dite du Couvent qu'à l'aménagement muséographique des salles d'expositions dans l'aile dite du Couvent – création de l'aile de la biodiversité.

Méthode de calcul de la dépense

Pas d'engagements/liquidations prévus pour la période 2023-2027.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 55 22 614123 : Subvention Conservatoire Royal Musique Bx (Cf. art. 2.33.2 Budget Général des Dépenses).

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Koninklijk Besluit van 12 oktober 2009 tot toewijzing van een subsidie van 3 000 000 euro ter financiering van de diensten, leveringen en werken voor enerzijds de architecturale inrichtingen aangaande de circulatietechnieken en de tentoonstellingszalen van de zogenaamde vleugel van het Klooster en anderzijds de museografische inrichting van de tentoonstellingszalen in de zogenaamde vleugel van het Klooster – aanleg van de vleugel te realiseren.

Berekeningsmethode van de uitgave

Er worden geen vastleggingen/vereffeningen voorzien in de periode 2023-2027.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 55 22 614123: Toelage voor het Koninklijk Muziekconservatorium van Brussel (cf. art. 2.33.2 Algemene Uitgavenbegroting).

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	-	-	12 671	-	-	-	-	-	Vastleggingen
Liquidations	-	-	-	-	-	-	-	-	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Avenant n° 14 à l'Accord de Coopération entre l'État fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale.

Financement à prévoir en 2023 de 12 671 000 euros au Conservatoire SA pour le financement d'études et de travaux.

Méthode de calcul de la dépense

Un engagement est prévu en 2023 pour une subvention de 12 671 000 d'euros pour le Conservatoire SA..

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Bijakte nr. 14 aan het Samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Te voorziene financiering in 2023 van 12 671 000 euro aan de NV Conservatorium voor de financiering van studies en werken.

Berekeningsmethode van de uitgave

Een vastlegging wordt in 2023 voorzien voor een subsidie van 12 671 000 euro voor de NV Conservatorium

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

A.B. 33 55 22 614124 : Subvention au Palais des Beaux-Arts (Cf. art. 2.33.2 Budget Général des Dépenses).

B.A. 33 55 22 614124: Toelage Paleis voor Schone Kunsten (cf. art. 2.33.2 Algemene Uitgavenbegroting).

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	-	-	-	-	-	-	-	-	Vastleggingen
Liquidations	292	354	2 885	-	-	-	-	-	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Arrêté royal du 14 mars 2014 visant l'octroi d'une subvention (publication au Moniteur belge du 16 juillet 2014) de 1 325 000 euros pour le financement de la rénovation du bâtiment du Baron Horta et de la modernisation du système informatique de vente des billets.

Arrêté royal du 19 avril 2014 visant l'octroi d'une subvention (publication au Moniteur belge du 15 juillet 2014) de 1 000 000 euros pour le financement des études et des travaux de rénovation des deux salles de spectacle, en l'occurrence les salles M et Studio.

Arrêté royal du 19 novembre 2015 visant l'octroi d'une subvention (publication au Moniteur belge du 3 décembre 2015) de 230 000 euros pour le financement des études et des travaux de réalisation d'un couloir destiné à relier le Palais des Beaux-Arts et le Palais des Congrès à Bruxelles.

Arrêté royal du 13 septembre 2017 visant l'octroi d'une subvention (publication au Moniteur belge du 22 décembre 2017) de 9 800 000 euros visant le financement des études et travaux de rénovation de deux salles de spectacle, plus précisément les salles M et Studio ; les études, fournitures et travaux relatifs à la digitalisation du Palais des Beaux-Arts et les études, fournitures et travaux en vue de la mise en place d'une utilisation modulable et flexible de la salle de concerts Henry le Boeuf.

Arrêté Royal du 30 septembre 2020 visant l'octroi d'une subvention de 4 150 000 euros au Palais des Beaux-Arts (publication au Moniteur Belge du 05 mai 2021) pour financement de IBS, digitale signage, synergies bâtiment 1930, réaménagement salle d'accord et sanitaire, et comptabilité énergétique HVAC.

Arrêté Royal du 30 septembre 2020 visant l'octroi d'une subvention de 1 350 000 euros au Palais des Beaux-Arts (publication au Moniteur Belge 05 mai 2021) pour financement des études et des travaux relatifs à la rénovation des salles M et Studio.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Koninklijk Besluit van 14 maart 2014 tot toewijzing van een subsidie (publicatie Belgisch Staatsblad 16 juli 2014) van 1 325 000 euro ter financiering van de renovatie van het Baron Horta gebouw en van de modernisering van de informaticasystemen voor kaartverkoop.

Koninklijk Besluit van 19 april 2014 tot toewijzing van een subsidie (publicatie Belgisch Staatsblad 15 juli 2014) van 1 000 000 euro ter financiering van de studies en werken voor de renovatie van de twee spektakelzalen, namelijk zalen M en Studio.

Koninklijk Besluit van 19 november 2015 tot toewijzing van een subsidie (publicatie Belgisch Staatsblad 03 december 2015) van 230 000 euro ter financiering van de studies en werken ter realisatie van een verbindingsgang tussen het Paleis voor Schone Kunsten en het Congressenpaleis te Brussel.

Koninklijk Besluit van 13 september 2017 tot toewijzing van een subsidie (publicatie Belgisch Staatsblad 22 december 2017) van 9 800 000 euro ter financiering van de studies en renovatiewerken met betrekking tot de zalen M en Studio; de studies, leveringen en werken voor de digitalisering van het Paleis van Schone Kunsten en de studies, leveringen en werken voor de oprichting van een modulair en flexibel gebruik van de Henry le Boeuf concertzaal.

Koninklijk Besluit van 30 september 2020 tot toewijzing van een subsidie aan het Paleis voor Schone Kunsten van 4 150 000 euro (publicatie Belgisch Staatsblad 05 mei 2021) ter financiering van IBS, digitale bewegwijzering, synergiën gebouw 1930, heraanleg stemlokaal en sanitair, en energieboekhouding HVAC.

Koninklijk Besluit van 30 september 2020 tot toewijzing van een subsidie aan het Paleis voor Schone Kunsten van 1 350 000 euro (publicatie Belgisch Staatsblad 05 mei 2021) ter financiering van de renovatiewerken zalen M en Studio.

Arrêté Royal du 03 décembre 2020 visant l'octroi d'une subvention de 3 500 000 euros au Palais des Beaux-Arts (publication au Moniteur Belge 30 avril 2021) pour financement de l'optimalisation de l'acoustique et décoration d'intérieur de la salle de répétition du BNO.

Méthode de calcul de la dépense

La liquidation des subventions continue en 2022 et 2023

Pas d'engagements et de liquidations prévus pour la période 2023-2027.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 55 22 632105 : Accord de Coopération Beliris - Transferts en capital administrations publiques locales.

Koninklijk Besluit van 03 december 2020 tot toewijzing van een subsidie aan het Paleis voor Schone Kunsten van 3 500 000 euro (publicatie Belgisch Staatsblad 30 april 2021) ter financiering van de akoestische optimalisatie en interieurinrichting van de repetitiezaal van het BNO.

Berekeningsmethode van de uitgave

De toelagen worden verder vereffend in 2022 en 2023.

Er worden geen vastleggingen/vereffeningen voorzien in de periode 2023-2027.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 55 22 632105: Samenwerkingsakkoord Beliris - Kapitaaloverdrachten lokale overheden.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	11 547	46 795	16 671	24 135	24 135	24 135	24 135	24 135	Vastleggingen
Liquidations	14 293	27 700	11 710	33 474	29 498	26 325	24 593	24 441	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Exécution de l'Avenant n° 14 à l'Accord de Coopération entre l'État fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale.

Méthode de calcul de la dépense

L'estimation des crédits d'engagement est basée sur l'exécution du programme de l'Avenant n° 14 à l'Accord de Coopération (période 2020-2022).

Les crédits de liquidation sont déterminés sur la base de la micro-approche, où les liquidations des projets les plus gros sont évaluées individuellement.

L'Avenant n° 14 à l'Accord de Coopération prévoit un programme budgétaire pour les années 2020 jusqu'en 2022 inclus. L'absence d'avenant prolongeant l'Accord de Coopération au-delà du 31.12.2022 n'empêche pas la mise en oeuvre de ce programme budgétaire (voir publication avenant 14 Moniteur Belge 08/07/2021).

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Uitvoering Bijakte nr. 14 aan het Samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Berekeningsmethode van de uitgave

De raming van de vastleggingskredieten is gebaseerd op de uitvoering van het programma van de Bijakte nr. 14 aan het Samenwerkingsakkoord (periode 2020-2022).

De vereffeningkredieten zijn bepaald op basis van de micro-aanpak, waarbij de vereffeningen van de grootste projecten individueel geraamd worden.

Bijakte nr. 14 aan het Samenwerkingsakkoord voorziet in een begrotingsprogramma voor de jaren 2020 tot 2022. Het ontbreken van een bijakte die het Samenwerkingsakkoord verlengt tot na 31.12.2022 is geen belemmering voor de uitvoering van het begrotingsprogramma (zie publicatie bijakte 14 Belgisch Staatsblad 08/07/2021).

Pour l'estimation des crédits d'engagement pour 2024-2028, le solde du budget disponible à engager (à savoir le plafond administratif de 130 851 000 euros moins les crédits de fonctionnement, les rémunérations, les intérêts de retards, et les concessionnaires) a été uniformément réparti sur les 5 A.B. spécifiques principales pour les investissements dans le cadre de l'Accord de Coopération (à savoir 513005, 522005, 614105, 632105, 653505).

Pour l'estimation pluriannuelles des liquidations, pour les investissements réalisés dans le cadre de l'Accord de coopération, une clé de répartition des liquidations a été utilisée, limitée à un plafond administratif de 130 851 000 euros.

Estimation à politique inchangée.

Gender Impact

Catégorie 1 – pas d'impact

A.B. 33 55 22 632115: 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'État en vue de l'exécution de travaux publics.

Voor de raming van de vastleggingskredieten voor 2024-2028 werd het resterend beschikbaar vastleggingsbudget (namelijk administratief plafond van 130 851 000 euro minus werkingskredieten, bezoldigingen, verwijlntresten en concessiehouders) gelijkmatig verdeeld over de 5 voornaamste specifieke B.A's voor de investeringen in het kader van het Samenwerkingsakkoord (namelijk 513005, 522005, 614105, 632105, 653505).

Voor de meerjarenraming van de vereffeningen werd voor de investeringen in het kader van het Samenwerkingsakkoord gebruik gemaakt van de vereffeningssleutels, beperkt tot een administratief plafond van 130 851 000 euro.

Er wordt uitgegaan van een ongewijzigd beleid.

Gender Impact

Categorie 1 – geen impact

B.A. 33 55 22 632115: 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.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	411	500	500	500	500	500	500	500	Vastleggingen
Liquidations	204	500	500	500	500	500	500	500	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Avenant n° 14 à l'Accord de Coopération entre l'Etat fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale.

Dans le cadre des travaux repris à l'Accord de Coopération, des réseaux concessionnaires doivent être déplacés.

Méthode de calcul de la dépense

Un budget de 500 000 euros est prévu pour financer les travaux divers des concessionnaires.

Gender Impact

Catégorie 1 – pas d'impact

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Bijakte nr. 14 aan het Samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Concessiehouders van nutsbedrijven moeten zich verplaatsen in het kader van de werken opgenomen in het Samenwerkingsakkoord.

Berekeningsmethode van de uitgave

Een budget van 500 000 euro wordt voorzien ter financiering van de diverse werken van de concessiehouders.

Gender Impact

Categorie 1 – geen impact

A.B. 33 55 22 632116 : Subvention Ville de Bruxelles (Cf. art. 2.33.2 Budget Général des Dépenses).

B.A. 33 55 22 632116: Toelage Stad Brussel (cf. art. 2.33.2 Algemene Uitgavenbegroting).

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	1 800	-	-	-	-	-	-	-	Vastleggingen
Liquidations	-	-	-	-	-	-	-	-	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Arrêté royal du 19 avril 2014 visant l'octroi d'une subvention (publication Moniteur Belge 14 octobre 2014) de 275 000 euros dans le cadre du contrat de quartier Masui.

Arrêté royal du 22 février 2017 visant l'octroi d'une subvention (publication Moniteur Belge 17 mars 2018) de 22 000 euros visant le financement des marchés de travaux qui permettent de réparer les balcons du "Koninklijke Vlaamse Schouwburg".

Arrêté Royal du 02 décembre 2018 visant l'octroi d'une subvention (publication Moniteur Belge 31 janvier 2019) de 1 060 131,05 euros pour le financement des études et travaux nécessaires à la réalisation de la partie « projet 1. Réaménagement du parc de Fontainas » du programme du contrat de quartier durable Bloemenhof à Bruxelles.

Arrêté Royal du 16 décembre 2021 visant l'octroi d'une subvention (publication Moniteur Belge 18 mars 2022) de 1 800 000 euros à la Ville de Bruxelles visant le financement des travaux à l'équipement du site Arts et Métiers.

Méthode de calcul de la dépense

Pas d'engagement et de liquidation prévus pour la période 2023-2027.

Gender Impact

Catégorie 1 – pas d'impact

A.B. 33 55 22 632118 : Subvention à la Commune de Schaarbeek (Cf. art. 2.33.2 Budget Général des Dépenses).

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Koninklijk Besluit van 19 april 2014 tot toewijzing van een subsidie (publicatie Belgisch Staatsblad 14 oktober 2014) van 275 000 euro in het kader van het wijkcontract Masui.

Koninklijk Besluit van 22 februari 2017 tot toewijzing van een subsidie (publicatie Belgisch Staatsblad 17 maart 2018) van 22 000 euro ter financiering van de opdrachten voor aanneming van werken die het mogelijk maken de balkons van de Koninklijke Vlaamse Schouwburg te herstellen.

Koninklijk Besluit van 02 december 2018 tot toewijzing van een subsidie (publicatie Belgisch Staatsblad 31 januari 2019) van 1 060 131,05 euro ter financiering van de studies en werken noodzakelijk voor de realisatie van het deel "project 1. Herinrichting van het Fontainaspark" van het programma van het duurzaam wijkcontract Bloemenhof te Brussel.

Koninklijk Besluit van 16 december 2021 tot toewijzing van een subsidie (publicatie Belgisch Staatsblad 18 maart 2022) van 1 800 000 euro aan de stad Brussel ter financiering van de werken aan uitrusting site Arts et Métiers.

Berekeningsmethode van de uitgave

Er worden geen vastleggingen/vereffeningen voorzien in de periode 2023-2027.

Gender Impact

Categorie 1 – geen impact

B.A. 33 55 22 632118: Toelage Gemeente Schaarbeek (cf. art. 2.33.2 Algemene Uitgavenbegroting).

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	-	-	-	-	-	-	-	-	Vastleggingen
Liquidations	1 560	200	-	-	-	-	-	-	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Arrêté royal du 26 janvier 2014 visant l'octroi d'une subvention de 2 750 000 euros (publication au Moniteur belge du 09 avril 2014) pour le financement de l'acquisition de terrains et immeubles, la rénovation de logements et l'implantation d'une salle de sport au n° 343-347 chaussée de Helmet dans le cadre de l'opération immobilière IM6 du contrat de quartier Durable Helmet.

Arrêté royal du 19 avril 2014 visant l'octroi d'une subvention de 300 000 euros (publication au Moniteur belge du 03 décembre 2014) dans le cadre du contrat de quartier Coteaux-Josaphat.

Arrêté royal du 02 octobre 2017 visant l'octroi d'une subvention de 2 812 500 euros (publication au Moniteur belge du 28 novembre 2017) visant le financement des marchés d'études et de travaux liés à la réalisation du contrat de quartier Reine-Progrès.

Méthode de calcul de la dépense

La liquidation des subventions continue en 2021 et 2022.

Pas d'engagement et de liquidation prévus pour la période 2023-2027.

Gender Impact

Catégorie 1 – pas d'impact

A.B. 33 55 22 632119 : Subvention à la Commune de Molenbeek (Cf. art. 2.33.2 Budget Général des Dépenses).

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Koninklijk Besluit van 26 januari 2014 tot toewijzing van een subsidie van 2 750 000 euro (publicatie Belgisch Staatsblad 09 april 2014) ter financiering van de verwerving van terreinen en gebouwen, van de renovatie van woningen en de inplanting van een sportzaal op Helmetsteenweg nr. 343-347 in het kader van de onroerende verrichting IM6 van het duurzaam wijkcontract Helmet.

Koninklijk Besluit van 19 april 2014 tot toewijzing van een subsidie van 300 000 euro (publicatie Belgisch Staatsblad 03 december 2014) in het kader van het wijkcontract Wijkheuvelen-Josaphat.

Koninklijk Besluit van 02 oktober 2017 tot toewijzing van een subsidie van 2 812 500 euro (publicatie Belgisch Staatsblad 28 november 2017) ter financiering van de diensten en werken noodzakelijk voor de realisatie van een deel van het programma van het duurzaam wijkcontract Koningin-Vooruitgang.

Berekeningsmethode van de uitgave

De toelagen worden verder vereffend in 2021 en 2022.

Er worden geen vastleggingen/vereffeningen voorzien in de periode 2023-2027.

Gender Impact

Categorie 1 – geen impact

B.A. 33 55 22 632119: Toelage Gemeente Molenbeek (cf. art. 2.33.2 Algemene Uitgavenbegroting).

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	-	-	-	-	-	-	-	-	Vastleggingen
Liquidations	100	1 500	-	-	-	-	-	-	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Arrêté royal du 19 avril 2014 visant l'octroi d'une subvention de 312 500 euros (publication au Moniteur belge du 23 octobre 2014) dans le cadre du contrat de quartier Autour de Léopold II.

Arrêté royal du 13 septembre 2017 visant l'octroi d'une subvention de 2 812 500 euros (publication Moniteur Belge du 28 novembre 2017) dans le cadre du contrat de quartier Autour de Léopold II.

Méthode de calcul de la dépense

La liquidation des subventions continue en 2022.

Pas d'engagement et de liquidation prévus pour la période 2023-2027.

Gender Impact

Catégorie 1 – pas d'impact

A.B. 33 55 22 632120 : Subvention à la Commune Saint-Josse-Ten-Noode.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Koninklijk Besluit van 19 april 2014 tot toewijzing van een subsidie van 312 500 euro (publicatie Belgisch Staatsblad 23 oktober 2014) in het kader van het wijkcontract Rondon Leopold II.

Koninklijk Besluit van 13 september 2017 tot toewijzing van een subsidie van 2 812 500 euro (publicatie Belgisch Staatsblad 28 november 2017) in het kader van het wijkcontract Rondon Leopold II.

Berekeningsmethode van de uitgave

De toelagen worden verder vereffend in 2022.

Er worden geen vastleggingen/vereffeningen voorzien in de periode 2023-2027.

Gender Impact

Categorie 1 – geen impact

B.A: 33 55 22 632120: Toelage gemeente Sint-Joost-Ten-Node.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	-	-	-	-	-	-	-	-	Vastleggingen
Liquidations	153	-	-	-	-	-	-	-	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Arrêté royal du 10 décembre 2017 visant l'octroi d'une subvention de 800 000 euros (publication Moniteur Belge 10 janvier 2018) dans le cadre du contrat de quartier Axe-Louvain.

Méthode de calcul de la dépense

Pas d'engagement et de liquidation prévus pour la période 2023-2027.

Gender Impact

Catégorie 1 – pas d'impact

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Koninklijk Besluit van 10 december 2017 tot toewijzing van een subsidie van 800 000 euro (publicatie Belgisch Staatsblad 10 januari 2018) in het kader van het wijkcontract As-Leuven.

Berekeningsmethode van de uitgave

Er worden geen vastleggingen/vereffeningen voorzien in de periode 2023-2027.

Gender Impact

Categorie 1 – geen impact

A.B. 33 55 22 632121 : Subvention à la Commune de Koekelberg (Cf. art. 2.33.2 Budget Général des Dépenses).

B.A. 33 55 22 632121: Toelage gemeente Koekelberg (cf. art. 2.33.2 Algemene Uitgavenbegroting).

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	-	-	-	-	-	-	-	-	Vastleggingen
Liquidations	967	-	288	-	-	-	-	-	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Arrêté royal du 11 mars 2014 visant l'octroi d'une subvention de 300 000 euros (publication Moniteur Belge 19 juin 2014) dans le cadre du contrat de quartier Cœur-Historique Koekelbergh.

Arrêté royal du 31 juillet 2017 visant l'octroi d'une subvention de 1 938 750 euros (publication Moniteur Belge 29 novembre 2017) dans le cadre du contrat de quartier Cœur-Historique Koekelbergh.

Méthode de calcul de la dépense

La liquidation des subventions continue en 2023.

Pas d'engagement prévus pour la période 2023-2027.

Gender Impact

Catégorie 1 – pas d'impact

A.B. 33 55 22 632126 : Subvention à la Commune de Forest.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Koninklijk Besluit van 11 maart 2014 tot toewijzing van een subsidie van 300 000 euro (publicatie Belgisch Staatsblad 19 juni 2014) in het kader van het wijkcontract Historisch-Centrum Koekelberg.

Koninklijk Besluit van 31 juli 2017 tot toewijzing van een subsidie van 1 938 750 euro (publicatie Belgisch Staatsblad 29 november 2017) in het kader van het wijkcontract Historisch-Centrum Koekelberg.

Berekeningsmethode van de uitgave

De toelagen worden verder vereffend in 2023.

Er worden geen vastleggingen voorzien in de periode 2023-2027.

Gender Impact

Categorie 1 – geen impact

B.A. 33 55 22 632126: Toelage aan de gemeente Vorst.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	-	-	-	-	-	-	-	-	Vastleggingen
Liquidations	-	50	-	-	-	-	-	-	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Arrêté royal du 22 avril 2013 visant l'octroi d'une subvention de 728 632,75 euros (publication au Moniteur belge du 17 mai 2013) pour le financement de la construction d'un par cet d'une plaine de jeu' sur l'espace public de Divercity dans le cadre du contrat de quartier Primeurs – Pont de Luttre.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Koninklijk Besluit van 22 april 2013 tot toewijzing van een subsidie van 728 632,75 euro (publicatie Belgisch Staatsblad 17 mei 2013) ter financiering van de aanleg van een park en een speelplein op de openbare ruimte Divercity in het kader van het wijkcontract Vroege Groenten – Luttrebrug.

Arrêté royal du 22 février 2015 visant l'octroi d'une subvention de 919 933,66 euros (publication au Moniteur belge du 26 mars 2015) pour le financement des études et travaux nécessaires à l'aménagement de la place nommée « dalle Albert ».

Arrêté Royal du 01 décembre 2020 visant l'octroi d'une subvention de 9 000 000 euros (publication au Moniteur Belge 28 avril 2021) pour financement de la reconversion de l'Abbaye de Forest et des jardins qui l'accompagnent.

Méthode de calcul de la dépense

Pas d'engagement et de liquidation prévus pour la période 2023-2027.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 55 22 632127 : Subvention à la Commune de Uccle

Koninklijk Besluit van 22 februari 2015 tot toewijzing van een subsidie van 919 933,66 euro (publicatie Belgisch Staatsblad 26 maart 2015) ter financiering van de studies en werken nodig voor de heraanleg van het plein genaamd "dalle Albert".

Koninklijk Besluit van 01 december 2020 tot toewijzing van een subsidie van 9 000 000 euro (publicatie Belgisch Staatsblad 28 april 2021) ter financiering van de reconversie van de Abdij van Vorst en haar bijbehorende tuinen.

Berekeningsmethode van de uitgave

Er worden geen vastleggingen/vereffeningen voorzien in de periode 2023-2027.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 55 22 632127: Toelage aan de gemeente Ukkel

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	-	-	-	-	-	-	-	-	Vastleggingen
Liquidations	90	100	-	-	-	-	-	-	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Arrêté Royal du 15 mars 2017 visant l'octroi d'une subvention de 1 100 000 euros à la commune d'Uccle (publication au Moniteur Belge 6 décembre 2017) pour financement de la réalisation d'une passerelle pour piétons et cyclistes.

Méthode de calcul de la dépense

Pas d'engagement et de liquidation prévus pour la période 2023-2027.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 55 22 653503 : Accord de Coopération État fédéral/Région de Bruxelles-Capitale (art. 43 de la loi du 12 janvier 1989).

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Koninklijk Besluit van 15 maart 2017 tot toewijzing van een subsidie van 1 100 000 euro aan de gemeente Ukkel (publicatie Belgisch Staatsblad 6 december 2017) ter financiering van de realisatie van voetgangers- en fietsbrug.

Berekeningsmethode van de uitgave

Er worden geen vastleggingen/vereffeningen voorzien in de periode 2023-2027.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 55 22 653503: Samenwerkingsakkoord Federale Staat/Brussels Hoofdstedelijk Gewest (art. 43 van de wet van 12 januari 1989).

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	-	-	-	-	-	-	-	-	Vastleggingen
Liquidations	80	-	500	-	-	-	-	-	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Exécution de l'Avenant n° 14 à l'Accord de Coopération entre l'État fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale.

Méthode de calcul de la dépense

Il n'y a plus d'engagements sur cette allocation de base, seulement des liquidations sur des engagements déjà contractés.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 55 22 653505 : Accord de Coopération Beliris - Transferts en capital Région de Bruxelles-Capitale.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Uitvoering Bijakte nr. 14 aan het Samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Berekeningsmethode van de uitgave

Er worden geen vastleggingen meer uitgevoerd op deze basisallocatie, louter vereffeningen op reeds aangegane verbintenissen.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 55 22 653505: Samenwerkingsakkoord Beliris - Kapitaaloverdrachten Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	20 364	18 160	25 844	24 135	24 135	24 135	24 135	24 135	Vastleggingen
Liquidations	8 476	17 093	31 280	30 572	29 294	26 621	25 391	25 391	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Exécution de l'Avenant n° 14 à l'Accord de Coopération entre l'État fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale.

Méthode de calcul de la dépense

L'estimation des crédits d'engagement est basée sur l'exécution du programme de l'Avenant n° 14 à l'Accord de Coopération (période 2020-2022).

Les crédits de liquidation sont déterminés sur la base de la micro-approche, où les liquidations des projets les plus gros sont évaluées individuellement.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Uitvoering Bijakte nr. 14 aan het Samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Berekeningsmethode van de uitgave

De raming van de vastleggingskredieten is gebaseerd op de uitvoering van het programma van de Bijakte nr. 14 aan het Samenwerkingsakkoord (periode 2020-2022).

De vereffeningkredieten zijn bepaald op basis van de micro-aanpak, waarbij de vereffeningen van de grootste projecten individueel geraamd worden.

L'Avenant n° 14 à l'Accord de Coopération prévoit un programme budgétaire pour les années 2020 jusqu'en 2022 inclus. L'absence d'avenant prolongeant l'Accord de Coopération au-delà du 31.12.2022 n'empêche pas la mise en oeuvre de ce programme budgétaire (voir publication avenant 14 Moniteur Belge 08/07/2021).

Pour l'estimation des crédits d'engagement pour 2024-2028, le solde du budget disponible à engager (à savoir le plafond administratif de 130 851 000 euros moins les crédits de fonctionnement, les rémunérations, les intérêts de retards, et les concessionnaires) a été uniformément réparti sur les 5 A.B. spécifiques principales pour les investissements dans le cadre de l'Accord de Coopération (à savoir 513005, 522005, 614105, 632105, 653505).

Pour l'estimation pluriannuelles des liquidations, pour les investissements réalisés dans le cadre de l'Accord de coopération, une clé de répartition des liquidations a été utilisée, limitée à un plafond administratif de 130 851 000 euros.

Estimation à politique inchangée.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 55.22.653516 : Subvention Métro Nord.

Bijakte nr. 14 aan het Samenwerkingsakkoord voorziet in een begrotingsprogramma voor de jaren 2020 tot 2022. Het ontbreken van een bijakte die het Samenwerkingsakkoord verlengt tot na 31.12.2022 is geen belemmering voor de uitvoering van het begrotingsprogramma (zie publicatie bijakte 14 Belgisch Staatsblad 08/07/2021).

Voor de raming van de vastleggingskredieten voor 2024-2028 werd het resterend beschikbaar vastleggingsbudget (namelijk administratief plafond van 130 851 000 euro minus werkingskredieten, bezoldigingen, verwijlntresten en concessiehouders) gelijkmatig verdeeld over de 5 voornaamste specifieke B.A.'s voor de investeringen in het kader van het Samenwerkingsakkoord (namelijk 513005, 522005, 614105, 632105, 653505).

Voor de meerjarenraming van de vereffeningen werd voor de investeringen in het kader van het Samenwerkingsakkoord gebruik gemaakt van de vereffeningssleutels, beperkt tot een administratief plafond van 130 851 000 euro.

Er wordt uitgegaan van een ongewijzigd beleid.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 55.22.653516: Toelage Metro Noord.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	50 000	50 000	50 000	-	-	-	-	-	Vastleggingen
Liquidations	51 252	50 000	50 000	-	-	-	-	-	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Arrêté Royal du 21 novembre 2021 visant l'octroi d'une subside de 50 000 000 euros (publication Moniteur Belge 17 janvier 2022) afin de financer la modernisation du pré-métro en métro, le métro ou l'achat de matériel roulant, et ce dans le cadre de l'intervention financière de Beliris dans l'initiative de la réalisation d'une nouvelle ligne de transport public de haute performance à Bruxelles.

Subvention à engager en 2022 et 2023 pour un montant de 50 000 000 euros chacun afin de financer la modernisation du pré-métro en métro, le métro ou l'achat de matériel roulant, et ce dans le cadre de l'intervention financière de Beliris dans l'initiative de la réalisation d'une nouvelle ligne de transport public de

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Koninklijk Besluit van 21 november 2021 tot toewijzing van een subsidie van 50 000 000 euro (publicatie Belgisch Staatsblad 17 januari 2022) ter financiering van de modernisering van de premetro tot metro, de metro of de aankoop van rollend materieel, en dit in het kader van de financiële tussenkomst van Beliris in het initiatief van de realisatie van een nieuwe hoogwaardige openbare vervoerslijn te Brussel.

Vast te leggen toelage 2022 en 2023 van telkens 50 000 000 euro ter financiering van de modernisering van de premetro tot metro, de metro of de aankoop van rollend materieel, en dit in het kader van de financiële tussenkomst van Beliris in het initiatief van de realisatie

haute performance à Bruxelles. Ce financement est prévu dans l'avenant 14.

Méthode de calcul de la dépense

Les subventions sont liquidées annuellement.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 55.22.653517 : Subvention octroyée à la STIB pour la porte de Ninove.

van een nieuwe hoogwaardige openbare vervoerslijn te Brussel. Deze financiering is voorzien in bijakte 14.

Berekeningsmethode van de uitgave

De toelagen worden jaarlijks vereffend.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 55.22.653517: Toelage Ninoofse Poort aan de MIVB.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	-	-	-	-	-	-	-	-	Vastleggingen
Liquidations	-	2 000	-	-	-	-	-	-	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Avenant n° 14 à l'Accord de Coopération entre l'État fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale.

Intervention financière de 7 200 000 euros dans les travaux réalisés par la STIB. pour la construction de la ligne de tramway à la Porte de Ninove.

Arrêté Royal du 01 décembre 2020 visant l'octroi d'une subvention de 14 163 329,89 euros à la STIB (publication au Moniteur Belge 30 avril 2021) pour financement de la rénovation et agrandissement de la station de métro « Gare Central ».

Méthode de calcul de la dépense

Pas d'engagement et de liquidation prévus pour la période 2023-2027.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 55.22.653518 : Achat de terrains et bâtiments RBC

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Bijakte nr. 14 aan het Samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Financiële tussenkomst van 7 200 000 euro in de werken uitgevoerd door de MIVB. voor de aanleg van de tramlijn aan de Ninoofse Poort.

Koninklijk Besluit van 01 december 2020 tot toewijzing van een subsidie van 14 163 329,89 euro aan de MIVB (publicatie Belgisch Staatsblad 30 april 2021) ter financiering van renovatie en uitbreidingswerken aan het metrostation "Centraal station".

Berekeningsmethode van de uitgave

Er worden geen vastleggingen/vereffeningen voorzien in de periode 2023-2027.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 55.22.653518: Aankoop terreinen en gebouwen BHG

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	B12023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	1 235	-	-	-	-	-	-	-	Vastleggingen
Liquidations	1 235	-	-	-	-	-	-	-	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Avenant n° 14 à l'Accord de Coopération entre l'État fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale.

Intervention financière de 1 235 000 euros pour l'acquisition du bien 'La Bodega', sis rue Birmingham 30 à Molenbeek-Saint-Jean.

Méthode de calcul de la dépense

Pas d'engagement et de liquidation prévus pour la période 2023-2027.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Bijakte nr. 14 aan het Samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Financiële tussenkomst van 1 235 000 euro voor de verwerving van het onroerend goed 'De Bodega', gelegen in de Birminghamstraat 30 te Sint-Jans-Molenbeek.

Berekeningsmethode van de uitgave

Er worden geen vastleggingen/vereffeningen voorzien in de periode 2023-2027.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

Section 33

SPF MOBILITE ET TRANSPORTS

DIVISION ORGANIQUE : 56 TRANSPORT
ROUTIER ET SECURITE ROUTIERE*Missions assignées et objectifs poursuivis par le programme*

Dans le cadre de ses objectifs stratégiques, la direction générale Transport routier et Sécurité routière veille à mettre en œuvre les priorités définies par le gouvernement :

1. Renforcer la sécurité routière et la mobilité durable

Une mobilité durable, c'est-à-dire une mobilité sûre, fiable et moins polluante, doit être garantie à tous les citoyens et plus particulièrement aux plus faibles. Une plus grande 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, fédéral et européen, notamment de réduire, entre 2020 et 2030, le nombre d'accidents mortels de 50 %.

En outre, il faudra veiller à contribuer à la réalisation des objectifs du Green Deal par nos interventions en matière de normes d'émission des véhicules lors de la participation aux réunions nationales et internationales.

Dans ce cadre, cette Direction générale doit contribuer entre autres à :

- Réduire les facteurs majeurs d'insécurité routière comme l'excès de vitesse, la conduite sous influence, la distraction et le non-port de la ceinture de sécurité et soutenir le renforcement des contrôles visant les comportements imprudents et agressifs au volant.
- Inscrire l'approche de la sécurité routière dans une démarche plus générale du développement durable notamment en favorisant les modes actifs de déplacement et en repartageant l'espace public.
- Engager la lutte contre la récidive par l'implémentation d'un système de sanctions progressives (par exemple le permis à points) couplée à l'élargissement de l'offre des sanctions éducatives.

Sectie 33

FOD MOBILITEIT EN VERVOER

ORGANISATIEAFDELING: 56 WEGVERVOER EN
VERKEERSVEILIGHEID*Toegewezen opdrachten en nagestreefde doelstellingen door het programma*

In het kader van zijn strategische doelstellingen zal het directoraat-generaal Wegvervoer en Verkeersveiligheid waken over de uitvoering van de prioriteiten vastgelegd door de regering:

1. De verkeersveiligheid en de duurzame mobiliteit verhogen

Alle burgers, en in het bijzonder de zwaksten, moeten op een veilige, betrouwbare en minder vervuulende mobiliteit kunnen rekenen. 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 als de Europese plannen, namelijk om tussen 2020 en 2030 het aantal verkeersdoden met 50 % te doen afnemen.

Daarnaast zal het van belang zijn ervoor te zorgen dat wij bijdragen tot de verwezenlijking van de Green Deal-doelstellingen via onze interventies op het gebied van voertuigemissionenormen wanneer wij deelnemen aan nationale en internationale vergaderingen.

In die context moet dit Directoraat-generaal, in het bijzonder een bijdrage leveren om:

- De belangrijkste factoren van de verkeersonveiligheid, zoals overdreven snelheid, rijden onder invloed, afleiding en het niet dragen van de veiligheidsgordel, te verminderen en de intensivering van de controles tegen agressief en roekeloos rijgedrag te ondersteunen.
- De benaderingen van de verkeersveiligheid op te nemen in een meer algemene aanpak van duurzame ontwikkeling, met name door het aanmoedigen van actieve vervoerswijzen en door het herverdelen van de openbare ruimte.
- De strijd tegen recidive aan te gaan door de implementering van een progressief sanctiesysteem (zoals het rijbewijs met punten) gekoppeld aan de uitbreiding van het aanbod van educatieve sancties.

- Soutenir la politique de contrôle et de poursuite par l'introduction de nouvelles technologies de détection d'infractions.
 - Etudier les conditions pour l'analyse des accidents.
 - Promouvoir les nouveaux développements technologiques dans le domaine des véhicules, notamment en matière de systèmes de sécurité avancée, de véhicules automatisés et de normes environnementales ambitieuses.
 - Collaborer avec le SPF Santé publique pour défendre des positions fortes au niveau européen pour la mise en œuvre du Green Deal.
 - Sécuriser le trafic lourd en intensifiant la collaboration avec les autres services de contrôle nationaux et internationaux.
 - Réviser la législation et la réglementation en matière de circulation routière pour faire des règles plus claires, mieux connues et mieux comprises.
 - 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 des immatriculations.
2. Maintenir la concurrence loyale dans le secteur routier en général et renforcer la compétitivité internationale belge d'une part, par ses activités de régulation du marché et d'autre part, par ses activités de contrôle.
- Pour promouvoir une mobilité durable et combattre la fraude et le dumping social dans le secteur du Transport routier de personnes et de marchandises, les méthodes d'inspection du service de contrôle routier du SPF ainsi que la collaboration avec les autres services d'inspection seront examinées afin d'améliorer la qualité des contrôles.
- La Direction générale du Transport routier et de la Sécurité routière apporte aussi sa contribution à ces objectifs dans le cadre de ses activités de reconnaissance d'organismes, de délivrance des licences de transport de personnes ou de marchandises et par ses activités de contrôle sur la route et dans les entreprises.
3. Améliorer l'orientation client en digitalisant certains processus en matière de délivrance des permis de conduire et d'immatriculation des véhicules.
- Het controle- en vervolgingsbeleid te steunen door de invoering van nieuwe technologieën voor de opsporing van strafbare feiten.
 - De voorwaarden voor ongevalanalyse te bestuderen.
 - Nieuwe technologische ontwikkelingen in het domein van de voertuigen te bevorderen, met name op het vlak van geavanceerde veiligheidssystemen, geautomatiseerde voertuigen en ambitieuze milieunormen.
 - Samen te werken met de FOD Volksgezondheid om op Europees niveau sterke standpunten te verdedigen voor de uitvoering van de Green Deal.
 - Het zwaar vervoer veiliger te maken door de samenwerking met andere nationale en internationale controlediensten te versterken.
 - De wetgeving en de regelgeving inzake het verkeer te herzien met als doel duidelijkere, beter gekende en beter begrepen voorschriften.
 - De acties te ondersteunen die de beveiliging van het wegvervoer willen verhogen door een goede kennis van het wagenpark en van de inschrijvingsbestanden.
2. De eerlijke concurrentie in de sector van het wegvervoer in het algemeen handhaven en de internationale concurrentiepositie van België versterken enerzijds door marktregulering en anderzijds door controleactiviteiten.
- Om een duurzame mobiliteit te bevorderen en fraude en sociale dumping in de sector van het personen- en goederenvervoer over de weg in een duurzame economie te bestrijden, zullen de controlemethoden van de dienst wegcontrole van de FOD en de samenwerking met andere controlediensten worden onderzocht om de kwaliteit van de controles te verbeteren.
- Het Directoraat-generaal Wegvervoer en Verkeersveiligheid draagt ook bij tot deze doelstellingen in het kader van zijn taken inzake erkenningen van organismen, afleveringen van vergunningen voor het vervoer van personen en goederen en door zijn taken van controle op de weg en in de bedrijven.
3. Verbetering van de klantgerichtheid door digitalisering van bepaalde processen op het gebied van rijbewijzen en inschrijving van de voertuigen.

REGLEMENTATION ROUTIERE

1. Missions

- Améliorer la sécurité routière notamment sur le plan de la réglementation routière et de la politique

REGELGEVING WEGVERKEER

1. Opdrachten

- De verkeersveiligheid verbeteren met name op het vlak van de verkeersreglementering en het

de contrôle, de poursuite et de répression en étroite collaboration avec toutes les entités qui en sont responsables.

- Assurer un suivi proactif ainsi qu'une application correcte et dans les délais fixés des politiques européenne, internationale et nationale en matière de sécurité routière.

2. Activités de base et objectifs opérationnels

Les activités de base et objectifs opérationnels sont :

- Préparation et suivi de la politique : formulation de propositions et d'avis visant à adapter la politique en matière de sécurité routière en fonction de la note de politique générale du Ministre, du contrat d'administration du SPF et du suivi de leurs réalisations.
- Elaboration et modification de la législation et de la réglementation : rédaction des textes réglementaires en exécution des propositions ou décisions du Ministre et/ou du Conseil des ministres et pour transposer les directives européennes.
- Représentation à des réunions et dans des forums portant sur la sécurité routière tant au niveau national, européen, qu'international.
- Communication interne et externe : les collaborateurs, les "clients" et les partenaires doivent être informés à temps des modifications de la législation et des procédures.
- Suivi du contrat de gestion de Vias et, en particulier, le suivi des projets de recherche.
- En tant que point de contact national, solutionner et gérer les incidents en matière de Crossborder dans le cadre de l'application de la directive européenne et des accords bilatéraux.

3. Projets

1. Modernisation du code de la route

La révision du code de la route lancée en 2016 en collaboration avec toutes les entités impliquées directement ou indirectement sera poursuivie. L'objectif en 2022 est d'une part, d'actualiser et de rendre plus clair le code de la route actuel et d'autre part, d'adopter des mesures favorisant la mobilité durable notamment par un transfert modal du transport routier vers les autres modes de transport et une attention accrue pour les usagers actifs. Comme toutes les réglementations apparentées devront également être adaptées, il s'agit d'un projet qui nécessitera de l'attention aussi les années à venir.

Parallèlement et fortement liés à ce projet, les projets suivants sont mis en œuvre :

controle-, vervolgings- en bestraffingsbeleid in nauwe samenwerking met alle entiteiten die daarvoor verantwoordelijkheid dragen.

- De proactieve opvolging en een correcte uitvoering, binnen de gestelde termijnen van het Europese, internationale en nationale beleid inzake de verkeersveiligheid.

2. Basisactiviteiten en operationele doelstellingen

De basisactiviteiten en de operationele doelstellingen zijn:

- Voorbereiding en opvolging van het beleid: het formuleren van voorstellen en adviezen, met de bedoeling het beleid rond verkeersveiligheid aan te passen in overeenstemming met de beleidsnota van de Minister en met het beheerscontract van de FOD en de opvolging van hun realisaties.
- Opmaak en wijziging van de wetgeving en de reglementering: de redactie van de reglementaire teksten in uitvoering van de voorstellen of beslissingen van de Minister en/of de Ministerraad en voor het omzetten van Europese richtlijnen.
- Vertegenwoordiging op vergaderingen en fora inzake verkeersveiligheid zowel op nationaal als Europees en internationaal vlak.
- Interne en externe communicatie: de medewerkers, "klanten" en partners moeten tijdig worden geïnformeerd over de wijzigingen in de wetgeving en in de procedures.
- Opvolging van het Vias-beheerscontract, en in het bijzonder, de opvolging van de onderzoeksprojecten.
- Als nationaal contactpunt, de incidenten in het kader van de toepassing van de Europese richtlijn en de bilaterale akkoorden inzake Crossborder oplossen en beheren.

3. Projecten

1. Modernisering van de wegcode

De herziening van de wegcode, die werd gelanceerd in 2016 in samenwerking met alle direct of indirect betrokken entiteiten, zal worden voortgezet. In 2022 is het doel om enerzijds de huidige wegcode bij te werken en te verduidelijken en anderzijds om maatregelen te nemen ter bevordering van duurzame mobiliteit, met name door een modale verschuiving van wegvervoer naar andere vervoerswijzen en meer aandacht voor de actieve gebruikers.

Omdat alle gerelateerde reglementen ook moeten worden aangepast, gaat het om een project dat ook de komende jaren de nodige aandacht zal vragen.

Parallel en nauw verbonden met dit project zijn er ook de volgende projecten:

- l'analyse et l'implémentation des résultats du screening du Code de la route de 2021 en concertation avec les partenaires afin de favoriser les modes de transport plus durables et la sécurité des usagers actifs et faibles ;
- certaines adaptations urgentes du code de la route ;
- l'introduction du concept de la chaussée centrale dans le code de la route, en plus de diverses adaptations demandées par les régions ;
- aborder la problématique des engins de déplacement.

2. Traitement des infractions routières

Dans la suite des initiatives prises depuis 2018, nous collaborerons avec la Justice et la Police afin d'optimiser le traitement des infractions routières sur le plan de la perception immédiate des amendes et de leur non-paiement tant pour les contrevenants étrangers que belges : implémentation de l'ordre de paiement, digitalisation des certificats permettant le recouvrement des amendes à l'étranger, intervention au niveau européen pour la révision du scope de la directive, etc.

Le développement d'un système de lutte contre la récidive sera poursuivi. Dans ce cadre-là, on poursuivra l'analyse des systèmes alternatifs aux amendes routières tels que la « gestion des antécédents » ou la « mini-récidive ». Parallèlement, on poursuivra l'étude de nouvelles mesures de lutte contre les infractions graves et contre la récidive : par exemple le déploiement de nouvelles technologies pour détecter les infractions.

Dans ce contexte, en concertation avec la Justice, il sera analysé dans quelles conditions une formation peut également être mise en place comme alternative à la perception immédiate. De même, de nouveaux modes de réintégration dans le droit de conduire après une déchéance seront proposés afin de maximiser leur effet sur le changement de comportement.

Le travail de sensibilisation des contrevenants routiers sera poursuivi avec les partenaires (SPF Justice, Régions, Vias) en élaborant de nouvelles fiches de sensibilisation et d'information annexées aux PV.

3. Supervision des KPI européens

Le SPF supervisera Vias pour le travail de collecte des KPI européens en matière de sécurité routière et la coordination du consortium européen créé à cette fin (depuis juillet 2020).

- de analyse en implementering van de resultaten van de screening in 2021 van de wegcode in overleg met de partners, om meer duurzame transportmiddelen en de veiligheid van de actieve en kwetsbare weggebruikers te bevorderen;
- een aantal dringende aanpassingen van de wegcode;
- de introductie van het concept van de middenrijbaan in de wegcode samen met een aantal andere aanpassingen die werden gevraagd door de regio's;
- aanpak van de problematiek van de voortbewegingstoestellen.

2. Afhandeling van verkeersovertredingen

Naar aanleiding van de initiatieven die vanaf 2018 zijn genomen, zullen we onze medewerking verlenen aan Justitie en Politie om de behandeling van verkeersovertredingen te optimaliseren met het oog op de onmiddellijke inning van boetes en de niet-betaling ervan voor zowel buitenlandse overtreeders als Belgen: de implementatie van het bevel tot betalen, de digitalisering van de certificaten voor de inning van de boetes in het buitenland, de tussenkomst op Europees niveau met het oog op de herziening van de scope van de richtlijn, enz.

De ontwikkeling van een systeem in de strijd tegen recidive wordt voortgezet. Hierbij zullen alternatieve systemen aan verkeersboetes verder worden geanalyseerd, zoals het zogenaamde "antecedentenbeheer" of de "mini-récidive". Daarenboven zal de studie van nieuwe maatregelen in de strijd tegen zware overtredingen en recidive voortgezet worden: bijvoorbeeld de implementatie van nieuwe technologieën om overtredingen op te sporen.

In dat kader zal in overleg met Justitie ook worden onderzocht wanneer een opleiding kan worden ingevoerd als alternatief voor de onmiddellijke inning. Evenzo zullen nieuwe manieren voor het bekomen van een herstel in het recht tot rijden na een verval van het recht tot rijden voorgesteld worden om hun effect op gedragsverandering te maximaliseren.

Het sensibiliseren van verkeersovertreders zal worden voortgezet met de partners (FOD Justitie, Gewesten, Vias) door nieuwe sensibiliserings- en informatiefiches uit te werken, die als bijlage bij het PV worden gevoegd.

3. Follow-up van de Europese KPI

De FOD zal het werk van Vias met het oog op het verzamelen van de gegevens in het kader van de Europese KPI en van de coördinatie van het met dat doel opgerichte consortium (sinds juli 2020) superviseren.

LICENCES ET CONTROLE**REGLEMENTATION TRANSPORT ROUTIER****1. Missions**

- Assurer un suivi proactif ainsi qu'une application correcte et dans les délais fixés des politiques européenne, internationale et nationale en matière de transport routier.
- Promouvoir et implanter des règles qui assurent la compétitivité du secteur belge du transport routier ainsi qu'une concurrence loyale au sein de ce secteur tant au niveau national qu'international.

2. Activités de base et objectifs opérationnels

Les activités de base et objectifs opérationnels sont :

- Préparation et suivi de la politique : formulation de propositions et d'avis visant à adapter la politique en matière de compétitivité et d'organisation du marché dans le secteur du transport routier (dumping social), en fonction de la note de politique générale du Ministre et du contrat d'administration du SPF.
- Elaboration et modification de la législation et de la réglementation : rédaction des textes réglementaires en exécution des propositions ou décisions du Ministre et/ou du Conseil des ministres et pour transposer les directives européennes.
- Représentation à des réunions et dans des forums portant sur le transport routier tant au niveau national, européen, qu'international.
- Communication interne et externe : les collaborateurs, les "clients" et les partenaires doivent être informés à temps des modifications de la législation et des procédures.
- Agir en tant qu'organisme national chargé de l'application des droits des passagers d'autobus en exécution du Règlement (UE) N° 181/2011.

3. Projets

1. Contribution au débat, suivi et mise en œuvre des parties I, II et III du nouveau paquet européen pour le transport routier (Mobility package EU) ;
2. Suivi et évaluation du projet pilote en cours sur l'e-CMR dans le transport intra-Benelux (en coopération avec le service de contrôle des transports routiers), ainsi que suivi des développements internationaux dans ce domaine ;

VERGUNNINGEN EN CONTROLE**REGELGEVING WEGVERVOER****1. Opdrachten**

- De proactieve opvolging en een correcte uitvoering, binnen de gestelde termijnen van het Europese, internationale en nationale beleid inzake wegvervoer, verzekeren.
- Regels bevorderen en implementeren die het concurrentievermogen van de sector van het Belgisch wegvervoer verzekeren alsook een eerlijke concurrentie in deze sector op nationaal en internationaal niveau waarborgen.

2. Basisactiviteiten en operationele doelstellingen

De basisactiviteiten en de operationele doelstellingen zijn:

- Voorbereiding en opvolging van het beleid: het formuleren van voorstellen en adviezen, met de bedoeling het beleid inzake de concurrentieproblematiek en de marktordening in de sector van het wegvervoer (sociale dumping) aan te passen, in overeenstemming met de beleidsnota van de Minister en met het beheerscontract van de FOD.
- Opmaak en wijziging van de wetgeving en de reglementering: de redactie van de reglementaire teksten in uitvoering van de voorstellen of beslissingen van de Minister en/of de Ministerraad en voor de omzetting van Europese richtlijnen.
- Vertegenwoordiging op vergaderingen en fora inzake wegvervoer zowel op nationaal als Europees en internationaal vlak.
- Interne en externe communicatie: de medewerkers, "klanten" en partners moeten tijdig worden geïnformeerd over de wijzigingen in de wetgeving en in de procedures.
- Optreden als nationale handhavingsinstantie voor de buspassagiersrechten ter uitvoering van Verordening (EU) nr. 181/2011.

3. Projecten

1. Bijdrage tot het debat alsook opvolging en uitvoering van de delen I, II en III van het nieuwe Europese pakket inzake wegvervoer (Mobility package EU);
2. Opvolging en evaluatie van het lopende proefproject inzake de e-CMR in het intra-Benelux vervoer (in samenwerking met de dienst controle wegvervoer), alsook opvolging van de internationale ontwikkelingen op dat vlak;

3. Revoir l'arrêté royal sur les amendes pour les infractions relatives à la réglementation au transport routier.

LICENCES

Après la sixième réforme de l'Etat, l'accès à la profession et au marché en matière de transport de marchandises et de personnes est régionalisé. Pour assurer la continuité du service, les tâches opérationnelles liées à cette compétence sont toujours exercées par le SPF Mobilité et Transports durant une période transitoire.

1. Missions

Analyser et moderniser le service au citoyen afin d'optimiser un service accessible à tous, simplifié, transparent et de qualité.

2. Activités de base et objectifs opérationnels

Gestion du registre électronique des transporteurs routiers.

Au niveau du service "Accès au Marché" :

La délivrance de licences de transport national ou communautaire et, le cas échéant, d'autorisations de transport extracommunautaire aux (candidats-) transporteurs, la délivrance de licences de transport pour les lignes de bus internationales ainsi que la délivrance d'attestations aux conducteurs d'États non membres de l'UE.

- a. Etant donné que les licences nationales et communautaires sont valables pendant 5 ans, on peut supposer que le service traite sur une base annuelle au moins 20% de l'ensemble des licences, à savoir 2 188 licences d'entreprise pour 16 428 véhicules.
- b. L'application des accords bilatéraux et multilatéraux pour le transport international de marchandises :
 - les échanges et les délivrances des autorisations avec 24 pays ;
 - la répartition multilatérale des autorisations CEMT.
- c. Il y a 264 lignes internationales de bus qui déposent / reprennent des voyageurs sur le territoire belge.

3. Herziening van het koninklijk besluit inzake de boetes voor inbreuken betreffende de reglementering van het wegvervoer.

VERGUNNINGEN

Bij de zesde staatshervorming werd de toegang tot het beroep en tot de markt inzake het vervoer van goederen en personen geregionaliseerd. Teneinde de continuïteit van de openbare dienst te verzekeren, oefent de FOD Mobiliteit en Vervoer gedurende een overgangsperiode de operationele taken verbonden aan deze bevoegdheid nog verder uit.

1. Opdrachten

De dienstverlening aan de burger moet worden geanalyseerd en gemoderniseerd om een laagdrempelige, vereenvoudigde, transparante en kwalitatieve dienstverlening te optimaliseren.

2. Basisactiviteiten en operationele doelstellingen

Beheren van het elektronisch register van wegvervoersondernemingen.

Op het niveau van de dienst "Toegang tot de markt":

De uitreiking van nationale of communautaire transportvergunningen alsmede de machtigingen voor extra communautair vervoer aan de (kandidaat-) vervoerders, de toekenning van vergunningen voor internationale autobuslijnen; eveneens de uitreiking van attesten aan bestuurders uit niet-EU-staten.

- a. Gezien de nationale en communautaire vergunningen 5 jaar geldig zijn, kan men veronderstellen dat de dienst op jaarbasis minstens 20% van alle vergunningen behandelt, hetzij jaarlijks 2 188 ondernemingsvergunningen voor 16 428 voertuigen.
- b. Toepassing bilaterale en multilaterale akkoorden voor internationaal goederenvervoer:
 - uitwisselingen en afleveringen van machtigingen met 24 landen;
 - verdeling multilaterale ECMT-vergunningen.
- c. Er zijn 264 internationale autobuslijnen die reizigers opnemen / afzetten op Belgisch grondgebied.

Au niveau du service "Accès à la profession" :

Pour pouvoir avoir accès à la profession de transporteur routier de marchandises et de voyageurs pour le compte de tiers, le candidat-transporteur doit répondre à 4 conditions essentielles, qui sont vérifiées par le Service Licences.

Ce service délivre aussi les certificats de capacité professionnelle pour les gestionnaires de transport aux lauréats de l'examen en la matière qui est organisé 2 fois par an. Cela concerne environ 450 certificats par an.

3. Projets

- Organiser et accompagner le transfert des dossiers vers les Régions.

CONTRÔLE DU TRANSPORT ROUTIER**1. Missions**

Le service "contrôle du transport routier" est chargé du contrôle et de l'application de la réglementation concernant le transport des marchandises et de personnes par route. L'application de la réglementation consiste à contrôler et à sanctionner les infractions qui ont été constatées sur la route ou dans les entreprises de transport.

2. Activités de base et objectifs opérationnels

Objectifs opérationnels internes au service :

- réaliser des contrôles en entreprise sur base d'une planification annuelle ;
- réaliser des contrôles sur la route en fonction du système ACR existant ;
- effectuer des contrôles conjoints sur base de l'échange de données entre le contrôle sur la route et en entreprise.

Objectifs opérationnels pour la détection de la fraude et des pratiques illégales dans les entreprises de transport situées en Belgique :

- effectuer des contrôles ad hoc à la demande et en coopération avec les autres services de la Direction générale ;
- effectuer des enquêtes ad hoc et collaborer à des enquêtes à la demande des parquets ou des auditeurs du travail.

Objectifs opérationnels en coopération avec d'autres services nationaux :

- coordonner les actions sur la route dans le cadre du Plan d'action Transports Routiers (PAT 2001/2006) ;

Op het niveau van de dienst "toegang tot het beroep":

Om toegang te hebben tot het beroep van wegvervoerder van goederen en reizigers voor rekening van derden, moet de kandidaat-vervoerder aan 4 essentiële voorwaarden voldoen, die gecontroleerd worden door de Dienst Vergunningen.

Deze dienst geeft ook de getuigschriften van vakbekwaamheid voor wegvervoerondernemers af aan de laureaten van het desbetreffend examen dat 2 keer per jaar georganiseerd wordt. Het gaat om ongeveer 450 getuigschriften per jaar.

3. Projecten

- De overdracht van de vergunningendossiers naar de Gewesten voorbereiden en begeleiden.

CONTROLE OP HET WEGVERVOER**1. Opdrachten**

De dienst "controle wegvervoer" is belast met het toezicht en de handhaving van de reglementering inzake het vervoer van goederen en personen over de weg. Deze handhaving omvat het controleren en sanctioneren van inbreuken die vastgesteld worden op de weg of in transportbedrijven.

2. Basisactiviteiten en operationele doelstellingen

Operationele doelstellingen binnen de dienst:

- uitvoeren van controles in de bedrijven gebaseerd op een jaarplanning;
- uitvoeren van controles op de weg volgens het bestaande ACR-systeem;
- uitvoeren van gezamenlijke controles op basis van de uitwisseling van gegevens tussen wegcontrole en bedrijfscontrole.

Operationele doelstellingen in verband met opsporen van fraude en onwettige praktijken in transportbedrijven die in België gevestigd zijn:

- uitvoeren van controles ad hoc op vraag van en in samenwerking met de andere diensten van het Directoraat-generaal;
- uitvoeren van ad hoc onderzoeken en meewerken aan onderzoeken op vraag van parketten of arbeidsauditeurs.

Operationele doelstellingen in samenwerking met andere nationale diensten:

- binnen het kader van het Actieplan Wegvervoer (PAT 2001/2006) gezamenlijke acties coördineren op de weg;

- dans le cadre du Plan d'action pour les Transports Routiers (PAT 2001/2006), organiser et collaborer à des contrôles conjoints en entreprises ;
- dans le cadre du Plan du 3 février 2016 pour une Concurrence Loyale dans le secteur du Transport, participer à des actions conjointes, menées par un auditeur du travail ;
- dans le cadre du protocole d'accord (protocole d'accord sur la lutte contre la fraude sociale et le travail illégal) en coopération avec SIRS, participer à des actions spécifiques organisées.

Objectifs opérationnels en coopération avec d'autres services internationaux :

- mener des actions internationales, ainsi que procéder à un échange périodique de données d'infraction dans le cadre du traité Benelux (Traité de Liège du 3 octobre 2014) ;
- assister à des réunions internationales et organiser des actions communes telles que définies dans la réglementation européenne 2006/22 UE ;
- participer à des actions de contrôle communes pour lutter contre le dumping social à l'initiative de l'Autorité européenne du Travail (ELA).

3. Projets

- Révision des processus du service contrôle du transport routier, tenant compte de la régionalisation de l'accès à la profession et au marché, ainsi que des obligations qui découlent du Paquet Mobilité européen (e.a. l'organisation de contrôles sur base d'une analyse de risques des entreprises).
- Poursuite de la recherche de la collaboration plus étroite entre les services de contrôle route et entreprises du SPF d'un côté et les services de contrôle des départements fédéraux concernés par le transport routier de l'autre, e.a. par la conclusion de protocole d'accord avec les services de contrôle des autres départements.
- Poursuite du projet-pilote sur la lettre de voiture électronique (e-CMR) à l'échelle du Benelux en vue d'un déploiement européen dans le cadre de l'exécution du règlement eFTI.
- Utiliser les procès-verbaux électroniques dès l'entrée en vigueur de la réglementation adaptée à cet effet. Cela nécessite le suivi de formations spécifiques.

IMMATRICULATION DES VEHICULES (DIV)

1. Missions

L'immatriculation des véhicules qui comprend encore un certain nombre de tâches particulières :

- binnen het kader van het Actieplan Wegvervoer (PAT 2001/2006) organiseren van en meewerken aan gezamenlijke bedrijfscontroles;
- binnen het kader van het Plan van 3 februari 2016 voor Eerlijke Concurrentie in de Transportsector meewerken aan gezamenlijke acties, onder leiding van een arbeidsauditeur;
- binnen het protocolakkoord (protocolakkoord in verband met strijd tegen sociale fraude en illegaal werk) in samenwerking met SIOD, meewerken aan specifieke acties die georganiseerd worden.

Operationele doelstellingen in samenwerking met andere internationale diensten:

- binnen het Beneluxverdrag (Verdrag van Luik van 3 oktober 2014) internationale acties organiseren en op periodieke wijze inbreukgegevens uitwisselen;
- internationale vergaderingen bijwonen en gezamenlijke acties organiseren zoals bepaald in de Europese regelgeving 2006/22 EU;
- deelnemen aan gemeenschappelijke controleacties ter bestrijding van de sociale dumping op initiatief van de Europese Arbeidsautoriteit (ELA).

3. Projecten

- Herziening van de processen van de dienst controle op het wegvervoer, rekening houdend met de regionalisering van de toegang tot het beroep en tot de markt, alsook met de verplichtingen voortvloeiend uit het Europees Mobility Package (o.a. de organisatie van controles op basis van een risk rating van de ondernemingen).
- Voortzetting van het streven naar een nauwere samenwerking tussen de weg- en de bedrijfscontrole van de FOD enerzijds en de inspectiediensten van de federale departementen die betrokken zijn bij het wegvervoer anderzijds, o.a. door het sluiten van protocolakkoorden met de inspectiediensten van andere departementen.
- Voortzetting van het proefproject inzake de elektronische vrachtbrief (e-CMR) op Benelux-schaal met het oog op de Europese invoering ervan in het kader van de tenuitvoerlegging van de eFTI-verordening.
- Overstappen op het gebruik van het elektronisch proces-verbaal zodra de aangepaste wetgeving hiertoe in werking treedt. Dit vereist het volgen van een specifieke opleiding.

INSCHRIJVING VOERTUIGEN (DIV)

1. Opdrachten

De inschrijving van voertuigen, wat nog een aantal bijzondere taken omvat:

- réservation de plaques d'immatriculation personnalisées ;
- délivrance de plaques marchands et d'essai ;
- délivrance urgente de plaques temporaires de séjour et d'exportation ;
- délivrance des plaques spéciales ;
- délivrance des plaques ne passant pas par WebDIV (oldtimers, tracteurs diesel rouge, motos importées et belges réimmatriculables, attestation de vols des plaques et des CIMS de la police, ...) ;
- correction des certificats d'immatriculation comportant des erreurs ;
- communication d'informations relatives aux immatriculations par le call center et par la gestion des demandes d'informations des citoyens et des assureurs dans des request collector ;
- participation active au sein des organisations européennes, notamment E-Reg et Eucaris ;
- transposition de la réglementation UE en droit belge et préservation de la réglementation spécifique ;
- participation à la lutte contre la criminalité automobile, notamment lors de la perte ou du vol du certificat d'immatriculation ;
- échange de données avec les autres organismes privés et publics dans le cadre de la Banque-Carrefour des véhicules par le biais de protocoles d'échanges conformes au GDPR ;
- vérification automatisée des données d'immatriculation étrangères des véhicules en provenance d'autres pays européens, notamment des Etats-membres de l'UE, dans le cadre de Traités bilatéraux ou multilatéraux tels que la convention Eucaris.

2. Projets

- **Procédure administrative avant l'immatriculation de motocyclettes et de cyclomoteurs déjà immatriculés**

Afin de pouvoir immatriculer ces véhicules via WebDIV, il y a lieu de préenregistrer certaines données reprises sur le certificat d'immatriculation et d'invalider le dernier certificat d'immatriculation. Cela nécessite de recourir au service d'un partenaire. Cette mission est reprise dans les activités de la nouvelle concession relative à la délivrance et la livraison des plaques et des documents d'immatriculation.

En 2022, le préenregistrement par bpost des motos et des cyclos déjà immatriculés devrait être effectif. Cela demandera une adaptation des programmes informatiques de la DIV mais aussi du concessionnaire.

- reserveren van gepersonaliseerde kentekenplaten;
- afleveren van handelaars- en proefrittenplaten;
- spoedaflevering van tijdelijke verblijfsplaten en exportplaten;
- aflevering van speciale platen;
- aflevering van nummerplaten die niet via WebDIV verlopen (oldtimers, rode dieseltractoren, ingevoerde en Belgische motorfietsen die opnieuw kunnen worden ingeschreven, attest van diefstal van nummerplaten en CIMS van de politie, ...);
- correctie van inschrijvingsbewijzen met fouten;
- verstrekken van inlichtingen rond inschrijvingen door het callcenter en door het beheer van informatieaanvragen van burgers en verzekeraars in request collectors;
- actieve deelnames binnen Europese organisaties, met name E-Reg en Eucaris;
- omzetting van de EU-regelgeving in Belgisch recht en behoud van de specifieke regelgeving;
- deelname in de strijd tegen autocriminaliteit, met name bij verlies of diefstal van het kentekenbewijs;
- gegevensuitwisseling met andere private en publieke organisaties in het kader van de kruispuntbank voor voertuigen via GDPR-conforme uitwisselingsprotocollen;
- geautomatiseerde verificatie mogelijk maken van buitenlandse inschrijvingsgegevens van voertuigen afkomstig uit andere Europese landen, inzonderheid de EU-Lidstaten in het kader van bilaterale of multilaterale Verdragen zoals de Eucaris-conventie.

2. Projecten

- **Administratieve procedure voor inschrijving van al ingeschreven motorfietsen en bromfietsen**

Om deze voertuigen via WebDIV te kunnen registreren, moeten bepaalde gegevens op het kentekenbewijs vooraf worden geregistreerd en moet het laatste kentekenbewijs ongeldig worden gemaakt. Dit vereist het gebruik van de diensten van een partner. Deze missie maakt deel uit van de activiteiten van de nieuwe concessie voor de uitgifte en levering van platen en registratiedocumenten.

In 2022 moet de preregistratie van de al ingeschreven motorfietsen en bromfietsen door bpost effectief zijn. Het vereist aanpassingen van de computerprogramma's van de DIV, maar ook van de concessionaris.

- **Mesures plus strictes de confidentialité pour la protection de la vie privée**

Le règlement européen relatif au GDPR est entré en vigueur en mai 2018 et a renforcé les obligations et les responsabilités en matière du traitement des données à caractère personnel.

Dans ce cadre, la loi et l'AR sur la Banque carrefour des véhicules sera réexaminée pour voir son adéquation avec la loi sur le GDPR et y intégrer les changements indispensables à la suite de la sixième réforme de l'Etat.

En 2022, on terminera un premier projet de modification de l'AR afin de permettre à certains partenaires de pouvoir continuer à consulter les données des véhicules sur base du numéro de la plaque consécutivement à un arrêt de l'Autorité de protection des données.

On poursuivra aussi la mise en conformité de tous nos protocoles avec nos partenaires suite à la loi sur le GDPR et au développement d'une nouvelle technologie informatique pour échanger nos données.

CERTIFICATION ET SURVEILLANCE

1. Les missions

Les missions de cette direction consistent à garantir la sécurité routière et une concurrence loyale et de contribuer à une mobilité durable :

- grâce à un suivi proactif ainsi qu'à une application correcte et dans les délais de la politique européenne et internationale en matière des normes de produits relatives aux véhicules et à leurs éléments ;
- grâce aux activités de reconnaissance et de contrôle des organismes actifs dans le secteur des déchus du permis de conduire et de l'éthylotest anti-démarrage, dans le secteur des installateurs d'équipement GPL – NGV - tachygraphes - limiteurs de vitesse ;
- par les activités de support et d'inspection des communes dans le cadre de la délivrance des permis de conduire pour veiller à une application correcte des réglementations en vigueur.

2. Les activités de base et les objectifs opérationnels

Il faut veiller à optimiser la collaboration avec le service réglementation routière, avec les régions et les parties prenantes à la suite de la sixième réforme de l'Etat.

- **Verstrenging van de maatregelen tot Bescherming van de Persoonlijke levenssfeer**

De Europese verordening inzake GDPR trad in werking in mei 2018 en versterkte de verplichtingen en verantwoordelijkheden voor de verwerking van persoonsgegevens.

In dit kader zal de wet en het KB over de Kruispuntbank Voertuigen herzien worden om ervoor te zorgen dat deze in overeenstemming is met de GDPR-wet en om de noodzakelijke wijzigingen ten gevolge de zesde staatshervorming uit te voeren.

In 2022 zal een eerste ontwerp van wijziging van het KB worden voltooid om sommige partners toe te staan voertuiggegevens te blijven raadplegen op basis van het kenteken, na een uitspraak van de Autoriteit van gegevensbescherming.

Wij zullen ook al onze protocollen met onze partners in overeenstemming blijven brengen met de GDPR-wetgeving en de ontwikkeling van nieuwe IT-technologie om onze gegevens uit te wisselen.

CERTIFICATIE EN TOEZICHT

1. Opdrachten

De opdrachten van deze directie bestaat erin om de verkeersveiligheid en de eerlijke concurrentie te verzekeren en bij te dragen aan een duurzame mobiliteit:

- door middel van proactieve opvolging en een correcte en tijdige uitvoering van het Europese en internationale beleid inzake de productnormen voor voertuigen en hun onderdelen;
- door de activiteiten van de erkenning en het toezicht op organisaties die actief zijn in de sector van het verval van het rijbewijs en voor het alcoholslot en in het gebied van de installateurs van LPG - NGV - Tachograaf - snelheidsbegrenzers;
- door de ondersteuning en de inspectie van de gemeenten in het kader van de uitgifte van rijbewijzen om de juiste toepassing van de voorschriften te verzekeren.

2. Basisactiviteiten en operationele doelstellingen

Men moet erover waken om de samenwerking met de dienst verkeersreglementering, met de gewesten en de stakeholders te optimaliseren na de zesde staatshervorming.

Permis de conduire

- répondre rapidement aux questions des communes dans le cadre de la délivrance des permis de conduire. Ces questions ont d'une part trait à la réglementation et d'autre part à l'application du programme de permis de conduire Mercurius ;
- répondre aux questions des citoyens et délivrer les authentications de permis de conduire belges ;
- organiser des réunions régulières avec le service réglementation routière et entre les différents services au sein du service permis de conduire pour harmoniser l'interprétation de la réglementation en matière de permis de conduire et si nécessaire, adapter la circulaire aux communes ;
- veiller à l'échange correct des permis de conduire étrangers ;
- organiser la communication interne et externe avec les différents partenaires. Grâce aux flashes d'information, les communes sont informées des changements de la réglementation et des procédures. Les informations à destination des citoyens sont fournies via le site web ;
- concertation avec les différentes régions afin de garantir le respect de la réglementation sur le permis de conduire tout en respectant la compétence de chacun ;
- tenir à jour la banque de données authentique sur les permis de conduire en collaboration avec les SPF Justice et Intérieur ;
- organiser l'inspection des communes sur une base régulière. Rédiger les rapports d'inspections et les transmettre aux communes. Suivi des inspections et des améliorations à apporter ;
- organiser des formations de base pour les nouveaux collaborateurs des communes et organiser des formations spécifiques relatives à l'échange des permis étrangers ;
- agréer, dans les délais fixés par les réglementations, les centres de déchéance du permis de conduire et les centres d'encadrement pour l'éthylotest et les contrôler régulièrement ;
- confection et délivrance de la dérogation du port de la ceinture.

Cellule Technique

- participer de manière proactive aux réunions nationales, européennes et internationales en matière de normes de produit relatives aux véhicules afin de défendre les intérêts belges ainsi que des positions ambitieuses en matière d'émission afin de contribuer aux objectifs du Green Deal ;
- organiser la communication interne et externe avec nos différents partenaires ;

Rijbewijs

- de vragen gesteld door de gemeenten, in het kader van de uitreiking van rijbewijzen, snel beantwoorden. Deze vragen hebben enerzijds betrekking op de reglementering en anderzijds op de toepassing van het rijbewijsprogramma Mercurius;
- de vragen van de burgers beantwoorden en authenticaties van Belgische rijbewijzen afleveren;
- regelmatige vergaderingen organiseren met de dienst verkeersreglementering en tussen de verschillende diensten binnen de dienst rijbewijs om de interpretatie van de reglementering over het rijbewijs te harmoniseren en waar nodig, de omzendbrief voor de gemeenten aan te passen;
- zorgen voor een correcte omwisseling van buitenlandse rijbewijzen;
- organiseren van interne en externe communicatie met de verschillende partners. Door middel van nieuwsflashes worden de gemeenten op de hoogte gebracht van wijzigingen in de reglementering en procedures. De info naar de burger verloopt via de website;
- overleg met de verschillende gewesten teneinde een correcte naleving van de rijbewijsreglementering te garanderen met respect voor ieders bevoegdheid;
- up to date houden van de authentieke database van de rijbewijzen in samenwerking met de FOD Justitie en Binnenlandse Zaken;
- op regelmatige basis inspecties in de gemeenten organiseren. Inspectieverslagen opmaken en overmaken aan de gemeenten. Opvolging van de inspecties en van door te voeren verbeteringen;
- basisopleiding organiseren voor nieuwe medewerkers binnen de gemeenten en meer specifieke opleidingen organiseren rond omwisseling van buitenlandse rijbewijzen;
- binnen de door de regelgeving opgelegde termijnen, de erkenningen afleveren voor de vervalinstellingen van het rijbewijs en de omkaderingsinstellingen voor het alcoholslot en ze regelmatig controleren;
- opmaak en afgifte van de vrijstelling van de gordeldracht.

Technische cel

- op een proactieve manier deelnemen aan de nationale, Europese en internationale vergaderingen in verband met de productnormen voor voertuigen om zo de Belgische belangen te verdedigen alsook ambitieuze standpunten inzake emissies verdedigen om bij te dragen aan de Green Deal doelstellingen;
- organiseren van interne en externe communicatie met onze verschillende partners;

- développer et rédiger la législation et la réglementation concernant le règlement technique, rédiger la base réglementaire des propositions ou décisions du ministre et transposer les directives européennes ou internationales ;
- rédiger les circulaires pour les fédérations en matière de fins de série de certains modèles de véhicules ;
- délivrer des dérogations techniques, les attestations pour donner suite à la perte / vol du dernier certificat d'immatriculation, les autorisations exceptionnelles relatives à la signalisation prioritaire ;
- délivrer dans les délais légaux les agréments aux installateurs de tachygraphes, de limiteurs de vitesse, d'équipement GPL et NGV et en assurer le contrôle ;
- assurer le suivi des activités de contrôle ou d'évaluation initiale des demandes "outsourcées" à l'institut Vias et à d'autres services techniques ;
- délivrer les attestations ATP relatives au transport routier international de denrées périssables.

3. Projets

- **Développer avec les Régions la réglementation technique permettant d'installer des moteurs électriques dans des véhicules non électriques au départ (retrofit)**

En 2022, le service véhicules finalisera le projet modificatif du règlement technique afin d'installer des moteurs électriques dans des véhicules non-électriques d'origine. L'installation en tant que tel ressort de la compétence des Régions.

- **Poursuite du développement de l'application informatique permettant la demande de permis on line**

En 2022, le citoyen pourra introduire sa demande d'obtention d'un permis provisoire B 18 mois, 36 mois et 12 mois en ligne.

- **Avertissement du citoyen de la fin de validité de son permis après 10 ans**

Ce projet a pour objectif de rappeler au citoyen de renouveler son permis de conduire définitif après 10 ans. A cet effet, un marché public sera attribué pour envoyer les courriers de rappel au citoyen.

- ontwikkeling en opstellen van wet- en regelgeving met betrekking tot de technische voorschriften, het opstellen van de reglementaire basis van de voorstellen of besluiten van de minister en de omzetting van Europese of internationale richtlijnen;
- opstellen van omzendbrieven voor de federaties betreffende einde serie van bepaalde voertuigmodellen;
- Het op tijd afleveren van technische vrijstellingen, van de attesten na een diefstal/verlies van het laatste inschrijvingsbewijs, uitzonderlijke machtigingen voor prioritaire seingeving;
- binnen de wettelijk vastgelegde termijnen de erkenningen voor installateurs van tachografen, snelheidsbegrenzers, LPG en NGV-installaties afleveren en controles voorzien;
- de opvolging garanderen van de controleactiviteiten of initiële evaluatie van de "uitbestede" aanvragen aan het Vias instituut en andere technische diensten;
- uitgifte van ATP-certificaten voor internationaal wegtransport van aan bederf onderhevige goederen.

3. Projecten

- **Samen met de gewesten de technische voorschriften uitwerken die de installatie van elektrische motoren in niet-elektrische voertuigen mogelijk maken (retrofit)**

In 2022 zal de dienst voertuigen de laatste hand leggen aan de ontwerp-wijziging van het technisch reglement om elektrische motoren te kunnen installeren in niet-elektrische voertuigen. De installatie als zodanig valt onder de verantwoordelijkheid van de regio's.

- **Voortzetting van de ontwikkeling van een informatica-applicatie voor de online aanvraag van een rijbewijs**

In 2022 zal de burger een aanvraag voor een voorlopig RB 18 maanden, 36 maanden en 12 maanden online kunnen indienen.

- **Waarschuwing van de burger over het eind van de geldigheid van zijn definitieve rijbewijs**

Dit project heeft tot doel de burger te herinneren dat hij zijn definitieve RB na 10 jaar moet hernieuwen. Daarom zal een overheidsopdracht gegund worden om de herinneringsbrieven naar de burger te sturen.

PROGRAMME 0
MOYENS DE SUBSISTANCE

Moyens mis en œuvre

01. Personnel

A.B. 33 56 01 110003 : Rémunérations et allocations généralement quelconque : personnel statuaire définitif et stagiaire.

PROGRAMMA 0
BESTAANSMIDDELEN

Aangewende middelen

01. Personeel

B.A. 33 56 01 110003: Bezoldigingen en allerhande toelagen: Vast en stagelopen.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	12 952	12 209	13 150	13 015	13 015	13 015	13 015	13 015	Vastleggingen
Liquidations	12 952	12 209	13 150	13 015	13 015	13 015	13 015	13 015	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Ces crédits font partie de l'enveloppe globale de personnel du SPF et ont été adaptés conformément aux instructions et décisions (voir A.B. 21 01 110003).

Méthode de calcul de la dépense

Le crédit a été adapté aux besoins réels.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Index crédits de personnel (3,86%) :
+ 471 000 euros

Economies linéaires : - 135 000 euros
(CMR 20-10-2021)

Gender Impact

Catégorie 1 – pas d'impact

A.B. 33 56 01 110004 : Rémunérations et allocations généralement quelconque : personnel autre que statuaire.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Deze kredieten maken deel uit van de globale personeelsenveloppe van de FOD en werden aangepast overeenkomstig de onderrichtingen en beslissingen (zie B.A. 21 01 110003).

Berekeningsmethode van de uitgave

Het krediet werd aangepast aan de reële noden.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

Index personeelskredieten (3,86%): + 471 000 euro

Lineaire besparingen: - 135 000 euro
(CMR 20-10-2021)

Gender Impact

Categorie 1 – geen impact

B.A. 33 56 01 110004: Bezoldigingen en allerhande toelagen: ander dan statutair personeel.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	1 609	1 805	1 770	1 749	1 749	1 749	1 749	1 749	Vastleggingen
Liquidations	1 609	1 805	1 770	1 749	1 749	1 749	1 749	1 749	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Ces crédits font partie de l'enveloppe globale de personnel du SPF et ont été adaptés conformément aux instructions et décisions (voir A.B. 21 01 110003).

Méthode de calcul de la dépense

Le crédit a été adapté aux besoins réels.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Index crédits de personnel (3,86%) : + 70 000 euros

Economies linéaires : - 21 000 euros
(CMR 20-10-2021)

Gender Impact

Catégorie 1 – pas d'impact

A.B. 33 56 01 110016 : Rémunérations et allocations généralement quelconque : personnel "Plans d'actions en matière de sécurité routière".

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Deze kredieten maken deel uit van de globale personeelsenvolpe van de FOD en werden aangepast overeenkomstig de onderrichtingen en beslissingen (zie B.A. 21 01 110003).

Berekeningsmethode van de uitgave

Het krediet werd aangepast aan de reële noden.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

Index personeelskredieten (3,86%): + 70 000 euro

Lineaire besparingen: - 21 000 euro
(CMR 20-10-2021)

Gender Impact

Categorie 1 – geen impact

B.A. 33 56 01 110016: Bezoldigingen en allerhande toelagen: personeel "actieplannen inzake de verkeersveiligheid".

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	204	314	323	320	320	320	320	320	Vastleggingen
Liquidations	204	314	323	320	320	320	320	320	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Crédit pour le suivi de la politique en matière de sécurité routière des services de police.

Afin de rendre possible le suivi de la politique de sécurité routière de la police locale et de la police de la circulation routière fédérale, la réinsertion d'un subside dans la loi du 6 décembre 2005 a été élaboré via la loi-programme du 23/12/2009.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Krediet voor de opvolging van het verkeersveiligheidsbeleid van de politiediensten.

Om de opvolging van het verkeersveiligheidsbeleid van de lokale politie en de federale verkeerspolitie mogelijk te maken werd een toelage in de wet van 6 december 2005 via de Programmawet van 23/12/2009 geregeld.

Le montant permet d'engager des agents qui sont chargés d'une mission de conseil auprès des services de police, de visites de terrain, de la collecte, de la vérification et de l'analyse de données, ainsi que de la rédaction d'un rapport d'évaluation annuel et, le cas échéant, d'analyses ponctuelles.

Méthode de calcul de la dépense

Ce montant tient compte des coûts liés à l'engagement de personnel pour faire le suivi de la politique en matière de sécurité routière des services de police.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Index crédits de personnel (3,86%) : + 12 000 euros

Economies linéaires : - 3 000 euros
(CMR 20-10-2021)

Gender Impact

Catégorie 1 – pas d'impact

02. Frais de fonctionnement

A.B. 33 56 02 121101 : Dépenses permanentes pour achat de biens non durables et de services (à l'exception des dépenses informatiques).

Het bedrag laat toe om personeelsleden aan te werven die zullen belast worden met een raadgevende opdracht aan de politiediensten, met veldonderzoek, met het verzamelen, nazien en analyseren van gegevens, met het opstellen van het jaarlijkse evaluatieverslag en indien nodig met specifieke analyses.

Berekeningsmethode van de uitgave

Dit bedrag houdt rekening met de personeelskosten die verbonden zijn aan het uitvoeren van de opvolging van het beleid van de politiediensten inzake verkeersveiligheid.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

Index personeelskredieten (3,86%): + 12 000 euro

Lineaire besparingen: - 3 000 euro
(CMR 20-10-2021)

Gender Impact

Categorie 1 – geen impact

02. Werkingskosten

B.A. 33 56 02 121101: Bestendige uitgave voor aankoop van niet-duurzame goederen en van diensten (met uitzondering van de informatica-uitgaven).

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	374	611	582	577	575	577	575	577	Vastleggingen
Liquidations	279	611	582	577	575	577	575	577	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, coordonnée par l'arrêté royal du 16 mars 1968 coordonnant les lois sur la police de la circulation routière.

Art. 39 de la loi du 3 mai 1999 relative au transport de marchandises par route.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd bij het koninklijk besluit van 16 maart 1968 tot coördinatie van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer.

Art. 39 van de wet van 3 mei 1999 betreffende het vervoer van zaken over de weg.

Arrêté royal du 12 juillet 2019 relatif à l'uniforme de certains agents de la Direction Générale Transport Routier et Sécurité Routière.

Arrêté royal du 4 mai 2007 relatif au permis de conduire, à l'aptitude professionnelle et à la formation continue des conducteurs de véhicules des catégories C, C+E, D, D+E en des sous-catégories C1, C1+E, D1, D1+E.

Arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire.

Règlement (CE) N°1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route.

Loi du 15 juillet 2013 relative au transport de marchandises par route et ses arrêtés d'exécution.

Arrêté royal du 22 mai 2014 relatif au transport de marchandises par route.

Arrêté royal du 18 septembre 2016 relatif au transport routier international de denrées périssables et à l'utilisation de moyens spéciaux pour ce transport.

Arrêté royal du 8 décembre 2020 relatif à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, des véhicules à deux ou trois roues, des quadricycles, des systèmes, composants, entités techniques distinctes ainsi que des pièces détachées et des équipements destinés à ces véhicules.

Description

Dépenses liées aux frais de fonctionnement généraux

- Catering : un budget est prévu annuellement pour couvrir les frais engendrés dans le cadre de réunions (repas, boissons, etc.). Ces réunions peuvent être organisées en interne et en externe.
- Téléphonie : un budget annuel est prévu afin de couvrir les coûts de téléphonie de l'ensemble de la DG.
- Bureau commissionnaires : frais liés aux réunions avec le Bureau Permanent composé de personnes extérieures qui ont une fonction spécifique dans le monde des transports et qui reçoivent une indemnité de déplacement pour ces réunions.
- Congrès et symposium : un budget annuel est prévu pour couvrir les frais d'inscription aux congrès et symposium (exemples : Conférence ROADPOL, Fondation flamande des sciences de la route, Centre pour le maintien de l'ordre et la

Koninklijk besluit van 12 juli 2019 betreffende het uniform van bepaalde ambtenaren van het Directoraat-Generaal Wegvervoer en Verkeersveiligheid.

Koninklijk besluit van 4 mei 2007 betreffende het rijbewijs, de vakbekwaamheid en de nascholing van bestuurders van voertuigen van de categorieën C, C+E, D, D+E en de subcategorieën C1, C1+E, D1, D1+E.

Koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende de rijbewijzen.

Verordening (EG) nr.1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg.

Wet van 15 juli 2013 betreffende het goederenvervoer over de weg en haar uitvoeringsbesluiten.

Koninklijk besluit van 22 mei 2014 betreffende het goederenvervoer over de weg.

Koninklijk besluit van 18 september 2016 betreffende het internationaal wegvervoer van aan bederf onderhevige levensmiddelen en het gebruik van speciale vervoermiddelen bij dit vervoer.

Koninklijk besluit van 8 december 2020 betreffende het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan, twee- of driewielige voertuigen, vierwielers, systemen, onderdelen, technische eenheden, alsmede reserveonderdelen en uitrusting bestemd voor deze voertuigen.

Omschrijving

Algemene werkingskosten

- Catering: een begroting is jaarlijks voorzien om de kosten van de vergaderingen (maaltijden, drankjes, enz.) te dekken. Deze vergaderingen kunnen zowel intern als extern worden georganiseerd.
- Telefonie: een jaarlijkse begroting is voorzien om de telefonie-uitgaven van het hele DG te dekken.
- Bureau vervoerscommissarissen: kosten in verband met vergaderingen met het Vast Bureau bestaande uit externe personen met een specifieke functie in de vervoerswereld, die voor deze vergaderingen een reiskostenvergoeding ontvangen.
- Congres en symposium: een jaarlijkse begroting is voorzien om de inschrijvingskosten voor congressen en symposia te dekken (bijvoorbeeld: ROADPOL-conference, Vlaamse stichting Verkeerskunde, Centre for Policing and

- sécurité, Institut européen d'administration publique, etc.).
- Association Belge de la Route : L'Association belge de la Route (ABR) est une association apolitique et sans but lucratif (ASBL), qui rassemble les différents acteurs – publics et privés – chargés de la construction, de la gestion et de l'exploitation des infrastructures routières en Belgique.
 - Teambuilding : un budget annuel est prévu pour l'organisation de teambuilding.
 - Documentation : abonnements spécifiques et documentations diverses.
 - Divers : frais de natures diverses comme par exemple : l'impression d'affiches, des assurances spécifiques pour les déplacements à l'étranger, des abonnements spécifiques pour différents services, etc.

Dépenses liées à la mobilité de la DG

Actuellement, nous avons environ 50 voitures qui sont utilisées quotidiennement pour le contrôle routier et le contrôle dans les entreprises, pour les inspections dans les communes, chez les garagistes, concessionnaires, ... Nous recevons toujours des factures pour le carburant, l'entretien et la réparation des véhicules. Nous payons également les frais de contrôle technique de ces véhicules.

En 2022, nous allons continuer à attribuer des véhicules de service à des personnes qui roulent avec leur véhicule privé et pour lesquelles les indemnités kilométriques élevées rendent l'utilisation d'un véhicule de service plus avantageux pour le SPF. Nous estimons qu'en 2023, 55 à 60 véhicules seront utilisés quotidiennement. Cette estimation avait déjà été réalisée pour 2022, raison pour laquelle le budget prévu en 2023 pour le contrôle technique et l'entretien des véhicules n'augmente pas. Le budget prévu pour le carburant est revu à la hausse suite à une réestimation du nombre de kilomètres parcourus ainsi qu'à l'augmentation du prix du carburant.

Dépenses du service contrôle routier de la DG

- Petites dépenses : dépenses diverses telles que des tickets de stationnement, des produits d'entretien pour les véhicules, etc.
- Bpost : Envoi de dossiers par la poste aux sièges, parquets, etc.
- Vêtements de travail : conformément à l'arrêté royal du 12 juillet 2019 relatif à l'uniforme de certains agents de l'Administration des Transports, les vêtements requis sont fournis aux contrôleurs. Chaque année de nouvelles pièces d'uniforme doivent être achetées pour remplacer les vêtements et chaussures usés au cours des missions des contrôleurs.

Security, European Institute of Public Administration enz).

- Belgische Wegenvereniging: de Belgische Wegenvereniging is een apolitieke vereniging en zonder winstoogmerk (VZW) die de verschillende actoren – openbare en particuliere – verenigt die verantwoordelijk zijn voor de aanleg, het beheer en de exploitatie van de wegeninfrastructuur in België.
- Teambuilding: een jaarlijkse begroting is voorzien voor de organisatie van een teambuilding.
- Documentatie: specifieke abonnementen en verscheidene documentaties.
- Diversen: uitgaven van verschillende aard, zoals: het drukken van affiches, specifieke verzekeringen voor reizen naar het buitenland, specifieke abonnementen voor diverse diensten, enz.

Kosten in verband met de mobiliteit van het DG

Tegenwoordig hebben we een 50-tal wagens die dagelijks gebruikt worden voor wegcontrole en controle van bedrijven, voor inspecties in gemeenten, bij de garagisten, concessiehouders, ... We ontvangen steeds facturen voor brandstof, het onderhoud en de herstelling van de voertuigen. Wij betalen ook voor de technische keuring van deze voertuigen.

Ook in 2022 zullen we dienstvoertuigen toewijzen aan personen die hun eigen voertuig besturen en voor wie de hoge kilometervergoeding het gebruik van een dienstvoertuig voordeliger maakt voor de FOD.

Wij schatten dat in 2023 dagelijks 55 tot 60 voertuigen zullen worden gebruikt. Deze raming was al gemaakt voor 2022, vandaar dat de begroting voor technische controle en onderhoud in 2023 niet stijgt. De begroting voor brandstof wordt verhoogd als gevolg van een nieuwe raming van het aantal afgelegde kilometers en de stijging van de brandstofprijzen.

Uitgaven van de dienst wegcontrole van het DG

- Kleine uitgaven: diverse uitgaven zoals parkeertickets, onderhoudsproducten voor voertuigen, enz.
- Bpost: verzending van dossiers naar hoofdkantoren en parketten, enz.
- Werkkledij: overeenkomstig het koninklijk besluit van 12 juli 2019 betreffende de uniformen van bepaalde ambtenaren bij de Administratie van het Vervoer, wordt de vereiste kledij ter beschikking gesteld van de controleurs. Elk jaar moeten nieuwe artikelen van uniformen worden gekocht om de tijdens de missies van de controleurs versleten kleding en schoenen te vervangen.

- Logiciel tachygraphe : en 2019, un nouveau logiciel a été acheté pour contrôler les tachygraphes numériques quant aux fraudes éventuelles. Nous payons une redevance annuelle pour le renouvellement de la licence de ce logiciel. 40 licences devront être renouvelées contre 45 les années précédentes.
- Licences motormanagement : renouvellement annuel des licences pour les appareils de motormanagement. 9 licences devront être renouvelées contre 13 les années précédentes.
- Carnets de perceptions : impression de carnets de perceptions pour infliger et percevoir les amendes. La commande passée en 2021 couvrira les besoins jusqu'en 2024. Ensuite, nous prévoyons une commande tous les 2 ans.

Dépenses du service licences de transport de la DG

- Papier sécurisé : les licences de transport doivent être imprimées sur du papier sécurisé sélectionné sur base des obligations définies selon l'Annexe I du règlement CE 1072/2009 du Parlement et du Conseil européen dd. 21/10/2009.
- Impression des licences de transport : chaque année des licences nationales, communautaires et internationales doivent être délivrées. Le SPF fait appel à un prestataire de services pour réaliser ces impressions.

Ces dépenses n'étaient plus reprises au budget 2022 car cette matière devait être régionalisée au 01/01/2022. À l'heure actuelle, ce n'est pas le cas et nous devons donc prévoir du budget pour cela afin d'être en mesure de délivrer les licences de transport.

Dépenses du service certification et surveillance de la DG

Suite à l'entrée en vigueur de l'arrêté royal relatif à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, des véhicules à deux ou trois roues, des quadricycles, des systèmes, composants, entités techniques distinctes ainsi que des pièces détachées et des équipements destinés à ces véhicules du 8 décembre 2020 qui transpose le règlement (UE) 2018/858 du parlement européen et du conseil du 30 mai 2018, la Direction Générale Transport Routier et Sécurité Routière a été désignée comme l'autorité de surveillance du marché. Un budget doit donc être prévu à cette fin.

- Software voor tachografen: in 2019 is nieuwe software aangeschaft om digitale tachografen te controleren op mogelijke fraude. Wij betalen een jaarlijkse vergoeding om de licentie te vernieuwen. 40 licenties zullen moeten worden vernieuwd, tegenover 45 in voorgaande jaren.
- Vergunningen motormanagement: jaarlijkse vernieuwing van vergunningen voor de apparatuur van het motormanagement. 9 licenties zullen moeten worden vernieuwd, tegenover 13 in voorgaande jaren.
- Inningsboekjes: drukken van inningsboekjes om boetes op te leggen en te innen. De geplaatste bestelling in 2021 zal de behoeften tot 2024 dekken. Daarna verwachten wij om elke twee jaar een bestelling te plaatsen.

Uitgaven van de dienst vergunningen van vervoer van het DG

- Beveiligd papier: vergunningen van vervoer moeten worden afgedrukt op beveiligd papier geselecteerd op basis van de vastgestelde verplichtingen volgens Bijlage I van het reglement EU 1072/2009 van het Parlement van de Europese Raad dd. 21/10/2009.
- Drukwerk van vergunningen van vervoer: elk jaar moeten nationale, communautaire en internationale vergunningen worden afgegeven. De FOD doet een beroep op een dienstverlener om dit drukwerk uit te voeren.

Deze uitgaven waren niet meer in de begroting 2022 opgenomen omdat deze aangelegenheid op 01/01/2022 zou worden geregionaliseerd. Op dit moment is dat niet het geval en daarom moeten wij dit in de begroting opnemen om vergunningen van vervoer te kunnen afgeven.

Uitgaven van de dienst certificatie en toezicht van het DG

Ingevolge de inwerkingtreding van het Koninklijk besluit betreffende het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan, twee- of driewielige voertuigen, vierwielers, systemen, onderdelen, technische eenheden, alsmede reserveonderdelen en uitrusting bestemd voor deze voertuigen van 8 december 2020, dat Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 omzet, het Directoraat-Generaal Wegvervoer en Verkeersveiligheid is aangeduid als markttoezichtautoriteit. Hiervoor moet dus een budget worden voorzien.

Dépenses du service contrôle routier de la DG :

Uitgaven van de dienst wegcontrole van het DG:

Direction Transport routier / Directie wegvervoer (euros / euro)	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Petites dépenses service transport routier / Kleine uitgaven dienst wegvervoer	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000
Bpost pour le transport routier / Bpost voor wegvervoer	1 800	1 800	1 800	1 800	1 800	1 800
Vêtements de travail contrôle route / Werkkledij wegcontrol	25 000	25 000	25 000	25 000	25 000	25 000
Logiciel Tachygraphe / Software tachograaf	12 500	12 500	12 500	12 500	12 500	12 500
Licences motormanagement / Licenties motormanagement	7 000	6 000	6 000	6 000	6 000	6 000
Carnets de perceptions /Inningsboekjes	0	2 000	0	2 000	0	2 000
Total / Totaal	49 300	50 300	48 300	50 300	48 300	50 300

Dépenses liées au service licences de transport de la DG :

Uitgaven van de dienst vergunningen van vervoer van
het DG:

[illegible]

Dépenses liées au service certification et surveillance de la DG :

Uitgaven van de dienst certificatie en toezicht van het DG:

Direction Certification et Surveillance / Directie Certificatie en Toezicht (euros / euro)	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Tests surveillance du marché / Tests toezicht op de markt	150 000	150 000	150 000	150 000	150 000	150 000
Total / Totaal	150 000	150 000	150 000	150 000	150 000	150 000

Dépenses liées au personnel de la DG :

Gerelateerde uitgaven voor het personeel van het DG:

[illegible]

Total des dépenses avant économies :

Totaal uitgaven voor besparingen:

(euros / euro)	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Total dépenses avant économies / Totaal uitgaven voor besparingen	603 300	604 300	602 300	604 300	602 300	604 300

Économies linéaires :

Lineaire besparingen:

(euros / euro)	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Economies linéaires / Lineaire besparingen	- 22 000	- 28 000	- 28 000	- 28 000	- 28 000	- 28 000

Total des dépenses après économies :

Totaal uitgaven na besparingen:

(euros / euro)	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Total dépenses après économies / Totaal uitgaven na besparingen	581 300	576 300	574 300	576 300	574 300	576 300

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

La différence s'explique par :

1. En 2022, un budget de 200 000 euros avait été prévu pour une mission de consultation pour le transport routier. Cette mission prendra fin courant 2022 début 2023 et aucun engagement n'est à prévoir en 2023.
2. La demande de désaffiliation à l'Association Belge de la Route pour laquelle un budget de 4 000 euros était prévu les années précédentes.
3. Une diminution du budget prévu pour les dépenses diverses.
4. Une diminution du nombre de licences à renouveler que ce soit pour les tachygraphes ou les appareils de motormanagement.
5. En 2022 un budget de 2 000 euros était prévu pour une commande de carnets de perception. La prochaine commande est prévue en 2024.
6. La réestimation du budget pour le poste carburant en tenant compte de la réestimation du nombre de kilomètres parcourus en moyenne par an et en intégrant l'évolution des prix à la hausse que l'on constate depuis plusieurs mois.
7. L'ajout d'un budget destiné à l'impression des licences de transport (papier sécurisé et impression) qui ne figurait pas au budget 2022 car nous comptons sur la régionalisation de

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

Het verschil is verklaard door:

1. In 2022 was een budget van 200 000 euro voorzien voor een consultancyopdracht voor het wegvervoer. Deze missie zal in de loop van 2022-begin 2023 aflopen en in 2023 wordt geen vastlegging te verwachten.
2. Het verzoek om zich los te maken van de Belgische Wegenvereniging, waarvoor in de voorgaande jaren een budget van 4 000 euro was voorzien.
3. Een daling van de begroting voor diverse uitgaven.
4. Een vermindering van het aantal te vernieuwen vergunningen voor zowel tachografen als de apparatuur van het motormanagement.
5. In 2022 werd een budget van 2 000 euro voorzien voor een bestelling van inningsboekjes. De volgende bestelling is gepland voor 2024.
6. De nieuwe raming van de begroting voor brandstof, rekening houdend met de nieuwe raming van het aantal kilometers dat gemiddeld per jaar wordt afgelegd en met de stijgende tendens van de prijzen die sinds enkele maanden wordt vastgesteld.
7. De toevoeging van een budget voor het drukken van vervoersvergunningen (beveiligd papier en drukwerk), dat niet in de begroting 2022 was opgenomen omdat wij rekenden op

cette matière au 1 ^{er} janvier 2022, ce qui n'est finalement pas le cas.	de regionalisering van deze materie op 1 januari 2022, wat niet het geval is.
8. L'ajout d'un budget destiné aux tests surveillance du marché.	8. De toevoeging van een budget voor markttoezichttests.
Inclus dans les chiffres :	Inbegrepen in de bedragen:
Index crédits de fonctionnement et crédits d'investissement (1,1%) : +7 000 euros	Index werkingskredieten en investeringskredieten (1,1%): +7 000 euro
Annulation index (CMR 01-04-2022 Notification Annexe du 14-04-2022) : - 37 000 euros	Indexannulering (CMR 01-04-2022 Notificatie Bijlage van 14-04-2022): - 37 000 euro
Economies linéaires : - 6 000 euros (CMR 20-10-2021)	Lineaire besparingen: - 6 000 euro (CMR 20-10-2021)
Gender Impact	Gender Impact
Catégorie 1 – pas d'impact	Categorie 1 – geen impact
A.B. 33 56 02 741001 : Achat de matériel roulant.	B.A. 33 56 02 741001: Aankoop van rollend materieel.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	32	194	48	95	95	95	95	95	Vastleggingen
Liquidations	31	194	48	95	95	95	95	95	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, coordonnée par l'Arrêté royal du 16 mars 1968 coordonnant les lois sur la police de la circulation routière.

Art. 39 de la loi du 3 mai 1999 relative au transport de marchandises par route.

Arrêté royal du 4 mai 2007 relatif au permis de conduire, à l'aptitude professionnelle et à la formation continue des conducteurs de véhicules des catégories C, C+E, D, D+E et des sous-catégories C1, C1+E, D1, D1+E.

Arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire.

Arrêté royal du 7 mars 2013 relatif à l'utilisation des gaz de pétrole liquéfiés (LPG) pour la propulsion des véhicules automobiles.

Arrêté royal du 7 mars 2013 relatif à l'utilisation du gaz naturel comprimé (GNC) pour la propulsion des véhicules automobiles.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd bij het Koninklijk besluit van 16 maart 1968 tot coördinatie van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer.

Art. 39 van de wet van 3 mei 1999 betreffende het vervoer van zaken over de weg.

Koninklijk besluit van 4 mei 2007 betreffende het rijbewijs, de vakbekwaamheid en de nascholing van bestuurders van voertuigen van de categorieën C, C+E, D, D+E en de subcategorieën C1, C1+E, D1, D1+E.

Koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende de rijbewijzen.

Koninklijk besluit van 7 maart 2013 betreffende het gebruik van vloeibaar gemaakte petroleumgassen (LPG) voor aandrijving van auto's.

Koninklijk besluit van 7 maart 2013 betreffende het gebruik van gecompriemd aardgas (CNG) voor het aandrijven van auto's.

Arrêté royal du 14 juillet 2005 portant exécution du règlement (CEE) n° 3821/85 du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route.

Description

La Direction du contrôle routier effectue des contrôles sur la route ainsi que dans les entreprises.

La Direction Certification et Surveillance procède à des contrôles des permis de conduire dans les communes, à des contrôles des centres de réintégration des déçus et des centres de formation pour les chauffeurs professionnels. Elle procède aussi à des contrôles des installateurs de tachygraphes, de limiteurs de vitesse, de LPG et CNG.

La cellule surveillance du marché des véhicules procède à des contrôles des véhicules et des composants chez les concessionnaires, dans les garages et dans les magasins.

Nous devons renouveler certains véhicules des contrôleurs en tenant compte des contraintes liées aux zones à faible émission. Ces véhicules devront donc être équipés des dispositifs nécessaires tels que des rampes lumineuses, des sirènes, etc.

Il est également nécessaire de prévoir des véhicules pour les contrôleurs des permis de conduire (contrôles dans les maisons communales) et pour les contrôleurs du Service de surveillance du marché.

Méthode de calcul de la dépense

Pour l'achat des voitures susmentionnées ainsi que leur possible aménagement en véhicules prioritaires destinés au contrôle routier, le budget est estimé à 47 500 euros en 2023 et 95 000 euros les années suivantes.

Il est prévu d'acheter 1 véhicule en 2023 et 2 véhicules par an les années suivantes (ceux-ci remplaceront des véhicules du parc actuel et pourront être destinés à tout type de contrôle. Dans le cas du contrôle routier, il faudra alors les aménager en véhicule prioritaire). Un budget de 32 500 euros est prévu pour l'achat d'un véhicule. Nous nous attendons à une augmentation des prix des véhicules que ce soit en raison de pénurie de matériaux ou en raison d'une transition vers un parc de véhicules plus écologiques par exemple en intégrant des véhicules électriques pour lesquels un budget plus élevé serait requis.

L'aménagement complet d'un véhicule prioritaire est estimé à 15 000 euros.

Koninklijk besluit 14 juli 2005 houdende uitvoering van de verordening (EEG) nr. 3821/85 van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer.

Omschrijving

De directie wegcontrole doet zowel controles op de weg als bij bedrijven.

De directie Certificatie en toezicht doet controles in verband met de rijbewijzen in de gemeenten, in herstelcentra van verval en in de opleidingscentra voor professionele bestuurders. Zij doet ook controles bij de tachograaf en snelheidsbegrenzer installateurs en bij installateurs van LPG en NGV.

De cel toezicht op de markt van voertuigen doet controles op de voertuigen en onderdelen bij concessiehouders, in de garages en in winkels.

Wij moeten een aantal voertuigen van de controleurs vernieuwen, rekening houdend met de beperkingen van lage-emissiezones.

Deze voertuigen moeten dan voorzien worden van de nodige uitrustingen zoals lichtbalken, sirenes, enz.

Het is eveneens noodzakelijk om wagens te voorzien voor de controleurs rijbewijzen (controles in gemeentehuizen) en de controleurs van de Dienst toezicht op de markt.

Berekeningsmethode van de uitgave

Voor de aankoop van de hierboven vermelde wagens en de eventuele ombouw in prioritaire voertuigen voor wegcontroles wordt het budget geraamd op 47 500 euro in 2023 en 95 000 euro voor de volgende jaren.

Het is de bedoeling om in 2022 1 voertuig en 2 voertuigen per jaar voor de volgende jaren aan te schaffen (deze zullen de voertuigen van het huidige wagenpark vervangen en kunnen voor elk type controle worden gebruikt. In het geval van wegcontroles zullen zij moeten worden omgebouwd tot prioritaire voertuigen). Een begroting van 32 500 euro is voorzien voor de aankoop van een voertuig. Wij verwachten een stijging van de voertuigprijzen, hetzij door materiaaltekorten, hetzij door een overgang naar een milieuvriendelijker wagenpark, bijvoorbeeld door de integratie van elektrische voertuigen, waarvoor een hoger budget nodig zou zijn.

De volledige uitrusting van een prioritaire voertuig wordt geraamd op 15 000 euro.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Après les acquisitions planifiées pour 2022, il n'y aura plus d'augmentation du nombre de véhicules à prévoir. Le budget demandé en 2023 vise à renouveler le parc de véhicules alors que le budget reçu en 2022 vise également à augmenter le nombre de véhicules de la DGTRSR pour les activités du service surveillance du marché des véhicules.

Index crédits de fonctionnement et crédits d'investissement (1,1%) : 2 000 euros

Gender Impact

Catégorie 1 – pas d'impact

A.B. 33 56 02 742201 : Dépenses pour l'acquisition de biens meubles durables (à l'exclusion des dépenses informatiques).

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

Na de voor 2022 geplande aankopen zal er geen verdere stijging van het aantal voertuigen meer te verwachten zijn. De in 2023 gevraagde begroting is gericht op de vernieuwing van het wagenpark, terwijl de in 2022 ontvangen begroting ook gericht is op de uitbreiding van het aantal voertuigen van DGTRSR voor de activiteiten van de dienst markttoezicht van voertuigen.

Index werkingskredieten en investeringskredieten (1,1%): 2 000 euro

Gender Impact

Categorie 1 – geen impact

B.A. 33 56 02 742201: Uitgaven voor de aankoop van duurzame roerende goederen (met uitzondering van de informatica-uitgaven).

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	-	29	5	35	5	5	5	5	Vastleggingen
Liquidations	15	29	5	35	5	5	5	5	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, coordonnée par l'Arrêté royal du 16 mars 1968 coordonnant les lois sur la police de la circulation routière.

Description

Pour que les contrôleurs du transport routier puissent effectuer leurs contrôles en toute sécurité, ils ont besoin de matériel leur permettant de détecter les infractions et d'une signalisation bien visible afin de pouvoir guider les véhicules contrôlés en toute sécurité.

Les bureaux de la DIV sont également équipés de matériel d'interphonie.

Méthode de calcul de la dépense

Nous prévoyons un budget de 5 000 euros qui permettra de couvrir les dépenses en cas de remplacement de matériel défectueux. Cela concerne du matériel divers comme des cônes, de la

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd bij het Koninklijk besluit van 16 maart 1968 tot coördinatie van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer.

Omschrijving

Om de controleurs van het wegvervoer toe te laten hun controles op een veilige manier uit te voeren hebben ze nood aan materiaal om inbreuken te kunnen detecteren en vooral zichtbare signalisatie om de voertuigen die gecontroleerd worden veilig te kunnen begeleiden.

De DIV-kantoren zijn ook uitgerust met intercomapparatuur.

Berekeningsmethode van de uitgave

Er wordt een bedrag van 5 000 euro voorzien om de vervanging van defecte apparatuur te dekken. Dit betreft diverse apparatuur zoals kegels, verkeerslichten, walkietalkies, microfoons van DIV enz.

signalisation lumineuse, des talkie walkies, les microphones de la DIV etc.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Pour 2022 nous avons prévu l'achat de nouveaux appareils de motormanagement ainsi que l'acquisition d'un nouvel outil tachoscan. En 2023, aucune acquisition de ce type ne sera effectuée. En effet, il y a actuellement une mission de consultance en cours qui impactera les processus de contrôle du service contrôle routier. Les outils utilisés pour les contrôles pourront également être repensés.

Ce travail de consultance et ses implications ne prendront pas fin avant décembre 2022 - courant 2023. Par conséquent, nous prévoyons la reprise d'investissements de ce type à partir de 2024.

De plus, en 2022, nous avons reçu 5 000 euros pour l'achat de panneaux à messages variables. En raison d'une correction d'encodage, le budget pour ces panneaux est maintenant repris à l'AB 33 56 02 741001.

Gender Impact

Catégorie 1 – pas d'impact

PROGRAMME 1

CONTRIBUTION A DES ORGANISATIONS INTERNATIONALES

Moyens mis en œuvre

A.B. 33 56 10 354001 – Organisation Internationale DGTRSR (cfr. Art. 2.33.2 budget général des dépenses)

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

Voor 2022 was de aankoop gepland van nieuwe motormanagementapparatuur en een nieuw tachoscan-instrument. In 2023 zal een dergelijke verwerving niet plaatsvinden. De reden hiervoor is dat er op dit moment een consultancyopdracht loopt die gevolgen zal hebben voor de controleprocessen van de dienst wegcontroles. Ook de instrumenten die voor de controles worden gebruikt, kunnen opnieuw worden ontworpen.

Dit consultancywerk en de implicaties ervan zullen niet eindigen vóór december 2022 - tijdens 2023. Daarom verwachten wij dat dergelijke investeringen vanaf 2024 zullen worden hervat.

Daarnaast hebben wij in 2022 5 000 euro ontvangen voor de aankoop van variabele berichtenborden. Als gevolg van een correctie in de codering is de begroting voor deze borden nu opgenomen in BA 33 56 02 741001.

Gender Impact

Categorie 1 – geen impact

PROGRAMMA 1

BIJDRAGEN AAN INTERNATIONALE INSTELLINGEN

Aangewende middelen

B.A. 33 56 10 354001 – Internationale organisaties DGWVVV (cfr. Art. 2.33.2 van de algemene uitgave begroting)

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	-	74	83	83	83	83	83	83	Vastleggingen
Liquidations	-	74	83	83	83	83	83	83	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire**EUCARIS :**

Participation belge au système/réseau Eucaris (European **CAR** and driving license Information System) qui permet d'échanger, au niveau international, des informations relatives à l'immatriculation des véhicules et qui est utilisé pour détecter les véhicules volés et les transports illégaux.

ECR :

ECR signifie Euro Contrôle Route, qui est une coopération internationale entre les services de contrôle.

Le groupe TWG (Tacho Web Group) est un groupe de travail composé d'ECR et de ROADPOL (European roads Policing Network). L'objectif initial était de surveiller et de mettre à jour les informations sur la fraude avec les tachygraphes numériques.

- Les services d'inspection échangent des informations concernant des infractions Cross Border. De cette manière, les "taches aveugles" sont éliminées dans l'application des règles du transport routier international.
- Développer des activités de contrôle coordonnées et communes associant l'utilisation optimale des technologies disponibles.
- L'ECR organise, en collaboration avec la police de la route, huit semaines thématiques de contrôle pendant lesquelles tous les membres effectuent des contrôles ciblés sur un thème bien défini (exemple : l'état technique du véhicule).
- Développer des procédures et normes uniformes pour contrôler l'équipement de contrôle.
- Formation et apprentissage. L'ECR organise des stages de formation bilatéraux et multilatéraux où les étudiants peuvent, non seulement, suivre une formation spécifique mais également tirer des enseignements de l'expérience de leurs collègues.
- Pour mieux soutenir les inspecteurs dans leur fonction, des « guides de bonnes pratiques » portant sur la fraude au tachygraphe, la sécurisation du chargement et le travail en collaboration avec des équipes de contrôle multidisciplinaires sont élaborés.
- Consulter et élaborer une position commune concernant les initiatives législatives européennes dans le domaine du transport routier.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis**EUCARIS:**

Belgische deelname aan het systeem/netwerk Eucaris (European **CAR** and driving license Information System) waarbij internationaal een uitwisseling bestaat van de gegevens met betrekking tot de inschrijving van voertuigen en dat gebruikt wordt voor de opsporing van gestolen voertuigen of illegale transporten.

ECR:

ECR staat voor Euro Controle Route, zijnde een internationale samenwerking tussen controlediensten.

De TWG-groep (Tacho Web Group) is een gezamenlijke werkgroep van ECR en ROADPOL (European roads Policing Network). De oorspronkelijke focus lag op het bewaken en bijwerken van de informatie over fraude met digitale tachografen.

- De inspectiediensten wisselen gegevens over crossborder-inbreuken uit. Op deze manier worden de zogenaamde 'blinde vlekken' in handhaving van internationaal wegvervoer weggewerkt.
- Ontwikkeling van gecoördineerde en gemeenschappelijke controleactiviteiten met optimaal gebruik van beschikbare technologieën.
- ECR organiseert, in samenwerking met de verkeerspolitie, acht thematische controleweken waarbij alle leden tegelijkertijd gericht rond één bepaald thema (bijvoorbeeld: technische conditie van het voertuig) controleren.
- Ontwikkeling van uniforme controleprocedures en normen om de controleapparatuur te controleren.
- Opleiding en leren, ECR organiseert multilaterale en bilaterale opleidingsstages waar studenten naast een specifieke training ook leren vanuit de ervaring van de collega's.
- Om de inspecteurs verder te ondersteunen in hun functie worden er 'best practice guides' ontwikkeld rond tachograaf fraude, het beveiligen van de lading en de werkzaamheden in samenwerking met multidisciplinaire controleteams.
- Raadplegen en ontwikkelen van een gemeenschappelijk standpunt over wetgevende Europese initiatieven op het gebied van wegvervoer.

Méthode de calcul de la dépense**EUCARIS :**

Pour EUCARIS, le montant dépend du nombre de pays participants. L'estimation est basée sur le nombre de pays membres.

Ces dernières années la participation s'élevait à :

- 39 476 euros en 2019
- 44 034 euros en 2020
- 37 383 euros en 2021
- 46 704 euros en 2022

Dans ce cadre, il est difficile d'estimer précisément le montant de la participation de 2023 et des années suivantes. Cependant, nous estimons que les participations futures seront semblables à celle de 2022 : **47 000 euros**.

ECR :

Actuellement, la contribution annuelle à l'ECR s'élève en principe à 10 000 euros, mais les 3 pays du Benelux ne doivent payer que 4 500 euros car l'ECR est installé dans le bâtiment du Benelux à Bruxelles et les pays du Benelux contribuent déjà aux frais de fonctionnement du Benelux.

Lors de l'élaboration du budget pour 2020, 36 000 euros avaient déjà été prévus pour le passage d'une forme de coopération informelle à une institution dotée de la personnalité juridique, mais cela a été reporté à 2023.

Deux facteurs sont déterminants pour la contribution future :

1. L'ECR ne restera pas à Bruxelles (l'ECR s'installera aux Pays-Bas). Cela signifie que le taux préférentiel actuel sera supprimé.
2. L'ECR est en transition, passant d'une forme de coopération informelle à une institution dotée de la personnalité juridique. La structure de société sera un GECT (Groupement européen de coopération territoriale). Cela entraîne des obligations et des coûts supplémentaires (notamment l'obligation de nommer un directeur). La future contribution annuelle dépendra du nombre de pays adhérents. Comme ce processus d'adhésion est toujours en cours, un montant fixe ne peut pas encore être avancé mais l'ECR estime qu'elle devrait être de l'ordre de **36 000 euros** (sur la base du nombre de participants attendu).

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Berekeningsmethode van de uitgave**EUCARIS:**

Voor EUCARIS, is het bedrag afhankelijk van het aantal deelnemende landen. De schatting is op basis van het aantal aangesloten landen.

In de afgelopen jaren bedroeg de deelname:

- 39 476 euro in 2019
- 44 034 euro in 2020
- 37 383 euro in 2021
- 46 704 euro in 2022

In dit kader is het moeilijk om het bedrag van de bijdrage in 2023 en de daaropvolgende jaren precies te ramen. Wij schatten echter dat de toekomstige bijdragen vergelijkbaar zullen zijn met die van 2022: **47 000 euro**.

ECR:

Op dit ogenblik bedraagt de jaarlijkse bijdrage voor ECR in principe 10 000 euro maar de 3 Benelux-landen moeten slechts 4 500 euro betalen omdat ECR gehuisvest is in het gebouw van de Benelux in Brussel en de Benelux-landen sowieso al bijdragen in de werkingskosten van de Benelux.

Bij de opmaak van de begroting voor 2020 werd reeds 36 000 euro voorzien voor de transitie van een losse vorm van samenwerking naar een instelling met rechtspersoonlijkheid maar dat werd nog uitgesteld naar 2023.

Er zijn twee factoren die bepalend zijn voor de toekomstige bijdrage:

1. De ECR zal zich niet langer in Brussel huisvesten (ECR zal zich in Nederland vestigen). Dit maakt dat het huidige voordeeltarief wegvalt.
2. De ECR is in transitie van een losse vorm van samenwerking naar een instelling met rechtspersoonlijkheid. De vennootschapsstructuur zal een EGTS zijn (Europese Groepering voor Territoriale Samenwerking). Dit brengt extra verplichtingen en extra kosten met zich mee (onder andere de verplichting om een directeur aan te stellen). De toekomstige jaarlijkse bijdrage zal afhangen van het aantal landen dat zal toetreden. Aangezien dit toetredingsproces nog aan de gang is, kan nog geen vast bedrag worden vooropgesteld maar volgens een raming van ECR zal men wellicht in de buurt van **36 000 euro** uitkomen (gebaseerd op het aantal deelnemers dat men verwacht).

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

EUCARIS :

Le montant de la participation à EUCARIS fluctue chaque année en fonction du nombre de membres et des projets développés.

Ces dernières années la participation s'élevait à :

- 39 476 euros en 2019
- 44 034 euros en 2020
- 37 383 euros en 2021
- 46 704 euros en 2022

Dans ce cadre, il est difficile d'estimer précisément le montant de la participation de 2023 et des années suivantes. Cependant, nous estimons que les participations futures seront semblables à celle de 2022. La DIV est désignée dans la loi sur la banque carrefour des véhicules en tant que point de contact national pour l'échange de données relatives à l'immatriculation des véhicules entre états membres de l'UE. Cela signifie que dès qu'une directive européenne désigne Eucaris comme système d'échange des données relatives aux immatriculations des véhicules entre les pays européens, la DIV devra développer le webservice qui permet cet échange et payer la cotisation annuelle prévue à cet effet.

ECR :

ECR estime que la future contribution annuelle devrait être de l'ordre de 36 000 euros. Cette estimation avait déjà été réalisée pour 2022.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

PROGRAMME 4**IMMATRICULATION DES VEHICULES****Objectifs poursuivis par le programme**

Ce programme couvre les missions relatives à l'immatriculation de véhicules.

L'activité est centrée sur l'immatriculation des véhicules. Elle consiste à doter chaque véhicule (automobile, camion, bus, remorque, motocyclette, cyclomoteur, speedpedelec) 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 aux forces de l'ordre d'identifier le conducteur.

Elle consiste également à tenir à jour un répertoire de tous les véhicules immatriculés. Ce répertoire est

EUCARIS:

Het bedrag van de bijdrage aan EUCARIS fluctueert elk jaar, afhankelijk van het aantal leden en de ontwikkelde projecten.

In de afgelopen jaren bedroeg de deelname:

- 39 476 euro in 2019
- 44 034 euro in 2020
- 37 383 euro in 2021
- 46 704 euro in 2022

In dit kader is het moeilijk om het bedrag van de bijdrage in 2023 en de daaropvolgende jaren precies te ramen. Wij schatten echter dat de toekomstige bijdragen vergelijkbaar zullen zijn met die van 2022. De DIV is in de Wet op de Kruispuntbank voor Voertuigen aangewezen als nationaal contactpunt voor de uitwisseling van gegevens betreffende de inschrijving van de voertuigen tussen de lidstaten van de EU. Dit betekent dat zodra een Europese richtlijn Eucaris aanwijst als het systeem voor de uitwisseling van gegevens betreffende de inschrijvingen van de voertuigen tussen Europese landen, de DIV de web dienst zal moeten ontwikkelen die deze uitwisseling mogelijk maakt en de jaarlijkse bijdrage hiervoor zal moeten betalen.

ECR:

ECR schat dat de toekomstige jaarlijkse bijdrage ongeveer 36.000 euro zal bedragen. Deze raming was reeds gemaakt voor 2022.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

PROGRAMMA 4**INSCHRIJVING VAN VOERTUIGEN****Nagestreefde doelstellingen door het programma**

Dit programma dekt de opdrachten inzake inschrijving van de voertuigen.

De activiteit is gericht op de inschrijving van de voertuigen. Zij bestaat er in elk voertuig (auto, vrachtwagen, bus, aanhangwagen, motorfiets, bromfiets, speedpedelec) 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

d'une importance capitale pour les pouvoirs publics et privés puisqu'il constitue la source qui permet d'effectuer les diverses taxations liées à la possession et à la circulation des véhicules, 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.

Moyens mis en œuvre

40. Immatriculation

A.B. 33 56 40 121123 : Frais liés à l'inscription des véhicules.

uitermate belangrijk voor de overheids- en privé instanties vermits het de basis vormt voor de verschillende heffingen die verband houden met het bezit en het besturen van een voertuig, de gerechtelijke opzoeken, politiecontroles, de opvolging van de voertuigen over de landsgrenzen heen, oproepen tot de technische keuring, eventuele verzekeringscontroles, de opvolging van uit het verkeer gehaalde voertuigen, belangrijke statistische gegevens op economisch en conjunctureel vlak, enz.

Aangewende middelen

40. Inschrijving

B.A. 33 56 40 121123: Kosten verbonden aan de inschrijving van voertuigen.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	77	177	181	180	80	80	80	80	Vastleggingen
Liquidations	48	177	181	180	80	80	80	80	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation des véhicules.

Arrêté royal du 8 janvier 1996 portant réglementation de l'immatriculation des plaques commerciales pour véhicules à moteur et remorques.
En 2020, l'arrêté royal du 8 janvier 1996 est modifié et devient l'arrêté royal du 8 janvier 1996 portant réglementation de l'immatriculation des plaques commerciales et des plaques nationales pour véhicules à moteur et remorques.

Description

La DIV est responsable de l'immatriculation des véhicules et d'un certain nombre de tâches spécifiques :

- Enregistrement de plaques d'immatriculation personnalisées ;
- enregistrement des plaques normales pour toutes les immatriculations ne passant pas par WEBDIV (oldtimers, motos importés, plaques militaires, ...);
- enregistrement des plaques marchands et essai ;
- enregistrement des plaques de transit ;
- enregistrement des plaques spéciales ;
- fournir des informations sur les inscriptions ;
- corriger les certificats erronés ;

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Koninklijk besluit van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving voertuigen.

Koninklijk besluit van 8 januari 1996 betreffende de inschrijving van commerciële nummerplaten voor motorvoertuigen en aanhangwagens.
In 2020 werd het koninklijk besluit van 8 januari 1996 aangepast en werd dit het koninklijk besluit van 8 januari 1996 tot regeling van de inschrijving van de commerciële platen en de nationale platen voor motorvoertuigen en aanhangwagens.

Omschrijving

De DIV is verantwoordelijk voor de inschrijving van voertuigen en nog een aantal bijzondere taken:

- Inschrijving van gepersonaliseerde kentekenplaten;
- inschrijving van normale nummerplaten voor alle inschrijvingen die niet via WEBDIV verlopen (oldtimers, ingevoerde motorfietsen, militaire nummerplaten, ...);
- inschrijving van handelaars- en proefrittenplaten;
- inschrijving van transitplaten;
- inschrijving van speciale platen;
- verstrekken van inlichtingen rond inschrijvingen;
- corrigeren van foutieve certificaten;

- participation active au sein d'organisations européennes ;
- participation à la lutte contre la criminalité automobile ;
- gérer la Banque carrefour des véhicules ;
- suivre l'exécution de la concession avec bpost.

Les dépenses suivantes sont prévues pour 2023 :

- Participation belge à l'association E-reg. (Association of European vehicle and driver registration authorities) et ETAES (European Type Approval Exchange System).
- La DIV fournit des formulaires de demande d'immatriculation d'un véhicule. Nous prévoyons annuellement 1 200 000 formulaires de demande qui sont imprimés sur du papier vert et rose et qui sont envoyés aux assureurs, aux distributeurs, aux sociétés de crédit-bail, à Febiac, etc.
- Petites commandes ou autres interventions.
- Frais d'expédition des dossiers de demande d'immatriculation arrivés à la DIV-Bruxelles vers les antennes de la DIV.
- Audits de sécurité chez le concessionnaire bpost (contrat en cours de 2019 à 2022). Un marché similaire devra être relancé.
- Accompagnement de la mise en place d'une cellule qualité au sein de la DIV : une première phase est prévue en 2023 et une deuxième en 2024.

Méthode de calcul de la dépense

Frais DIV :

- actieve deelnames binnen Europese organisaties;
- deelname in de strijd tegen autocriminaliteit;
- beheer van de Kruispuntbank van voertuigen;
- opvolgen van de uitvoering van de concessie met bpost.

De volgende uitgaven zijn voorzien voor 2023:

- Belgische deelname aan de vereniging E-reg. (Association of European vehicle and driver registration authorities) en ETAES (European Type Approval Exchange System).
- Het DIV voorziet de aanvraagformulieren voor het inschrijving van een voertuig. Jaarlijks worden er ongeveer 1 200 000 aanvraagformulieren op groen en roos papier geprint, deze worden verzonden naar verzekeraars, verdelers, leasebedrijven, Febiac, enz.
- Kleine bestellingen of andere tussenkomsten.
- Verzendkosten van de inkomende inschrijvingsaanvragen van de DIV-Brussel naar de DIV-antennes.
- Veiligheidsaudits bij de concessionaris bpost (lopend contract van 2019 tot 2022). Een vergelijkbaar contract zal opnieuw moeten worden gelanceerd.
- Begeleiding van de oprichting van een kwaliteitseenheid binnen de DIV: een eerste fase is gepland voor 2023 en een tweede voor 2024.

Berekeningsmethode van de uitgave

Kosten DIV:

Euros / Euro	2023	2024	2025	2026	2027	2028
ETAES Participation / ETAES Participatie	2 600	2 600	2 600	2 600	2 600	2 600
EREG Participation / EREG Participatie	5 750	5 750	5 750	5 750	5 750	5 750
Frais d'expédition DIV Verzendingskosten DIV	12 000	12 000	12 000	12 000	12 000	12 000
Formulaires de demande d'inscription des véhicules Aanvraagformulieren inschrijvingen voertuigen	49 000	49 000	49 000	49 000	49 000	49 000
Accompagnement de la mise en place d'une cellule qualité au sein de la DIV / Begeleiding van de oprichting van een kwaliteitseenheid binnen de DIV	100 000	100 000	0	0	0	0
Audits de sécurité chez le concessionnaire Veiligheidsaudits bij de concessionaris	11 500	11 500	11 500	11 500	11 500	11 500
Divers DIV / Diversen DIV	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000
Total / Totaal	185 850	185 850	85 850	85 850	85 850	85 850

Économies linéaires :

Lineaire besparingen:

(euros / euro)	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Economies linéaires / Lineaire besparingen	- 5 000	- 6 000	- 6 000	- 6 000	- 6 000	- 6 000

Total après économies :

Totaal na besparingen:

(euros / euro)	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Total dépenses après économies / Totaal uitgaven na besparingen	180 850	179 850	79 850	79 850	79 850	79 850

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

La différence s'explique par l'augmentation du prix du papier qui est intégrée dans le budget 2023. Cette augmentation impacte le poste des formulaires de demande d'inscription des véhicules et le poste divers (enveloppes, etc).

Economies linéaires : - 1 000 euros
(CMR 20-10-2021)

Index crédits de fonctionnement et crédits d'investissement (1,1%) : 2 000 euros

Gender Impact

Catégorie 1 – pas d'impact

A.B. 33 56 40 354001 : Participation de la Belgique dans les frais d'EUCARIS (European car and driving licence information system)

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

Het verschil is te verklaren door de stijging van de papierprijs, die in de begroting 2023 is opgenomen. Deze verhoging betreft de rubriek van de aanvraagformulieren inschrijvingen voertuigen en de diverse rubriek (enveloppen, enz).

Lineaire besparingen: - 1 000 euro
(CMR 20-10-2021)

Index werkingskredieten en investeringskredieten (1,1%): 2 000 euro

Gender Impact

Categorie 1 – geen impact

B.A. 33 56 40 354001: Bijdrage van België in de kosten van EUCARIS (European car and driving licence information system)

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	37	-	-	-	-	-	-	-	Vastleggingen
Liquidations	37	-	-	-	-	-	-	-	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Participation belge au système/réseau Eucaris (**EU**ropean **CAR** and driving license Information System) qui permet d'échanger, au niveau international, des informations relatives à l'immatriculation des véhicules et des permis de conduire et qui est utilisé pour détecter les véhicules volés, les transports illégaux, permettre mes

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Belgische deelname aan het systeem/netwerk Eucaris (**EU**ropean **CAR** and driving license Information System) dat internationaal een uitwisseling toelaat van de gegevens met betrekking tot de inschrijving van voertuigen en de rijbewijzen en dat gebruikt wordt voor de opsporing van gestolen voertuigen, illegale transporten, voor de omwisselingen van buitenlandse

échanges de permis étrangers, constater les infractions routières commises par des étrangers, ...

Méthode de calcul de la dépense

À partir de 2022, certaines contributions aux organisations internationales sont reprises sur une même allocation de base spécifique.
(A.B. 33 56 10 354001).

PROGRAMME 5 PERMIS DE CONDUIRE

Moyens mis en œuvre

50. Frais de fonctionnement

A.B. 33 56 50 121122 : Dépenses de fonctionnement du service chargé de l'application de la loi relative au permis de conduire (imprimés, organisation de formations pour les communes, etc.).

rijbewijzen, de vaststellingen van inbreuken op de weg door buitenlanders, ...

Berekeningsmethode van de uitgave

Vanaf 2022 worden sommige bijdragen aan internationale instellingen op dezelfde specifieke basisallocatie opgenomen.
(B.A. 33 56 10 354001).

PROGRAMMA 5 RIJBEWIJS

Aangewende middelen

50. Werkingskosten

B.A. 33 56 50 121122: Werkingskosten van de dienst belast met de toepassing van de wet betreffende het rijbewijs (drukwerken, organisatie van vormingen voor de gemeenten, enz.).

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	2 411	2 478	3 500	3 732	4 061	4 182	4 194	4 182	Vastleggingen
Liquidations	2 414	2 478	3 500	3 732	4 061	4 182	4 194	4 182	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire.

Arrêté royal du 4 mai 2007 relatif au permis de conduire, à l'aptitude professionnelle et à la formation continue des conducteurs de véhicules des catégories C, C+E, D, D+E et des sous-catégories C1, C1+E, D1, D1+E.

Description

Le service Permis de conduire a comme principal client les 581 communes. Des formations sont fournies régulièrement et des séances d'informations sont fournies sur les modifications apportées à la réglementation. Pour l'organisation de ces formations et sessions d'information, nous prévoyons un budget d'engagement et de liquidation de **5 000 euros**.

Chaque année, les permis de conduire au format carte bancaire sont délivrés. Nous payons la société qui produit ces cartes, les personnalise et les distribue

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende de rijbewijzen.

Koninklijk besluit van 4 mei 2007 betreffende het rijbewijs, de vakbekwaamheid en de nascholing van bestuurders van voertuigen van de categorieën C, C+E, D, D+E en de subcategorieën C1, C1+E, D1, D1+E.

Omschrijving

De dienst Rijbewijzen heeft als belangrijkste klant de 581 gemeenten. Er worden regelmatig opleidingen gegeven en informatie verstrekt over wijzigingen in de regelgeving. Voor het organiseren van die opleidingen en info-sessies voorzien we een vastleggings- en vereffeningbudget van **5 000 euro**.

Jaarlijks worden er rijbewijzen in bankkaartformaat uitgereikt. We betalen het bedrijf dat de kaarten produceert, personaliseert en levert in de gemeenten

dans les communes, au prix de 3,5816 euros par carte, ce qui signifie que nous prévoyons un budget d'engagement et de liquidation de **3 076 279 euros** pour 2023.

Notification du conseil des Ministres du 20/10/2021 : Une action lancée en 2022 et visant à avertir les titulaires d'un permis de conduire sous format carte bancaire dont la validité administrative expire (10 ans) de la nécessité de le renouveler sera renouvelée en 2023 et 2024 (**500 000 euros en 2023 et 600 000 euros en 2024 et années suivantes**).

Il est prévu un budget de **12 000 euros** pour la confection et la livraison des permis de conduire internationaux. Une commande est prévue tous les 2 ans.

Un budget annuel de **10 000 euros** est également prévu pour la personnalisation et la délivrance des cartes de dispense du port obligatoire de la ceinture de sécurité.

Il est également prévu un montant de **1 600 euros** pour les dépenses diverses liées au permis de conduire (relatives au personnel ou à du matériel divers).

Économies

Les économies linéaires suivantes ont été décidées (CMR 20-10-2021 - Notifications budget pluriannuel 2022-2024) :

- 2023 : - 105 000 euros
- 2024 : - 133 000 euros
(valable pour 2025 et 2026)

Méthode de calcul de la dépense

Le nombre de permis de conduire sur une base annuelle dépend de nombreux facteurs et nous constatons donc parfois de grandes différences d'une année à l'autre.

Tout d'abord, nous avons les demandes ordinaires de permis définitifs et provisoires, consécutives à la réussite des examens de conduite, le renouvellement des permis de conduire avec certificat médical et certificat d'aptitude professionnelle pour les chauffeurs professionnels.

Ensuite, nous avons un certain nombre de permis de conduire qui sont renouvelés en raison de l'expiration de leur validité administrative de 10 ans.

3,5816 euro per kaart, wat betekent dat we voor 2023 een vastleggings- en vereffeningsbudget van **3 076 279 euro** voorzien.

Kennisgeving van de Ministerraad van 20/10/2021:

In 2022 wordt een actie gestart om houders van een rijbewijs in bankkaartformaat waarvan de administratieve geldigheidsduur verstrijkt (10 jaar), in kennis te stellen van de noodzaak hun rijbewijs te vernieuwen; deze actie zal in 2023 en 2024 worden verlengd (**500 000 euro in 2023 en 600 000 euro in 2024 en volgende jaren**).

Er is een budget van **12 000 euro** uitgetrokken voor de voorbereiding en aflevering van de internationale rijbewijzen. Elke 2 jaar is een bestelling gepland.

Er wordt ook een jaarlijks budget van **10 000 euro** voorzien voor de personalisatie en de afgifte van vrijstellingskaarten voor veiligheidsgordels.

Er is ook een bedrag van **1 600 euro** voorzien voor diverse uitgaven in verband met het rijbewijs (personeel en andere behoeften).

Besparingen

De volgende lineaire besparingen zijn vastgesteld (CMR 20-10-2021 - Notificaties meerjarenbegroting 2022-2024):

- 2023: - 105 000 euro
- 2024: - 133 000 euro
(geldig voor 2025 en 2026)

Berekeningsmethode van de uitgave

Het aantal rijbewijzen op jaarbasis is afhankelijk van vele factoren en daarom zien we ook soms grote verschillen tussen de verschillende jaren.

In eerste instantie hebben we gewone aanvragen van definitieve en voorlopige rijbewijzen ten gevolge het slagen van rijexamens, de verlenging van rijbewijzen met medisch getuigschrift en getuigschrift van vakbekwaamheid voor beroepschauffeurs.

Ten tweede hebben we een aantal rijbewijzen die worden verlengd omdat hun geldigheidsduur van 10 jaar is verstreken.

Dès 2013, **toutes** les communes étaient prêtes à délivrer des permis de conduire au format carte bancaire. À partir de 2023, il y aura donc davantage de permis de conduire à renouveler pour des raisons de validité administrative expirée par rapport aux années précédentes, raison pour laquelle nous prévoyons un budget plus important.

L'estimation du nombre de permis de conduire permanents et provisoires est reprise ci-dessous :

Vanaf 2013 waren **alle** gemeenten klaar voor de uitreiking van rijbewijzen in bankkaart formaat. Daardoor zijn er vanaf 2023 meer rijbewijzen die moeten vernieuwd worden door de verstreken administratieve geldigheid dan de jaren voordien en voorzien we een hoger budget.

Het geraamde aantal permanente en voorlopige rijbewijzen is hieronder vermeld:

Verwachtingen rijbewijs / Prévisions permis de conduire	2023	2024	2025	2026	2027
Permanent / Permanents	320 000	320 000	320 000	320 000	320 000
Voorlopig / Provisoires	185 412	185 412	185 412	185 412	185 412
Vervanging door administratieve geldigheid / Renouvellements validité administrative	270 000	320 000	415 000	390 000	390 000
Verlenging CAP / Prolongations CAP	13 500	15 000	24 000	71 000	71 000
Verlenging medische geschiktheid / Prolongation aptitude médicale	70 000	66 500	50 500	66 000	66 000
TOTAAL aantal rijbewijzen afgeleverd/ TOTAL nombre permis de conduire délivrés	858 912	906 912	994 912	1 032 412	1 032 412
Geraamd kost van de rijbewijzen in euro (3,5816 euro per stuk) Coût estimé des permis de conduire en euros (3,5816 euros pièce)	3 076 279	3 248 196	3 563 377	3 697 687	3 697 687

Frais de fonctionnement :

Werkingskosten:

Euros / Euro	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Petites dépenses pour le personnel permis de conduire / Kleine uitgaven personeel rijbewijs	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000
Permis de conduire / Rijbewijzen	3 076 279	3 248 196	3 563 377	3 697 687	3 697 687	3 697 687
Renouvellement administratif du permis de conduire	500 000	600 000	600 000	600 000	600 000	600 000
Dispense du port obligatoire de la ceinture de sécurité / Vrijstelling draagplicht gordel	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000
Séances d'informations communales / Infosessies gemeenten	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000
Divers permis de conduire / Diversen rijbewijs	600	600	2 100	600	600	600
Permis de conduire internationaux	12 000	0	12 000	0	12 000	0
Total / Totaal	3 604 879	3 864 796	4 193 477	4 314 287	4 326 287	4 314 287

Économies linéaires :

Lineaire besparingen:

(euros / euro)	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Economies linéaires / Lineaire besparingen	- 105 000	- 133 000	- 133 000	- 133 000	- 133 000	- 133 000

Total après économies :

Totaal na besparingen:

(euros / euro)	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Total dépenses après économies / Totaal uitgaven na besparingen	3 499 879	3 731 796	4 060 477	4 181 287	4 193 287	4 181 287

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

La différence s'explique par un nombre attendu plus important de permis de conduire à délivrer et donc à produire en 2023 par rapport à 2022.

L'augmentation du nombre de permis s'explique principalement par les renouvellements de permis attendus suite à l'expiration de la validité administrative. En parallèle, cela explique également le budget plus élevé consacré à l'action visant à avertir les détenteurs d'un permis de conduire dont la validité arrive à expiration.

L'augmentation des dépenses permis de conduire est compensée par l'augmentation des recettes (art. 330125161125).

Index crédits de fonctionnement et crédits d'investissement (1,1%) : 27 000 euros.

Economies linéaires : - 28 000 euros (CMR 20-10-2021). (Montant non cumulé).

Gender Impact

Catégorie 1 – pas d'impact

PROGRAMME 7

SUBSIDE Vias institute

Objectifs poursuivis par le programme

Le SPF Mobilité et Transports subsidie Vias qui est une SC « agréée comme entreprise sociale » visant à promouvoir la sécurité routière. Depuis sa création en 1986 (préalablement dénommée l'IBSR), elle mène de très nombreuses actions destinées à influencer positivement la sécurité routière.

71. Subside Vias institute

A.B. 33 56 71 330001 : Subside Vias institute.

Het verschil wordt verklaard door een verwacht hoger aantal af te geven en dus te produceren rijbewijzen in 2023 in vergelijking met 2022.

De stijging van het aantal rijbewijzen wordt voornamelijk verklaard door de verwachte verlengingen van rijbewijzen na het verstrijken van de administratieve geldigheidsduur. Tegelijkertijd verklaart dit ook het hogere budget voor de actie om houders van verlopen rijbewijzen te waarschuwen.

De stijging van de rijbewijsuitgaven wordt gecompenseerd door de stijging van de inkomsten (art. 330125161125).

Index werkingskredieten en investeringskredieten (1,1%): 27 000 euro.

Lineaire besparingen: - 28 000 euro (CMR 20-10-2021). (Bedrag niet gecumuleerd).

Gender Impact

Categorie 1 – geen impact

PROGRAMMA 7

SUBSIDIE Vias institute

Nagestreefde doelstellingen door het programma

De FOD Mobiliteit en Vervoer subsidieert Vias, een CV "erkend als sociale onderneming" om de verkeersveiligheid te bevorderen. Sinds haar oprichting in 1986 (voorheen bekend als BIVV) heeft zij een groot aantal acties ondernomen die erop gericht zijn de verkeersveiligheid positief te beïnvloeden.

50. Subsidie Vias Institute

B.A. 33 56 71 330001: Subsidie Vias Institute.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	5 850	5 550	5 550	5 550	5 550	5 550	5 550	5 550	Vastleggingen
Liquidations	5 093	5 550	5 550	5 550	5 550	5 550	5 550	5 550	Vereffeningen

Présentation intégrale de l'organe subventionné

Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan

L'autorité fédérale voudrait que Vias se profile comme un centre de connaissances (fédéral) dans le domaine de la sécurité routière, principalement chargé de tâches qui revêtent de l'importance pour le gouvernement fédéral (le ministre ou l'administration).

Dans le cadre de la convention conclue entre les parties, Vias exerce les fonctions suivantes :

1. Soutien politique et suivi des tendances, analyses statistiques, indicateurs :

- a) soutenir le gouvernement fédéral pour la formulation, l'évaluation et la mise en œuvre des politiques à mener, notamment par le biais d'un benchmarking européen et international et d'une analyse des bonnes pratiques à l'étranger ;
- b) centraliser, analyser et déchiffrer toutes les statistiques pertinentes sur les accidents de la circulation et la sécurité routière, ainsi que le lien qui existe entre multimodalité, intermodalité et sécurité routière ;
- c) suivre tous les développements scientifiques, technologiques, économiques et autres développements sociaux qui revêtent de l'importance pour la sécurité routière.

2. Études et projets de recherche :

- a) dans le domaine de la sécurité routière, mettre en place des projets de recherche scientifique et mener des recherches scientifiques en rapport avec la politique à mener en la matière ;
- b) servir d'exemple dans l'accompagnement de projets innovants, et plus particulièrement jouer un rôle actif et en vue dans les phases de test et de mise en œuvre de technologies nouvelles et innovantes dans le domaine de la sécurité routière.

3. Représentation au sein d'organismes nationaux et internationaux :

Inclure le rôle de représentant à l'égard des parties prenantes et des autorités compétentes dans le domaine de la sécurité routière.

4. Communication :

- a) apporter un soutien à l'autorité fédérale pour la communication relative aux aspects fédéraux de la sécurité routière, y compris la mise à jour du site NL/FR du code de la route ;
- b) répondre aux questions sur la sécurité routière posées par les décideurs politiques, les services publics, les journalistes et les citoyens.

De federale overheid verwacht van Vias dat het zich profileert als (federaal) kenniscentrum op het vlak van de verkeersveiligheid, voornamelijk belast met de opdrachten die van belang zijn voor de federale overheid (de minister of de administratie).

In het raam van de overeenkomst tussen de partijen, vervult Vias de onderstaande functies:

1. Beleidsondersteuning en Monitoring van trends, statistische analyses, indicatoren:

- a) de federale overheid ondersteunen bij de formulering, beoordeling en implementatie van het te voeren beleid; onder meer door Europese en internationale benchmarking en een analyse van de goede praktijken in het buitenland;
- b) alle relevante statistieken over verkeersongevallen en de verkeersveiligheid en het verband tussen multimodaliteit, intermodaliteit en verkeersveiligheid centraliseren, analyseren en ontcijferen;
- c) alle wetenschappelijke, technologische, economische en overige maatschappelijke ontwikkelingen volgen die van belang zijn voor de verkeersveiligheid.

2. Studies en onderzoeksprojecten:

- a) binnen het domein van de verkeersveiligheid, wetenschappelijke onderzoeksprojecten opzetten en wetenschappelijke onderzoeken verrichten die relevant zijn voor het verkeersveiligheidsbeleid;
- b) het voorbeeld geven in de begeleiding van innoverende projecten, meer bepaald een vooraanstaande en actieve rol spelen inzake het testen en implementeren van nieuwe en innovatieve technologieën in het domein van de verkeersveiligheid.

3. Vertegenwoordiging in nationale en internationale instellingen:

De rol van vertegenwoordiger opnemen ten aanzien van de relevante stakeholders en instanties op het vlak van verkeersveiligheid.

4. Communicatie:

- a) de federale overheid ondersteunen bij de communicatie over de federale aspecten van de verkeersveiligheid, met inbegrip van de actualisering van de NL/FR-site van het verkeersreglement;
- b) vragen over verkeersveiligheid van beleidsmakers, overheidsdiensten, journalisten en burgers beantwoorden.

5. Support :

- a) soutenir le SPF Mobilité et Transports dans son rôle d'organisateur de la Commission fédérale pour la sécurité routière et apporter une aide ciblée pour les événements organisés par le SPF Mobilité et Transports dans le domaine de la sécurité routière ;
- b) soutenir le SPF Mobilité et Transports en effectuant à sa demande des missions ponctuelles de diverses natures.

Méthode de calcul de la dépense

L'arrêté royal portant octroi de la subvention 2022 dispose qu'une avance de 75 % du budget alloué dans l'A.R. sera versée après la publication de cet A.R. Les 25 % restants seront versés après approbation du Comité de suivi, de la déclaration de créance, d'un rapport financier sommaire et d'un rapport de fond montrant que les indicateurs/résultats ont été atteints.

Les 25 % restants seront versés en 2023. Pour la subvention de 2023, il est prévu de reporter le même pourcentage de subside en 2024.

5. Ondersteuning:

- a) de FOD Mobiliteit en Vervoer ondersteunen in zijn opdracht als organisator van de Federale Commissie voor verkeersveiligheid; alsook gerichte steun bieden bij de evenementen die de FOD Mobiliteit en Vervoer op het vlak van verkeersveiligheid organiseert;
- b) de FOD Mobiliteit en Vervoer ondersteunen door het uitvoeren van ad hoc-opdrachten van diverse aard op zijn vraag.

Berekeningsmethode van de uitgave

In het Koninklijk Besluit voor de toekenning van de subsidietoelage 2022 wordt er vermeld dat een voorschot van 75% van het in het KB toegekend budget na publicatie van het KB uitbetaald wordt. De resterende 25% wordt uitbetaald na goedkeuring van het opvolgingscomité, van de aangifte van schuldvordering, van een beknopt financieel verslag en een inhoudelijk verslag waaruit blijkt dat de indicatoren/resultaten bereikt werden.

Die resterende 25% wordt betaald in 2023. Voor de subsidie van 2023 wordt hetzelfde percentage van de subsidie in overdracht naar 2024 voorzien.

Euros / Euro	Engagement / Vastlegging	Liquidation/ Vereffening	Date prévue de paiement/ Geschatte betaaldatum
Report de 2022 à 2023 (subvention de 2022) Overdracht van 2022 naar 2023 (subsidie van 2022)		1 387 500	Mai 2023
Subvention 2023 Subsidie 2023	5 550 000	4 162 500	Mai 2023
Budget total BI 2023 Totaal budget IB 2023	5 550 000	5 550 000	
Report de 2023 à 2024 (subvention de 2023) Overdracht van 2023 naar 2024 (subsidie van 2023)		1 387 500	Mai 2024

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Il n'y a pas de différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

Er is geen verschil tussen het in 2023 gevraagde bedrag en het bedrag dat in 2022 werd ontvangen.

Lors du contrôle budgétaire 2022, un transfert de crédits a été décidé à hauteur de 194 000 euros vers l'AB 21 10 330001 - subside en matière de mobilité et de transports et de 106 000 euros vers le projet My bike.

Gender Impact

Catégorie 3 :

Le SPF Mobilité et Transports subsidie l'Institut Vias qui est une SC « agréée comme entreprise sociale » visant à promouvoir la sécurité routière. Depuis sa création en 1986 (sous le nom de l'IBSR utilisé jusqu'en 2018), elle mène de très nombreuses actions destinées à influencer positivement la sécurité routière.

Une grande partie des compétences de l'IBSR (comme la sensibilisation et la formation à la conduite) a été transférée vers les régions après la sixième réforme de l'état. Toutefois, certaines d'entre elles restent du domaine fédéral, notamment les différentes études et recherches scientifiques par rapport à la sécurité routière.

Certaines publications telles que par exemples les études dans le cadre du projet ESRA (Mesure des attitudes et du comportement auto-déclaré en matière d'(in)sécurité routière) : « Quel regard les automobilistes portent-ils sur la sécurité routière ? » ; les différentes mesures nationales du comportement prévues pour 2021 (exemples : conduite sous influence d'alcool ou de drogues, le port du casque moto, l'usage de la ceinture de sécurité et des sièges auto, l'utilisation du GSM au volant, etc.) ; différentes études statistiques ou analyses des données sur les accidents de la route et sur les comportements à risque présentent clairement une dimension de genre en abordant les différences constatées dans les chiffres entre les hommes et les femmes (utilisation de statistiques ventilées par sexe).

Bij de begrotingscontrole van 2022 werd besloten tot een kredietoverschrijving van 194 000 euro naar BA 21 10 330001 - Subsidies voor mobiliteit en vervoer en van 106 000 euro naar het project My bike.

Gender Impact

Categorie 3:

De Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer subsidieert Vias, een CV "erkend als sociale onderneming" die de verkeersveiligheid bevordert. Sinds haar oprichting in 1986 (onder de tot 2018 gebruikte naam BIVV) heeft zij een groot aantal acties ondernomen die erop gericht zijn de verkeersveiligheid positief te beïnvloeden.

De meeste bevoegdheden van de BIVV (zoals sensibilisering en opleiding van de bestuurder) zijn overgedragen aan de regio's na de zesde staatsherforming. Sommige daarvan blijven echter tot het federale domein behoren, met name wetenschappelijke studies en onderzoek met betrekking tot verkeersveiligheid.

In sommige publicaties, zoals de ESRA project studies (Het meten van attitudes en zelf gerapporteerd verkeers(on)veilig gedrag): "Hoe zien automobilisten de verkeersveiligheid?"; de verschillende nationale gedragsmaatregelen die voor 2021 gepland werden (bijvoorbeeld: rijden onder invloed van alcohol of drugs, het dragen van een motorhelm, het gebruik van veiligheidsgordels en autostoelen, het gebruik van mobiele telefoons tijdens het rijden, enz.); in verschillende statistische studies of analyses van gegevens over verkeersongevallen en risicogedrag komt duidelijk een genderdimensie naar voren door in te gaan op de verschillen in cijfers tussen mannen en vrouwen (gebruik van "naar geslacht uitgesplitste statistieken").

Section 33 SPF MOBILITE ET TRANSPORTS 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 dissolution de la Régie des Transports Maritimes (RTM) dispose que la Régie cesse ses activités le 1^{er} mars 1997. Elle a toutefois continué à exister jusqu'au 28 février 1999 pour réaliser les opérations nécessitées par la liquidation. A cette date, tous les actifs et passifs résiduels de la RTM ont été intégralement transférés 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 tout un groupe d'agents statutaires de la RTM. La présente division organique contient les allocations de base qui recouvrent les traitements des agents transférés, les frais sociaux (Service social) et l'allocation de base destinée à apurer les dépenses découlant de la liquidation de la Régie. Objectifs poursuivis par le programme PROGRAMME 0 PROGRAMME DE SUBSISTANCE Moyens mis en œuvre 01. Personnel A.B. 33 57 01 110003 : Rémunérations et allocations généralement quelconques : personnel statuaire définitif et stagiaire.	Sectie 33 FOD MOBILITEIT EN VERVOER 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 (RMT) bepaalt dat de Regie op 1 maart 1997 haar activiteiten stopzet. Zij bleef bestaan om de noodzakelijke werkzaamheden van de liquidatie uit te voeren tot 28 februari 1999. Op die datum werden alle overblijvende activa en passiva van de RMT in hun totaliteit overgedragen aan de Staat. Wat het personeel betreft voorziet hoofdstuk II van voornoemd koninklijk besluit de overdracht van ambtswege van een ganse groep statutaire personeelsleden van de RMT naar het Ministerie van Verkeerswezen en Infrastructuur. Deze organisatieafdeling bevat de basisallocaties die de wedden van het overgehevelde personeel bevatten, de sociale lasten (Sociale Dienst) en de basisallocatie bestemd om de uitgaven die voortvloeien uit de vereffening van de Regie te kunnen aanzuiveren. Nagestreefde doelstellingen door het programma PROGRAMMA 0 BESTAANSMIDDELENPROGRAMMA Aangewende middelen 01. Personeel B.A. 33 57 01 110003: Bezoldigingen en allerhande toelagen: vast en stagedoend statutaair personeel.
---	--

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	141	204	194	191	191	191	191	191	Vastleggingen
Liquidations	141	204	194	191	191	191	191	191	Vereffeningen

Méthode de calcul de la dépense

Paiement des avantages transports (billets gratuits SNCB).
Le dernier membre actif du personnel a pris sa retraite le 1^{er} avril 2021.
Il n'y a donc plus de personnel employé.
Il ne reste que la facture SNCB pour les billets gratuits à payer.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Index crédits de personnel (3,86%) : + 8 000 euros

Compensation : - 15 000 euros Transfert vers l'A.B. 21 01 110003

Economies linéaires : - 3 000 euros
CMR 20-10-2021

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

04. Dépenses diverses et variées

A.B. 33 57 04 330001 : Subvention à l'ASBL Service Social (Cf. Art. 2.33.2 du budget général des dépenses).

Berekeningsmethode van de uitgave

Betaling van de verkeersvoordelen (gratis tickets NMBS).
Laatste actief personeelslid is gepensioneerd op 1 april 2021. Er zijn dus geen personeelsleden meer in dienst.
Er blijft alleen de factuur NMBS voor de gratis tickets te betalen.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

Index personeelskredieten (3,86%): + 8 000 euro

Compensatie: - 15 000 euro Overdracht naar de B.A 21 01 110003

Lineaire besparingen: - 3 000 euro
CMR 20-10-2021

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

04. Diverse en verscheidene uitgaven

B.A. 33 57 04 330001: Toelage aan VZW Sociale dienst (Cfr. Art.2.33.2 van de algemene uitgave begroting).

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	44	35	32	31	31	31	31	31	Vastleggingen
Liquidations	44	35	32	31	31	31	31	31	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

- Arrêté du Régent du 15 septembre 1947 portant création d'un Service des Œuvres sociales au sein des Services généraux du Ministère des Communications, modifié par l'arrêté royal du 12 février 1991.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

- Besluit van de Regent van 15 september 1947 houdende oprichting van een Dienst der Sociale Werken in de schoot van de Algemene Diensten van het Ministerie van Verkeerswezen, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 12 februari 1991.

- A.M. du 27 février 1976 fixant les conditions d'agrément à remplir par l'A.S.B.L.

Subvention à l'asbl "Service Social du Service public fédéral Mobilité et Transport" pour couvrir les frais d'intervention arrêtés par son règlement dûment approuvé.

Méthode de calcul de la dépense

Le montant total de cette subvention est de 176 000 euros (142 000 euros sur l'A.B. 21 02 330001 et 34 000 euros sur l'A.B. 57 04 330001) pour le budget 2023.

Dans ces montants, les économies imposées (1 000 euros) ont été prises en compte.

Compensation :

Etant donné qu'il y a une marge sur cette allocation de base et un manque de crédits à l'allocation de base 33 21 02 330001 on demande de transférer 2 000 euros de l'allocation de base 33 57 04 330001 vers l'allocation de base 33 21 02 330001.

A.B. 21 02 330001 : 142 000 euros + 2 000 euros = 144 000 euros

A.B. 57 04 330001 : 34 000 euros – 2 000 euros = 32 000 euros

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2023 et le montant reçu en 2022

Transfert vers l'A.B. 21 02 330001 : - 2 000 euros

Economies linéaires : - 1 000 euros

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 57 04 343105 : Dépenses découlant de la liquidation de la Régie des Transports Maritimes.

- M.B. van 27 februari 1976 tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden te vervullen door de V.Z.W.

Toelage aan de vzw "Sociale Dienst van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer" om het in haar goedgekeurde reglement vastgestelde tegemoetkomingen te dekken.

Berekeningsmethode van de uitgave

Het totale bedrag van deze toelage bedraagt 176 000 euro (142 000 euro op B.A. 21 02 330001 en 34 000 euro op B.A. 57 04 330001) voor de begroting 2023.

In deze bedragen werd rekening gehouden met de opgelegde besparingen (1 000 euro).

Compensatie:

Gezien er een marge is op deze basisallocatie en er een tekort is op de basisallocatie 33 21 02 330001 wordt er gevraagd om 2 000 euro over te dragen van basisallocatie 33 57 04 330001 naar basisallocatie 33 21 02 330001.

B.A. 21 02 330001: 142 000 euro + 2 000 euro = 144 000 euro

B.A. 57 04 330001: 34 000 euro – 2 000 euro = 32 000 euro

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2023 en het ontvangen bedrag in 2022

Overdracht naar de B.A. 21 02 330001: - 2 000 euro

Lineaire besparingen : - 1 000 euro

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 57 04 343105: Uitgaven voortvloeiend uit de vereffening van de Regie voor Maritiem Transport.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	54	60	56	56	56	55	55	55	Vastleggingen
Liquidations	54	60	56	56	56	55	55	55	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire

Assurance hospitalisation :

- Police d'assurance hospitalisation collective conclue entre Inter Partner Assistance (AXA) et la CIWLT ;

Assurance hospitalisation (Partena) pour le personnel de la CIWLT (malades de longue durée, pensionnés et prépensionnés).

Méthode de calcul de la dépense

Montant adapté aux besoins réels.

Le nombre d'ayants droit diminue chaque année en raison du décès des titulaires de droits.

Le prix de la prime est d'environ 4 500 euros par mois, donc 54 000 euros par an.

Nous prévoyons une augmentation de la prime de 2%.
Soit $54\,000 \text{ euros} \times 1,02 = 55\,080 \text{ euros}$
(56 000 euros).

Le coût de l'assurance hospitalisation diminue chaque année du fait de la diminution du nombre de bénéficiaires.

2018 : 65 628 euros pour AXA + 373 euros pour Partena

2019 : 55 966 euros pour AXA + 444 euros pour Partena

2020 : 51 043 euros pour AXA (seulement 11 factures payées) + 440 euros pour Partena

2021 : 52 827 euros pour AXA + 348 euros pour Partena (dernière prime payée pour Partena en mai 2021).

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

basis

Hospitalisatieverzekering:

- Groepspolis hospitalisatie afgesloten tussen Inter partner Assistance (AXA) en CIWLT;

Hospitalisatieverzekering (Partena) voor CIWLT-personeel (langdurig zieken, gepensioneerden en bruggepensioneerden).

Berekeningsmethode van de uitgave

Bedrag wordt aangepast aan de reële noden.

Het aantal belanghebbenden daalt ieder jaar door het overlijden van rechthebbenden.

De prijs van de premie bedraagt ongeveer 4 500 euro per maand, dus 54 000 euro per jaar.

We voorzien een stijging van de premie met 2%. Dus $54\,000 \text{ euro} \times 1,02 = 55\,080 \text{ euro}$ (56 000 euro).

De kost voor de hospitalisatieverzekering verlaagt ieder jaar door de vermindering van het aantal rechthebbenden.

2018: 65 628 euro voor AXA + 373 euro voor Partena

2019: 55 966 euro voor AXA + 444 euro voor Partena

2020: 51 043 euro voor AXA (maar 11 facturen betaald) + 440 euro voor Partena

2021: 52 827 euro voor AXA + 348 euro voor Partena (laatste premie betaald voor Partena in mei 2021).

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

Section 33
SPF MOBILITE ET TRANSPORTS

DIVISION ORGANIQUE : 58

CHARGES DU PASSE

Missions assignées

Couvrir les dépenses qui ont été régionalisées avant le 31 décembre 1988 et qui restent à charge de l'État fédéral.

Moyens mis en œuvre

12. Travaux fournitures services transports en commun.

A.B. 33 58 12 811128 : 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.

Sectie 33

FOD MOBILITEIT EN VERVOER

ORGANISATIEAFDELING: 58

LASTEN VAN HET VERLEDEN

Toegewezen opdrachten

Dekking van de uitgaven die werden geregionaliseerd vóór 31 december 1988 en waarvoor de federale staat verantwoordelijk is.

Aangewende middelen

12. Werken leveringen diensten gemeenschappelijk.

B.A. 33 58 12 81118: 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.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	-	318	318	318	318	318	318	318	Vastleggingen
Liquidations	-	318	318	318	318	318	318	318	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Travaux exécutés dans le cadre de la promotion du transport urbain et interurbain, pour lesquels un engagement a été obtenu avant le 31 décembre 1988. Selon la loi spéciale de financement des communautés et des régions, les factures doivent dans ce cas être honorées par l'État fédéral à concurrence des soldes engagés disponibles.

14. Travaux Publics

A.B. 33 58 14 732025 : Apurement des créances découlant d'engagements contractés avant le 1^{er} janvier 1989 par les administrations de l'ex-Ministère des Travaux Publics et l'ex-Fonds des Routes dans le cadre des investissements publics.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Werken uitgevoerd in het kader van de bevordering van het stads- en streekvervoer waarvoor een vastlegging werd bekomen voor 31 december 1988. Volgens de bijzondere financieringswet van de gemeenschappen en gewesten, moeten de facturen in dit geval door de federale overheid worden betaald ten belope van het beschikbare vastgelegde saldi.

14. Openbare Werken

B.A. 33 58 14 732025: 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.

(en milliers d'euros)	Real 2021	CB2022	BI2023	2024	2025	2026	2027	2028	(in duizenden euro)
Engagements	-	1	1	1	1	1	1	1	Vastleggingen
Liquidations	-	1	1	1	1	1	1	1	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Dépenses qui restent à charge de l'État fédéral suivant les dispositions de l'article 61 de la loi spéciale du 16 janvier 1989 concernant le financement des Communautés et des Régions, et ce, dans le cadre des travaux publics entrepris par les anciennes administrations des Routes et des Voies hydrauliques.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Uitgaven die ten laste van de federale staat blijven, volgens de bepalingen van artikel 61 van de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de gemeenschappen en gewesten, en dit in het kader van de werken ondernomen door de toenmalige besturen Wegen en Waterwegen.